



## COMPTE RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER LOUVRE-OPERA

Réunion du 12 décembre 2022

Présents : Patricia BAUDUIN, Marie BERTIN, Philippe BRAGHINI, Olivier BOUET, Hélène DE BARMON, Marguerite DE SOOS, Jean-François DELCAIRE, Christophe DEVILLE, Florent DIAN, Élise GAS, Michel GENDROT, Samira HERBAL, Patrick KERAVEC, Corentin LAFI, Frédéric LÉPINE, Stéphane LEULLIER, Marie-Christine MALECOT, Claudine MASSE, Julien MIGEON, Martine NOTHERN, Helen ORRIN, Michael ORRIN, Sophie POULAIN, Pierre-Alain WANTEN, Laurent WEIL.

Excusés : Stéphane COCHET, Véronique GOUPY, Jérôme THELOHAND, Fernand DE OLIVEIRA, Agnès MARCONNET, Jean-Marc CHASTEL, Lionel RUIZ, Lydia ZILBERSCHLAG

2<sup>nd</sup> collègue : Victor GROS, Association des commerçants de la galerie Vivienne, Anne MIZON, Association Sauvegarde du Square Louvois, Laurence ROUCOULY, Association de défense des arcades Rivoli

Mairie : Florent GIRY, adjoint au Maire en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers, Alexandre BAUX-DE CASTRO, coordinateur des Conseils de quartier.

L'équipe d'animation a organisé un sondage auprès des membres du Conseil afin d'avoir leur retour sur les propositions de modification du plan de circulation dans le quartier Louvre-Opéra. Florent GIRY rappelle que ces propositions ont pour but de limiter le trafic de transit dans les petites rues du secteur Paris Centre, en définissant une hiérarchie des voies et en adaptant les sens de circulation dans le cœur du quartier pour dissuader des traversées d'une seule traite. L'enjeu est de trouver le bon équilibre entre réduction de la circulation du transit, et accès pour les riverains qui doivent pouvoir arriver à destination depuis les grands axes sans trop de complexité.

Pour chaque proposition, les membres du Conseil de quartier ont pu donner un avis favorable ou défavorable et laisser un commentaire.

Hélène DE BARMON et Stéphane LEULLIER présentent les résultats de ce sondage. La présentation est disponible en annexe de ce compte rendu et suscite quelques remarques et questions des présents.

Florent GIRY précise qu'il est présent pour répondre aux questions relatives au Plan de circulation et avoir un échange général, mais qu'il ne réagira pas aux réponses au questionnaire rue par rue. Il ajoute qu'il apprécie la démarche du Conseil de quartier sur le sujet et que ce travail lui sera précieux.

Hélène DE BARMON explique que les points suivants ressortent du questionnaire :

- Globalement, la proposition de hiérarchie viaire générale est partagée (avec des discussions sur certaines rues intermédiaires et de nombreuses critiques sur la situation de la rue de Rivoli) ;
- Besoin de fluidité avec une forte opposition aux rues en tête-bêche et à la suppression des itinéraires dit malins.
- Les répondants, à 90% habitants du quartier Louvre Opéra, ne souhaitent pas être pénalisés par les changements proposés ;
- Une demande autour des « guichets du Louvre », afin que les automobilistes de Paris Centre puissent emprunter cet itinéraire nord-sud, actuellement à accès restreint (bus / taxis) ;

- Nécessité de trouver une solution pour permettre aux habitants du quartier d'accéder à la rive gauche en voiture.
- Certaines rues considérées étroites et engorgées (notamment où il y a beaucoup de livraisons) impliquent de trouver une solution.

Les résultats du questionnaire sur chacune des propositions sont ensuite présentés en distinguant :

- Celles qui ont fait l'objet d'un consensus globalement positif (6 propositions dont 2 consistant à maintenir la situation existante et 1 demandant qu'elle soit complétée par une autorisation d'accès des habitants aux guichets du Louvre).
- Celles qui ont fait l'objet d'un consensus globalement négatif (9 propositions)
- Celles qui n'ont pas dégagé de consensus (5 propositions dont 1 sans consensus mais à tendance positive, 3 sans consensus mais à tendance négative, 1 sans consensus ni tendance).

Un habitant donne l'exemple de la rue de Gramont où, entre les poubelles sur les trottoirs, les livraisons, le flux de cyclistes et d'automobiles, la circulation est difficile et il y aurait déjà eu plusieurs accidents.

Un habitant explique qu'il ne comprend pas en quoi la suppression des itinéraires « malins » peut apaiser la circulation dans le quartier et estime que cela va plutôt engorger les grands axes.

Sophie POULAIN explique que la taille des camions de livraison est trop importante par rapport à la typologie du quartier et demande si le gabarit ne pourrait pas être limité.

Florent GIRY explique que le constat de la Mairie qui a conduit à ce travail était que de nombreuses rues du secteur Paris Centre supportent une circulation trop importante par rapport à leur dimension, notamment à la faveur des itinéraires recommandés par les GPS qui détournent le trafic des grands axes pour gagner quelques minutes. Il ajoute que ce travail correspond à un engagement de campagne.

Il explique qu'il faut trouver le bon curseur entre l'apaisement de la circulation et la vie quotidienne, et que c'est tout l'objet de la concertation : deux marches exploratoires ont été organisées les 29 septembre et 6 octobre, un atelier de synthèse s'est tenu le 20 octobre en Mairie sur plan. Toutes les informations sur ces réunions sont disponibles sur le site de la Mairie Paris Centre : <https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/participez-a-la-concertation-sur-l-evolution-du-plan-de-circulation-du-quartier-louvre-opera-21763>.

Florent GIRY ajoute qu'il y a un enjeu de cohérence entre le schéma global de hiérarchie viaire, dont les principes semblent globalement partagés par les répondants au questionnaire, et la réalité de la situation sur le terrain : une « petite rue » dans la hiérarchie viaire doit accueillir un trafic très faible, et c'est justement l'objet des modifications de sens proposées (notamment les ruptures de longues lignes droites) que d'atteindre ce résultat. Le tri des automobilistes selon leur statut de riverain n'est pas aisé en pratique à l'échelle de chaque rue ou quartier (les panneaux « interdit sauf riverains » ne sont que très rarement respectés), et les modifications de sens ont donc vocation à s'appliquer à tous les usagers. Il rappelle l'exemple de la rue des Bourdonnais (partie sud) où, devant le constat du non-respect du régime d'accès à la seule desserte locale, des contrôles de police ont eu lieu tous les jours à l'heure de pointe du matin pendant plusieurs semaines. Les infractions ont progressivement baissé, mais à l'issue de l'opération, le trafic est revenu à son niveau initial quelques semaines plus tard. Il est difficile d'imaginer mobiliser la police municipale chaque jour dans chaque rue concernée par des panneaux « interdit sauf riverains » si c'est la solution qui devait être retenue à la place des changements de sens applicables à tous.

Le Conseil de quartier demande s'il est possible de faire des contrôles via des caméras. Florent GIRY répond que cela demanderait d'avoir un fichier de toutes les plaques d'immatriculation des riverains et de verbaliser sur ce critère à distance, ce qui n'est actuellement pas permis (l'hypothèse a été étudiée juridiquement dans le cadre de la zone à trafic limité). Des évolutions du droit sont possibles à long terme mais dans un délai certainement incompatible avec le projet de révision du plan de circulation.

Élise GAS estime que tous les habitants souhaiteraient que les axes non structurants soient moins engorgés mais le problème c'est que les axes structurants ne circulent pas bien.

Florent GIRY explique que si on laisse de grandes lignes droites sur des axes non structurants, les GPS des automobilistes leur conseilleront ces itinéraires pour gagner du temps. Il rappelle que la plupart des GPS ne font pas de différence entre les voies réservées aux riverains et les autres rues. Le statut piéton peut, lui, être répercuté dans les GPS, mais une rue piétonne suppose de supprimer tout le stationnement (y compris livraisons, PMR, etc.) et ne peut donc pas être une solution pertinente partout. Si la vocation des grands axes est bien de supporter un trafic important, et de le canaliser pour les véhicules qui traversent le quartier, la zone à trafic limitée devrait permettre de réduire de plusieurs dizaines de pourcents (selon les axes) leur volume de trafic (voir les estimations sur une carte : <https://capgeo.sig.paris.fr/Apps/TraficParisCentre/>).

Quand la Mairie a des choix à faire ou lorsqu'il n'y a pas de consensus, elle se réfère à une hiérarchie des modes de transport qui ne change pas. En haut de cette hiérarchie, se trouvent les piétons, sous-entendu que, par exemple, les rues avec des trottoirs étroits et sujettes à congestion seront priorisées. Ensuite, on trouve les bus : c'est pour cela que la mairie envisage des créations de voies de bus à certains endroits. En 3<sup>e</sup> position, on trouve les vélos, et en 4<sup>e</sup>, les véhicules (avec une priorité pour les véhicules de riverains, livraisons, etc. par rapport aux véhicules en transit).

Florent GIRY rappelle qu'on ne sait pas limiter les circulations de transit sans aucune modification pour les riverains, puisque tous les véhicules empruntent les mêmes rues en pratique. Le travail en cours sur le plan de circulation sera complémentaire à la Zone de Trafic Limité (ZTL) et aidera à la faire respecter. Il ajoute que les grandes villes européennes qui ont mis en place des ZTL dans leur centre-ville ont également conduit un travail sur le plan de circulation, à minima pour réduire le nombre d'entrées dans la zone (et faciliter les contrôles), et souvent pour empêcher les traversées d'une traite.

Hélène DE BARMON constate que la proposition de la Mairie ne répond pas à une forte demande des habitants qui consiste à pouvoir rejoindre la rive Gauche sans avoir à passer par la place de la Concorde, très engorgée.

Jean-François DELCAIRE fait remarquer que le quartier Louvre Opéra a une particularité, il dispose à la fois de zones résidentielles et de zones où il n'y a presque que des bureaux. Il estime que, dans les zones de bureaux, on pourrait accepter une circulation plus importante. Il demande si ce critère est bien pris en compte.

Un habitant estime que la rue Royale est régulièrement engorgée depuis qu'on ne peut plus prendre la rue Saint-Florentin depuis la place de la Concorde. Il demande pourquoi ? Florent GIRY répond que la ville de Paris souhaitait faire une piste cyclable sur la rue Royale mais que la préfecture de police a refusé. Cette rue faisant partie de l'axe Nord-Sud du plan vélo (qui rejoint la porte de Clichy à la porte d'Orléans), la ville de Paris n'a pas souhaité laisser un trou dans cet itinéraire cyclable et a donc décidé de la détourner sur les rues

Duphot et Saint-Florentin qui n'étaient plus très circulées depuis le réaménagement de la place de la Madeleine qui avait conduit à inverser le sens de la rue Duphot.

Florent GIRY explique qu'en termes de qualité de vie, la Mairie assume son choix de se concentrer sur le cœur des quartiers, résidentiels et commerçants. Il ajoute que la ZTL devrait, elle, désengorger les grands axes. Pour traiter les grands axes ou les axes intermédiaires via le plan de circulation, il est possible de réduire le nombre de rues qui y débouchent pour mécaniquement réduire le volume de trafic, mais la Mairie ne souhaite pas, par définition, changer le sens des grands axes dans le nouveau plan de circulation.

Frédéric LEPINE demande si le projet de mettre la rue du Louvre en sens unique a été abandonné ?

Florent GIRY répond que cette rue fait partie du Plan Vélo, même s'il est possible que l'aménagement ne soit pas réalisé d'ici 2026 au regard des autres axes prioritaires (notamment la rue Réaumur). Le jour où la piste cyclable sera étudiée, il faudra faire de la place pour cette nouvelle voie. Par conséquent, il faudra soit supprimer une voie de bus, soit supprimer une voie de circulation (et donc un sens de circulation). Il faudra avoir le débat à ce moment-là, le plan de circulation à l'étude sera mis en œuvre bien avant cette piste cyclable et il n'est donc pas possible de préempter le sujet à ce stade.

Un habitant s'inquiète des embouteillages en vue des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 qui pénaliseront la tenue de l'évènement. Florent GIRY répond que des voies spécifiques « olympiques » pour les délégations seront mises en place.

## **Réponses aux questions posées lors de précédentes réunions**

### **Voirie**

*Plusieurs nids de poule sur le boulevard de l'Opéra et demande s'il est possible que les services de la Mairie les réparent.*

La chaussée des voies de bus de l'avenue de l'Opéra a été rénovée en 2020/2021 en même temps que l'opération d'élargissement des couloirs de bus ouverts aux vélos. Nous allons demander aux services d'étudier la nécessité de prévoir une rénovation de chaussée complète pour l'exercice 2024 (l'exercice 2023 est déjà bouclé). Si des nids de poule dangereux sont constatés, merci de faire un signalement dans Dans Ma Rue pour prise en compte ponctuelle et rapide, sans attendre la réfection globale.

*Le Conseil va également recenser les endroits où il manquerait des « abaissés de trottoirs » (ou « bateaux ») pour ensuite les signaler à la Mairie.*

La Mairie a fait remonter ce signalement aux services de la voirie. Toutefois il est indispensable que ces signalements fassent aussi l'objet d'un signalement dans l'application « DansMaRue » (DMR). En effet cela permet d'alerter directement les services et d'accompagner les anomalies signalées d'une adresse précise ainsi que de photos.

### **Travaux**

*Est-il possible de mettre en place un passage protégé provisoire pour les piétons, rue des Petits-Champs, à l'endroit où le transformateur de la BnF empêche les piétons de passer sur le trottoir.*

La Mairie n'avait pas connaissance qu'aucun cheminement n'était possible sur le trottoir à cet endroit. La Mairie est très vigilante à ce que les trottoirs restent accessibles pendant tous les travaux ou installation d'équipements pour lesquels une validation de l'emprise est requise de sa part. La Mairie a demandé aux services des informations sur cette opération

et, le cas échéant, de faire modifier l'emprise afin que le cheminement soit maintenu, et à défaut qu'un passage protégé soit installé.

### **Fontaine Louvois**

*Hélène de BARMON demande ce qu'il s'est passé fontaine Louvois. La fontaine est remplie de mousse depuis environ 10 jours.*

Aucun signalement ayant été fait à ce propos, la Mairie n'avait pas connaissance de cette situation. Les services de la DEVE ont donc été saisis afin qu'un nettoyage de la fontaine puisse être opéré.

### **Ancien bâtiment BNP place du Marché Saint-Honoré**

*Hélène de BARMON demande quelles sont les informations dont la Mairie dispose concernant l'ancien bâtiment BNP. Il semblerait qu'une demande de permis de construire soit en cours d'instruction.*

Des échanges ont lieu entre la Mairie et les porteurs de projet pour la réhabilitation de l'immeuble. Des négociations sont actuellement en cours.

Une réunion publique à laquelle le Conseil de quartier sera convié va être organisée début 2023.

### **Collecte des déchets alimentaires**

*Plusieurs habitants signalent que dans leur immeuble le bac marron n'est plus ramassé. La Mairie a bien connaissance et s'est saisie de ce sujet. Des échanges sont en cours avec les services afin de comprendre les dysfonctionnements constatés par le Conseil de quartier. Dès qu'un retour nous aura été fait, le Conseil de quartier sera informé.*

### **Questions et signalements**

#### **Circulation :**

Victor GROS fait remarquer que, rue Vivienne, bien que de nouvelles places de livraison aient été marquées, de nombreux livreurs continuent à stationner au milieu de la rue pendant leur livraison.

Un habitant demande s'il serait possible de limiter l'utilisation des moteurs thermiques dans Paris Centre. Il ajoute que la ville de Nantes a interdit les moteurs thermiques pour les services de livraison à domicile.

La taille des camions de livraison peut-elle être limitée dans les quartiers où les rues sont étroites ?

Jean-François DELCAIRE fait remarquer que le quartier Louvre Opéra a une particularité, il dispose à la fois de zones résidentielles et de zones où il n'y a presque que des bureaux. Il estime que, dans les zones de bureaux, on pourrait accepter une circulation plus importante. Il demande si ce critère est bien pris en compte ?

Un conseiller demande ce qui est prévu vis-à-vis des arrondissements limitrophes. Il est répondu que c'est la ZTL qui doit répondre à cette problématique et une concertation sur la ZTL sera organisée ultérieurement.

En évoquant la rue Vivienne (portion nord), étroite et engorgée par les camions de livraison du fait de la proximité des nombreux commerces du passage des Panoramas, une habitante alerte sur le besoin d'accès à la zone pour les ambulances, ayant été personnellement impactée. Qu'est-il prévu pour les ambulances ? Il est répondu que les ambulances sont autorisées à emprunter les voies de vélo ; les pompiers sont d'ailleurs consultés lors de l'élaboration du plan de circulation révisé.

Florent Giry ajoute qu'une analyse d'impact sur l'activité des artisans est prévue dans le cadre d'une concertation inter-CQ en 2023.

### **Liens utiles**

- ✓ Lien vers les comptes-rendus :
  - ✓ <https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/louvre-opera-17541>
- ✓ Lien Twitter :
  - ✓ <https://twitter.com/CQLouvreOpera>
- ✓ Lien vers l'OpenAgenda :
  - ✓ <https://openagenda.com/conseils-de-quartier-paris-centre>