

Compte-rendu

Marche exploratoire pour un aménagement cyclable rue de Bretagne 29 juin 17h30

La rue de Bretagne est, comme tout Paris Centre, [désormais limitée à 30 km/h](#). Cette réduction réglementaire des vitesses s'accompagne, selon [l'article R. 110-2 du code de la route](#), d'une généralisation de la circulation à double sens des vélos, sauf cas dérogatoire. Au regard de la configuration actuelle de la rue de Bretagne et du flux important de véhicules, notamment de poids lourds, la circulation des vélos à contre sens est interdite entre la rue de Turenne et la rue des Archives.

Le futur [plan de circulation du Marais](#) et la [zone à trafic limité](#) permettront de réduire le volume de trafic sur la rue de Bretagne, qui restera toutefois un axe structurant à l'échelle du quartier au regard de sa densité commerciale exceptionnelle générant un important flux de livraison.

Ainsi, la Mairie de Paris Centre a retenu au titre de la démarche « [Embellir votre quartier](#) » la création d'un aménagement cyclable sur la rue de Bretagne pour permettre la circulation des vélos à contre-sens dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Cet aménagement doit aussi permettre de rendre plus attractive la rue en réduisant son caractère routier, de sécuriser les traversées des piétons très nombreux et de conforter l'activité commerciale par le maintien ou l'augmentation du nombre de zones de livraison.

Le diagnostic général et les grands principes du projet ont été présentés au [comité des mobilités actives](#) du 12 mai 2022 et envoyés au [conseil de quartier Temple – Enfants Rouges](#). Il est disponible sur le site de la Mairie de Paris Centre.

***Participants** : Florent GIRY, adjoint au Maire de Paris Centre chargé de la voirie et des mobilités, Dorine BREGMAN, adjointe au Maire de Paris Centre chargé des commerces, de l'artisanat et de vitalité économique, la directrice adjointe du cabinet du Maire de Paris Centre, des membres du Conseil de quartier, un représentant de l'association des commerçants de la rue de Bretagne et des riverains.*

Observations et diagnostic :

Observations générales (valables pour toute la rue) :

- Si le projet prévoit de sécuriser les vélos dans le sens opposé à la circulation générale, la circulation à vélo est également difficile aujourd'hui dans le sens de la circulation générale à cause du volume de trafic et du stationnement sauvage fréquent.
- Les véhicules, et notamment les deux-roues motorisés, roulent souvent plus vite que les 30 km/h autorisés. Cela rend difficile la traversée des piétons, la plupart des passages piétons n'étant pas équipés de feux tricolores.
- Un manque de zones pour les livraisons au regard des besoins très importants, en particulier côté impair. 4 places « transport de fonds » sont présentes côté pair.

- Un manque d'arceaux vélo se traduisant par du stationnement sauvage sur le mobilier urbain non prévu à cet effet.
- Des bancs déjà présents dont le nombre pourrait être renforcé pour améliorer l'accessibilité de l'espace public (notamment personnes âgées).

Remarque de la Mairie de Paris Centre : la révision du plan de circulation du Marais prévoit de réduire fortement la circulation venant de la rue des Archives, ce qui réduira mécaniquement le volume de trafic sur la rue de Bretagne.

Observations locales :

Tronçon Temple – Archives :

Remarque de la Mairie de Paris Centre : la rue est ici à double sens, les vélos peuvent aller dans les deux directions avec la circulation générale. Il est donc à priori exclu du périmètre du projet de piste cyclable sécurisée en contre-sens.

- Un arrêt de bus est présent côté square (ligne 75).
- Du stationnement est présent de chaque côté (sur un plateau un peu surélevé par rapport à la chaussée), avec notamment des places réservées aux véhicules du marché des enfants rouges côté square.
- A défaut d'aménagement lourd, des bandes cyclables seraient bienvenues pour identifier une place pour les vélos sur la chaussée.

Tronçon Archives – Caffarelli :

Remarque de la Mairie de Paris Centre : un audit de sécurité a conduit à supprimer le stationnement motorisé le long de la Mairie : dans l'attente du projet d'aménagement cyclable, des jardinières et arceaux vélos seront installés.

- Côté impair, le Franprix ne dispose pas d'une zone de livraison immédiatement en face de son entrée, qui est occupée par des places pour voitures électriques en autopartage (installations par ailleurs souvent dégradées) qui pourraient être déplacées ?
- Une zone de livraison est présente en amont mais des livraisons sauvages sont régulièrement observées, notamment sur le passage de porte cochère du n°47.
- Problématique des poubelles entreposées régulièrement sur le trottoir devant le Franprix.
- Vitesse excessive des véhicules, en particulier des deux-roues motorisés, qui veulent enchaîner les feux verts.

Tronçon Caffarelli - Charlot :

- Un banc pourrait être ajouté vers le n°42 (trottoir large)
- Une place « transport de fonds » est présente : possibilité de reporter rue de Picardie (sur l'espace vélo actuel) si besoin de récupérer l'espace rue de Bretagne ?
- Nombreux vélos stationnés sur du mobilier urbain non prévu à cet effet.
- Stationnement sauvage récurrent de véhicules du marché des enfants rouges côté impair (malgré les places réservées le long du square du Temple), en double file. Il faudrait mettre des zones de livraison côté marché, mais alors risque de véhicules ventouse des véhicules du marché qui ne permettront pas à la zone de livraison de jouer son rôle (rotation toutes les 30 minutes maximum).
- Concentration fréquente de livreurs à vélos / scooters sur l'espace public, notamment sur le banc côté pair.

Remarque de la Mairie de Paris Centre : l'aménagement temporaire en faveur des piétons sur la rue Charlot (plots jaunes) va être pérennisé avec ajouts de zones de livraison et arceaux pour vélos notamment, une consultation en ligne sur le projet proposé s'est tenue jusqu'au 27 juin.

Tronçon Charlot - Saintonge :

- La bande de stationnement se trouve côté pair alors que les besoins sont plutôt côté impair (notamment le Franprix et les commerces alimentaires).
- Le « transport de fonds » au n°12 semble ne plus avoir d'utilité en l'absence de bornes de retrait d'espèces. Idem pour le n°32 rue Saintonge.
- Possibilité d'ajouter un banc vers le n°12.

Tronçon Saintonge - Turenne :

- Possibilité d'ajouter un banc vers le n°17.
- Le « transport de fonds » pourrait être déplacé rue de Turenne puisque la banque fait l'angle, en réduction du linéaire de stationnement deux-roues motorisés ?
- Les places dédiées à l'autopartage peuvent être déplacées sans difficulté.

Orientations d'aménagement retenues par la Mairie de Paris Centre :

Orientations générales pour le tronçon Archives – Turenne :

- Sans modifier la bordure du trottoir, réallouer l'espace de la chaussée pour prévoir :
 - Côté pair, une piste cyclable protégée de 2 mètres de large (hors bordure) ;
 - Une file de circulation générale réduite à la largeur minimale (pour inviter à réduire la vitesse de circulation) ;
 - Une bande de stationnement contenant essentiellement des zones de livraison (sanctuarisées), des places PMR, des arceaux vélos par réduction du nombre de places payantes ;
 - Lorsque l'espace est suffisant (dépend sans doute des tronçons), marquer une bande cyclable dans le sens de la circulation générale.
- La bande de stationnement est à placer prioritairement côté impair où les besoins sont les plus importants, avec des portions côté pair pour créer un effet « chicane » pour ralentir les vitesses des véhicules (là où les places « transport de fonds » ne peuvent pas être déplacées par exemple, et devant le marché des enfants rouges pour éviter les véhicules ventouses).
- Assurer la co-visibilité de tous les passages piétons, en amont et en aval pour les vélos arrivant en contre sens, par l'ajout d'arceaux vélos.
- La Mairie de Paris Centre va proposer aux commerçants bénéficiaires d'autorisation de terrasses estivales sur trottoir de les reporter plutôt sur la chaussée, lorsqu'il est possible de prévoir une place de stationnement « payante » devant.
- Mettre en place l'onde verte à 30 km/h (si pas déjà le cas).

Orientations générales pour le tronçon Temple - Archives

- Re-calibrer la taille des files de circulation pour dégager, si possible, l'espace nécessaire à une bande cyclable dans le sens Temple → Archives

Orientations particulières (faisabilité technique et financière à étudier) :

- Ajouter des bancs Davioud, par exemple aux n° 12, 17 et 42.
- Déplacer les places « transport de fonds » dans des rues adjacentes quand c'est possible et supprimer celles devenues inutiles.
- Proposer des aménagements pour réduire les vitesses : passages piétons surélevés, ralentisseurs ?
- Déplacer les bornes pour véhicules électriques pour pouvoir mettre une zone de livraison devant le Franprix.

Affiche annonçant la marche exploratoire :



ÇA BOUGE À PARIS CENTRE

**DANS LE CADRE DE LA DÉMARCHÉ
«EMBELLIR VOTRE QUARTIER» VISANT
À COORDONNER LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT
DE L'ESPACE PUBLIC EN FAVEUR DES PIÉTONS,
DES VÉLOS ET DE LA VÉGÉTALISATION,
LA MAIRIE DE PARIS CENTRE A RETENU
UN PROJET D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE
SUR LA RUE DE BRETAGNE.**

Ce projet, qui sera réalisé en 2023, fait l'objet
d'une concertation locale pour définir précisément
ses orientations afin de répondre au mieux aux attentes
et contraintes des riverains, usagers, commerçants, etc.

**RDV LE 29 JUIN À 17H30 DEVANT LA MAIRIE
DE PARIS CENTRE (RUE EUGÈNE SPULLER)
POUR PRENDRE CONNAISSANCE DES PRINCIPES
GÉNÉRAUX DU PROJET ET PARTICIPER À LA MARCHÉ
EXPLORATOIRE EN PRÉSENCE DES ÉLUS CONCERNÉS.**



LA VIE DONT ON A ENVIE, ON VA LA FAIRE ICI.