

Places ou carrefours ?





DES ESPACES PARISIENS À RECONQUÉRIR

Décembre 2018

FNAUT Ile-de-France

Places ou carrefours ?

DES ESPACES PARISIENS À RECONQUÉRIR

La présente étude est une participation de l'AUT - FNAUT Ile-de-France aux réflexions engagées par la Ville de Paris sur les projets de restructuration des places de Paris.

Elle a été réalisée grâce aux contributions de membres et/ou administrateurs de l'association :
Simone Bigorgne, Daniel Mouranche, Camille Lalande, Jean Macheras, Cédric Anglio,
avec la participation de l'association Rue de l'Avenir.

Photos : Cédric Anglio, Erick Marchandise, Jean Macheras
Graphiste : Erick Marchandise

Simone Bigorgne a assuré la coordination avec Cédric Anglio et Jean Macheras.

Les références aux diverses lignes de bus sont faites sur la base du nouveau réseau adopté par IDF-Mobilités en juin 2017.

Ce dossier a été réalisé en partenariat avec la Ville de Paris en liaison avec la Direction de la voirie et des déplacements.

SOMMAIRE

- Introduction
  - Places ou carrefours ? Des espaces parisiens à reconquérir 4
  - Des places ou des carrefours ? 5
- Place du Trocadéro : réunir le square et le parvis des Droits de l'Homme 7
- Ressusciter la place de la Concorde 9
- Place de l'Opéra : elle rira de se voir si belle 13
- Place Félix Eboué : accéder à la fontaine 16
- Place Denfert Rochereau : libérez le lion 18
- Porte d'Orléans : en faire une entrée digne de Paris 20
- Une autre lecture des places 23

Places ou carrefours ?

DES ESPACES PARISIENS À RECONQUÉRIR

En multipliant les sites protégés pour les bus, en (ré)introduisant le tramway, en aménageant un réseau de pistes et bandes cyclables, en restituant aux piétons des espaces de vie qu'on leur avait soustrait au fil des ans, les villes européennes ont adopté depuis quelques années une politique de nouveau partage de la voirie en faveur des modes les mieux adaptés à la ville. Le moins adapté, qui a colonisé nos villes pendant des décennies, cède progressivement de la place.

Il reste encore beaucoup à faire, à Paris comme ailleurs. La moitié des 2 800 hectares de voie publique de la capitale est occupée soit par la circulation automobile, soit par les parkings publics. Or, les véhicules motorisés particuliers (2, 3 ou 4 roues) n'assument que 13 % des déplacements des Parisiens. Ils occupent donc près de quatre fois plus d'espace que ce qu'ils représentent en termes de déplacements. Il y a donc un équilibre à rétablir : il y va de la qualité de la vie dans la ville.

Récupérer de l'espace sur la voiture pose toujours un problème quand il s'agit d'un axe de circulation, que cela vienne des commerçants ou des riverains. L'expérience montre que c'est moins vrai quand il s'agit d'une place, surtout quand sa partie circulée est surdimensionnée par rapport aux besoins réels, ce qui est souvent le cas, et quand les bienfaits d'une reconquête apparaissent clairement aux yeux d'un vaste public. Nous mettons l'accent ici sur quelques sites emblématiques où elle nous apparaît comme nécessaire et possible.



Porte d'Orléans : en faire une entrée digne de Paris

Des places ou des carrefours ?

Place : *«en général, lieu découvert, espace libre»* (Littré). Les places sont des lieux de détente et de rencontre. Elles sont l'esprit, le poumon, l'âme de la ville. Une ville sans place n'est qu'un espace circulatoire.

Il ne faut pas confondre une «place» et un «carrefour» : ce dernier n'est pas un espace libre.

Paris a malheureusement peu de places dignes de ce nom. En revanche, elle s'enorgueillit de nombreux grands carrefours, lieux privilégiés de rencontres automobilistes. Les plus connus s'appellent Concorde, Rond-Point des Champs-Élysées, Charles de Gaulle-Étoile, Opéra, Denfert-Rochereau, Italie, Clichy… Curieusement, ces carrefours ont sur les plans l'appellation de «place». C'est une réminiscence : ces espaces furent effectivement autrefois des places, ils ont d'ailleurs été conçus comme tels.

Le processus est, heureusement, réversible. L'idée générale tourne autour de quelques principes simples : il faut restituer de l'espace aux piétons et leur éviter de longs cheminements ; il faut faciliter la traversée de la place par les cyclistes ; il faut que les bus n'y perdent pas de temps et que les correspondances soient commodes ; les voitures quant à elles n'ont plus obligatoirement droit au chemin le plus court.

Des exemples en France et ailleurs

Des places de la taille avoisinant celle de la Concorde ont été entièrement ou en grande partie libérées des voitures dans de nombreuses villes européennes : citons Amsterdam, Bâle, Bologne, Hambourg, Ljubljana, Madrid, Milan, Munich, Oslo… et, en France, Bordeaux, Lyon, Montpellier, Nantes, Strasbourg… Paris, heureusement, s'est placée dans le mouvement. Les trois sites «républicains» que la voiture avait soustraits au peuple : République, Bastille, Nation, ont été réhabilités ou sont en passe de l'être. Il en est de même des places d'Italie, Gambetta, du Panthéon, des Fêtes et de la Madeleine.



La Grand-Place à Bruxelles

Les mêmes impératifs de déplacements de masse domicile-travail, de facilitation des livraisons, de réduction de la pollution, de sécurisation des piétons, d'incitation à l'utilisation de la marche et aux modes de déplacements doux, existent partout, et les mêmes familles de solution sont utilisées par ceux qui sont décidés à prendre le problème à bras le corps.



Une voie express devenue un espace convivial

Présentation de quelques sites parisiens

L'AUT avait déjà présenté en 2009 à la Ville de Paris des propositions pour les places de la République (le principe d'aménagement que nous y préconisions a été celui adopté par la suite), du 18 juin 1940, Edmond-Rostand (RER Luxembourg), de Catalogne (14°), de la porte d'Auteuil, de l'Alma.

Nous poursuivons aujourd'hui avec six autres places :

Concorde : Ce site emblématique avait fait l'objet en 1999 d'un projet ambitieux de piétonisation de la part du maire de l'époque, Jean Tiberi. Bien qu'ayant recueilli apparemment un consensus, il n'a jamais été réalisé.

Opéra : Grâce notamment à son prestigieux monument, ce pourrait être une des plus belles places de Paris si elle n'était pas embouteillée du matin au soir.

Denfert-Rochereau : Sa fière statue, évocatrice d'un fait d'arme glorieux, est engluée dans la circulation automobile. Il faut libérer le Lion !

Trocadéro : Sa statue et son square, qui sont tristement à l'écart, méritent d'être raccordés au haut-lieu touristique qu'est le parvis des Droits de l'Homme.

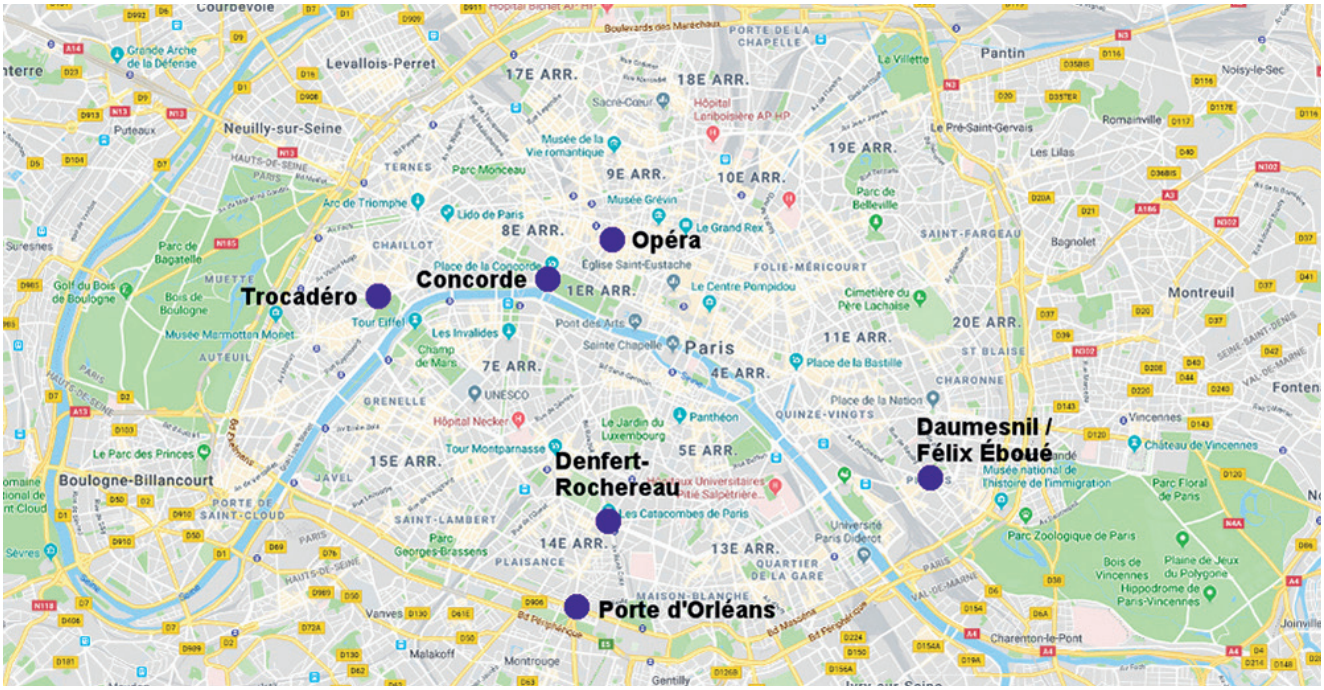
Félix-Eboué (métro Daumesnil) : Ses riverains devraient avoir le droit d'au moins tremper leur main dans sa belle fontaine aux lions, aujourd'hui totalement inaccessible.

Porte d'Orléans : Cette plate-forme d'échanges où les voyageurs en correspondance vivent tous les jours un purgatoire pourrait être une vraie place digne d'une entrée de Paris.

Pour tous ces sites, nous exprimons un ressenti, que nous pensons être communément partagé, de la situation actuelle, et présentons des esquisses de solutions susceptibles d'améliorer cette situation. Compte tenu des multiples paramètres entrant en jeu, nous n'avons pas la prétention de nous substituer à ceux dont c'est le métier de concevoir de nouveaux aménagements de l'espace urbain : il s'agit donc moins ici de propositions précises que d'illustrations destinées à montrer qu'on peut faire bien mieux, dans l'intérêt d'une majorité d'usagers de la voirie, que ce qui existe actuellement. Et si l'on trouve encore mieux, c'est tant mieux !



C'était avant. Aujourd'hui les piétons doivent avoir toute leur place



Place du Trocadéro
Réunir le square et le parvis des Droits de l'homme

ETAT DES LIEUX

La place du Trocadéro est l'un des points de passage les plus importants du XVIe arrondissement de Paris. Bien que proche de la Seine, sa position en haut de la colline de Chaillot fait qu'elle n'est pas reliée par voie routière au pont d'Iéna et à la tour Eiffel en contrebas.

Cette disposition géographique a donné à la place sa forme de demi-cercle tronqué par le parvis des Droits de l'Homme. Elle détermine également le flux automobile majoritaire qui transite par la place : relativement modéré, orienté suivant un axe est – ouest entre l'avenue du Président Wilson d'une part et les avenues Mandel et Doumer d'autre part.

La place est asymétrique, la partie sud-est, qui correspond à l'arrête du demi-cercle donne sur le parvis des Droits de l'Homme est très bien aménagée et mise en valeur alors que le reste de la place est dans un état médiocre et pourrait être mieux mis en valeur. Elle comporte un vaste espace vert central accessible aux piétons que d'un côté.

Diagnostic mobilité

La place du Trocadéro est desservie par deux lignes de métro : M6 et M9. Après la mise en service du Grand Paris des bus quatre lignes RATP y transiteront : 22, 30, 32 et 63 auquel s'ajoute le Bus Direct, la navette pour l'aéroport d'Orly. A l'exception de cette dernière, les arrêts sont situés sur les avenues qui convergent vers la place. Ils sont éloignés les uns des autres et relativement difficiles à localiser pour les usagers. Il existe également un arrêt touristique des Cars rouges sur la place en contrebas du cimetière.



Une station de taxis peu visible

La place compte deux stations de taxis, l'une directement côté nord-ouest et l'autre sur l'avenue Doumer au sud de la place, dans le prolongement de l'esplanade. Comme les arrêts de bus, les deux stations sont difficiles à localiser, l'une parce qu'elle est masquée par les arbres de l'espace central et l'autre en raison de sa position excentrée.

Une piste cyclable avenue Georges Mandel et une bande cyclable avenue du Président Wilson offrent un accès à la place. Mais il n'y a aucun aménagement pour les vélos qui doivent composer avec le trafic automobile.

Le cheminement piéton est satisfaisant du côté du parvis mais rendu plus difficile sur la partie nord de la place à cause des terrasses de café qui réduisent la largeur du trottoir. Faute de traversées par le square, les piétons sont contraints de faire le tour de la place pour aller d'un bout à l'autre. Il n'y a en effet qu'un seul passage piéton pour rejoindre le square. Enfin,


Rendre les terre-pleins aux promeneurs

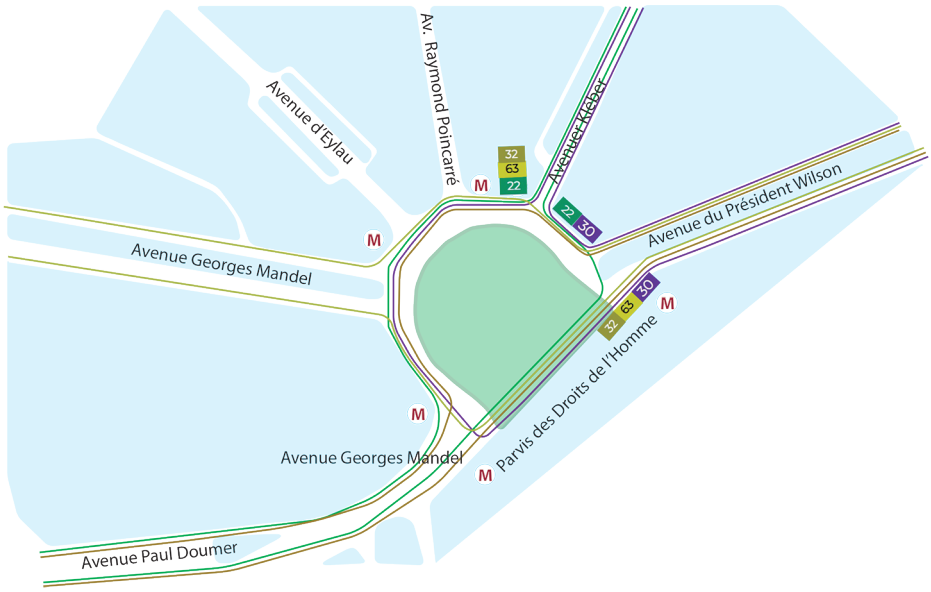
les terre-pleins des avenues Georges Mandel et du président Wilson sont accaparés par du stationnement payant.

PRÉCONISATIONS

Mobilités

Les arrêts de bus sont dispersés mais les accès au métro sont relativement bien situés. Nous proposons la mise en place d'une signalétique piétons tout autour de la place qui indique les entrées du métro, les arrêts

Des arrêts de bus regroupés



de bus, la position des stations de taxis, les lieux de dépose et de remontée des cars de tourisme, les rues qui partent de la place et les différents lieux touristiques proches.

En particulier il faudrait rendre les accès au métro côté parvis plus visibles car on les perd de vue facilement dès qu'il y a un peu de monde sur le parvis.

Nous proposons la création d'un cheminement de contournement de la place pour les vélos qui pour le moment n'existe qu'entre les avenues Mandel et Wilson. Et comme pour la signalisation piétons, il serait utile d'étoffer la signalisation vélos qui se limite pour le moment à deux panneaux peu visibles.

Un parking vélo sur la place, côté avenue Mandel nous paraît indispensable.



Redonner au square sa fonction de détente

Réaménagement de l'espace

Une mesure essentielle : embellir la place et améliorer son usage en réunissant son square central au parvis, le flux automobile étant astreint à transiter à l'ouest et au nord du square (tracé vert sur le schéma).



En vert raccordement de l'esplanade au square
En jaune, un nouveau passage piéton

Ressusciter la place de la Concorde

Une place prestigieuse réduite à la misère

Ses élégants bâtiments classiques, ses fontaines, ses statues, ses guérites, ses balustrades, ses colonnes, ses lampadaires, enfin son obélisque, créations successives du siècle des lumières, de la Révolution et de la monarchie de Juillet, ont vu se succéder de nombreux évènements, souvent dramatiques, liés à l'histoire de France. En témoignent les noms successifs qu'elle a portés : « place Louis XV », puis « de la Révolution », puis « de la Concorde » puis à nouveau « Louis XV », puis « Louis XVI », puis « de la Charte », pour reprendre enfin sous la monarchie de Juillet le nom de « place de la Concorde », synonyme de réconciliation au sortir de la guillotine, qui lui avait été décerné par le Directoire. (*Merci Wikipedia* !)

Sa superbe architecture et son histoire si riche méritent donc bien plus qu'un simple classement. Elle devrait être honorée, visitée et fêtée à l'égal des monuments les plus prestigieux de la capitale. Hélas, elle n'est plus aujourd'hui qu'un vaste carrefour sans âme, livré sur les deux tiers de sa surface à la circulation automobile. Les flux de circulation qui s'y croisent sont considérables et compliqués : ils sont dissociés à l'est (Rivoli dans un sens et quai des Tuileries dans l'autre) mais pas à l'ouest (Champs-Élysées et quais de Seine sont à double sens). Les flux nord-sud, entre Saint-Lazare-Grands Magasins et la rive gauche, ne disposent que d'un passage à double sens au sud (le pont de la Concorde) mais de trois passages au nord, dont un seul à double sens, la rue Royale, dans l'axe de la place. Dans cet espace inhumain, les piétons guettent les feux et restent le moins longtemps possible. On n'y flâne pas !



En faire un lien et non plus une coupure

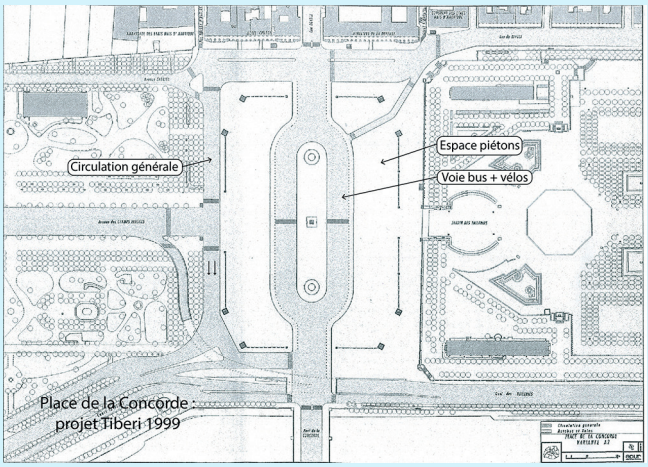
Ce « carrefour » inhospitalier de la Concorde sépare les deux grands espaces de calme et de verdure que sont le jardin des Tuileries et les bas-côtés des Champs-Élysées. Le marcheur qui cherche à passer de l'un à l'autre, s'il veut éviter un grand détour, doit emprunter une unique traversée piétonne au centre, en subissant au passage la pollution du flot de voitures.

LE PLAN TIBÉRI DE 1999

Extrait de la déclaration faite par le maire Jean Tibéri lors de la délibération du Conseil de Paris de novembre 1999 :

«Mon choix s'est porté sur l'hypothèse la plus ambitieuse. Celle-ci supprimerait le sens de circulation Sud-Nord et permettrait donc de dégager un vaste plateau piétonnier au centre de la place, en maintenant la possibilité pour les vélos, les autobus et les taxis de l'emprunter. La circulation Nord-Sud s'établirait alors sur la chaussée latérale. Le parc de stationnement de surface bordant la terrasse des Tuileries serait supprimé dans les deux cas. M. le Préfet de police a donné son accord de principe à cette proposition ambitieuse qui permet de rendre 80% de l'espace de la place aux piétons. (…)

En outre, cette nouvelle répartition de l'espace permettra d'offrir de véritables liaisons piétonnes entre le jardin des Tuileries et l'avenue des Champs-Élysées d'une part, entre le pont de la Concorde et la rue Royale d'autre part. Les vélos pourront dorénavant traverser la place en toute sécurité. Quant aux autobus et aux taxis, leurs conditions de circulation seront fortement améliorées.»



Place de la Concorde : projet Tiberi 1999



Une place infernale pour les cyclistes



Un environnement hostile aux piétons

Il en serait tout autrement si l'on obligeait la circulation à contourner la place par le côté ouest sur lequel débouche l'avenue des Champs-Élysées : la Concorde et les Tuileries constitueraient alors un espace piétonnier d'un seul tenant, que seul traverseraient des voies cyclables.

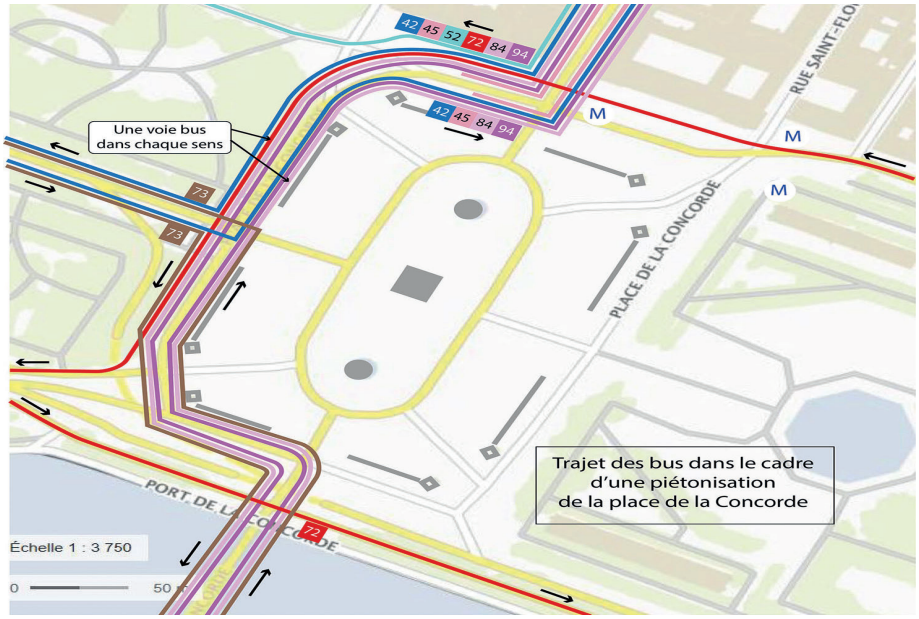
L'idée de piétoniser intégralement (ou presque) la place de la Concorde n'est pas de nous. La décision en avait été prise en 1999 par le maire Jean Tiberi, avec l'accord de principe du préfet de police : nous ignorons les raisons pour lesquelles le maire qui lui a succédé, Bertrand Delanoë, n'a pas donné suite. Notons aussi une prise de position récente en faveur d'une piétonisation de la part des établissements qui bordent la place au nord.

Conséquences d'une piétonisation pour la circulation

Le côté ouest sur lequel on devrait reporter la circulation a une largeur permettant aujourd'hui le passage de front d'au moins cinq voitures (voir photo page 11). Les cinq lignes de bus (42, 72, 73, 84, 94) qui passeront là devraient se voir attribuer dans chaque sens un couloir protégé partagé avec les vélos.

Il resterait deux voies, à sens unique comme aujourd›hui, pour la circulation générale. Le projet Tiberi ne mentionne pour elle qu'une circulation nord-sud, ce qui laisse supposer une desserte sud-nord détournée en dehors de la place. La contrainte que cela imposerait irait dans le sens d'une politique de dissuasion d'une arrivée dans le secteur surencombré Opéra – Saint-Lazare d'un flot de voitures venant du sud.

Le projet Tiberi faisait passer les bus par une voie dédiée empruntant le centre de la place. Nous préférons une solution de contournement par l'ouest, qui permettrait une reconquête intégrale pour les piétons et les cyclistes.



Trajet des bus dans le cadre d'une piétonisation de la place de la Concorde



Contournement est de la place : aménager un couloir bus dans les deux sens

Des arrêts bus regroupés

Le grand espace de voirie disponible en face de l'hôtel Crillon devrait permettre d'y aménager dans les deux sens des arrêts voyageurs regroupés pour les lignes de bus – six dans un sens et quatre dans l'autre - qui y passeront lorsque sera mis en place, en avril 2019, un nouveau plan bus. L'emplacement considéré a comme avantage d'être proche d'un accès métro.

Une signalétique répartie sur toute la place devrait permettre de bien localiser cette gare de bus, mais aussi les accès au métro.

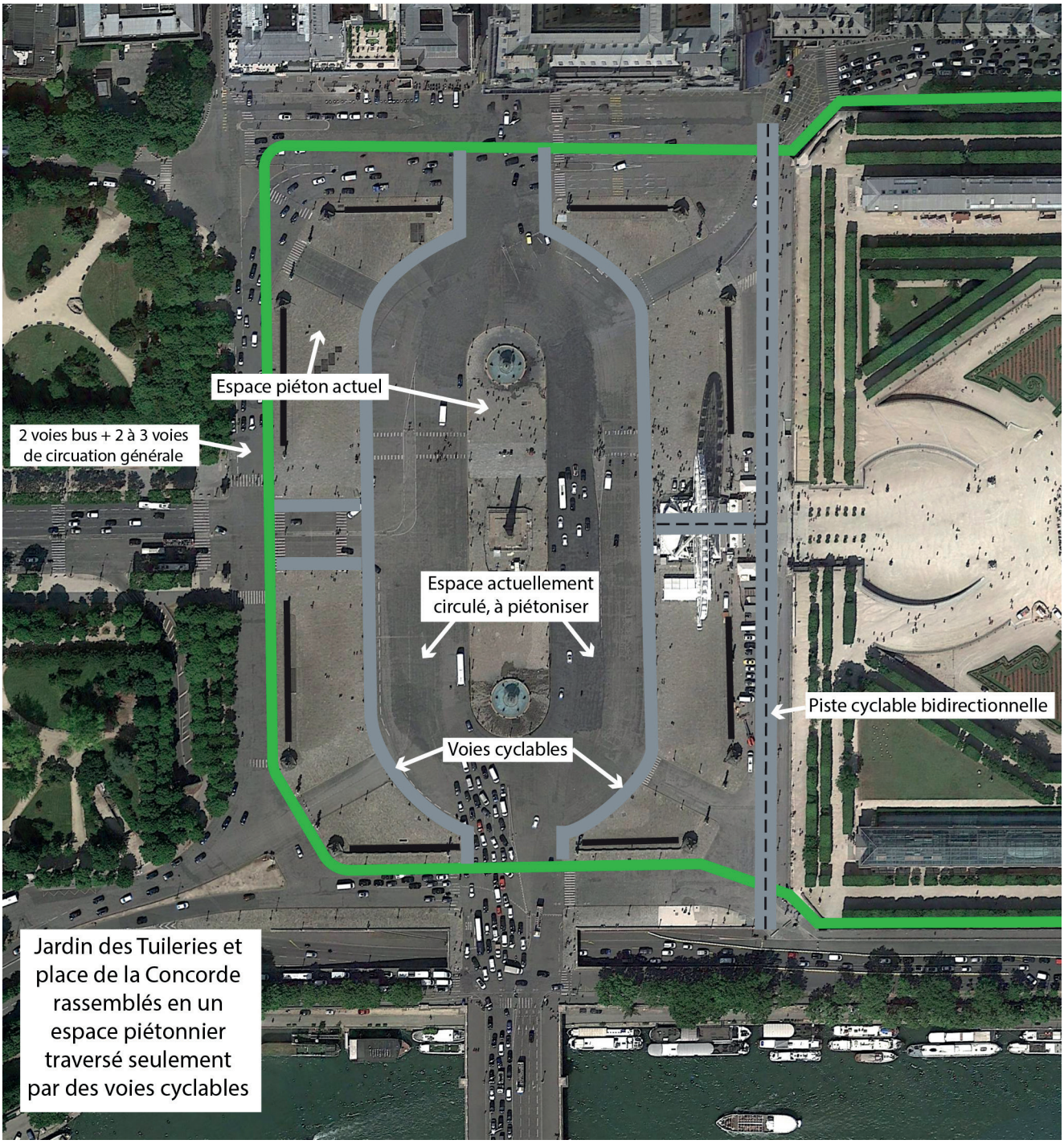
Place au réseau vélos

Les piétons doivent être privilégiés, mais aussi les vélos (et modes légers associés). Des pistes cyclables sont en cours d'aménagement avenue des Champs-Élysées et rue de Rivoli : elles doivent être raccordées les unes aux autres, ainsi qu'aux axes nord et sud, par des voies cyclables de large gabarit traversant la place : nous préconisons une emprise sur l'anneau central récupérée sur la circulation automobile, ainsi qu'une piste cyclable longeant les Tuileries.



La Concorde, débouché des Champs-Elysées encore dominés par l'automobile

La place de la Concorde ressuscitée



Place de l'Opéra : elle rira de se voir si belle

Aujourd'hui : un haut-lieu de la culture… automobile



Il vaudrait mieux parler de carrefour de l'Opéra, alors que ce pourrait être une des plus belles places de Paris, magnifiée qu'elle est non seulement par l'architecture somptueuse de Garnier et la statuaire aérienne de Carpeaux, mais aussi par les beaux bâtiments haussmanniens qui la ceignent. Malheureusement, cet espace est essentiellement dévolu à l'automobile qui y dispose d'une surface absurdement surdimensionnée. La sortie principale du métro est séparée du parvis de l'Opéra par cinq files de circulation ; la foule des visiteurs qui s'entassent en journée comme en soirée sur le parvis a droit à respirer un air vicié s'il en est.

Un élargissement conséquent de l'espace piéton est nécessaire et possible. Au-delà, on se doit de concevoir un nouveau plan de déplacement dans tout le quartier délimité au nord par la gare Saint-Lazare et au sud par l'Opéra, qui est l'un des plus encombrés et pollués de la capitale.

Élargir le terre-plein du métro

L'élargissement du terre-plein de la sortie principale du métro, au nord du boulevard des Capucines, doit se faire en prenant à la fois :



- sur les deux voies qui la bordent à l'est et à l'ouest sur une largeur autorisant aujourd'hui une circulation sur cinq files ; une voie bus + taxis + vélos (4,50 mètres) et deux voies automobiles suffisent ;

- sur la voie nord qui sépare le terre-plein du parvis et autorise aujourd'hui une circulation également sur cinq files : il suffirait d'y maintenir une double voie à sens unique (environ 7 mètres de large) réservée aux bus, taxis et vélos (la circulation générale devra contourner au sud par le boulevard des Capucines).

Une variante : l'espace ainsi récupéré au profit des piétons pourrait ne pas être intégralement reporté sur le terre-plein, une partie étant affectée à l'élargissement des trottoirs longeant les immeubles côtés ouest (café de la Paix) et est. Leur largeur est en effet inadaptée aux flux très importants de piétons qui les empruntent.



Les piétons victimes de l'hégémonie de l'automobile

D'autre part, dans un souci de faciliter les liaisons piétonnes entre le sud et le nord de la place, il s'imposerait d'aménager une liaison directe entre les deux terre-pleins, par une traversée centrale du boulevard des Capucines ; l'obligation actuelle de contourner la place est anti-piétonne dans son principe.

Une refonte de la signalétique piétons, sur la place et dans les rues alentour, s'imposerait également. Cette signalisation devrait intégrer les sites touristiques, les rues, les stations de taxi, les arrêts des lignes de bus et les accès au métro et RER.

Je ris de me voir si belle en ce miroir… (air de l'opéra Faust, de Gounod)

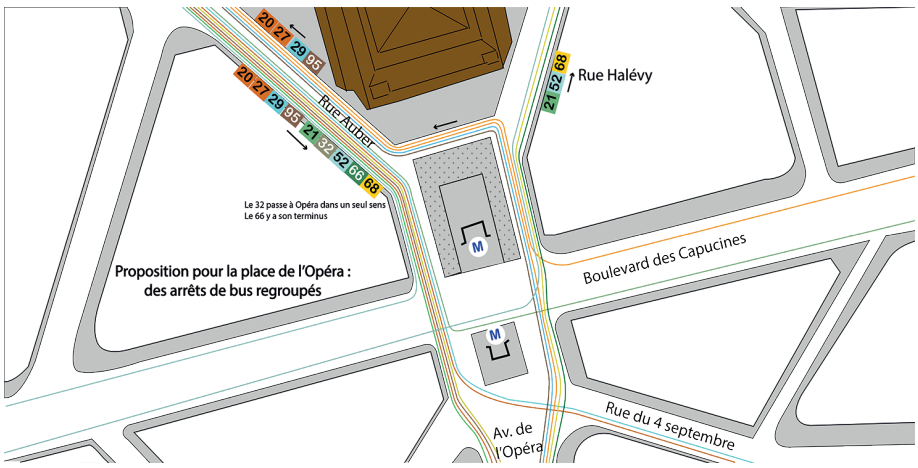
Pour une desserte digne du pôle d'attraction Saint-Lazare - Opéra

Aujourd'hui, les arrêts des dix lignes de bus qui passent par l'Opéra sont dispersés sur les avenues qui convergent vers la place, principalement sur les rues Auber, Halévy et l'avenue de l'Opéra. Cette dispersion fait qu'il est très difficile de trouver l'arrêt qui correspond à une ligne. La forte dissociation des trajets aller et retour des lignes de bus dans le secteur rend l'offre de bus d'autant plus illisible. L'arrêt de la navette Roissybus qui se situe dans la rue Scribe est encore moins visible depuis la place et est difficile à localiser, malgré l'existence ici ou là de quelques panneaux d'information.



Les cars de tourisme qui s'arrêtent dans le secteur entrent en conflit avec la circulation des bus, en particulier dans la rue Scribe. Ils disposent d'une dizaine de places de courte durée dans le quartier, mais le stationnement sauvage est fréquent (il avait déjà été signalé dans une étude de l'AUT *Le Tourisme à Paris, quels modes de déplacements ? 2015*).

En avril 2019, une nouvelle restructuration du réseau bus sera mise en oeuvre. Sept lignes de bus parcourront alors la place dans les deux sens, une ligne, la 32, la parcourra dans un seul sens, une autre, la 66, y aura son terminus. Nous situant à cet horizon, nous préconisons des arrêts regroupés, et proches de l'accès métro et de l'Opéra. À cet effet, le schéma que nous proposons comporte un site commun d'abris voyageurs dans le sens nord-sud (rue Auber), et deux dans le sens sud-nord (rues Auber et Halévy).





De jour et de nuit, l'Opéra est un lieu de rencontres

Plus généralement, le pôle important de correspondances et d'attraction que constitue le quartier Saint-Lazare – Opéra dans son ensemble, surencombré du fait d'une circulation automobile excessive, mériterait une réorganisation complète des conditions de déplacement, avec une priorité donnée aux bus, piétons, cyclistes, taxis, véhicules utilitaires sur certains axes (rues Auber, du Havre, Saint-Lazare…) et certaines places (Opéra, Havre…). A contrario, il est regrettable que le projet Grand Paris des Bus sacrifie la qualité – par exemple, en supprimant la desserte de l'Opéra par le bus 22 afin d'y «libérer un terminus» et de «désengorger le tronc commun Saint-Lazare – Opéra» –, parce qu'on accepte la circulation actuelle.

Dans le document *Le Grand Pari(s) des bus* que nous avons rédigé en 2017, nous avons déploré le manque en général de places assises offertes aux arrêts de bus. Des arrêts confortables constituent une incitation à utiliser les transports en commun de surface : c'est vrai ici comme ailleurs.

Métro, vélos, taxis

Des études pourraient être conduites sur la création d'un nouvel accès à la salle d'échanges principale du métro depuis la rue Halévy, au plus près des terminus de bus qui s'y trouveront ; ainsi que d'un autre au métro 8, à l'intersection du boulevard des Capucines et de la rue Scribe. L'accès au métro 3 à l'intersection des rues Scribe et Auber devrait être fléché depuis les deux extrémités de la rue Scribe.

Le Plan Vélo (2015-2020) prévoit un emprunt du boulevard des Capucines par le «Réseau structurant», et des aménagements secondaires avenue de l'Opéra et rue Halévy. On pourrait mettre à profit

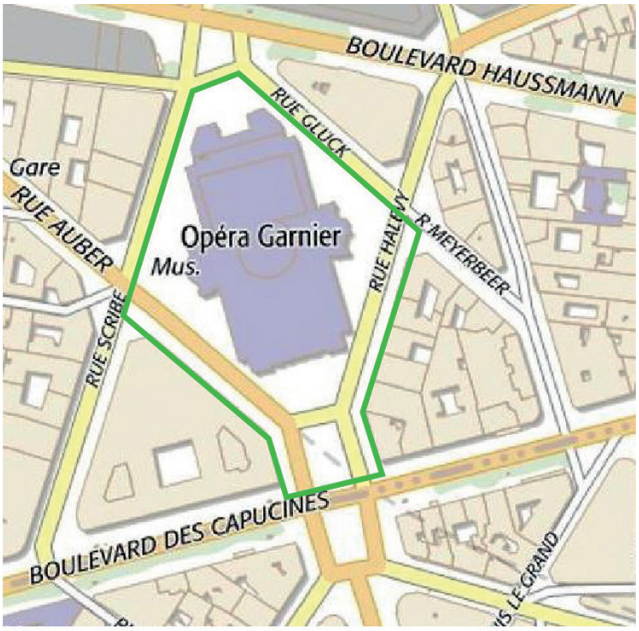
l'élargissement du terre-plein préconisé dans cette étude pour y aménager un parc vélos. Cela dit, la traversée nord-sud de la place restera difficile pour les cyclistes, à moins d'adopter un schéma de reconquête plus ambitieux : voir le paragraphe suivant.

L'unique station de taxis qu'on trouve sur la place se situe entre les débouchés du boulevard des Capucines et de la rue du 4 septembre ; elle contient au maximum quatre véhicules, ce qui est nettement insuffisant. Il conviendrait d'aménager une autre station, par exemple sur la rue réservée bus + taxis + vélos longeant le parvis de l'Opéra dans le schéma que nous proposons.

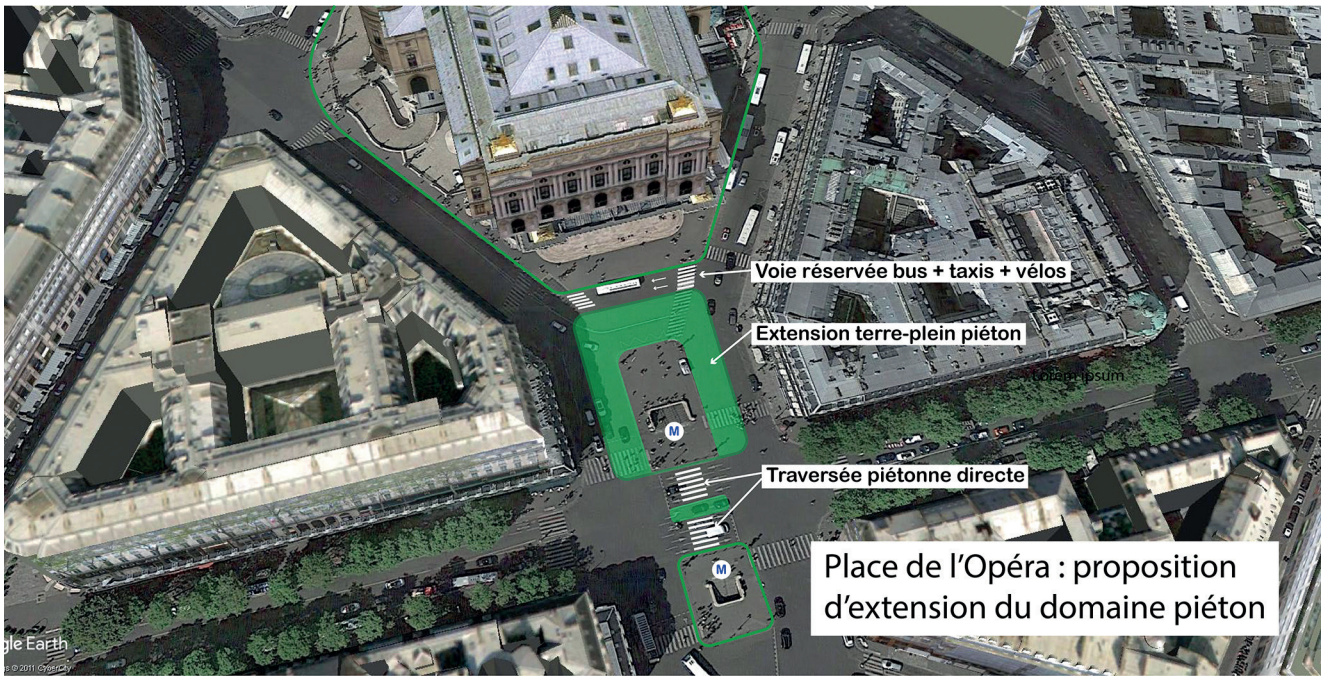
Une reconquête de toute la place ?

On peut être encore plus ambitieux et n'accueillir sur l'intégralité de la partie nord de la place (au nord du boulevard des Capucines) que bus, taxis et vélos (et plus généralement tout véhicule assurant un service public). La circulation générale serait alors détournée : dans le sens nord-sud, depuis la rue Auber vers le boulevard des Capucines par la rue Scribe ; dans le sens sud-nord, depuis le boulevard des Capucines vers la rue Glück par la rue Meyerbeer (voir la carte ci-contre).

Vu l'accueil très favorable qu'ont réservé les Parisiens aux mesures prises sur les berges de la Seine, à République et à Bastille, on peut penser qu'une telle solution n'est peut-être pas pour après-demain…



Périmètre vert : un espace entièrement réservé aux piétons, vélos, bus, taxis ?



Place Félix Eboué : accéder à la fontaine

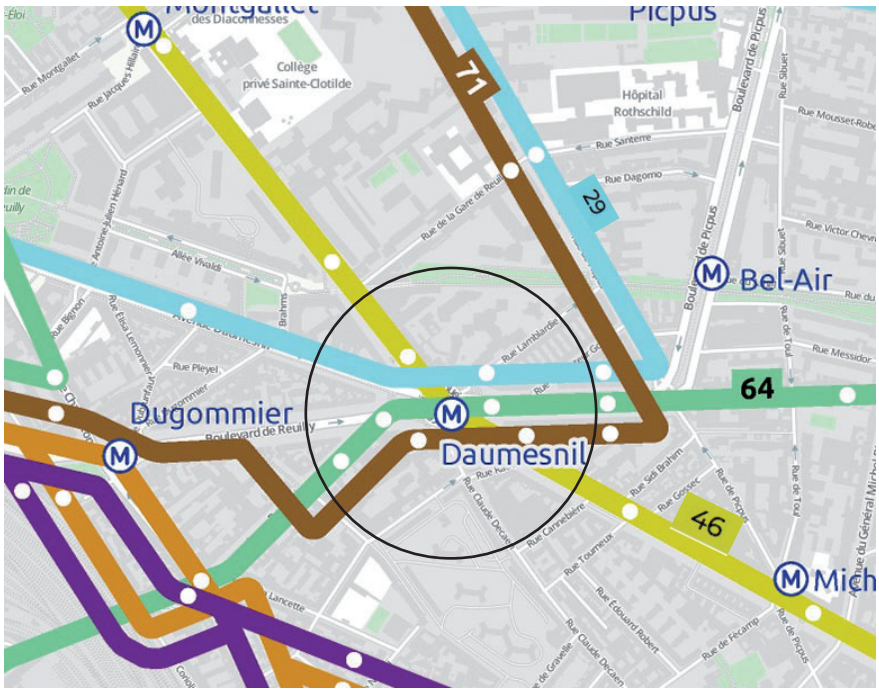
Etat des lieux

Dans l'est du 12e arrondissement, non loin du bois de Vincennes, se trouve la place Félix-Eboué. Elle est simple mais belle avec sa fontaine du Château d'eau et c'est vraiment dommage qu'elle soit si méconnue.



Mobilité et aménagement

Aujourd'hui trois lignes de bus la desservent, les 29, 46 et 64, avec des arrêts regroupés sur la partie est de la place. Ils sont bien visibles avec leurs mats, faciles à localiser à partir de la sortie principale du métro et adaptés pour une correspondance avec celui-ci. De plus, dans le cadre du Grand Paris des Bus, une nouvelle ligne, la 71, reliera cette place à la gare de Lyon et à Nation.



Les lignes de bus après la mise en service du Grand Paris des Bus

La station de taxis au nord-ouest de la place est bien positionnée, mais masquée par la fontaine centrale si on la cherche depuis le côté sud de la place.

La place Félix-Eboué est grande par sa surface, mais elle accueille un trafic automobile modéré en raison de son éloignement des grandes artères de la capitale. La chaussée est largement dimensionnée, voire surdimensionnée, pour le trafic diffus qui y transite : la circulation sur la place est toujours fluide.



Elle dispose d'un bon réseau de cheminements pour les vélos sur tout son contour, mais il y a un bémol : souvent ce ne sont que des bandes reprises sur la largeur du trottoir. C'est vrai que ceux-ci sont assez larges, mais le manque de différentiation entre les surfaces est une source de conflit entre piétons et cyclistes.

Le cheminement piéton est satisfaisant. Le mobilier urbain est en bon état, avec de nombreux bancs et un kiosque à journaux.

PRÉCONISATIONS

Mobilités

Nous préconisons :

La création d'une signalétique piéton pour localiser les arrêts de bus, la station de taxis, les accès au métro et les sites à proximité de la place, de même que l'extension de la signalisation vélo en particulier pour mieux indiquer l'unique parking vélo de l'est de la place ;

La création d'un arrêt du bus 46 à la sortie de la place côté rue de Reuilly à proximité de l'accès au métro 8.

Aménagement

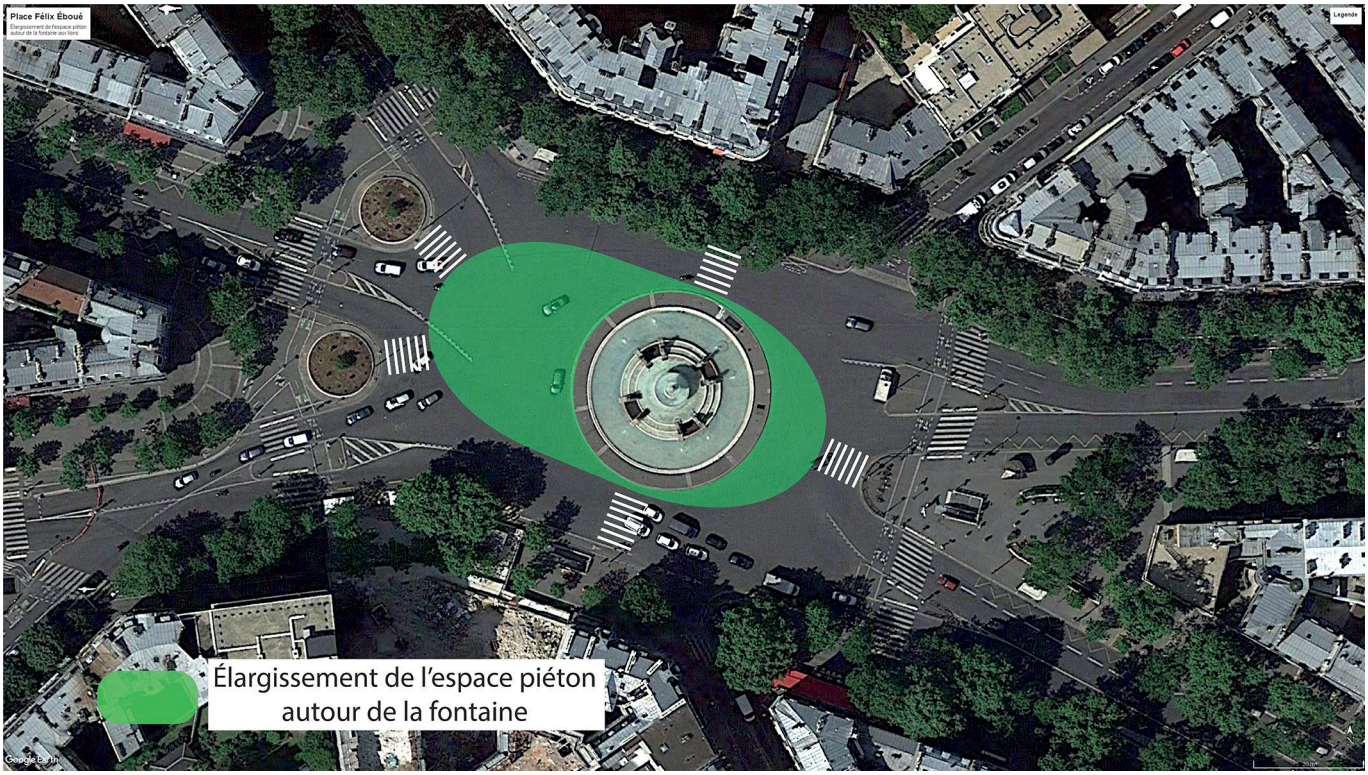
Pour les piétons, une amélioration appréciable serait de leur offrir la possibilité d'accéder à l'îlot central en l'allongeant et en le reliant aux trottoirs par des passages protégés afin de mieux profiter de la statue et de raccourcir la traversée totale de la place en la rendant plus linéaire.

Un tel aménagement ralentirait la circulation un peu, certes, mais celle-ci resterait fluide. Si on



veut encourager la marche, il faut la faciliter par tous les moyens, et en particulier en proposant des cheminements directs. Les piétons n'aiment pas les détours inutiles, surtout pour des déplacements quotidiens et les automobilistes doivent s'y adapter.

A noter aussi qu'il serait utile de proposer plus de parkings vélos, en particulier à proximité des accès du métro. Il y a certes beaucoup de barrières de type « croix de Saint-André », mais des parkings organisés seraient préférables.



Place Denfert-Rochereau : libérez le lion !

Réunir les deux squares centraux et le Lion

L'ensemble constitué par les deux pavillons Ledoux, l'entrée des Catacombes et le Lion de Belfort, qui présente un grand intérêt historique, touristique et culturel, est malheureusement tronçonné par un flot circulatoire intense. Le Lion, symbole de bravoure qui évoque un acte de résistance en 1870 et accueillit un acte de libération en 1945, est aujourd'hui enfermé dans la circulation automobile, et est de ce fait pratiquement inaccessible : une nouvelle action d'éclat serait de le libérer !



Libérer le Lion des voitures

L'idée mise en avant par un groupe de réflexion émanant des Conseils de quartier limitrophes est donc de tout réunir en un espace piéton d'un seul tenant *(entouré de vert sur la carte ci-jointe).* Cette idée est confortée par le projet de la Mairie de Paris de mieux accueillir les touristes (de plus en plus nombreux pour la visite des Catacombes) en utilisant un des pavillons comme centre d'accueil, l'autre devant héberger le musée du général Leclerc et de la libération de Paris (actuellement à Montparnasse).



Le square Claude-Nicolas Ledoux à relier au Lion

Ne plus traverser mais contourner

Il s'agit donc de transformer un carrefour pollué en une place accueillante et vivante, que la circulation ne traverse plus de part en part mais contourne. Le détour imposé serait faible : il peut même être bénéfique s'il contribue à casser les vitesses.

On peut même aller plus loin : comme l'ont préconisé les Conseils de quartier, on peut «annexer» à l'espace vert le square le plus au nord *(en pointillés verts sur la carte)*, en maintenant entre les deux une voie bus + vélos assurant au bus 88 un passage dans le sens est-ouest.

Bus : un détour gagnant

Lorsque le nouveau plan de restructuration des bus parisiens sera mis en application (en principe en avril 2019), six lignes de bus emprunteront cette place : les actuelles 38, 68, 88 et Orlybus plus deux nouvelles, la 59 et la 64. Le 38 et le 68 qui la traversaient devront alors la contourner. La solution qui vient naturellement à l'esprit est de faire passer toutes les lignes *dans les deux sens* à l'est, ce qui permettrait une correspondance rapprochée avec le RER B.

Il faudrait alors aménager à l'est un contournement nord-sud bus + taxis + vélos à contre-sens de la circulation générale. Sur le tronçon le plus étroit qui se situe au sud, cela ne laisserait que deux voies à la circulation générale, ce qui est parfaitement compatible avec le nouveau partage de l'avenue du général Leclerc en cours de réalisation entre la porte d'Orléans et la place Hélène et Victor Basch, où la circulation générale dans le sens sud-nord ne disposera plus que de deux voies.

Les arrêts des bus, aujourd'hui dispersés sur la place, pourraient alors être regroupés, aux abords de la gare RER dans un sens, au bord du square qui lui fait face dans l'autre sens.

Où faire passer les vélos ?

Le Plan Vélo (2015-2020) prévoit une traversée de la place par le «Réseau Express Vélo» (REV) sur un axe nord-sud et par le «Réseau cyclable structurant» sur un axe est-ouest. Ces deux réseaux emprunteront l'avenue du général Leclerc, l'avenue Denfert-Rochereau, le boulevard Saint-Jacques et la rue Froidevaux. Indépendamment de ces deux réseaux, on doit également faire entrer en ligne de compte l'accès aux boulevards Raspail et Arago ainsi qu'à l'avenue René Coty, qui aboutissent eux aussi à la place.

Si la surface de voirie disponible au nord de la place devrait autoriser des aménagements conséquents destinés à faciliter les liaisons cyclistes est-ouest, la réunion en un seul tenant du lion et des deux squares sans aucune possibilité de traversée autre que piétonne obligerait les cyclistes effectuant un trajet sur l'axe nord-sud à contourner l'ensemble. L'aménagement, pour éviter cette contrainte, d'un passage cyclable entre les deux squares et de part et d'autre du lion ne déparerait pas cet espace. Vu l'intérêt touristique du lieu, il devrait s'accompagner d'une aire de stationnement pour les vélos.

S'agissant d'aires de stationnement pour les vélos, il serait utile d'en aménager d'autres répartis sur la place, par exemple côté boulevard Raspail et côté avenue René Coty, près de la gare du RER B.

Pendant qu'on y est …

Il conviendrait aussi d'étudier :

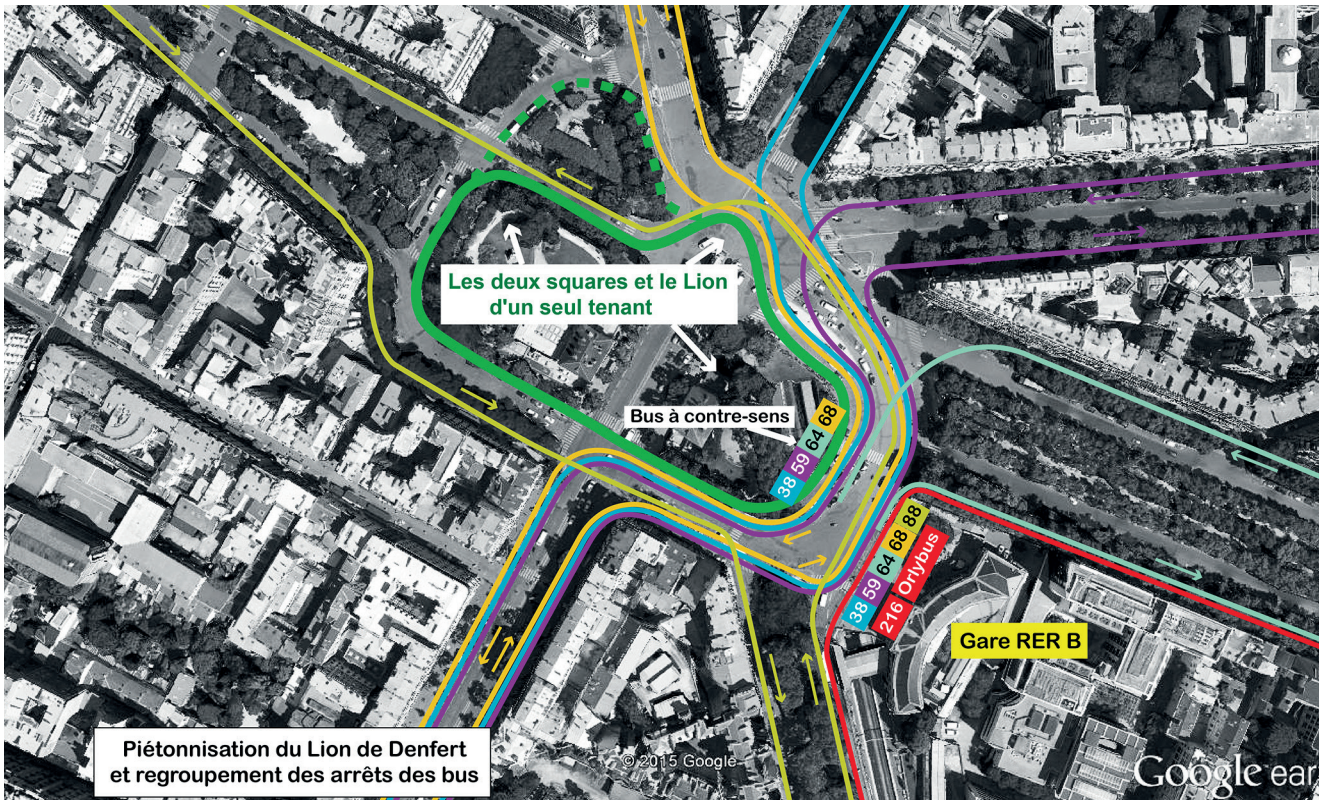
- un réaménagement de l'esplanade devant la gare du RER (en y reportant en particulier la station de taxis excentrée du boulevard Raspail) ;
- des accès piétons facilités à la nouvelle place ;
- plus généralement, un cheminement piéton facilité sur tout l'axe vert rue Froidevaux (abords du cimetière) – place Denfert - avenue René Coty – parc Montsouris. À ce sujet, une association comme Rue de l'Avenir préconise un emprunt par les seuls bus, taxis et vélos du tronçon de voie de contournement sud de la place raccordant l'avenue du général Leclerc au



parvis du RER et au boulevard Saint-Jacques : l'espace ainsi libéré permettrait d'aménager une liaison piétonne entre la place et l'axe vert René Coty ; la circulation générale devrait alors contourner la place dans les deux sens par l'ouest. Cette variante mérite elle aussi d'être examinée ;

- une meilleure signalétique à destination du visiteur : on a aujourd'hui du mal à localiser l'entrée des Catacombes, mais aussi les arrêts des bus, les accès au métro, les stations de taxis, et des sites alentour comme la fondation Cartier ou l'hôpital de la Rochefoucauld.

- Signalons aussi une proposition d'étudier l'opportunité et la faisabilité d'un accès direct au métro 6 côté square Jacques Antoine, et d'un accès métro et RER entre l'avenue Denfert-Rochereau et le boulevard Arago.



Porte d'Orléans : en faire une entrée digne de Paris

Etat des lieux

Débouché de l'autoroute du Sud, elle est une des principales entrées de Paris. Pendant plus d'un siècle la porte d'Orléans a été le terminus de la ligne 4 du métro. La configuration des rues alentour en faisait un point idéal pour placer le terminus de lignes de bus.

Et de ce fait la porte d'Orléans est l'une des gares routières les plus importantes de la région. Lorsque le Grand Paris des bus sera mis en service trois lignes parisiennes la desserviront, dont deux y auront leur terminus. Côté banlieue, 13 lignes de bus RATP et 4 lignes de bus Express d'Optile partiront de cette porte.

Les trottoirs sont occupés quasi exclusivement par des arrêts de bus mais la situation devrait changer avec le prolongement de la ligne 4 à Bagneux – Lucie Aubrac où devraient être limitées une partie des lignes bus qui sont actuellement terminus à la porte d'Orléans. La signalisation piétons est déficiente et il est difficile de trouver son arrêt quand on cherche une ligne de bus.

Mobilités

Les accès au métro ont été bien répartis dans la gare routière, certes au prix de long passages souterrains mais ils sont biens visibles. Ils limitent le flux de piétons qui traversent les rues à la sortie du bus pour se rendre au métro.

À l'inverse, l'accès au tramway est problématique. Pour aller du tramway au métro, au bus ou inversement, les piétons sont obligés de traverser les boulevards des Maréchaux et parfois l'avenue du général Leclerc et ils le font souvent d'une manière dangereuse. De plus à chaque arrivée de tramway un grand flux de piétons traverse le boulevard, bloquant les voitures, encombrant le carrefour et aggravant la congestion de la circulation dans le secteur.



Du côté des bus, la gare routière de la porte d'Orléans n'en est pas vraiment une. Il s'agit plutôt de la combinaison d'une vraie gare routière RATP à côté du square du Serment de Kouffra et d'une jungle d'arrêts de bus servant de point de passage, ou de terminus.



Le nombre de lignes de bus à la porte d'Orléans est très important. Avec le programme Grand Paris des bus, deux lignes de bus parisiennes ont leur terminus (92, 38) et une la traverse (68). Côté banlieue, neuf lignes de bus RATP y ont leur terminus (125, 126, 128, 187, 188, 194, 197, 297, 388), 4 lignes Express (le bus RATP 299, les bus Optiles 108 - 109, le DM151) et la ligne SQYbus à long parcours (475). On pourrait ajouter les lignes Express Orlybus et 216 qui passent à proximité dans le secteur de la Tombe Issoire.

Les arrêts de bus sont dispersés sur toute la place et dans son voisinage. La gare routière n'est le terminus que de trois lignes (128, 187 et 188). Elle est dans un état déplorable : le mobilier est hors d'âge : les cloisons sont sales et tagguées, il n'y a pas de siège pour s'asseoir, le kiosque d'information est fermé.

La porte d'Orléans dispose d'une station de taxis qui est bien visible quoiqu'un peu perdue dans la masse des arrêts de bus.

Le cheminement à vélo est correct le long des boulevards des Maréchaux, grâce aux aménagements réalisés lors de la construction du tramway. Dans le sens nord-sud il devrait être largement amélioré et être intégré au Réseau Express Vélo. Les cyclistes peuvent utiliser les couloirs de bus mais les bus y

sont tellement nombreux qu'ils ne s'y sentent plus en sécurité. Enfin la signalisation cycliste est inexistante.

Pour les piétons l'espace de la porte d'Orléans est de qualité inégale. Au nord, du côté du tramway, le cheminement nord-sud à la traversée de l'avenue du général Leclerc, des boulevard des Maréchaux et du tramway est pénible, voire dangereux à cause du flot de voitures. Les trottoirs nord sont trop étroits sur les Maréchaux.

La place du 25 août 1944 proprement dite est bien aménagée pour les piétons, avec des trottoirs larges et des bancs pour s'asseoir.

Au sud, les avenues de la Légion étrangère et de la porte d'Orléans, offrent un mobilier urbain qui est dans un état déplorable, la chaussée est souvent couverte de flaques d'eau, arrosant les piétons au passage des voitures ou des bus.

Un réaménagement de la gare routière était préconisé. Il n'a pas eu lieu et l'état de la gare routière s'est encore plus dégradé : aujourd'hui il n'y a même plus de siège pour s'asseoir. Il n'y a toujours pas de tableau d'information des prochains départs de bus.

La signalétique demandée reste inexistante.

PRÉCONISATIONS

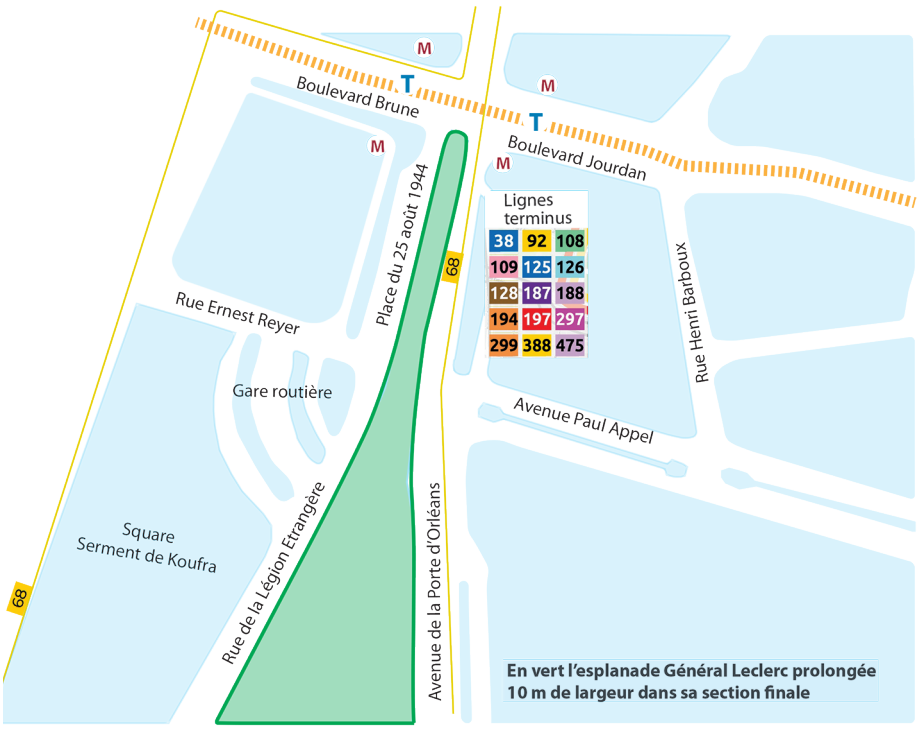
Mobilités

L'ensemble des arrêts de la zone devrait être restructuré dans une logique de gare routière, avec un kiosque d'information ouvert durant toute la durée du service et une signalétique qui aide à localiser les arrêts de bus et les accès au métro. Nous souhaitons également que soient mis en place des écrans d'affichage des prochains passages ou départs des bus comme on en trouve dans les couloirs du métro.

Le bus 68 devrait avoir un parcours unique sur la place du 25 août 1944.

Pour les piétons, il faudrait améliorer la signalétique pour les aider à localiser les différents équipements de la place et des alentours et à se repérer.

Pour les vélos, nous souhaitons également la mise en place d'une signalisation adaptée et la séparation entre les itinéraires vélos et les couloirs bus, en particulier dans la partie sud de la place.



Recommandations de l'AUT formulées en 2013

En partenariat avec la Ville de Paris, l'AUT-IDF a étudié cinq portes de Paris sous l'angle de l'intermodalité en 2013, dont la porte d'Orléans.

L'AUT souhaitait un remaniement des stations d'arrivée et de départ des bus de banlieue qui n'a pas été fait. Le terminus des bus 92 et 38 que les associations du 14° demandaient de prolonger jusqu'à la gare routière, ne devraient pas bouger et devraient rester au nord du tramway.

Aménagement

Restaurer la partie sud

La partie sud de la place n'a pas été intégrée à la rénovation qui a eu lieu lors de la construction du T3a et le contraste est visible. Aujourd'hui les trottoirs et la chaussées sont dans un état médiocre voire déplorable et le besoin d'un renouvellement se fait sentir.

La gare routière RATP est à ce titre emblématique de ce besoin de renouvellement. Elle devrait être reconstruite.



Une place et non pas seulement une sortie d'autoroute

Située sur un axe historique, Paris à Orléans devenue la RD920 (ex RN20), puis bretelle de l'autoroute du Sud, cette porte n'a jamais été une place. Fréquentée chaque jour par des dizaines de milliers de piétons et d'usagers des transports publics, on ne fait qu'y passer sans plaisir.

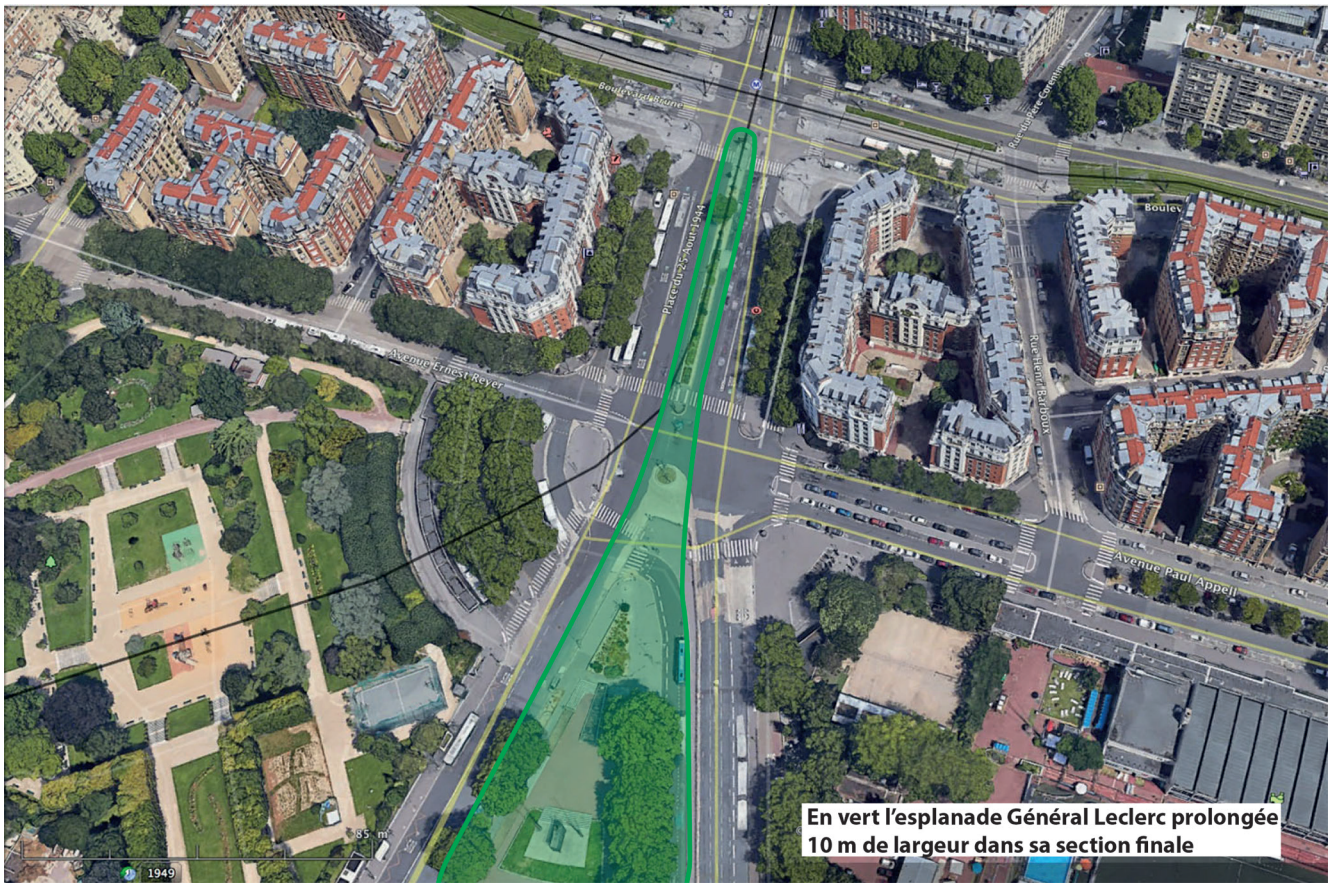
L'aménagement en cours de l'avenue du général Leclec se traduira par une importante diminution de la circulation des voitures : 50 % dans le sens sortant, 33 % dans le sens entrant. Ce sera l'occasion de repenser la porte pour y réduire la place des voitures et d'y regagner de l'espace.

C'est aussi une porte historique, celle de l'entrée dans Paris de la deuxième division blindée commandée par le général Leclerc venue au secours de l'insurrection des Parisiens. Perdu au milieu des voies routières, le mémorial pourrait être le point fort d'une nouvelle place.

Le terre-plein devrait être prolongé, tout en longueur jusqu'au boulevard Jourdan, conduisant ainsi vers Paris, représentation symbolique de la cavalcade blindée.

Les voies routières doivent être rétrécies, la gare routière reconstruite, les arrêts de bus étant mieux regroupés. Il serait intéressant de transformer les arrêts terminus des lignes de bus situés place du 25 août 1944 (entre le bd Jourdan et la rue Ernest Reyer) en simple arrêt de passage, ce qui permettrait de supprimer deux voies de bus (une dans chaque sens). Le stationnement pour les pauses des chauffeurs serait ainsi reporté. L'esplanade pourrait de la sorte être étendue à plus de 15 m de largeur.

Pour lui garder son caractère convivial, la place ne serait franchissable que par les bus et les vélos (notamment au croisement de la rue Ernest Reyer et de l'avenue Paul Appell).



En vert l'esplanade Général Leclerc prolongée 10 m de largeur dans sa section finale

Une autre lecture des places

Les six places étudiées semblent souffrir du même problème d'aménagement : avoir été structurées uniquement en fonction du trafic automobile à écouler, au détriment des autres modes de transports et de l'aménagement urbain.



Normalement cela devrait changer car les six places ont vocation comme toutes les places de Paris, à retrouver pleinement leurs fonctions urbaines : lieu de flânerie, de rencontres et d'animation pour tous, et notamment les personnes âgées dont le nombre croît. Des propositions en ce sens complètent celles relatives à leur fonction « pôle de déplacement ».

Pour le piéton, il est difficile de retrouver son chemin malgré la présence de rares panneaux signalétiques. Les places étudiées sont le point de convergence de plusieurs rues et il est relativement difficile de s'orienter quand on ne connaît pas les lieux. En particulier quand on cherche une rue ou un lieu qui n'est pas directement sur la place, il est fréquent de devoir en faire le tour pour l'identifier ou de devoir revenir à la place parce qu'on ne s'est pas engagé sur la bonne rue ou dans la bonne direction.

Pour les vélos, en dehors de la place Félix Éboué qui a été réaménagée relativement récemment, les voies sont absentes et la traversée des places est dangereuse. La signalisation vélo est largement insuffisante et illisible à distance par comparaison avec la signalisation pour le trafic routier. Enfin, les parkings pour vélos devraient être plus nombreux et sous un abri là où c'est possible.

Quant aux bus, leurs arrêts sont souvent dispersés et difficiles à localiser pour les usagers. Il serait utile d'avoir des plans de ces arrêts à divers endroits de la place, ce qui éviterait de se voir imposer une marche exploratoire pour laquelle l'usager n'a pas forcément le temps. Il manque également en surface des écrans de signalisation des prochains passages de bus.

Pour les accès au métro, on observe un contraste entre les places Félix Eboué, du Trocadéro et du 25 août 1944 par rapport aux trois autres places de l'étude (Concorde, Opéra, Denfert-Rochereau). Pour les premières, les accès au métro sont suffisamment nombreux et bien répartis. A la porte d'Orléans, il y a même un réseau de couloirs souterrains qui permet d'accéder au métro sans avoir à traverser les avenues du secteur.

Pour les trois autres, les accès sont insuffisants par rapport au flux qui transite, en particulier dans le cas de la place de l'Opéra, où ils sont mal répartis et obligent à traverser des rues fréquentées pour accéder au métro, alors que la position géographique des stations permettrait de faire autrement.



FNAUT Ile-de-France



Des transports plus efficaces

Des déplacements plus agréables

Des voyageurs mieux écoutés

Association des Usagers des Transports - FNAUT - Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
Tel 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org- www.aut-idf.org
Twitter @Asso_usagersidf