

COMITÉ DES MOBILITÉS ACTIVES DE PARIS CENTRE

23/11/2023

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.

Rappel de la composition du comité

Présentations et comptes-rendus à retrouver sur [le site de la Mairie de Paris Centre](#)

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/ Bilan à mi-mandature

Ce qui est attendu du comité : éventuel échange sur les éléments présentés

2/ (Semi)pérennisation de l'aménagement cyclable du Pont Neuf

Ce qui est attendu du comité : recueillir l'avis du comité sur la proposition d'aménagement de la section territoriale de voirie

3/ Présentation du « Paris : Priorité Piéton » 2023-2030

Ce qui est attendu du comité : éventuel échange sur les éléments présentés

4/ Votation citoyenne sur les SUV

Ce qui est attendu du comité : éventuel échange sur les éléments présentés

5/ Visite des travaux en cours de la rue de Bretagne

Ce qui est attendu du comité : observer l'avancement des travaux

Retour sur la mise en œuvre des avis précédents

Comité du 14/06/2023

Secteur Turenne : les double sens-cyclables seront réalisés au premier trimestre 2024. La rue Saint-Gilles est exclue car le projet supposait de supprimer toutes les places de livraisons, ce qui n'est pas réaliste dans cette rue où des livraisons sauvages sont déjà régulièrement signalées.

Bilan stationnement dans le secteur :

+ 600 places vélos

+ 9 places PMR

+ 5 zones de livraison permanentes

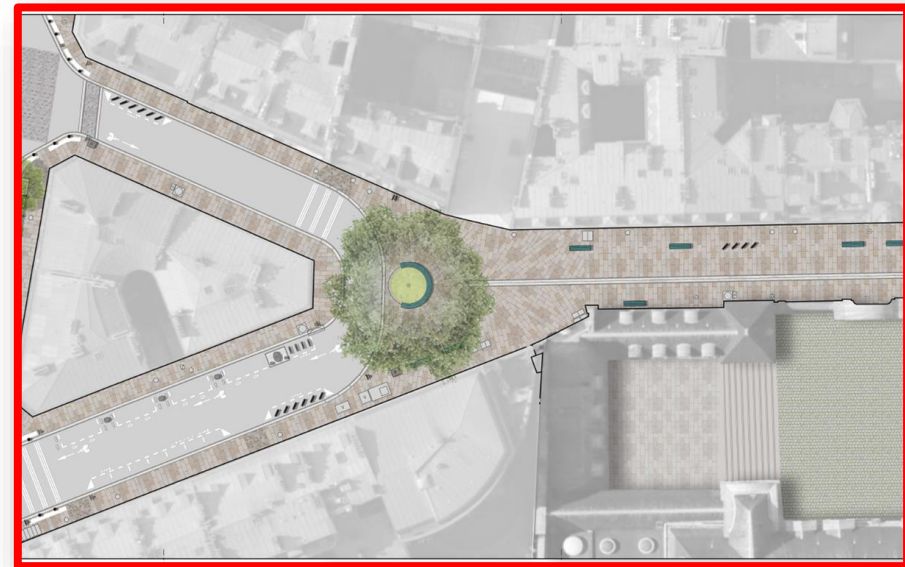
14 rues (sur 17 concernées) où le stationnement sera supprimé d'un côté pour la mise aux normes pompier.

Comité du 23/11/2021

Piste cyclable Bd du Palais et Place du Chatelet : l'aménagement a été réalisé à l'été 2023.

Comité du 06/02/2023

Placette Pavée / Malher, une [réunion publique](#) a eu lieu le 8 novembre 2023 pour présenter l'esquisse du projet.



1) Bilan à mi-mandature

Quelques chiffres clés sur l'espace public :

La Mairie de Paris Centre a présenté son bilan de mi-mandature, à retrouver dans [le journal municipal](#).

- 1 nouvelle place piétonne ([Albert Memmi, bas de la rue du Temple](#)) créée
- 12 [rues aux écoles](#) créées (avec des niveaux de piétonisation variable)
- 7,3 km de [voies à priorité piétonne](#) (aire piétonne et zone de rencontre) créées
- 8 km de [pistes cyclables](#) créées
- 3,5 km de double sens cyclables créés
- Part modale du vélo :
 - 90 % de la circulation sur la chaussée rue de Rivoli est générée par des vélos à l'heure de pointe
 - 50 % bd de Sébastopol
 - 60 % bd Poissonnière (sens Ouest > Est)
- Un [nouveau plan de circulation](#) dans les 3^e et 4^e arrondissements
- 25 [jardinières pleine terre](#) aménagées, soit 1800 m² de verdure
- 52 % des verbalisations de la Police municipale concernent des infractions routières

1) Bilan à mi-mandature

Focus bilan du plan vélo :

La Mairie de Paris Centre a été proactive lors de l'élaboration du [plan vélo](#) pour qu'un grand nombre d'axes y soient inclus : près de 15 km d'aménagements nouveaux sont ainsi prévus dans les 4 premiers arrondissements de Paris.

Voici la liste des aménagements réalisés (ou en cours de réalisation) sur les grands axes de Paris Centre :

- Grands Boulevards (de la rue de Richelieu à la Place de la République)
- Rues Beaubourg et Renard
- Bd du Palais et Place du Chatelet
- Pont Neuf
- Rues Saint-Florentin et Chevalier de Saint George, sans aménagement lourd sous forme de « vélorue »
- Rue Vieille du Temple, sans aménagement lourd grâce au nouveau plan de circulation du Marais
- Rue de Rivoli

En 3 ans (2020-2023), la Mairie de Paris Centre a installé plus de 5000 arceaux vélos, presque un doublement de l'offre présente jusqu'ici. Ils sont présents dans tous nos aménagements de voirie.

Environ 300 arceaux par semestre sont également ajoutés dans le diffus, hors aménagement d'ensemble, pour répondre aux besoins constatés et demandes directement exprimées par les habitants, institutions, entreprises et usagers des 4 arrondissements.

Un effort particulier est réalisé pour le rééquilibrage de l'offre de stationnement vers l'Ouest de Paris Centre, qui en comptait historiquement moins dans le 1er arrondissement.

Environ 2/3 des rues de Paris Centre sont déjà circulables dans les deux sens pour les vélos, et l'objectif est que toutes les petites rues le permettent d'ici 2026.

Cf. [étude de Paris en Selle](#) sur l'avancement du plan vélo.



Privilégier les circulations actives
ici rue de Rivoli

+ 8 km
de pistes cyclables
sécurisée depuis 2020



1) Bilan à mi-mandature

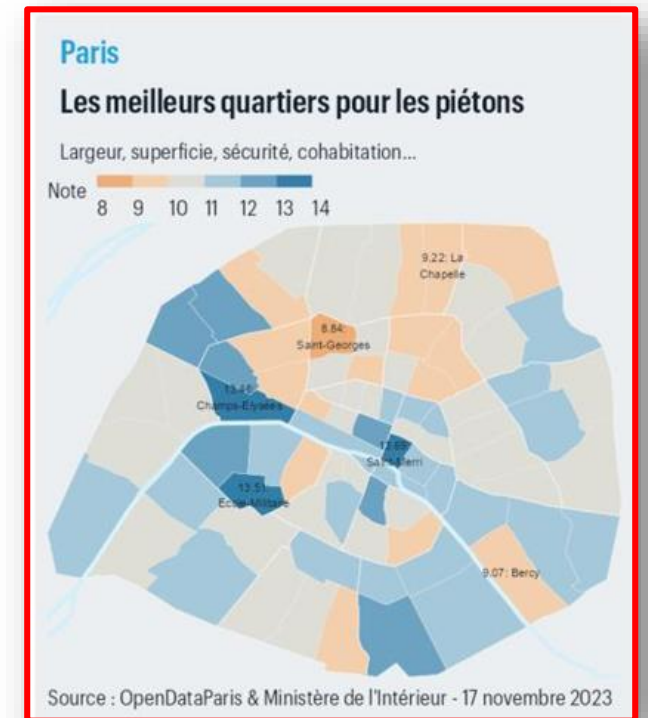
Focus piétons :

Le Parisien publie une [étude](#) pour classer les quartiers de Paris selon leur adaptation aux piétons, sur la base d'indicateurs objectifs (taille des trottoirs, aires piétonnes, zones de rencontre, etc.).

Le quartier qui arrive en 1er avec cette méthodologie est à Paris Centre : Saint-Merri.

L'étude pointe aussi une hétérogénéité entre l'Est de l'arrondissement, plutôt mieux noté, et l'Ouest, qui l'est moins bien.

Cf. les slides plus tard dans la présentation sur le nouveau plan Paris : Priorité Piétons.



Paris
centre

+ 7,3 km 
d'espaces piétons
depuis 2020

Donner la priorité aux piétons
ici Place Albert Memmi



148
agents de la
police municipale
déployée à Paris
centre

4 000
PV terrasses
depuis début 2023



Redoubler de vigilance face aux infractions, en mobilisant notamment la police municipale

2) (Semi)pérennisation de l'aménagement cyclable du Pont Neuf

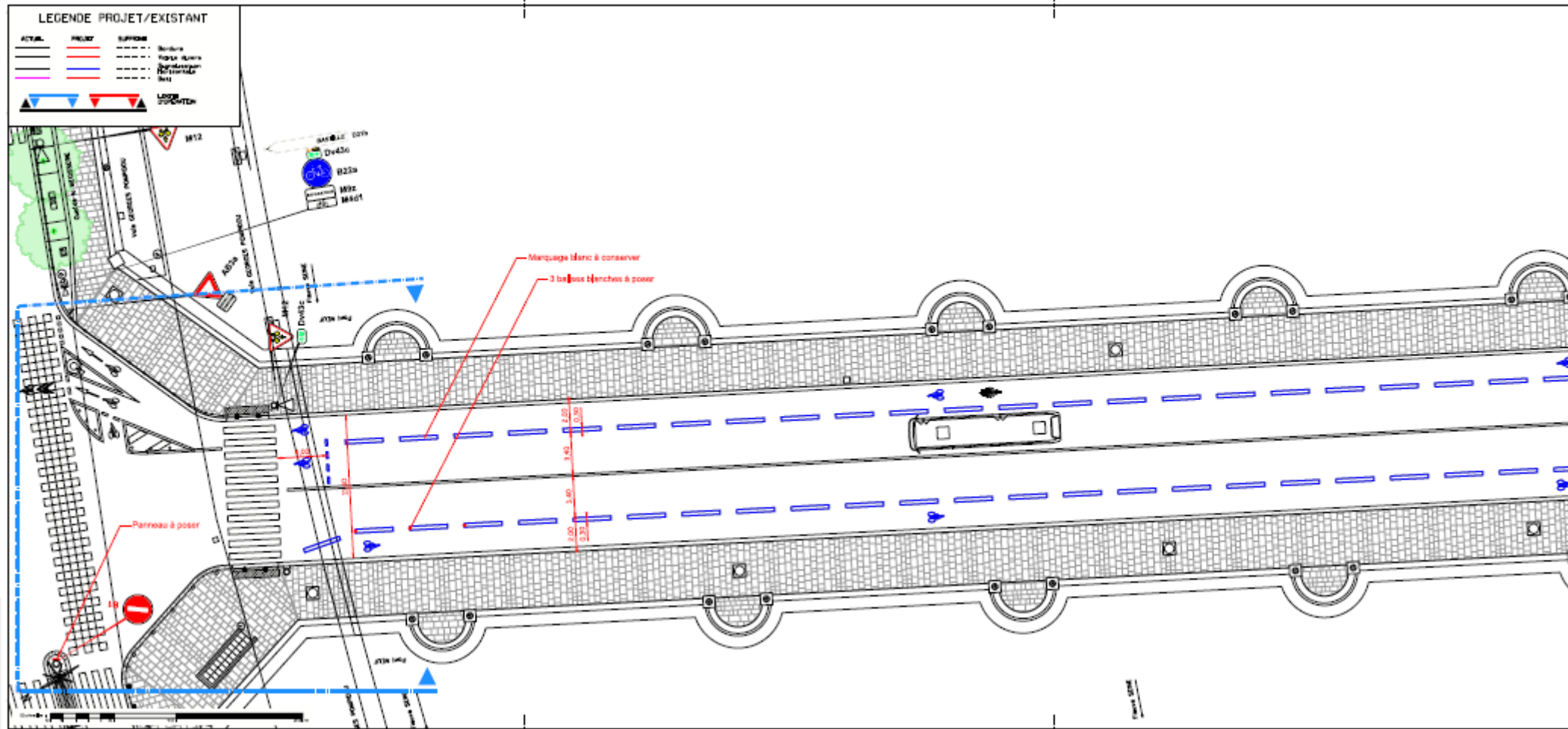
Contexte :

- Un aménagement léger, sous forme de bandes cyclables, a été réalisé début 2022.
- La Préfecture de police est compétente sur la partie centrale du Pont, et avait souhaité un aménagement temporaire en jaune.
- La Préfecture de police a demandé la suppression de tout l'aménagement, y compris sur la partie qui n'est pas sous sa compétence.
- La Mairie de Paris Centre souhaite au contraire sortir du temporaire pour semi-pérenniser la partie centrale d'ici les JOP, en restant sur un aménagement léger à ce stade.
- Un retour d'expérience a été partagé par le Comité le 7 mars 2022, constatant une nette amélioration notamment sur le tronçon nord (insertion sur les quais), mais des véhicules qui bloquent la piste cyclable notamment dans l'attente du feu pour accéder à la rive gauche et un cheminement peu naturel sur la partie centrale du Pont.

Ce qui a été réalisé (reprise du support du 7 mars 2022) :

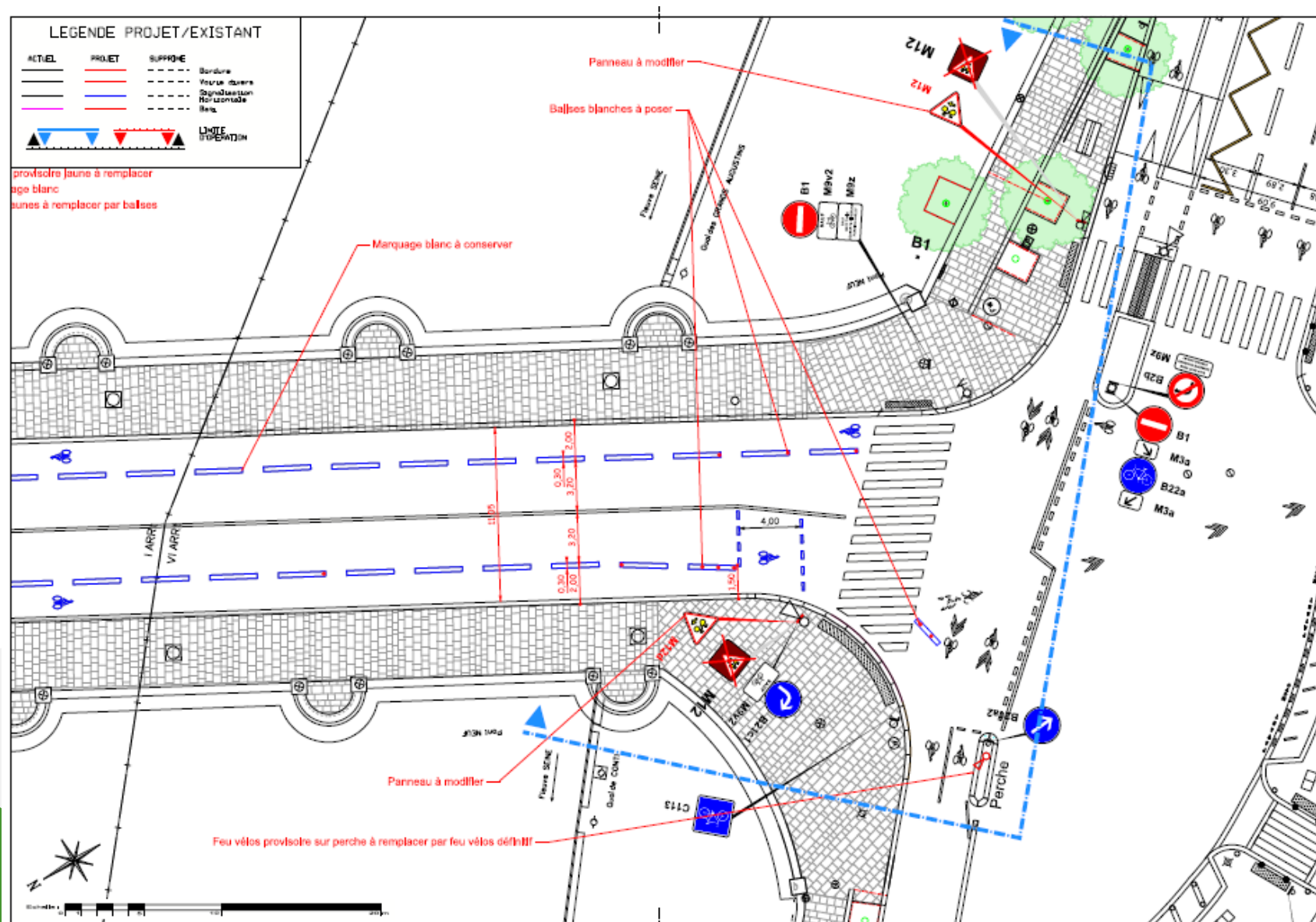
- Parti pris : réaliser en blanc tout ce qui pouvait l'être (voirie sous compétence Ville) et ne réaliser en jaune que la partie qui est strictement contrôlée par la Préfecture de Police.
- Caractéristiques de l'aménagement :
 - des bandes cyclables de 2 mètres de chaque côté, non protégées
 - la suppression 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) (Semi)pérennisation de l'aménagement cyclable du Pont Neuf



Proposition STV : pose de balisettes blanches en début de piste

2) (Semi)pérennisation de l'aménagement cyclable du Pont Neuf



Proposition STV :

- pose de balises blanches à l'approche du carrefour
- pérennisation en dur du feu vélo provisoire sur les quais rive gauche
- Ajustement des panneaux M12 « cédez le passage cycliste »

2) (Semi)pérennisation de l'aménagement cyclable du Pont Neuf

Échange avec le comité :

Rue de l'Avenir : Les cyclistes venant de la rive gauche ont tendance à tracer leur chemin tout droit sur la partie centrale du pont, et à ne pas suivre le marquage au sol, à cause du dénivelé. Suivre cette trajectoire naturelle serait mieux.

→ **Mairie de Paris Centre :** va proposer l'option à la section territoriale de voirie, mais ne visualise pas comment cela pourrait être possible de formaliser une trajectoire qui entraîne 2 cisaillements avec le flux voiture (même s'il est faible).

MDB : le régime de priorité au débouché du quai de l'Horloge (priorité à droite) entraîne des conflits possibles, et n'incite pas les véhicules à ralentir à l'approche du Pont Neuf. Proposition de mettre un panneau « cédez le passage » pour les véhicules venant du quai de l'Horloge, de sorte à ce que les véhicules et vélos engagés sur le Pont Neuf (dans le sens sud >nord) soient prioritaires.

Collectif : proposition de protéger la bande cyclable avec des plots noirs de type Rivoli.

→ **Mairie de Paris Centre :** va relayer ces demandes.

3) Présentation du « Paris : Priorité Piéton » 2023-2030

Contexte :

- La Ville de Paris a annoncé le 17 novembre 2023 un [nouveau plan en faveur de la marche et des piétons](#), qui portera à 300M€ les investissements réalisés à ce titre entre 2020 et 2026.
- 65 % des déplacements sont réalisés à pieds à Paris, avec un nombre de trajet qui a progressé de 12 % en 10 ans.
- Des réalisations emblématiques dans le précédent plan piéton, comme la piétonisation des berges de Seine.
- En 3 ans, près de 30 ha supplémentaires ont été aménagées pour les piétons (trottoirs élargis, places piétonnisées, aires piétonnes comme les rues aux écoles par exemple, etc.)
- L'objectif est d'attendre + 100 ha d'ici 2030, dont 100 nouvelles rues aux écoles, le déplacement des pistes cyclables historiquement sur trottoir vers la chaussée, la piétonisation des contre allées, etc.
- Ce plan comprend aussi un volet sécurité routière, avec une « vision zéro accident » inspiré par Oslo.
- L'ajout de bancs, de fontaines et la végétalisation de l'espace public contribue aussi à ce plan en offrant une meilleure expérience de l'espace public.
- La signalétique sera renforcée, notamment avec une campagne participative pour identifier les plaques de rue manquantes via l'application « Dans ma rue ».
- Les temps de traversée aux passages piétons doivent être augmentés, en prenant la vitesse des personnes âgées comme référence.
- Exemples à Paris Centre : projets d'agrandissement des trottoirs [rue de Richelieu](#), [placette Mireille](#), [placette Pavée / Malher](#), piétonisation de la [contre-allée Réaumur](#) déjà à l'étude.

3) Présentation du « Paris : Priorité Piéton » 2023-2030

Échange avec le comité :

MDB rapporte que plusieurs villes ont choisi d'interdire la circulation à vélo, même à faible allure, dans les centres villes. L'association est opposée à ce type de réglementation alors que les véhicules motorisés y restent autorisés (au moins riverains et livreurs).

Rue de l'Avenir indique qu'il est légitime que les Maires puissent choisir de prendre des mesures de ce type au cas par cas, au regard de leur compétence en matière de voirie. Evoque en particulier le cas des livreurs à vélo qui gardent les mêmes pratiques que les livreurs en véhicules, conduisant à des infractions régulières au code de la route.

Débat collectif sur ce sujet

→ **Mairie de Paris Centre** : n'envisage pas de prendre de tels arrêtés pour les secteurs piétonniers (type Halles ou Montorgueil), mais attire l'attention sur les conflits d'usage réels qui, s'ils débouchent très rarement sur des accidents, sont une vraie gêne ressentie par de nombreux piétons. La règle actuelle dans les aires piétonne est que les vélos sont admis en roulant au pas, et c'est bien cette règle qu'il faut réussir à faire mieux connaître et appliquer dans le cadre du code de la rue. A noter le cas particulier du Pont des Arts qui est une passerelle piétonne très fréquentée ouverte à aucun véhicule motorisé et dont le régime « cyclistes pied à terre » a été récemment clarifié avec des panneaux.

Rue de l'Avenir indique que le Pont des Arts était une aire piétonne classique depuis 2003, l'évolution indiquée correspond donc à une évolution réglementaire (avec nécessité de modifier les arrêtés de circulation).

4) Votation citoyenne sur les SUV

Contexte :

- La [consultation](#) vise à répondre à plusieurs enjeux de sécurité, de partage de l'espace public et de pollution. Si depuis dix ans, la place de la voiture n'a eu de cesse de diminuer dans Paris, dans le même temps, la taille moyenne des voitures, elle, a augmenté dans la capitale.
- Cela s'explique par l'explosion des ventes de SUV et 4X4 en France.
- Depuis trois décennies, la taille et le poids moyens des voitures en France augmentent, prenant de plus en plus de place sur la chaussée, les trottoirs et l'espace public en général : en moins de trente ans, les voitures se sont ainsi alourdies de près de 250 kg. Le poids moyen d'un véhicule représentait 975 kg en 1990, il est aujourd'hui de 1 233 kg.
- Outre leur place grandissante dans l'espace public, un SUV consomme bien plus qu'un véhicule standard et, du fait de son poids et de son processus de fabrication, est également plus polluant qu'un véhicule normal. À cet égard, il convient de rappeler que la pollution provoque 7 900 décès prématurés chaque année en moyenne en Île-de-France selon l'OMS (chiffres 2019).
- Enfin, du fait de leur taille toujours, les SUV sont aussi plus dangereux pour les piétons : en cas de collision avec un enfant, un adulte ou une personne âgée, ces accidents impliquant un SUV sont deux fois plus mortels pour les piétons qu'avec une voiture standard (lien avec le plan piéton et la « vision zéro accident »).
- Pour un meilleur partage de l'espace public dans Paris, faire baisser la pollution et réduire les accidents, [la Ville consultera, le 4 février](#), les Parisiennes et les Parisiens sur l'augmentation des tarifs de stationnement non résidentiel des SUV et 4X4.

4) Votation citoyenne sur les SUV

Échange avec le comité :

Catherine : s'interroge sur la différence de traitement entre SUV thermiques et électriques, alors qu'ils sont aussi encombrants et posent les mêmes problèmes de sécurité routière.

→ **Mairie de Paris Centre** : la tarification du stationnement vise à être incitative aussi sur les enjeux environnementaux, or un véhicule électrique (même SUV) est plus vertueux à ce titre qu'un véhicule équivalent thermique. La proposition est donc de moduler le tarif selon la motorisation, mais il faut noter que les véhicules électriques ne payent aujourd'hui pas le stationnement : cela sera donc un coût nouveau pour les seuls SUV électriques, en accord avec l'incitation souhaitée de maintenir des gabarits plus faibles pour tous les véhicules.

5) Visite des travaux en cours de la rue de Bretagne

Rappel de la présentation au Comité du 12/05/2022 :

- 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'attente 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.**

Actualités Paris Centre sur les mobilités actives

- **Fin 2023** – Finalisation des travaux d'aménagement cyclable [rue de Bretagne](#)
- **Fin 2023** – Finalisation des travaux d'agrandissement des trottoirs [rue des Petits Champs](#)
- **Fin 2023** – Fin de la mise en œuvre du nouveau [plan de circulation](#) des 3^e et 4^e arrondissements
- **Premier trimestre 2024** – Réalisation des [double-sens cyclables du 3^e arrondissement](#)
- **Premier trimestre 2024** – Travaux de [végétalisation du Bd Henri IV](#) : création d'une promenade plantée
- **Premier trimestre 2024** – Réunion publique de présentation du projet retenu pour la [rue de Richelieu](#) et ses abords
- **Premier trimestre 2024** – Réunion publique de présentation des projets lauréats de la démarche « [Embellir votre quartier – Grands Boulevards – Opéra](#) »
- **Fin 2023 jusqu'aux JOP** – Poursuite des travaux de pérennisation de la [piste cyclable des Grands Boulevards](#)
- **Fin 2023 jusqu'aux JOP** – Réalisation des « [olympistes](#) » Pont du Carrousel et Bd Beaumarchais notamment

La suite du comité des mobilités actives

Prochaine séance du comité le [05/02/2024 en visioconférence](#)

Ordre du jour provisoire (susceptible d'évolution) :

- Baromètre des villes marchables ?