

# 1) Aménagement cyclable rue de Bretagne

## Contexte :

- Aujourd'hui la rue de Bretagne est l'une des quelques rues du Marais (avec Francs Bourgeois, Archives, 4 fils ...) qui bénéficient d'une dérogation réglementaire pour ne pas marquer de contre-sens cyclable, malgré la vitesse limitée à 30 km/h, au regard de sa morphologie et des enjeux de sécurité routière.
- Dans le cadre de la démarche « [Embellir votre quartier](#) », un projet d'aménagement cyclable a été retenu pour la rue de Bretagne afin d'en modifier la morphologie et rendre possible le contre-sens cyclable.
- Le Maire de Paris Centre souhaite en faire un projet prioritaire, il est donc l'un des premiers (avec les [rues aux écoles](#) et le [plan de circulation](#)) à entrer en phase de concertation.
- Une marche exploratoire est prévue **d'ici l'été** pour identifier les contraintes de façon très fine localement, notamment vu les enjeux liés à la densité commerciale exceptionnelle de cette rue. Le comité sera convié, tout comme le conseil de quartier et les commerçants.

## Contexte :

- Le projet est à la première étape, c'est-à-dire la définition du cahier des charges qui permettra aux services techniques (STV) de proposer une esquisse d'aménagement y répondant, avec un horizon prévu **au début de l'automne 2022**.
- L'esquisse sera présentée en réunion publique **d'ici fin 2022** pour expliquer comment le cahier des charges aura été traduit, et les contraintes techniques afférentes.
- Puis l'instruction / saisine des services consultés (police, pompiers, ABF, etc.) permettra d'arrêter le projet final qui sera mis en chantier au **printemps / été 2023**.

*NB : Ce calendrier correspond au retro-planning à date, il pourra évoluer en fonction des aléas (comme pour tout projet).*

- **Objectif de l'échange : confirmer les orientations générales d'aménagement et identifier les points d'attention particuliers.**

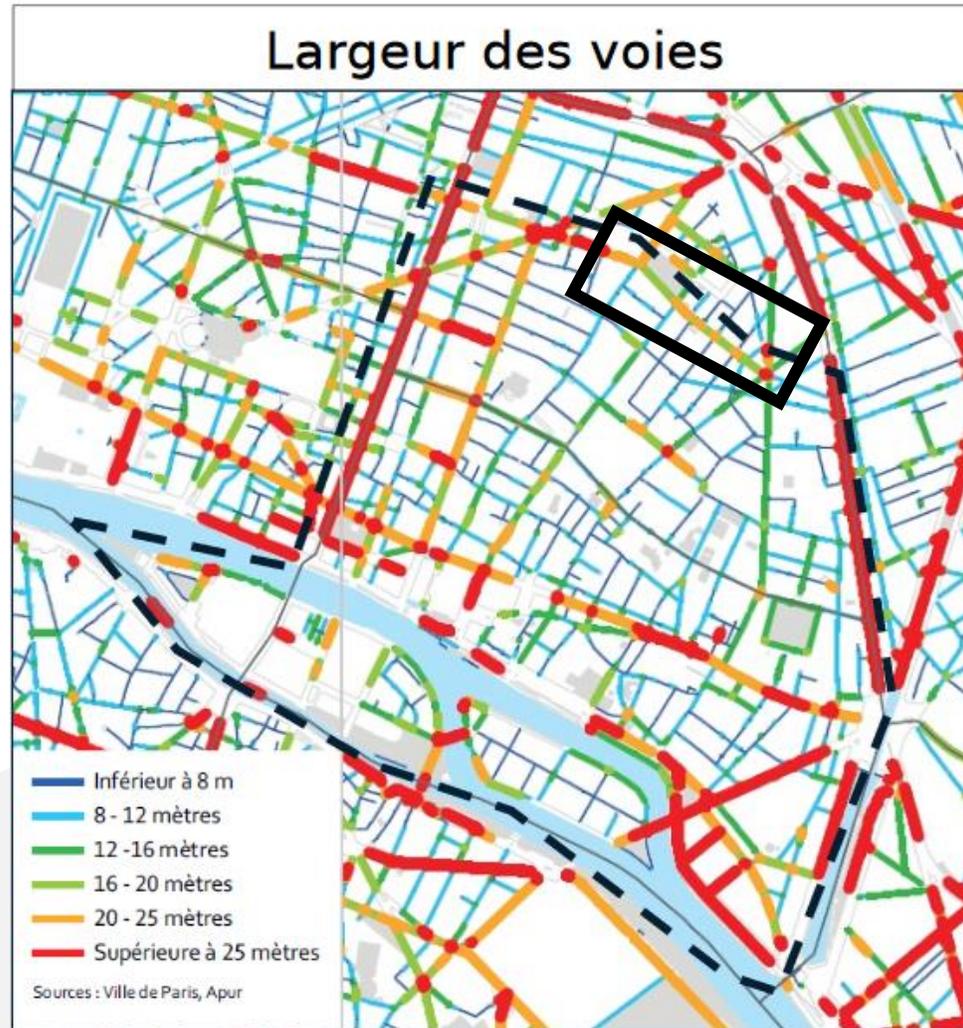
# 1) Aménagement cyclable rue de Bretagne



Diagnostic de l'existant : rue à double sens (30 km/h) le long du square du Temple, et à sens unique (ouest -> est) de Archives à Turenne.

- Zones piétonnes
- Zones piétonnes de 18h à 22h
- Zones de rencontre
- Zones 30 - voies à double sens ou avec double sens cyclable
- Zones 30 - voies à sens unique sans double sens cyclable (dérogation)
- Pistes cyclables bidirectionnelles
- Coronapistes
- Périmètre du quartier 1 - secteur Est / Marais / Îles

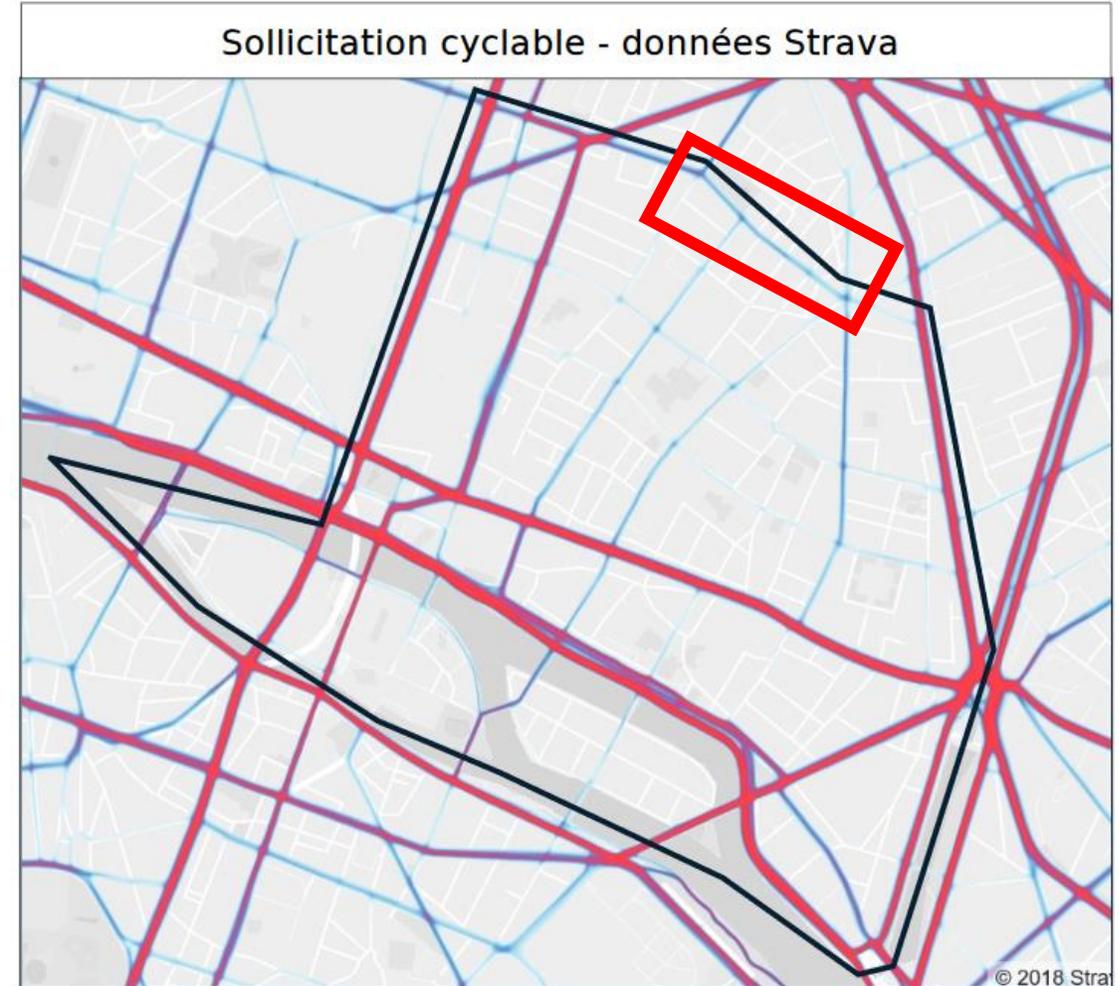
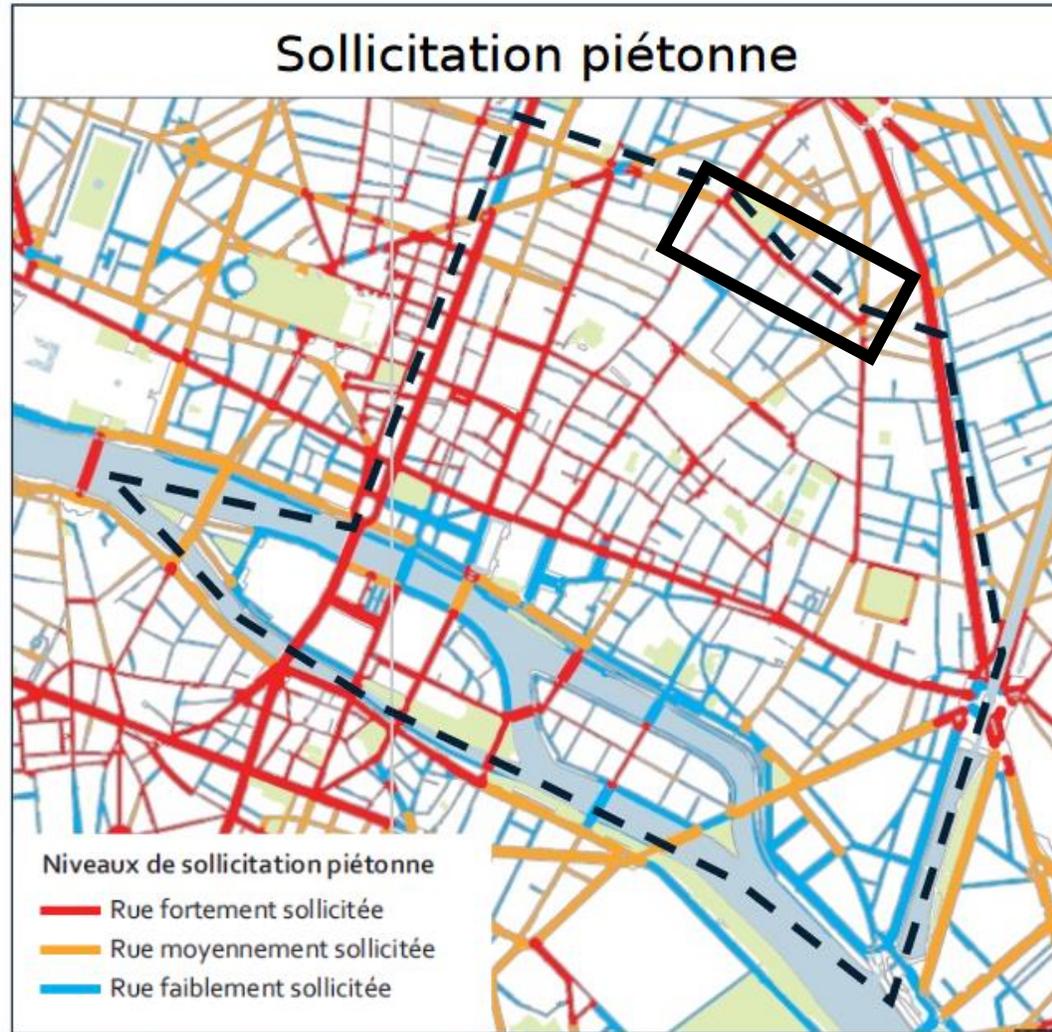
# 1) Aménagement cyclable rue de Bretagne



Largeur changeante autour de 20 m : 2 voies de circulation en pratique

Débit assez important (cumul flux Réaumur + Archives) : 500 à 1000 veh/h

# 1) Aménagement cyclable rue de Bretagne



Forte sollicitation piétonne lié à la densité commerciale

Sollicitation cycliste typique du réseau secondaire

# 1) Aménagement cyclable rue de Bretagne



← Tronçon à double sens, le long du square du Temple  
A noter la présence d'un arrêt de bus dans le sens est → ouest

Tronçon à sens unique, au niveau du marché des enfants rouges →

La chaussée est suffisamment large pour une bande de stationnement et deux voies de circulation aujourd'hui



# 1) Aménagement cyclable rue de Bretagne

## Orientations d'aménagement proposées :

- Le débit observé est trop important pour une mixité des vélos en contre sens avec le trafic automobile. Il faut soit un aménagement protégé, soit réduire fortement le trafic. La révision du plan de circulation du Marais va couper en amont la rue des Archives, réduisant le flux arrivant sur la rue de Bretagne. Mais la rue restera un axe « structurant local » (avec moins de circulation qu'aujourd'hui tout de même) par la continuité qu'elle offre avec la rue Réaumur, en ligne droite.  
→ **L'orientation proposée est donc celle d'un contre-sens cyclable protégé entre Turenne et Archives.**
- La densité commerciale, en particulier des commerces alimentaires (marché des enfants rouges notamment), nécessite des livraisons quotidiennes qui doivent trouver une place dans l'espace public pour éviter le stationnement sauvage.  
→ **Maintien voire renforcement du nombre de zones de livraison, qui suppose de conserver de l'espace pour une bande de stationnement.**

- La très forte fréquentation piétonne impose une attention particulière aux traversées de la rue.  
→ **Tous les passages piétons doivent avoir une bonne visibilité par la suppression du stationnement en amont (voire en aval puisque les vélos arriveront en contre-sens).**
- L'objectif de la Mairie de Paris Centre de supprimer 50 % du stationnement voiture et augmenter le nombre de place GIC (PMR) conduit à profiter de chaque projet pour concourir à l'atteinte de ces objectifs.  
→ **Cet aménagement participera à l'atteinte de ces objectifs.**
- De nombreux vélos sont accrochés sur du mobilier non prévu à cet effet, traduisant un manque d'offre en stationnement dédié.  
→ **L'aménagement doit permettre d'ajouter des arceaux vélos tout le long de la rue.**