



Compte-rendu des trois ateliers relatifs à la révision du plan de circulation du Marais et des Iles

La révision du plan de circulation du secteur de Paris Centre est intégrée à la démarche « Embellir votre quartier » visant à coordonner dans l'espace et le temps les interventions lourdes sur l'espace public. La Mairie a donc engagé le travail en commençant par le quartier « le Marais et les Iles » en l'étendant légèrement pour constituer une zone d'étude cohérente d'un point de vue de la circulation : l'ensemble des 3^e et 4^e arrondissements (+ la partie de l'île de la Cité administrativement située dans le 1^{er} arrondissement).

Afin de rendre possible la concertation des acteurs locaux, la zone d'étude a été découpée en trois sous-zones et chacune d'entre elles a fait l'objet d'un atelier de concertation spécifique :

- La zone « Beaubourg/Saint-Martin/Arts et Métiers » le 17.11.21
- La zone « Arsenal/Saint-Gervais/les Iles » le 26.11.21
- La zone « cœur Marais » le 15.12.21

Les ateliers ont été organisés en deux temps : un temps dédié au diagnostic et un temps dédié aux solutions envisageables :

- Échanges sur les « itinéraires malins » : sur la base des itinéraires malins identifiés par la Mairie, les participants ont été invités à confirmer ou infirmer chaque rue proposée et à faire remonter d'autres éventuels itinéraires malins non pré-identifiés.
- Échanges sur les solutions possibles : sur la base des propositions d'évolutions théoriques soumises par la Mairie permettant de résorber les « itinéraires malins », les participants ont été invités à en évaluer la pertinence, la proportionnalité des contraintes générées par rapport au problème de circulation identifié, à les prioriser, à proposer des solutions alternatives, etc.

Le format retenu a permis de faire émerger des débats constructifs et de mettre en exergue les points de consensus et de désaccords entre les participants. En cela, la concertation a tout à fait rempli son rôle de « baromètre » pour identifier la sensibilité des différentes propositions, même si elle n'a pas vocation à fournir une photographie représentative des avis de l'ensemble des habitants et usagers de Paris Centre (comme toute concertation publique dont la participation se fait sur la base du volontariat).

Les ateliers ont permis à la Mairie, au-delà des débats sur chaque proposition particulière, de tirer des enseignements généraux :

- La sensibilité du curseur à retenir quant au nombre d'axes « structurants locaux » à conserver, c'est-à-dire des axes qui resteront (comme aujourd'hui) relativement traversant et supports d'une majorité des déplacements internes au quartier (livraisons, taxis, résidents,

etc.), avec en particulier le cas de la rue des Archives, de la rue de Bretagne, la rue du Turenne et la rue Saint-Paul dont la vocation « structurante » ou non n'a pas fait l'objet de consensus ;

- La confirmation de certains « points noirs » dont la révision du plan de circulation doit permettre la résorption : rue du Pas de la Mule, rue Pavée, rue Michel le Compte en particulier ;
- L'enjeu des traversées Nord <-> Sud dans le sud Marais (entre Rivoli et les quais hauts), au regard de la morphologie particulière de ce quartier tout en longueur ;
- Le cas particulier des Iles dont les accès et sorties se font uniquement par certains ponts très localisés et dont les modifications doivent être cohérentes avec le projet de réaménagement des abords de Notre-Dame, encore en cours de définition ;
- L'enjeu de communication et de lisibilité du nouveau plan de circulation pour tous les usagers.

Le compte-rendu de chaque atelier est disponible ci-dessous. Chacun d'entre eux fait référence aux supports de l'atelier correspondant mis en ligne sur le site internet de la Mairie (les numéros des itinéraires malins et des solutions sont à retrouver sur ces supports).

IMPORTANT : Les comptes rendus ci-dessous ne rendent pas compte de l'exhaustivité des échanges (la retranscription complète de tous les débats et positions divergentes des participants n'est pas possible puisque plusieurs groupes ont travaillé en parallèle) mais ils visent à balayer les principaux sujets abordés, des plus consensuels à ceux qui ont été les plus débattus. Ils sont publiés dans une démarche de transparence sur la démarche de concertation, avec une limite importante de ne pouvoir pas retranscrire à l'écrit les « rapports de force » entre les avis divergents (toutes les remarques sont mises au même niveau, même si elles n'ont pas été exprimées par autant de participants). Les affirmations qui peuvent sembler globalisantes (ex : « *les commerçants sont contents* ») sont retranscrites telles quelles mais ne doivent pas être considérées comme représentatives d'une vérité générale, elles appartiennent aux participants qui les ont prononcées.

IMPORTANT : Les comptes rendus ci-dessous ne rendent pas compte de l'exhaustivité des échanges (la retranscription complète de tous les débats et positions divergentes des participants n'est pas possible puisque plusieurs groupes ont travaillé en parallèle) mais ils visent à balayer les principaux sujets abordés, des plus consensuels à ceux qui ont été les plus débattus. Ils sont publiés dans une démarche de transparence sur la démarche de concertation, avec une limite importante de ne pouvoir pas retranscrire à l'écrit les « rapports de force » entre les avis divergents (toutes les remarques sont mises au même niveau, même si elles n'ont pas été exprimées par autant de participants). Les affirmations qui peuvent sembler globalisantes (ex : « *les commerçants sont contents* ») sont retranscrites telles quelles mais ne doivent pas être considérées comme représentatives d'une vérité générale, elles appartiennent aux participants qui les ont prononcées.

Participants :

Florent Giry (adjoint au Maire en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers), Estelle Beauchemin (Section Territoriale de Voirie Centre - STVC), Pierre Schach (STVC), Alban Giraud (Directeur Général Adjoint des services de la Mairie en charge de l'espace public) Hada Pierrot (Coordinatrice des Conseils de Quartier), Annabelle Imbert (cabinet du Maire).

Environ 20 participants (2/3 d'hommes, 1/3 de « jeunes », environ 5 membres de conseils de quartier et 3 membres de l'association Paris en Selle).

Déroulé (18h30-20h) :

- Introduction et présentation du support : 15 minutes
- Présentation des cartes (existant, itinéraires malins et propositions) : 15 minutes
- Travail sur table par groupe : 30 minutes
- Restitution par table : 15 minutes
- Conclusion : 5 minutes

Restitution par table :

Table 1 :

- Consensus sur les itinéraires malins identifiés par la Mairie et les solutions proposées sur le point 1 (Saint-Martin sous Turbigo), le point 4 (Saint-Martin barreau Ouest sous Réaumur) et le point 5 (Saint-Martin côté église sous Réaumur).
- Une réserve sur la solution proposée pour le point 2 (Grenier Saint-Lazare) : comment s'assurer du respect de la restriction de circulation aux seuls bus et taxis sur la portion de la rue située entre Saint-Martin et Beaubourg.
- Une réserve sur la solution proposée pour le point 3 (Meslay et Notre Dame de Nazareth) avec crainte d'un report de trafic de Nazareth sur Meslay via un itinéraire malin non identifié par la Mairie : la rue Papin (qui est théoriquement interdite et piétonne mais non respecté d'après un habitant du quartier).
- Une réserve sur la solution 3b qui ne semble pas nécessaire (l'itinéraire est trop complexe pour être intéressant et devenir « malin »).

Table 2 :

- Consensus sur les itinéraires malins identifiés par la Mairie mais la congestion sur certains grands axes, notamment aux carrefours (Grands Boulevards et carrefour Turbigo/Sébastopol) peuvent aussi être à l'origine des itinéraires malins et méritent donc d'être traités également comme solution en tant que telle. Le groupe considère qu'il y'a beaucoup de riverains qui empruntent les grands axes, notamment les Grands Boulevards, et souhaitent un traitement de l'afflux vers ces axes.
- Une proposition complémentaire sur les solutions 4 et 5 (Saint-Martin côté église et barreau Ouest sous Réaumur) qui mériteraient d'être prolongées avec la piétonisation de tout le carré composé des rues Saint-Martin Est et Ouest et de la rue Cunin-Gridaine (voir portion de la rue Greneta). Dans le même temps, mise en garde sur la navigabilité du secteur si piétonisation de la rue Greneta, mais pas d'autres solutions si on considère que c'est un axe malin à casser.
- La table craint que la solution 2 engendre des reports de trafic sur St Martin et Rambuteau : elle propose une piétonisation totale.
- Une réserve sur la solution 1 (Saint-Martin sous Turbigo) qui risque de provoquer des congestions au carrefour Turbigo/Saint-Martin.
- La table 2 souligne également que les feux piétons aux traversées ne sont pas respectés.

Table 3 :

- Consensus sur les solutions proposées pour les points 1, 3, 4 et 5
- Une réserve sur la solution 2 (grenier Saint-Lazare) qui doit intégrer une restriction de circulation sur la rue Saint-Martin (entre rue aux Ours et Rambuteau) et la rue Rambuteau (entre Saint-Martin et Sébastopol) pour ne pas créer de reports sur ces deux rues (ce qui revient à mettre une restriction de circulation sur la rue aux Ours/Grenier Saint-Lazare depuis Sébastopol)
- Une réserve sur la solution 3a qui risque de provoquer des reports de circulation

Table 4 :

- Consensus sur les itinéraires malins identifiés avec un bémol sur l'axe 4 (barreau Ouest de Saint-Martin sous Réaumur) qui n'a pas été constaté par la table 4
- Un itinéraire malin supplémentaire : la rue Saint-Martin dans sa portion comprise entre la rue aux Ours et la rue Rambuteau
- Consensus sur les solutions 1, 3, 4 et 5
- Une réserve sur le point 2 (Grenier Saint-Lazare) avec une restriction de circulation à mettre en place depuis Sébastopol
- Une réserve sur le point 3a avec risque de report de circulation
- Questionnement sur le maintien des places de stationnement

En conclusion, deux itinéraires malins supplémentaires identifiés : rue Papin (plutôt problème de respect du caractère piéton) et rue Saint-Martin dans sa portion comprise entre rue aux Ours et Rambuteau.

Un consensus assez large autour des solutions 1, 3, 4 et 5. Sur la solution 3a, crainte de report. Sur la solution 3b, elle paraît peu utile. Sur la solution 2, consensus sur l'intérêt de fermer le carré Saint-Martin/Rambuteau/rue aux Ours (et Quincampoix) mais comment gérer les livraisons ?

IMPORTANT : Les comptes rendus ci-dessous ne rendent pas compte de l'exhaustivité des échanges (la retranscription complète de tous les débats et positions divergentes des participants n'est pas possible puisque plusieurs groupes ont travaillé en parallèle) mais ils visent à balayer les principaux sujets abordés, des plus consensuels à ceux qui ont été les plus débattus. Ils sont publiés dans une démarche de transparence sur la démarche de concertation, avec une limite importante de ne pouvoir pas retranscrire à l'écrit les « rapports de force » entre les avis divergents (toutes les remarques sont mises au même niveau, même si elles n'ont pas été exprimées par autant de participants). Les affirmations qui peuvent sembler globalisantes (ex : « *les commerçants sont contents* ») sont retranscrites telles quelles mais ne doivent pas être considérées comme représentatives d'une vérité générale, elles appartiennent aux participants qui les ont prononcées.

Participants :

Florent Giry (adjoint au Maire en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers), Estelle Beauchemin (STVC), Pierre Schach (STVC), Annabelle Imbert (cabinet du Maire).

Environ 30 participants (dont 3 étudiants en urbanisme).

Déroulé (18h30-20h30) :

Les participants ont été séparés en deux groupes pour la partie introductive. Ceux qui avaient déjà participé au premier atelier et/ou à la réunion publique de présentation de la démarche ont eu une vingtaine de minutes de présentation des cartographies (existant, itinéraires malins et propositions d'évolution). Ceux qui ne connaissaient pas la démarche ont eu une présentation complète du support et, à l'issue, quelques minutes de présentation des cartographies.

- 19h-19h45 : travail sur table par groupe
- 19h45-20h20 : restitution

Restitution par table :

Table 1 :

- Île de la Cité : la table estime que le trafic sur l'île se régule bien aujourd'hui
- Arsenal : la solution 1 (inversion Jacques Cœur) est validée. La table émet des réserves sur la solution 2 (Mornay) car le secteur est utilisé par la RATP (maintenance) et la police.
- Quartier Saint-Gervais : en l'état, trop de changements proposés pour que ça fonctionne, il faudrait faire par étapes. La solution 7 (inversion Cerisaie) convient. La solution 6 (coupure Saint-Paul et inversion Beautreillis) ne convient pas en l'état, la table propose de remplacer par une inversion de la rue des Lions Saint-Paul.

Focus aménagement rue aux écoles Petit Musc : le changement réalisé à l'été a été très dur pendant un mois mais la Mairie a bien réagi pour ajuster l'aménagement. Les commerçants sont très contents et le trafic est vraiment réduit.

Table 2 :

- Saint-Gervais : Pas assez de desserte du quartier dans l'axe Nord/Sud (pour rejoindre la rive gauche), pas de commentaire spécifique sur les constats et les solutions proposés.
- Les Iles : défavorable à la solution 1a (fermeture du pont d'Arcole) car trop défavorable aux habitants pour rejoindre le Nord.
- Arsenal : favorable à la solution 1 (inversion Jacques Cœur). Des réserves sur la solution 2 eu égard à la typologie du bâti, peu d'habitants mais logistique RATP.

Focus aménagement rue aux écoles Petit Musc : l'aménagement est appréciable mais l'inversion de la dernière portion de la rue complique trop le passage à la rive gauche. Il faudrait conserver le sens interdit en ajoutant un panneau « sauf riverain ».

Table 3 :

- Saint-Gervais : les traversées N/S et E/O sont trop complexes. Désaccord sur Saint-Paul : le constat est partagé (c'est un axe avec trop de trafic) mais pas de consensus sur la solution. Il faut s'assurer que la rue de Lobau reste toujours ouverte (la rue est parfois fermée pour cause de manifestations). Ok avec la solution 7 (inversion Cerisaie), le constat est partagé (trop de flux) et il y a un vrai risque d'accident à cause de la trop grande vitesse des véhicules. Avant la barrière sur Petit Musc depuis Rivoli, indispensable de mettre un ralentisseur (itinéraire malin : cerisaie => petit musc => Lions Saint-Paul). Soit on ferme Lobau, soit on ferme Pont Louis Philippe : nécessité de choisir pour conserver la navigabilité N/S.
- Les Iles : ne pas faire le 1a (fermeture du pont d'Arcole).

Table 4 :

- Arsenal : le constat n'est pas partagé sur l'itinéraire 1 (Crillon/Arsenal). Par ailleurs, si la solution 1 (inversion Jacques Cœur) est retenue, il y a un risque d'engorgement du boulevard Bourdon. Idem pour l'axe 2, le constat n'est pas partagé.
- Les îles : le constat est partagé sur les quais aux Fleurs qui sont trop circulés mais les solutions 1a et 1b cumulées (fermeture Arcole + inversion du quai de la Corse) complexifieront trop la navigabilité. Proposition : fermeture du pont d'Arcole à la circulation avec le panneau « sauf riverains ». La solution 2 (sens unique sortant du pont de la Tournelle) et la solution 3a (sens unique sortant du Pont Marie) sont validées. La solution 3b (fermeture totale du pont Louis-Philippe) doit être complétée par un panneau « sauf riverains, commerces = desserte locale ». L'itinéraire 4 n'est pas constaté comme axe de transit (rue Saint-Louis en l'île).
- Saint-Gervais : en termes de constat, l'itinéraire malin 2 (rue de l'Hôtel de Ville) est partagé mais la solution pose question eu égard à la présence de parkings dans la rue. En termes de

constat, l'itinéraire 3 (rue du pont Louis-Philippe) n'est pas partagé. En termes de constat et de solution, le point 4 est validé (inversion Figuier). En termes de solution, si la 5 est retenue (coupure Saint-Paul) on crée une rupture avec le Nord Rivoli. La table retient la solution 6a (inversion portion de la rue Beautreillis). Pas d'avis sur l'axe 7 (Cerisaie).

Table 5 :

- Arsenal : le constat est partagé sur l'itinéraire 1 (Crillon/Arsenal). La majorité de la table valide la solution 1 (inversion Jacques Cœur). Attention à l'intersection Arsenal/Crillon : vitesse des véhicules trop importante, risque d'accident. Sur l'itinéraire 2 (Mornay), le constat est partagé mais la solution ne convient pas.
- Les îles : la table partage le constat de l'itinéraire 1 (quais aux Fleurs). La majorité de la table valide la solution 1a (fermeture du pont d'Arcole), toute la table valide le 1b (inversion quais de la Corse). Concernant le 2 (pont de la Tournelle/quais de Béthune), la table ne partage pas le constat d'un problème de circulation. Le 3a : toute la table est d'accord sur le constat et la solution (sens unique sortant du Pont Marie). Pour le 3b (fermeture totale du pont Louis Philippe) la majorité de la table est d'accord. Sur le point 4 (inversion Saint-Louis en l'île) : la table partage le constat et la solution (avec alerte : faire le 4 ou le 2 mais si la Mairie retient le 2, il ne faut pas faire le 4 – soit l'un soit l'autre).

Table 6 :

- Arsenal : pour le 1 (rue Jacques Cœur) il faut uniquement mettre « sauf desserte locale » et ça devrait suffire (le constat est partagé mais pas les solutions). Pour le 2 (Mornay) le constat n'est pas partagé.
- Les îles : sur l'île de la Cité la table ne partage pas le constat, tout va bien. Pour le 3 c'est 3a (pont Marie) OU 3b (pont Louis Philippe). Sur le point 2 (pont de la Tournelle et quais de Béthune), la table ne partage pas le constat. Sur le point 4, la table partage le constat mais pas la solution, privilégier « sauf desserte locale ». Quai d'Anjou : problème de vitesse plus que de flux.
- Saint-Gervais : la table partage le constat de l'itinéraire 2 (rue de l'hôtel de Ville), sur la solution, ajouter « sauf desserte locale ». Sur le point 4, la table est d'accord avec le constat et la solution (inversion Figuier). Sur le point 7 : la table ne partage pas l'option proposée (inversion Cerisaie). In fine la table retient les solutions : 1, 2 et 3 (St Gervais, Hôtel de Ville et Pont Louis Philippe) en ajoutant « sauf desserte locale ». L'option de fermeture de la rue de Sully est proposée pour développer des usages sur l'espace public, par exemple fléchés sur le sport (ancienne demande du CQ).

Focus aménagement rue aux écoles Petit Musc : revenir au sens normal en mettant un panneau d'interdiction de circuler « sauf desserte locale ».

Table 7 :

- Les îles : la table valide l'option 1a (fermeture du pont d'Arcole) ou 1b (inversion quais de Corse). La solution 3a est retenue (sens unique sortant du pont Marie) car le pont Marie et les quais des Célestins sont très engorgés avec un gros problème de sécurité au carrefour

Sully/Henri IV). La table ne retient pas la solution 3b (fermeture du pont Louis-Philippe). La table retient la solution 4 (têtes-bèches rue Saint-Louis en l'île).

En conclusion :

À noter, comme rappelé en séance par la section territoriale de voirie, que les propositions « sauf desserte locale » sur des sens interdits ne sont pas strictement conforme au code de la route (même si largement utilisées dans le passé). Désormais, la Mairie essaye de revenir à l'esprit du code de la route et d'utiliser le panneau d'interdiction de circuler (rond blanc entouré de rouge) « B0 », et le panonceau « sauf desserte locale ».

- **Arsenal : 6 tables sur 7 se sont prononcées sur ce quartier (mais pas nécessairement sur tous les axes)**
- Axe Crillon/Arsenal : le constat itinéraire malin est partagé par une grande majorité de participants. La solution proposée d'inversion de la rue Jacques Cœur est validée par la majorité (de ceux qui se prononcent) avec une proposition annexe soumise par une table « panneau B0 avec panonceau sauf desserte locale ».
- Rue Mornay : le constat itinéraire malin est partagé uniquement par la moitié des répondants. La solution proposée avec un sens unique sortant sur Bourdon rue Mornay se heurte à des réserves liés à l'utilisation du secteur par la RATP pour l'accès à un site de maintenance.

Remarque de la Mairie : la RATP a également été consultée directement sur ces propositions pour connaître ses besoins et contraintes.

- **Les Iles : toutes les tables se sont prononcées sur ce quartier (idem supra)**
- Cité : 5 tables sur 7 partagent le constat d'un itinéraire malin Quais aux Fleurs. Sur ces 5 tables, 2 rejettent l'option de fermeture du pont d'Arcole (problème de navigabilité et de rupture S/N), 2 ne retiennent que l'une ou l'autre des solutions proposées : à savoir soit la fermeture du pont d'Arcole soit l'inversion de la portion du quai de la Corse entre Palais et Cité et une table retient les deux solutions proposées.
- Saint-Louis : 3 tables sur 7 ne se sont pas prononcées. Sur les 4 tables qui se sont prononcées, deux ne partagent pas le constat d'un itinéraire malin pont de la Tournelle et quais de Béthune, une table partage le constat est valide la solution proposée et une table ne se prononce pas sur cet axe spécifique. Sur les 4 tables qui se sont prononcées, les 4 valident la mise à sens unique (S/N) du pont Mari. 1 table valide la fermeture du pont Louis-Philippe, 1 table valide la fermeture du pont Louis-Philippe sous réserve que le pont marie reste à double sens, une table refuse la fermeture du pont et une table valide la fermeture avec panonceau « sauf desserte locale ». Sur le constat et la solution proposée rue Saint-Louis en l'île, 2 tables valident le constat et la solution ; 1 table valide le constat et amende la solution en proposant « panneau B0 avec panonceau sauf desserte locale » et une table ne partage pas le constat.

Remarque de la Mairie : la plupart des voies de l'île de la Cité sont sous la compétence de la préfecture de police qui devra valider (avec droit de véto) les éventuelles propositions faites par la Mairie.

➤ **Saint-Gervais : 5 tables sur 7 se sont prononcées sur ce quartier (idem supra)**

- Sur l'itinéraire malin identifié axe Cerisaie-Petit Musc-Charles V, le diagnostic est partagé par trois tables (les deux autres ne se prononcent pas) et une table valide la solution d'inversion de la rue de la Cerisaie. 2 tables se sont prononcées sur l'itinéraire deux relatif à la rue de l'hôtel de Ville, la solution est amendée par une table avec panneau « sauf desserte locale » et l'autre table émet des réserves eu égard à la présence de parkings.
- Deux tables se sont prononcées sur l'itinéraire trois relatif à la rue du pont Louis-Philippe, une table valide le constat d'un itinéraire malin et valide la solution proposée en l'amendant avec un panneau « sauf desserte locale » et une table ne partage pas le constat.
- Deux tables se sont prononcées sur l'itinéraire 5 relatif à la rue Saint-Paul, les deux tables partagent le constat mais ne valident pas la solution
- Deux tables se sont prononcées sur l'itinéraire rue du Figuier (point 4), le constat et la solution sont validés.

➤ **Focus rue du Petit Musc : quatre tables se sont prononcées sur ce sujet**

- Une table valide l'aménagement dans son ensemble et fait un constat positif de la situation.
- Deux tables valident l'aménagement excepté l'inversion du dernier tronçon de la rue du Petit Musc et demandent un panneau d'interdiction de circuler avec panneau « sauf desserte locale »
- Une table pointe un problème de vitesse des véhicules dans la portion de la rue du Petit Musc comprise entre Rivoli et Charles V et demande l'implantation d'un ou plusieurs ralentisseurs.

IMPORTANT : Les comptes rendus ci-dessous ne rendent pas compte de l'exhaustivité des échanges (la retranscription complète de tous les débats et positions divergentes des participants n'est pas possible puisque plusieurs groupes ont travaillé en parallèle) mais ils visent à balayer les principaux sujets abordés, des plus consensuels à ceux qui ont été les plus débattus. Ils sont publiés dans une démarche de transparence sur la démarche de concertation, avec une limite importante de ne pouvoir pas retranscrire à l'écrit les « rapports de force » entre les avis divergents (toutes les remarques sont mises au même niveau, même si elles n'ont pas été exprimées par autant de participants). Les affirmations qui peuvent sembler globalisantes (ex : « *les commerçants sont contents* ») sont retranscrites telles quelles mais ne doivent pas être considérées comme représentatives d'une vérité générale, elles appartiennent aux participants qui les ont prononcées.

Participants :

Florent Giry (adjoint au Maire en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers), Estelle Beauchemin (STVC), Pierre Schach (STVC), Alban Giraud (Mairie de Paris Centre), Hada Pierrot (CCQ-MPC).

Environ 40 participants (*à noter : quelques participants sont partis en cours d'atelier car ils voulaient échanger sur le projet de zone à trafic limitée et ont constaté que ce n'était pas l'objet*).

Déroulé (18h30-20h30) :

Les participants ont été séparés dans deux salles, pour respecter les normes sanitaires en vigueur à date. Ceux qui ne connaissaient pas la démarche ont eu une présentation complète du support et à l'issue quelques minutes de présentation des cartographies.

- Introduction et présentation du support : 20 min
- Présentation des cartes (existant, itinéraires malins et propositions) : 30 min
- Travail sur table par groupe : 50 min
- Restitution par table / Échanges : 20 min

Restitution par salle :

Salle 1 :

➤ Pour la zone nord :

- Consensus pour la rue aux écoles (piétonniser Franche Comté) et proposition de la salle de traiter également la place Olympe de Gouges.

- La solution pour la coupure rue Charlot en haut est saluée pour couper le transit. Un participant trouve que l'inversion de la rue de Saintonge n'apporte pas grand-chose. On pourrait piétonniser la rue de Normandie plutôt, ou inverser le sens. Pour plusieurs tables, cette modification rue de Saintonge ne semble pas pertinente car il faut penser à pouvoir « évacuer » les trafics vers République et Bastille.
- Globalement d'accord avec les propositions autour de Filles du Clavaire, même si certaines tables remontent qu'il ne faut pas inverser, pour permettre l'entrée du trafic.
- Globalement d'accord avec les deux propositions sur Poitou et Pastourelle et avec les propositions sur Bretagne et Carreau du Temple.
- Si on fait la modification 6a (rue de Bretagne), tous ceux qui viennent du Réaumur remontent sur place de la République par la rue du Temple, laquelle a été réduite en capacité de circulation. Problème également pour les livraisons de la rue qui se reporteraient sur la rue des Archives et les rues alentour.

➤ Pour la zone est :

- Rue du pont aux Choux : pas de solution trouvée mais consensus que la situation actuelle n'est pas idéale... mais peut-être plutôt ralentisseurs pour couper les vitesses.
- Pas de consensus sur le diagnostic d'un surplus de trafic sur la rue des Tournelles, ni (en conséquence) sur la solution proposée de fermer la rue au niveau de Rivoli.
- Consensus relatif avec la proposition d'inverser le nord de la rue des Tournelles (proposition 9b).
- Proposition 10 (axe Parc Royal – Perle etc.) : les tables sont partagées. En amont (Parc Royal) : consensus. Partie aval : pas de consensus. Certains participants regrettent que les modifications concernent des petits linéaires avec un risque de non. Une proposition de rendre piéton le tronçon au droit du square, pour faire une « marguerite » sur Sévigné Payenne ; mais alors problème pour le bus 29.
- Une solution alternative : inversion de Payenne et Sévigné au sud de Parc Royal, et piétonisation de la partie de la rue Parc Royal entre ces deux rues.

➤ Pour la zone ouest :

- 6d : aire piétonne Gravilliers et Montmorency : risque de générer des embouteillages ? Un participant propose de mettre la rue Beaubourg en double sens.
- 7a et 7b (Archives) : nombreuses discussions, certains pour et d'autres contre. Un participant propose de conserver toujours 2 parcours pour arriver à destination pour les cas où la fermeture d'une rue intervient (travaux par exemple).
- Le tronçon proposé sur la rue des Archives apparaît trop court à certains participants, risque de ne pas être respecté, surtout si on conserve la voie bus dans le sens actuel.
- Les propositions 11 (rue du Temple) et 12 (Vieille du Temple) font consensus, la 13 (rue Pavée) est jugée intéressante pour couper le flux et créer une placette sur la rue Malher / Pavée (proposition de la démarche « Embellir votre quartier »).

➤ Autres remarques (individuelles) de certains participants :

- Des participants demandent que l'approche ne soit pas trop fermée sur le quartier, car les modifications peuvent avoir des impacts sur les autres quartiers.

- Une préoccupation sur l'impact des modifications sur l'activité commerciale est exprimée par un participant
- Il faut veiller à ne pas entraver les déplacements des livreurs, des secours, etc.
- Attention à l'esthétique des mesures, comme les barrières marron.
- Attention à maintenir les trottoirs, pour éviter le stationnement sur ces espaces, comme c'est le cas sur la rue de la Verrerie avec le plateau piétonnier récent.
- Un participant s'interroge sur le budget qui sera consacré à ce projet.
- Rue de Turenne : Pourquoi pas un contresens bus, car il y a des écoles et beaucoup d'usages, donc pourquoi pas une réflexion pour réduire le trafic sur cette rue ? On a Beaumarchais juste à côté, ce qui fait « double emploi », donc pourquoi garder Turenne en axe de transit ? Au contraire d'autres participants souhaitent conserver l'axe tel quel.
- Aire piétonne : gros problème de respect, demande d'implantation de panneaux de « sens interdits sauf riverais » plutôt.
- Francs Bourgeois : un participant craint le report de circulation sur cet axe. Ne pas oublier qu'elle est fermée le dimanche avec Paris respire.
- Rue de Thorigny : problème de respect de l'aire piétonne actuelle.
- Peu de circulation sur la place des Vosges (sauf Pas de la Mule) : ce n'est pas un problème.

Salle 2 :

➤ Pour la zone nord :

- L'itinéraire malin via le carreau du Temple (n°1) n'est pas constaté sur la rue Perrée mais plutôt sur la rue Du Petit Thouars.
- Certains participants sont d'accord avec le constat lié à la proposition 2 (nord de la rue Charlot), mais ne souhaitent pas fermer le haut de la rue Charlot car présence de parking et présence du hub logistique. Ils proposent l'inversion entre de Charlot entre Olympe de Gouges et les grands boulevards.
- Des participants partagent le constat de l'itinéraire malin 3 (Saintonge) mais ne trouvent pas la solution proposée adaptée.
- Proposition 4 (Filles du Calvaire) : d'accord sur le constat mais l'inversion de la rue risque de trop complexifier les entrées au quartier et de reporter le trafic vers la rue Saint-Claude, dont la géométrie ne permet pas de supporter beaucoup de trafic. En revanche, consensus pour la solutions 12 (inverser le tronçon central de la rue Vieille du Temple).
- Proposition 6a (Bretagne) : Refus et très opposé. Renverra trop de trafic sur Temple depuis Sébastopol et sur Francs Bourgeois depuis Beaubourg-Renard. Empêchera de rentrer dans le quartier : Bretagne permet aux riverains de traverser leur quartier.
- Accord pour la proposition 6c (Turenne nord) mais la 6b (Gravilliers et Montmorency) est jugé néfaste pour la desserte locale.

➤ Pour la zone est :

- Proposition 8 (Pont aux choux) : partage du constat du surplus de circulation, mais pas de solution identifiée. Proposition 9 (Tournelles) : le constat de l'itinéraire malin n'est pas partagé par tous, le problème ne vient pas de cet axe mais plutôt de Pas de la Mule. La solution 9b pourrait engendrer des embouteillages.

- Ok sur le constat et la proposition 10 (Parc Royal), la voie bus est une bonne idée.
- Pour la zone ouest :
 - Certains participants sont défavorables à la solution 7a (Archives). Pour la solution 13 (Pavée), le constat de l'itinéraire malin est partagé mais la solution proposée n'est pas partagée car la sortie du quartier deviendrait difficile. Solution à trouver car gros engorgement constaté aujourd'hui.
- Autres remarques (individuelles) de certains participants :
 - Comment mettre à double sens la rue des Filles du Clavaire sans supprimer les places PMR et livraisons ?
 - Problèmes de signalisation des aires piétonnes mal indiquées, au particulier rue des Hospitalières Saint Gervais car les voitures continuent de l'emprunter.
 - La transformation en aire piétonne d'une portion de la rue Vielle du Temple ainsi que de la rue Pavée semble inadaptée car cela empêche totalement d'aller du secteur du musée Picasso à la rive gauche. Il n'y a plus d'issue autre que Bastille.
 - Il y a un important parking rue Barbette, comment l'atteindre si la rue est bloquée ?
 - Le blocage de l'axe rue St Gilles/rue de la Perle doit être supprimé car il constitue le dernier axe pour traverser d'est en ouest le quartier. Comment faire sinon ? Passer par République ou Rivoli qui est réglementé ?
 - Pourquoi changer le sens de la rue des Tournelles puisque c'est le seul moyen pour les commerçants et les habitants d'éviter la place de la Bastille, encombrée en permanence ?