

COMITÉ DES MOBILITÉS ACTIVES DE PARIS CENTRE

07/03/2022



PARIS
CENTRE

Devenez acteur des
mobilités actives à
Paris Centre



La Mairie de Paris Centre met en place un Comité des Mobilités Actives pour recueillir vos avis et propositions sur les futurs aménagements de l'espace public et les animations autour des mobilités.

Si vous souhaitez participer aux activités du Comité, inscrivez- vous sur cab-pariscentre@paris.fr avant le 1er octobre.



Mairie
PARIS CENTRE



RAPPEL DE LA COMPOSITION DU COMITÉ

Présidence

Florent Giry, Adjoint au Maire en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers

Boris Jamet-Fournier, Conseiller de Paris - Délégué d'arrondissement en charge du budget participatif, de la participation citoyenne, des conseils de quartier et de l'innovation

Services de la Ville

Selon l'ordre du jour :

Section territoriale de voirie

Mission vélo

Agence de la mobilité

Service aménagement des grands projets

Toujours :

Mairie de Paris Centre

Habitant.e.s tiré.e.s au sort

4 habitantes tirées au sort sur 75 candidatures

4 habitants tirés au sort sur 110 candidatures

(+ liste complémentaire)

Collège associatif

Associations de la Maison du Vélo : Velorution Paris Ile-De-France, Atelier Vélorution Bastille, Mieux se Déplacer à Bicyclette, AICV PARIS, Paris en Selle

Associations du Collectif Place aux Piétons :

60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir, Fédération française de Randonnée pédestre

+ association Femmes en mouvement

Conseil local du handicap

Le premier CLH de Paris Centre a eu lieu le 12 février.

Deux membres ont été tirés au sort pour rejoindre le comité des mobilités actives

ORDRE DU JOUR

- 1) Retour sur la mise en œuvre des avis précédents
- 2) Retour d'expérience sur l'aménagement cyclable du Pont Neuf

Ce qui est attendu du comité : partage des points positifs et négatifs du projet pour l'ensemble des usagers et en particulier les cyclistes

- 3) Bilan des ateliers relatifs au plan de circulation et brainstorming sur les modalités de communication

Ce qui est attendu du comité : propositions sur les modalités d'information et de communication autour de la mise en œuvre de ce projet.

- 4) Information sur le déplacement de 2 stations Velib'
- 5) Information sur la pérennisation des coronapistes

1) Retour sur la mise en œuvre des avis précédents

Comité du 26/01/2021 et 08/03/2021 :

- Pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons : diverses modifications retenues des retours du comité et de la consultation citoyenne, au cas par cas. Les travaux sont achevés sur Vieille du Temple et sur Roi de Sicile (quelques finitions restantes) et en cours sur Poitou et Temple.

Comité du 11/01/2022 :

- Aménagement (dont piste cyclable) de l'axe Beaubourg / Renard : le support de la réunion publique est disponible en ligne : <https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/reunion-de-concertation-sur-les-projets-de-reamenagement-de-l-axe-beaubourg-renard-en-faveur-des-mobilites-actives-20138>

-> Réaction PeS : souhait d'avoir les plans notamment le tronçon Nord.

-> Réponse Mairie : transmission lorsqu'ils seront finalisés.

2) Retour d'expérience sur l'aménagement cyclable du Pont Neuf

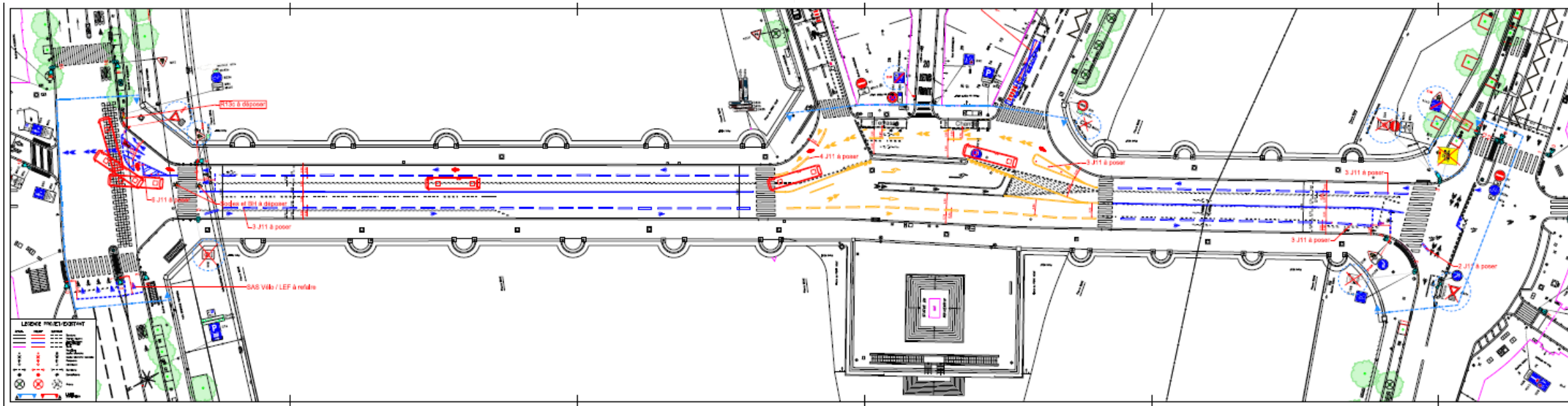
Contexte :

- Dans le cadre de la fermeture du boulevard du Palais pour le procès des attentats pendant plusieurs mois, un itinéraire cyclable majeur sud/nord n'est plus opérationnel.
- La Conseil de secteur Paris Centre a voté un vœu demandant au préfet de Police de restaurer un itinéraire sud/nord pour les vélos sur l'Île de la Cité, par exemple en transformant la piste temporaire unidirectionnelle de la rue de la Cité en piste bidirectionnelle.
- Face au refus de la Préfecture de Police, la Mairie de Paris Centre a demandé l'aménagement d'un itinéraire cyclable sur le Pont Neuf.
- La Préfecture de Police a donné son accord pour l'aménagement de bandes cyclables larges dans les deux sens sur le Pont Neuf, en réduisant le nombre de files de circulation générale, uniquement à titre provisoire pendant la fermeture du boulevard du Palais. Elle a demandé d'utiliser du marquage jaune.

Ce qui a été réalisé :

- Parti pris : réaliser en blanc tout ce qui pouvait l'être (voirie sous compétence Ville) et ne réaliser en jaune que la partie qui est strictement contrôlée par la Préfecture de Police.
- Caractéristiques de l'aménagement :
 - des bandes cyclables de 2 mètres de chaque côté, non protégées
 - la suppression d'une file de circulation dans le sens nord -> sud
 - la mise en place d'un feu avancé dédié aux vélos au carrefour avec les quais hauts rive droite
 - une sécurisation par potelets des tourne-à-droite (angle de giration des véhicules)
 - des panneaux M12 « cédez-le-passage cyclistes »
 - un aménagement à minima sur la partie centrale (jaune) qui devra être pérennisée en blanc : pas de suppression des quelques places de stationnement entraînant un pincement de la piste, pas de modification du couloir vélo central permettant de rejoindre le Quai des Orfèvres
- A moyen terme : pérennisation de la partie jaune + ajustements
- A long terme : souhait de la Mairie de sécuriser l'aménagement

2) Retour d'expérience sur l'aménagement cyclable du Pont Neuf



2) Retour d'expérience sur l'aménagement cyclable du Pont Neuf

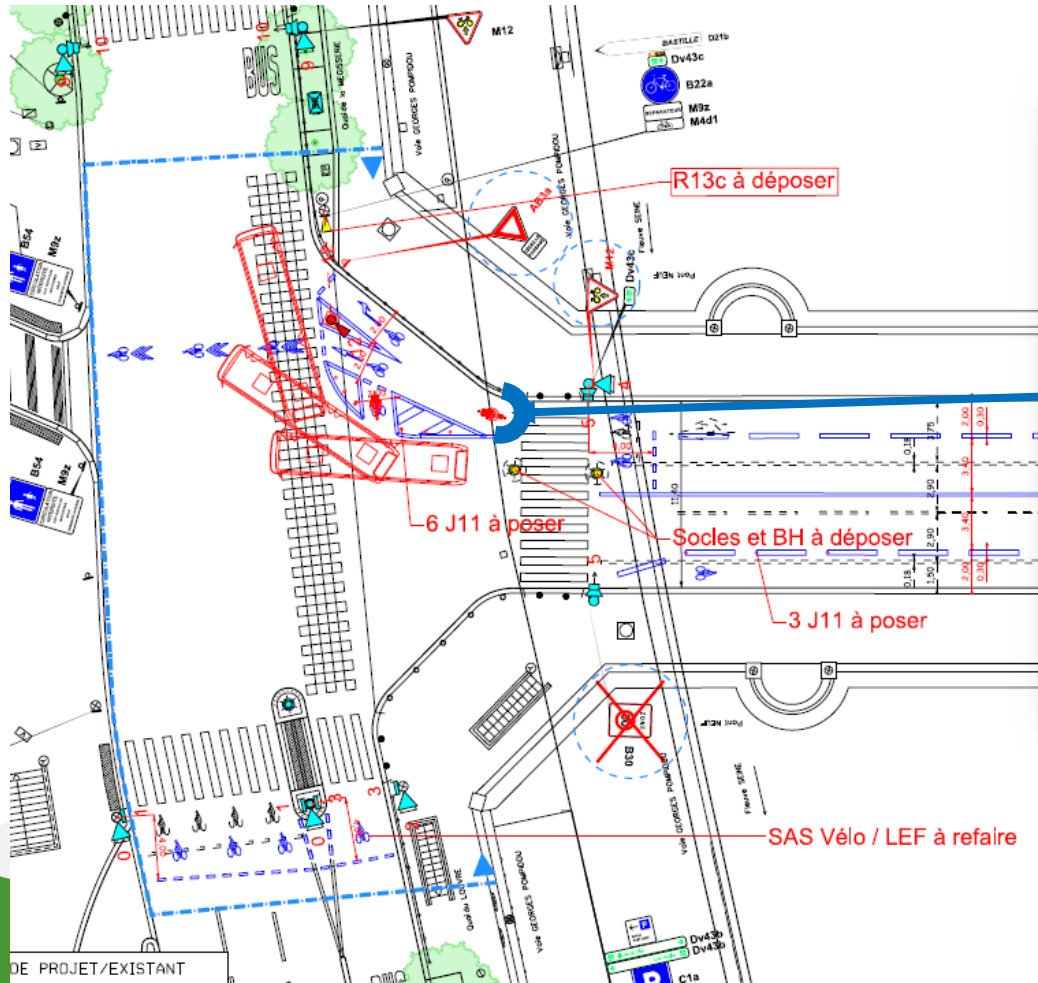


Photo : @Jacky_qui_roule

2) Retour d'expérience sur l'aménagement cyclable du Pont Neuf

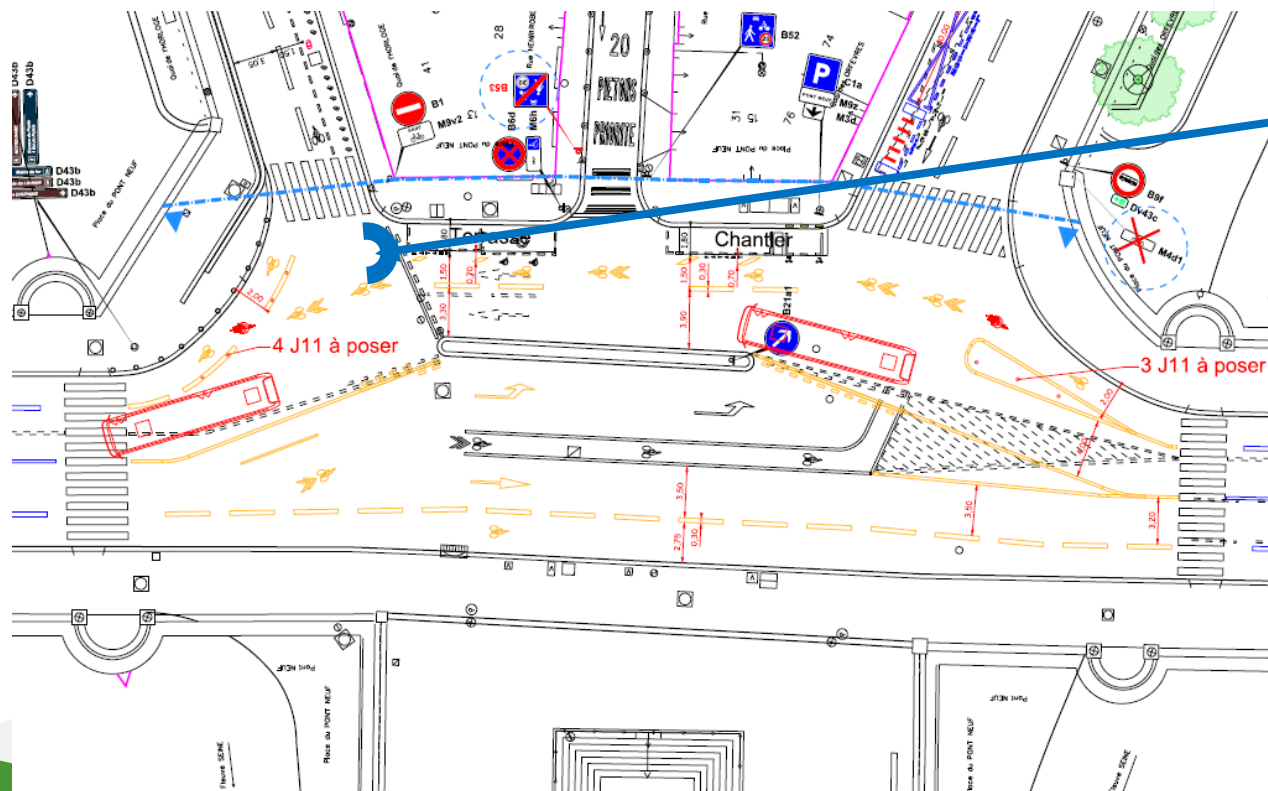


Photo : Patrick Mantell

2) Retour d'expérience sur l'aménagement cyclable du Pont Neuf

Échange avec le comité :

MDB constate de façon répété le rôle néfaste de la préfecture de police sur les aménagements cyclables et souhaite comprendre les arguments qui justifient les refus.

Sur le Pont Neuf, la partie centrale (en jaune) est à revoir, par exemple en supprimant la voie de « tourne à gauche » vers le quai des Orfèvres pour que l'itinéraire de tous les usagers soit rectiligne (au sud du séparateur existant).

Paris en Selle propose un reportage photo et constate un vrai progrès pour les cyclistes grâce à l'aménagement, en particulier sur le tronçon nord (vers les quais rive droite). Le tronçon sud est problématique lorsqu'il y a beaucoup de véhicules car ils se mettent sur 2 files (sur la bande cyclable) voire 3 (sur la file en sens inverse) pour remonter jusqu'au feu rouge dont le débit est faible. Demande d'ajouts de plots pour protéger la piste aux endroits sensibles et partage la proposition de MDB sur l'itinéraire rectiligne au centre.

Rue de l'Avenir propose, en complément de cet itinéraire, de faire un couloir pour les vélo au niveau du chantier de Notre-Dame en reculant la palissade et supprimant / déplaçant l'exposition temporaire qui est dessus. Cela permettrait de rejoindre le Pont d'Arcole, proposition qui est soutenue sur le principe par MDB et Paris en Selle en séance.

Sur le Pont Neuf, constat que la circulation est très faible sur l'axe, n'a jamais constaté les problèmes soulevés par Paris en Selle. Sur la partie centrale (en jaune), propose comme MDB que la circulation reste rectiligne au sud du séparateur.

Mairie de Paris Centre :

- Observe des différences entre les plans prévus et la réalisation par l'entreprise prestataire sur la partie centrale (jaune) qu'il faut demander de compléter ;
- Va demander l'ajout de quelques plots blancs pour protéger la piste avant le feu au sud ;
- Va demander au service compétent d'étudier un allongement de la durée du feu vert pour la sortie vers les quais rive gauche ;
- Etudiera la proposition d'itinéraire rectiligne lors de la pérennisation en blanc de l'aménagement, avec un questionnaire à ce stade sur le devenir de l'espace laisse libre côté Place Dauphine (risque de stationnement sauvage) ;
- Ne souhaite pas relancer les débats sur l'emprise du chantier Notre Dame avec le maître d'ouvrage vu la complexité du chantier.

3) Bilan des ateliers relatifs au plan de circulation et communication

Contexte :

- La Mairie de Paris Centre a engagé, dans le cadre de la démarche « Embellir votre quartier », une démarche structurante de révision du plan de circulation du Marais et des Iles avec 4 objectifs :
 1. Définir une hiérarchie viaire cohérente et lisible, en fonction de la capacité des rues à accueillir du trafic et des usages de l'espace public, pour éviter le trafic de transit sur les voies inadaptées
 2. Maintenir une certaine « navigabilité » au sein du quartier, pour éviter les parcours difficiles aux véhicules de secours, aux livreurs, aux dessertes locales. Les quartiers doivent être facilement accessibles depuis les grands axes
 3. Adopter une approche systémique pour anticiper les effets de reports (éviter les itinéraires « malins » nouveaux)
 4. Opérer des modifications de plan de circulation compatibles avec les contraintes géométriques des voies (largeurs, profil des carrefours, a fortiori sur les itinéraires de bus)
- Une réunion de présentation générale a eu lieu le 20/09 et 3 ateliers en Mairie les 17/11, 26/11 et 15/12
- Un plan de circulation cible sera présenté vraisemblablement d'ici la fin du 1^{er} trimestre 2022

3) Bilan des ateliers relatifs au plan de circulation et communication

Bilan de la concertation :

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 Comte 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.

3) Bilan des ateliers relatifs au plan de circulation et communication

Propositions du comité sur la communication :

Jean souligne que la plupart des habitants n'ont pas de voiture ou ne l'utilisent pas quotidiennement (comme lui), et que la communication ne doit pas être centrée uniquement sur les modifications des itinéraires pour les véhicules.

Paris en Selle propose une communication sur site avec des panneaux jaunes type « attention plan de circulation modifié » avec une redirection sur le site internet pour avoir le détail (QR code ?). Il faut donner une information la plus claire et lisible possible sur le site de la Mairie avec plan qui indique ce qui a été modifié. Des affiches sur le même format que celles présentant les chantiers à venir pourraient être utilisées dans les rues concernées.

MDB rappelle que l'enjeu est celui de l'apprentissage des nouveaux itinéraires par les habitants, lié au changement, et qu'il est inhérent à l'exercice du plan de circulation.

Franck : suggère de mettre les habitants au centre de la communication, pour montrer que le plan de circulation n'est pas uniquement une affaire de modifications des trajets en voiture mais aussi de bénéfices pour les vélos. Des signalétiques participatives dans les rues concernées ? Un événement type « Fête des Mobilités Actives » ? A Gand, un dispositif « Rue à vivre » a été mis en place, possible de s'en inspirer (<https://www.cc37.org/gand-belgique-un-plan-de-circulation-pour-favoriser-les-modes-actifs/> et <https://www.leefstraat.be/the-ghent-pioneering/>)

Rue de l'Avenir conseille de se concentrer sur la communication vis-à-vis des usagers lambda (et pas des militants pro-circulation qui ne seront de toutes façon jamais d'accord) qui peuvent être inquiets des modifications et attendent un accompagnement pour être rassurés. Il faut rendre lisible et compréhensible le plan de circulation en amont.

Isabelle : en plus de la circulation modifiée, il y a la raréfaction des places de parking qui oblige les automobilistes à tourner plus qu'ils ne le souhaiteraient. Les automobilistes doivent intégrer le fait qu'il leur faudra plus de temps qu'avant pour atteindre leur destination. Enjeu de la mise à jour des applications GPS.

4) Information sur le déplacement de 2 stations Velib'

Contexte :

- Deux stations modulaires présentes sur les quais bas (parc des rives de Seine) avec des problématiques récurrentes :
 - Nécessité de démontage lors des crues ou risques de crues
 - Stations enclavées par rapport au reste du réseau
 - Des conflits piétons / vélos sur les quais bas, en particulier le week-end
- Il a été décidé par le syndicat Vélib et la Ville de Paris de déplacer ces stations pour en faciliter la gestion et l'accès pour les usagers.
- La Mairie de Paris Centre a souhaité les conserver sur son territoire pour ne pas réduire la capacité totale de la flotte accessible pour les habitants et usagers.

Contexte (suite) :

- La Mairie de Paris Centre a choisi de conserver ces stations dans leurs arrondissements d'origine (1^{er} et 4^e arrondissements) pour ne pas modifier l'équilibre territorial existant

Emplacements retenus :

- **Rue Payenne (4^e)**, à proximité du Musée Carnavalet, non loin d'une station qui était présente rue de Sévigné lors de « Velib 1 » et qui n'avait pas été remise à cause des travaux en cours sur le Musée.
- **Rue Perrault (1^{er})**, à proximité de la Maison de la Jeunesse (ex Mairie du 1^{er} arrondissement) dont les abords vont être réaménagés (piétonisation devanture + création de stationnement vélo / livraison / GIC).

5) Semi-pérennisation de la coronapiste « vélopolitain ligne 4 »

Contexte :

- La Ville de Paris a aménagé des pistes cyclables temporaires après le premier déconfinement et est engagée dans une dynamique de pérennisation.
- La rue de Rivoli est en cours de pérennisation, celle des Grands Boulevards commencera au 2nd semestre 2022.
- La pérennisation des traversées nord <-> sud entre le boulevard Sébastopol et la rive gauche interviendra vraisemblablement en 2023.
- En attendant la pérennisation de la piste cyclable et afin de renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers, la Ville de Paris remplace les plots défectueux et reprend les marquages au sol par une signalétique de couleur blanche.

Quoi ?

Sécurisation et entretien de l'aménagement cyclable provisoire

Où ?

Les travaux interviendront sur le pont au Change, la place du Châtelet, le boulevard de Sébastopol (entre la place du Châtelet et rue de Rivoli), la rue Saint-Martin (entre la rue de Rivoli et le pont Notre Dame), le pont Notre Dame et le Petit Pont

Quand ?

▲ **Pont au Change** : nuits du 14 au 15 mars et du 15 au 16 mars de 23h à 6h

▲ **Place du Châtelet et Boulevard de Sébastopol** : nuits du 15 au 16 mars et du 16 au 17 mars de 23h à 6h

▲ **Rue Saint-Martin** : nuits du 21 au 22 mars et du 22 au 23 mars de 22h à 6h

▲ **Pont Notre Dame** : nuits du 22 au 23 mars et du 23 au 24 mars de 22h à 6h

▲ **Pont Petit Pont** : nuits du 22 au 23 mars, du 23 au 24 mars et du 24 au 25 mars de 22h à 6h

Comment ?

▲ Dépose des blocs en béton (GBA)

▲ Pose de potelets auto-relevables et retro-réfléchissants

▲ Marquage de la piste en blanc

Les Impacts :

▲ Fermeture de la piste cyclable le temps des travaux

Actualités Paris Centre sur les mobilités actives

- **Jusqu'à l'été 2022** – Poursuite des aménagements pour la pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons, rue par rue (et concertation pour rue Charlot)
- **Printemps 2022** – Présentation du plan de circulation du Marais et des Iles
- **Printemps 2022** – Poursuite de la pérennisation de la piste cyclable rue de Rivoli
- **Printemps 2022** – Aménagement rue Perrault et abords de la Maison de la Jeunesse (ancienne Mairie du 1^{er} arrondissement) avec arrivée de la station Vélib'
- **Jusqu'à fin 2022** – Concertations successives sur la définition des projets retenus dans la démarche « Embellir votre quartier »

La suite du comité des mobilités actives

Prochaine séance du comité le [jeudi 12 mai 2022](#).

Ordre du jour provisoire (susceptible d'évolution) :

- À définir