



Paris, le 7 mars 2009

PROPOSITIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE

La place de la République constitue un pôle d'échange important entre métro, bus, taxis... et piétons, traversé de plus par une forte circulation de transit. Intéressée par tout ce qui touche à la qualité des déplacements, notre association se doit de présenter des propositions. Celles qui suivent restent conformes à notre démarche habituelle, qui vise à donner la priorité aux modes les mieux adaptés à la ville, à savoir la marche, les modes doux et les transports collectifs ou partagés (taxis).

Piétons

Une place est avant tout un lieu d'échanges et de rencontres, dans lequel le piéton doit se voir accorder le maximum d'espace. C'est encore plus vrai dans le cas de la place de la République, qui est le point d'aboutissement traditionnel de nombreuses manifestations. Or, dans son état actuel il s'agit bien plutôt d'un carrefour dédié au transit automobile, lequel se voit accorder une surface excessive.

La reconquête de cet espace implique des mesures plus ambitieuses que de simples élargissements de trottoirs. Voici trois idées qu'il conviendrait d'approfondir :

(1) Élargir et relier entre eux les deux terre-pleins, la statue prenant place ainsi dans le domaine piéton. La circulation doit alors contourner la place.

(2) Ne pas raccorder les deux terre-pleins mais casser le caractère "circumcirculatoire" de la place en forçant la circulation générale à emprunter son grand côté "nord" (raccord entre bd Magenta et avenue de la République), le grand côté "sud" (raccord entre les boulevards Saint-Martin et du Temple) étant transformé en "zone de rencontre" piétons-circulation douce-voitures à vitesse lente. La nécessité d'écouler la circulation nord-sud empêche de raccorder entre eux les deux terre-pleins, mais on peut raccorder la statue à l'un des deux.

(3) Élargir et relier entre eux les deux terre-pleins, transformer le grand côté "nord" en zone de rencontre piétons-circulation douce-voitures à vitesse lente (c'est l'idée précédente en inversant les fonctions des grands côtés "nord" et "sud") et transformer également en "zone de rencontre" la rue du faubourg du temple qui dessert ce grand côté "nord". Même si on ne retenait pas cette idée qui est la plus ambitieuse des trois, la rue du faubourg du temple mériterait un réaménagement spécifique, avec des trottoirs élargis ou réutilisés pour du stationnement vélo.

Cette place mérite par ailleurs un mobilier urbain spécifique, qui convient au style haussmannien du quartier, distinct par exemple de celui des Champs-Élysées.

Circulation douce

Des pistes cyclables isolées de la circulation seraient les bienvenues. Par ailleurs, l'aménagement en souterrain d'un parking à vélo dans les espaces disponibles serait nécessaire pour en encourager la circulation et permettre aussi l'ouverture d'un loueur de vélos.

Transports collectifs

Il convient de :

- réaménager l'espace métro de manière à rendre beaucoup plus confortables et attrayants les quais et les couloirs ;
- étudier la faisabilité d'une accessibilité la plus complète possible des dix quais aux personnes à mobilité réduite depuis la surface. Il conviendrait de profiter des travaux pour aménager des ascenseurs ;
- homogénéiser la signalétique dans les couloirs du métro, et ajouter un fléchage vers les arrêts autobus ;
- les arrêts en question ont dispersés et illisibles. Ils sont en général éloignés des bouches de métro. Nous préconisons leur réaménagement et leur concentration en deux points (un par sens) près des bouches de métro afin de réaliser de vrais pôles de correspondances.

Ce pourrait être similaire à ce qui a été fait devant la gare de Lyon, avec un grand quai qui concentre toutes les lignes en un seul point à proximité du métro.

Avec l'hypothèse (1) de raccordement des deux terre-pleins, le bus 75 dont le trajet est nord-sud devra contourner la place. Les deux minutes environ qu'il perdrait seraient largement compensées par de meilleures correspondances avec les quatre autres lignes de bus desservant la place.

Avec l'hypothèse (2) ou (3), les bus devraient emprunter dans les deux sens le grand côté "nord" ou respectivement "sud". Il faut donc y prévoir pour eux un site protégé bidirectionnel. Ce dernier devrait être attenant à la place de façon à se rapprocher de l'espace piéton, et aussi à éviter les conflits de stationnement.

Taxis

La station de taxis doit être un point fort de la place. À ce titre, elle doit être très visible, et devrait même être signalée depuis les couloirs du métro.

Stationnement minute.

Des places de stationnement minute pour les automobiles seraient les bienvenues et éviteraient le stationnement anarchique. Des dispositifs actifs permettent de contrôler la rotation des véhicules.

Conclusion

Nous formulons quatre souhaits :

- que dans les choix qui seront faits, l'intérêt général prime sur les intérêts particuliers.
- qu'une explication complète soit faite aux commerçants sur l'intérêt de cette piétonnisation et la manière d'en tirer partie.
- qu'on ait la volonté de faire aboutir le projet dans un délai raisonnable, la décision sur l'aménagement retenu et l'échéancier des travaux devant être prise cette année ;
- Que la réflexion soit entamée pour les rues aux alentours.
- que des réflexions analogues soient entamées pour d'autres places : Denfert-Rochereau, Concorde etc.