



# Cinq portes de Paris à aménager



Portes  
de Clignancourt  
d'Orléans  
de Vanves  
de Brancion  
de Versailles



## Cinq portes de Paris à aménager

La présente étude est une contribution de l'AUT-FNAUT Ile-de-France (en abrégé AUT) aux réflexions et à l'action de la Ville de Paris en matière de mobilité.

Son thème a été défini en concertation avec la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), en particulier pour ce qui concerne le choix des portes étudiées. Ont ainsi été retenues des portes non concernées par des opérations majeures d'aménagement dont l'étude était en cours ou projetée. En effet, il a semblé prématuré d'évoquer les conséquences de ces futures opérations pour les utilisateurs de la voirie en général et les usagers des transports collectifs en particulier.

La rédaction de l'étude a été assurée par Michel Babut, Nicolas Behr, Simone Bigorgne, Gilles Durand, Abel Guggenheim, Camille Lalande, Erick Marchandise, Jean-Loïc Meudic, Bernard Tournour, adhérents de l'AUT.

L'iconographie, la cartographie et la mise en page sont dus à Erick Marchandise.

L'AUT remercie Anne Gogien et Fernande Ntsamé-Abégué, collaboratrices de la DVD, et Isabelle Lesens, qui ont permis l'enrichissement de cette étude par l'apport de documents ou leur participation à des marches exploratoires.

Enfin, l'AUT souhaite dédier ce travail à la mémoire de Jean Macheras, un de ses fondateurs disparu en décembre dernier, qui a été un infatigable contributeur aux précédentes études.

# Sommaire

Introduction	4
Porte de Clignancourt	5
Porte d'Orléans	10
Porte de Vanves	15
Porte Brancion	20
Porte de Versailles	24
Conclusion générale	29
Annexes terminus T2	31

## INTRODUCTION

L'aménagement des portes de Paris doit répondre à de nombreux défis :

- donner une bonne image de l'entrée dans la capitale,
- optimiser ces lieux d'échanges pour les piétons et utilisateurs des transports collectifs,
- assurer l'écoulement de flux radiaux et transversaux, notamment ceux générés par le tramway, sans oublier ceux liés à la présence de nombreux équipements et habitations.

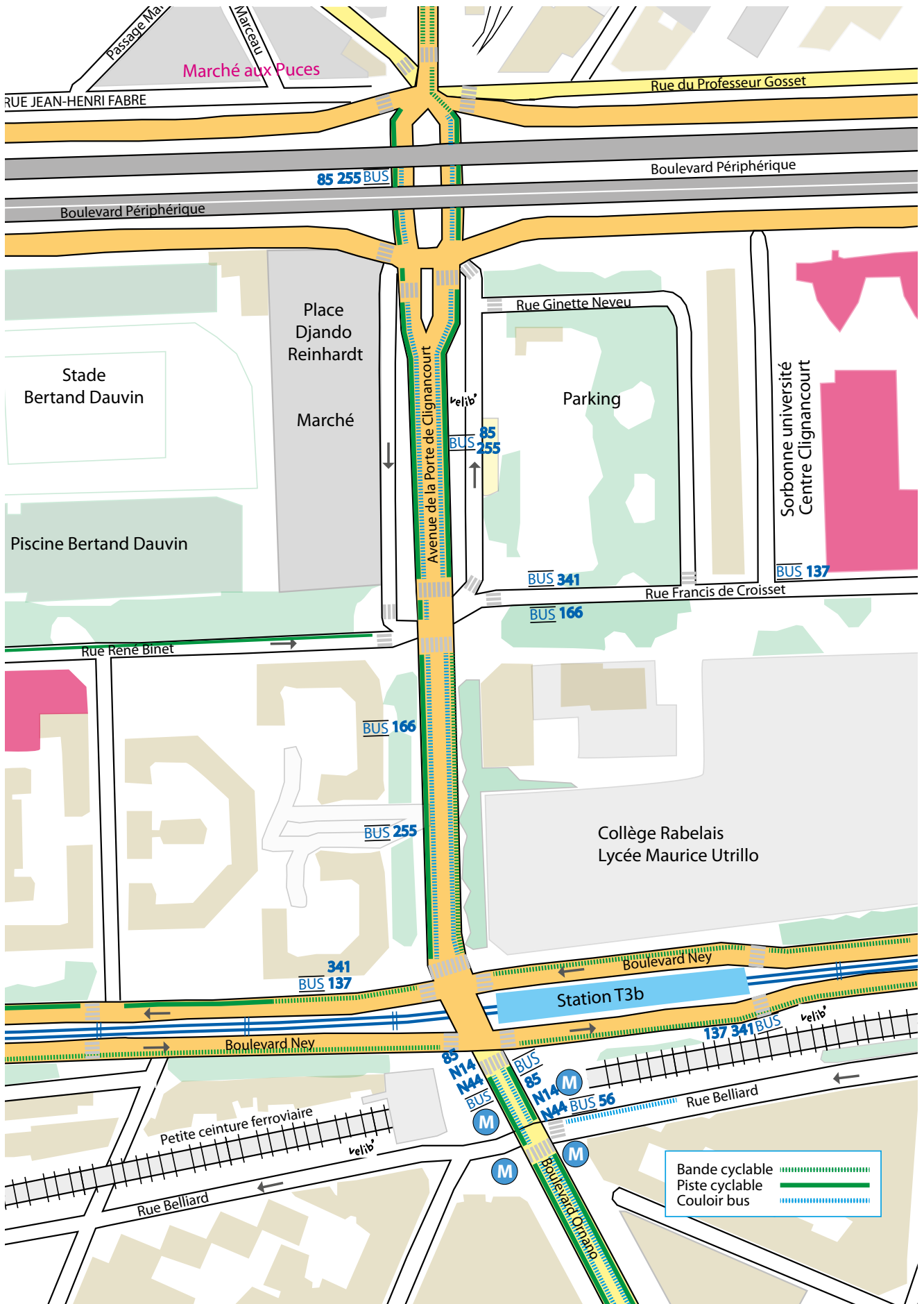
La présente étude se place dans ce contexte. Conformément aux objectifs de l'AUT, elle se focalise sur les flux dus aux divers modes de déplacement et s'efforce de formuler des recommandations basées sur les constats de terrain.

En revanche, elle n'évoque pas le bien-fondé des aménagements prévus ou en cours concernant les projets immobiliers ou le tracé des pistes cyclables. Le tracé de ces dernières étant défini par la Ville de Paris en concertation avec les associations cyclistes, nous avons limité nos remarques à ce sujet aux cas où l'implantation de ces pistes nous semblait créer des conflits avec les autres usagers de la voirie.



Porte de Versailles : important point de correspondance entre Paris et les villes voisines (près de 6 millions de voyageurs en 2019) cette station ne dispose toujours pas d'ascenseur, ni d'escalier mécanique.

# 1 Porte de Clignancourt



## Le contexte

Située dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, entre les portes Montmartre et de Saint-Ouen à l'ouest, des Poissonniers et de la Chapelle à l'est, la porte de Clignancourt est extrêmement fréquentée, pour ne pas dire encombrée.

De nombreuses infrastructures sont présentes :

- le boulevard Ney, sur lequel circule le tramway T3b ;
- le boulevard périphérique ;
- le parking public de 500 places qui comporte un niveau en surface et trois en sous-sol et une station-service le long de l'avenue de la porte de Clignancourt ;
- la Petite Ceinture.

Ainsi que de multiples équipements et services, générateurs de flux :

- les célèbres Puces de Saint-Ouen au nord ;
- entre le boulevard Ney et le boulevard périphérique :
  - le collège Maurice Utrillo et le lycée Rabelais, le long du boulevard Ney, à l'angle de l'avenue de la porte de Clignancourt ;
  - une annexe de la Sorbonne, rue Francis de Croisset ;
  - le marché, place Django Reinhardt ;
  - le stade et la piscine Bertrand Dauvin, rue René Binet ;
  - de nombreux logements et commerces.

C'est en fait un carrefour complexe :

- entre le boulevard Ney, l'avenue de la porte de Clignancourt et le boulevard Ornano,
- au niveau du boulevard périphérique :
  - les bretelles d'accès et de sortie
  - plusieurs voies sur la commune de Saint-Ouen
- à proximité, un autre carrefour entre le boulevard Ornano, la rue Belliard et la rue Leibniz.

L'espace de la porte de Clignancourt apparaît globalement saturé. Une personne ne connaissant pas le quartier ne peut qu'être désorientée, voire quelque peu effrayée, par l'importance des flux

croisés de voitures, vélos, bus, piétons.

De plus, la propreté des espaces publics laisse souvent à désirer, notamment à proximité du boulevard périphérique.



Sous le pont du périphérique

## Flux de circulation

A ces trois carrefours, la circulation est intense. Il ne serait pas exagéré d'évoquer un encombrement quasi permanent, dû aux flux importants et croisés de voitures, au passage du tramway et de plusieurs lignes de bus, aux coronapistes et à une forte présence de piétons.

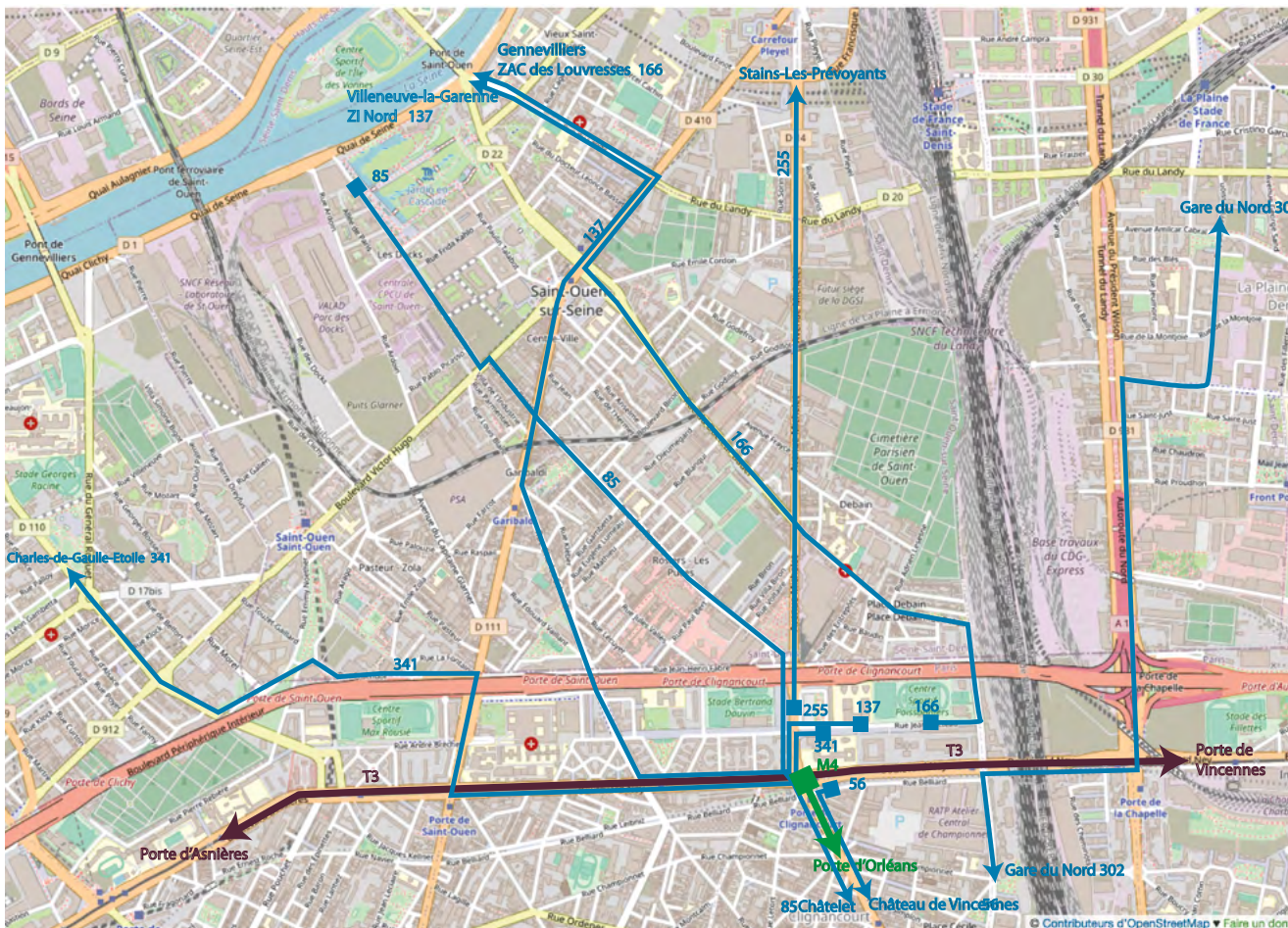
Les files d'attente des bus et des véhicules particuliers sont impressionnantes à l'entrée du carrefour du boulevard Ney et de l'avenue de la porte de Clignancourt.



Carrefour boulevard Ney - boulevard Ornano, les files d'attente des bus et des voitures sont impressionnantes

Certaines voies de la porte vont être pourvues de couloir bus, ce qui ne sera pas le cas de toutes, par exemple boulevard Ney.

# Lignes de transports publics desservant la porte de Clignancourt



Avec six lignes de bus desservant la banlieue, la porte de Clignancourt est bien reliée aux communes riveraines de Paris.

La traversée du carrefour principal par le tramway est fréquemment entravée par des véhicules arrêtés sur les voies.



Carrefour Porte de Clignancourt, le tramway est bloqué par des véhicules stationnés sur les voies

## Desserte par les transports collectifs

Cette porte est bien desservie par les transports collectifs :

- le métro ligne 4 (son terminus)
- le tramway T3b
- Cinq lignes de bus qui y ont leur terminus :

- o 56 Château de Vincennes
- o 137 Villeneuve-la-Garenne - ZI Nord
- o 166 Gennevilliers - ZAC des Louvresses
- o 255 Stains - Les Prévoyants
- o 341 Charles-de-Gaulle - Etoile
- une ligne de bus de passage :
  - o 85 Saint-Ouen les Docks – Châtelet
- deux lignes Noctilien :
  - o N14 Mairie de Saint-Ouen - Croix-de-Berny
  - o N44 Gare de l'Est - Garges - Sarcelles RER

Comme le plan page 6 le met en évidence, les terminus et arrêts de ces lignes sont très dispersés. Les usagers n'ont aucune vision de l'ensemble de l'offre de transport.

## Trajets piétons

Comme indiqué plus haut, les flux de piétons sont très importants : traversée du boulevard Ney, des voies du tramway pour accéder au métro et aux lignes de bus.



Une porte très fréquentée

Le trajet pédestre entre le boulevard Ney et Saint-Ouen n'est pas agréable.

Or, nombreux sont les piétons l'empruntant, en particulier pour se rendre au marché aux Puces. Il est étonnant que ce site qui se revendique premier marché de l'art et de l'antiquité au monde, visité par environ un million de visiteurs par an, soit si peu mis en valeur. Les jours de marché, place Django Reinhardt, les itinéraires piétons paraissent même inexistantes !



Les jours de marché, place Django Reinhardt, les piétons n'ont plus de trottoirs

## Les pistes cyclables

La pérennisation des coronapistes est en cours :



Piste cyclable en cours de réalisation av. de la porte de Clignancourt

- sur l'avenue de la porte de Clignancourt, une piste cyclable et un couloir bus, dans chaque sens, sont en cours de réalisation ;

- entre la rue Belliard et le boulevard Ney, la piste cyclable implantée devant l'abribus rend dangereux l'usage du bus et du vélo ;



Bd Ornano, la piste cyclable implantée devant l'abribus rend dangereux l'usage du bus et du vélo

- sur une partie du linéaire du boulevard Ornano, une piste cyclable provisoire a été créée à la place du couloir des bus qui se retrouvent mêlés aux embouteillages de la circulation générale.



Bd Ornano, les bus, exclus de leur couloir, inclus dans la circulation générale.

## Taxis

Il n'y a pas de station de taxis.

## Etudes et projets de la ville de Paris et des communes limitrophes

Un projet immobilier comprenant un hébergement hôtelier, des bureaux et des commerces est prévu entre le périphérique et la rue Ginette Neveu. Les travaux devaient commencer en 2022 pour une livraison en 2024.



Une étude urbaine de la porte de Clignancourt est programmée (2022/2024) dont les objets sont :

- le traitement du franchissement du boulevard périphérique,
- l'amélioration des parcours piétons et vélos depuis le métro et le tramway,
- une réflexion sur la possibilité de réduire les infrastructures routières (voies de circulation, contre-allées, stationnement).

Une seconde étude, Gley-Championnet, recouvrant en partie le même champ, est planifiée entre la Ville de Paris, la RATP et l'Etat (2022/2023) avec pour but d'améliorer le cadre de vie du quartier et de préserver le patrimoine industriel.

Nous avons noté que les projets de la Ville, porte de la Chapelle, pourraient avoir pour conséquence de prolonger et de détourner des lignes de bus (les lignes 153, 252 et 350 pourraient être concernées) vers la porte de Clignancourt.

## Propositions de l'AUT

Il est indispensable d'améliorer l'information des usagers des transports. Des plans de quartier, faisant apparaître clairement les accès aux transports devraient, au minimum, être implantés aux quatre coins du carrefour du boulevard Ney.

La création d'accès métro sur les trottoirs nord du boulevard Ney serait la meilleure solution pour réduire et sécuriser les flux importants de piétons le traversant.

Des cheminements piétons agréables et confortables devraient être aménagés le long de l'avenue de la porte de Clignancourt, entre les rues René Binet, Francis de Croisset et la ville de Saint-Ouen.



Quant au parking, le niveau en surface est-il indispensable ? Le réaménagement de cet espace pour un autre usage permettrait d'agréments ce secteur peu attrayant pour les piétons et le voisinage.

La révision des cycles de feux pourrait fluidifier le fonctionnement des carrefours, réduire les files d'attente et donc la pollution.



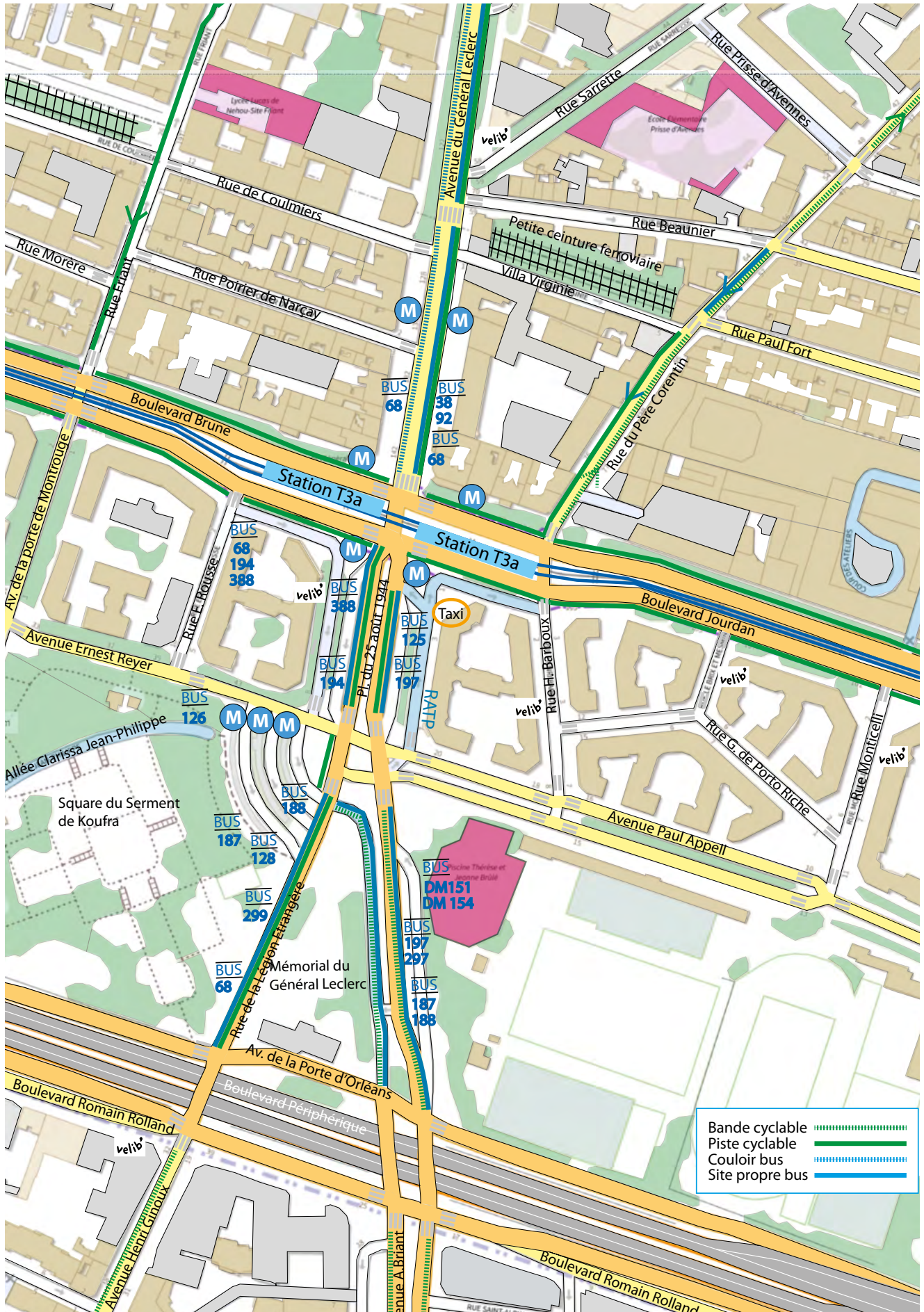
Entre la rue Belliard et le boulevard Ney, les pistes cyclables définitives devraient être tracées derrière les abribus, conformément aux décisions prises par la Ville.

Une priorité des bus aux feux serait bienvenue. Celle des tramways doit être vérifiée.

Il nous semble inopportun que des lignes d'autobus soient transférées de la porte de la Chapelle à la porte de Clignancourt dont la saturation est évidente, d'autant que la justification de ce transfert reste à démontrer.

Une station de taxis visible serait la bienvenue. Elle pourrait être créée au sud du boulevard Ney, sur les très vastes espaces situés entre le boulevard Ney et la rue Belliard, à proximité des accès métro.

## 2 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 » écrivait l'AUT en 2018 dans une précédente étude pour la DVD<sup>1</sup>.

## Le contexte

La place est centrée sur l'espace compris entre le boulevard périphérique et les boulevards des Maréchaux (Jourdan et Brune).

La population habitant dans un rayon de 500m de la porte d'Orléans a sensiblement augmenté (600 logements construits au-dessus du dépôt bus de la rue du Père-Corentin, 125 au-dessus de la ligne de petite ceinture, 1 500 chambres à la Cité Internationale universitaire de Paris). De nouveaux logements sont à venir dans l'ancien garage Citroën (angle boulevard Jourdan – Tombe-Issoire) sans oublier l'ouverture de l'ENS Ecole d'Economie. De l'autre côté du boulevard périphérique, existe un important parc hôtelier situé sur Paris et Montrouge.

## Flux de circulation

La porte d'Orléans est, avec la porte d'Italie, une des entrées principales de la capitale en venant du Sud de l'Île-de-France, voire de la France : autoroute A6a, tronçon sud du périphérique, D 920 (ex nationale 20).

A noter qu'une partie importante des circulations de véhicules utilisant la D906 (Porte de Châtillon) et la porte de Montrouge se redirigent vers la porte d'Orléans par le boulevard Brune.

La bretelle qui permettait de quitter la A6a sans passer par la porte d'Orléans en empruntant la



Boulevard périphérique Porte d'Orléans

rue du Professeur Hyacinthe Vincent est maintenant exclusivement réservée aux bus et taxis.

Un très vaste parking public originellement dit de dissuasion de 3 000 places, dont 600 résidentielles, dispose d'un couloir de liaison avec le métro.



Une des entrées du parking

## Desserte par les transports collectifs

Quatorze lignes de bus RATP desservent la porte d'Orléans :

- deux lignes parisiennes y ont leur terminus :
  - 38 gare du Nord
  - 92 Porte Champerret

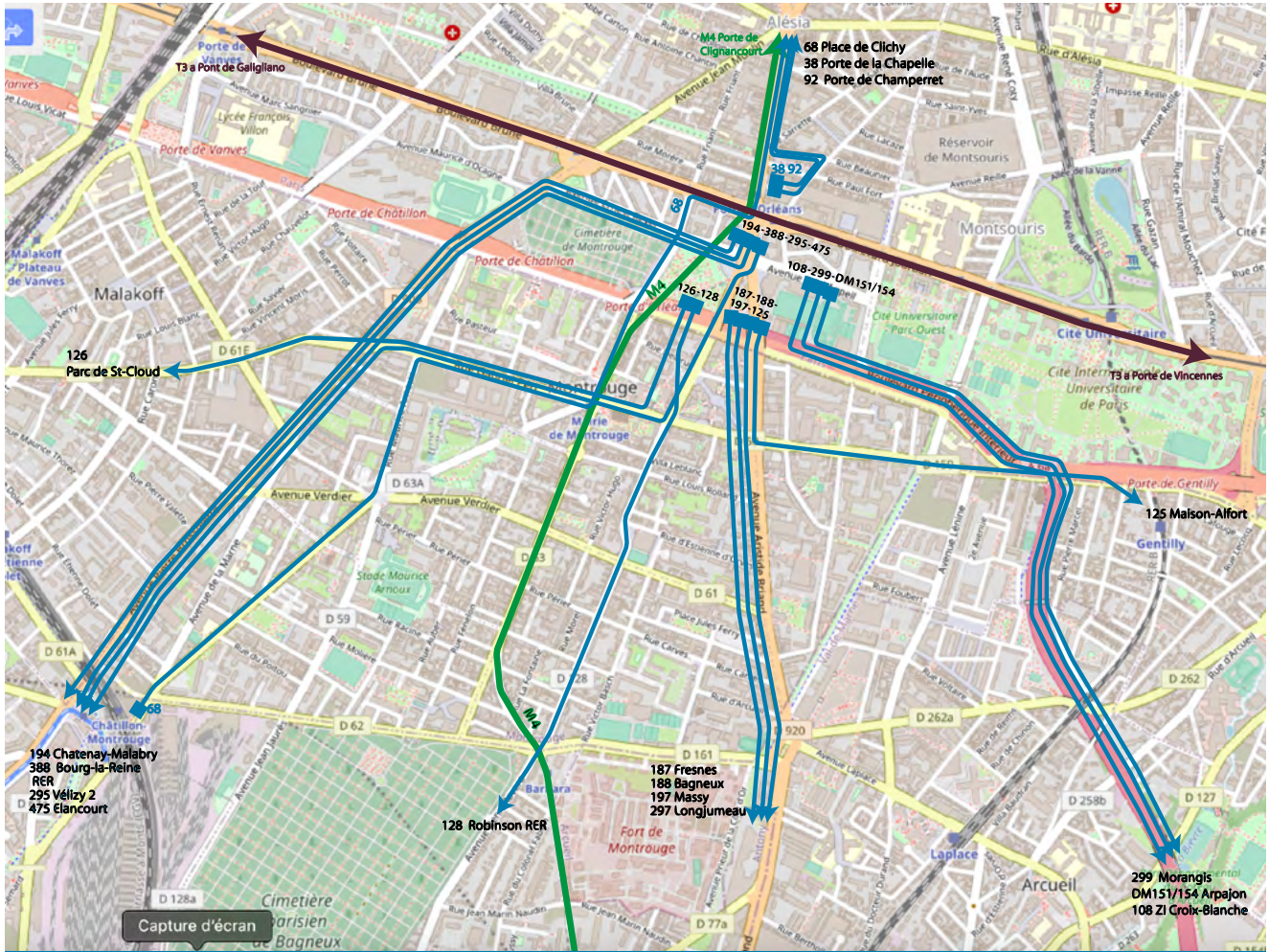


Terminus des lignes 38 et 92

- une ligne « parisienne » desservant la banlieue :
  - 68 Châtillon-Montrouge
- douze lignes exclusivement banlieue :
  - 108 Sainte-Geneviève-des-Bois ZI-Croix-Blanche
  - 125 Maisons-Alfort Ecole-vétérinaire
  - 126 parc de Saint-Cloud

1 AUT IDF Places ou carrefours ? Des espaces parisiens à reconquérir, décembre 2018, p 6

# Lignes de transports publics desservant la porte d'Orléans



Avec 11 lignes de bus reliant la banlieue proche, les liaisons sont nombreuses avec les villes environnantes (plus trois lignes sur autoroutes).

- 128 Robinson RER
- DM 151-154 Morangis
- 187 Fresnes Charcot Zola
- 188 Bagneux Rosenberg
- 194 Chatenay Lycée
- 197 Massy Avenue Saint-Marc
- 295 Vélizy 2
- 299 Morangis
- 475 Elancourt

- trois lignes Noctilien

- N14 Mairie de Saint-Ouen - Croix-de-Berny
- N21 Châtelet - hôpital de Longjumeau
- N66 Gare Montparnasse - gare Cha-ville rive droite.

La ligne M4 est prolongée depuis mi-janvier 2022 jusqu'à Bagneux où elle sera en correspondance

avec la ligne 15 du Grand Paris Express.

La ligne de tramway T3a qui relie le pont de Gargigliano à la porte de Vincennes. Les correspondances métro-tram sont aisées.

Un accueil-service se trouve dans la contre-allée Est de la place du 25 août 1944 mais il n'est pas signalé.



Ce bureau d'accueil est peu visible et n'est pas signalé

A la suite du prolongement de la ligne M4 à Bagneux, des discussions sont en cours sur un éventuel déplacement de certains terminus de bus de la porte d'Orléans.

Un accès PMR à la ligne 4 du métro a enfin été ouvert sur l'avenue du Général Leclerc.

Le « hub » de la porte d'Orléans est complexe et écartelé entre trois sites :

- place du 25 août 1944 ;
- Porte d'Orléans ;
- avenue du Général Leclerc.

Il est équipé au mieux d'abribus, voire de simples potelets.



Arrêt du 68 avenue du Général Leclerc sans banc

Cet éparpillement rend difficile le repérage pour les usagers, qui doivent, de plus, emprunter de longs cheminements. La signalétique reste défailante.



Porte d'Orléans en janvier, les voyageurs attendent dans le froid et sans protection contre le vent

## Pistes cyclables

Les pistes cyclables boulevard Jourdan et boulevard Brune qui ont été créées lors de la mise en service de la ligne de tramway T3a ont toujours été contestées par les cyclistes. Elles sont mal signalées, en pointillé, étroites et sont implantées en grande partie sur les trottoirs où cyclistes et piétons se gênent mutuellement.



Bd Brune, piste cyclable sur le trottoir

Pour les vélos et malgré la création de pistes de circulations dédiées, la circulation reste complexe et dangereuse avec la traversée de plusieurs carrefours.



Av. du Général Leclerc, piste cyclable réalisée devant l'abribus

## Taxis

Il y a une station de taxis dans la contre-allée Est de l'avenue de la porte d'Orléans ainsi qu'une station de location de voitures dans la contre allée Ouest de la même avenue.

## Etudes et projets de la ville de Paris et des communes limitrophes

### Montrouge

La D 920, ancienne N20, est en voie de réaménagement. Trois objectifs principaux ont été définis pour ce projet de 3,8 km qui commence aux limites de Paris :

- un meilleur partage des espaces : donner une place à tous les usagers (piétons, cyclistes, voitures et bus) en adaptant l'infrastructure routière,
- des déplacements rendus plus sûrs : améliorer la circulation en repensant les traversées piétonnes,
- l'environnement revalorisé : développer

un véritable projet d'aménagement paysager agréable avec de nouveaux alignements d'arbres.

Ce qui donnera :

- deux voies par sens pour les voitures,
- une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens de circulation,
- des cheminements piétons confortables et accessibles à tous,
- l'intégration d'une voie bus aux endroits le nécessitant (sic).

### Malakoff

L'avenue Pierre Brossolette, D 906, qui est en continuité de l'avenue Jean Moulin (Paris 14) doit être réaménagée à long terme (2030).

## Propositions de l'AUT

### Créer une vraie gare routière

Nous proposons pour cette gare routière une restructuration complète des espaces entre le périphérique et les boulevards des Maréchaux. Les objectifs seraient :

- de dégager des espaces pour une meilleure organisation des bus, une sécurisation des traversées piétonnes et de la circulation des vélos ;
- d'agrandir l'espace dédié à la gare routière de la place du 25 août 1944 et d'y créer le long du square du Serment de Koufra une salle d'attente couverte, d'un service d'information et de billetterie, de toilettes et d'un service de proximité de style cafétéria ;
- d'équiper d'un escalator au moins l'une des sorties de métro de cette gare.

### Améliorer l'implantation des arrêts de bus et revoir leurs itinéraires

- rapprocher l'arrêt du bus 68 de cette gare pour faciliter les correspondances ;
- prolonger les lignes 38 et 92 au-delà des boulevards des Maréchaux afin de supprimer le tourne-à-gauche au niveau de la rue Beaunier. C'est une demande de l'AUT et des habitants soutenue par la mairie du 14e ;
- installer une seconde gare routière avec les services afférents pour les bus desservant l'Essonne ;
- rapprocher le terminus du 197 qui est éloigné de la porte d'Orléans.

Il convient également de mettre fin au grave dysfonctionnement du franchissement de la ligne du tram T3a à la porte d'Orléans qui impacte négativement sa circulation et donc sa vitesse commerciale ainsi que celles du bus 68<sup>1</sup>.

### Concevoir un aménagement ambitieux de la D 920

Enfin, concernant le réaménagement de la D920, l'AUT a pris position pour un projet ambitieux de modération du trafic automobile, étude de la mise en place d'un tramway de la porte d'Orléans à la Croix-de-Berny, la requalification de l'espace public et la pérennisation des coronapistes<sup>2</sup>.

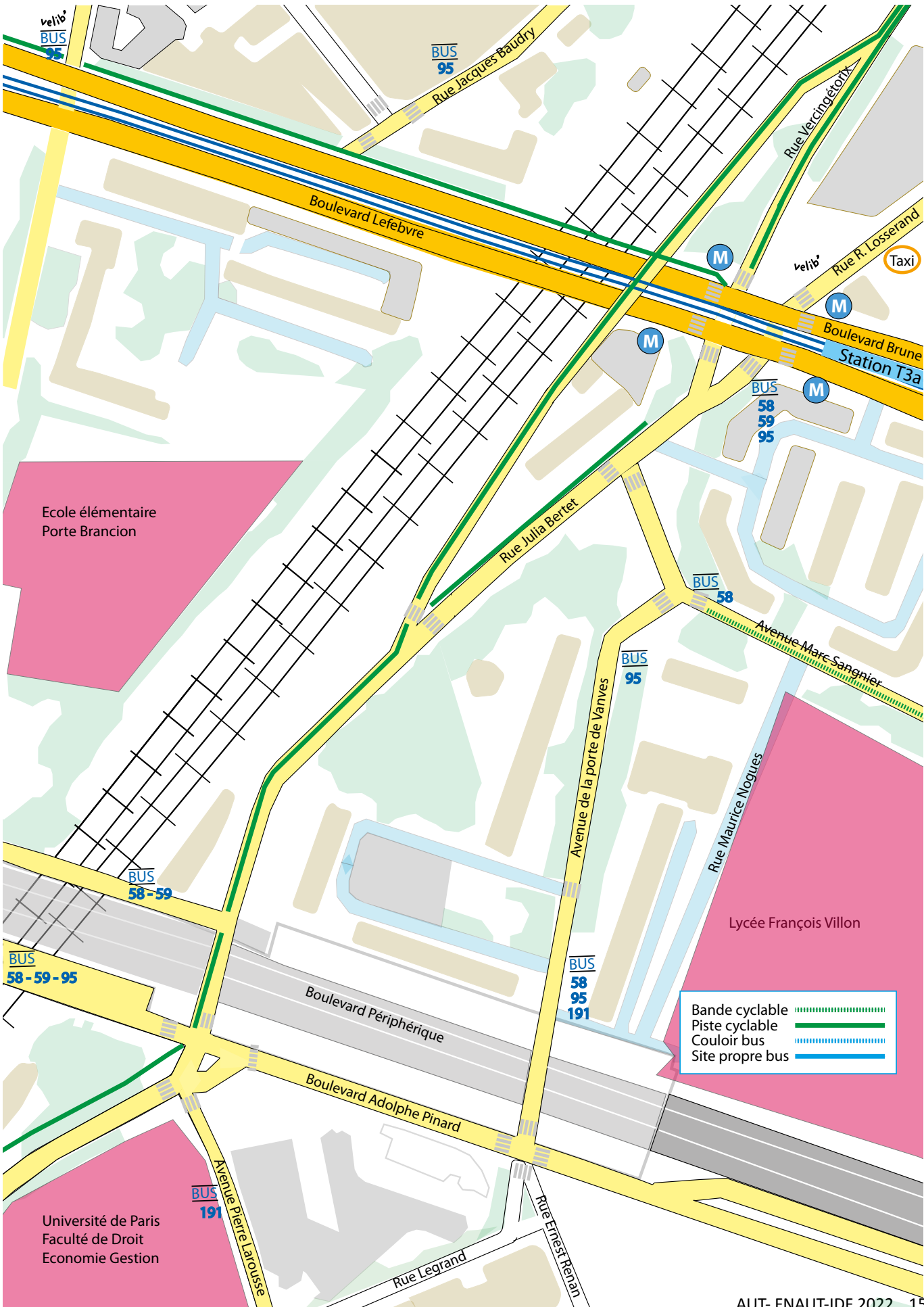


Montrouge : la plaque de l'Arpajonnais est en toujours en place 86 ans après la suppression.

1 AUT Grand Paris des bus Un premier bilan au fil de l'actualité, avril 2021, p 30.

2 Communiqué AUT CATTE Collectif RD920 en Transition : faire de la RD 920 un modèle de transition écologique - juin 2021

### 3 Porte de Vanves



## Le contexte

L'ensemble du quartier est bordé par les lignes ferroviaires de Montparnasse d'une part et par le boulevard périphérique partiellement enterré d'autre part.

La porte de Vanves qui relie Paris à Malakoff et à Vanves est une place très dynamique dans un secteur densément peuplé.



Place de la porte de Vanves

Le secteur des HBM construites en 1928, doit être rénové par la Régie immobilière de la Ville de Paris. Il comprendra une modernisation des logements, la création d'une résidence étudiante, des commerces et de nouvelles activités.

Des établissements importants situés aux abords de la place sont générateurs de trafic : le Groupe hospitalier universitaire, spécialisé dans les soins psychiatriques, le Groupe hospitalier Saint-Joseph, un hôtel (99 chambres), le lycée François Villon. Chaque week-end se tiennent sur place les Puces de Vanves, le grand marché d'antiquités-brocante de Paris.



La couverture du périphérique permet de réduire la pollution sonore mais l'absence d'aménagement donne une impression d'abandon.

Du côté du boulevard périphérique, le secteur très routier est dégradé et peu engageant pour les piétons et les cyclistes. La couverture du périphérique n'a pas modifié l'environnement général des lieux, malgré le jardin Anna Marly qui est malheureusement enclavé.

Le site est marqué par la tour de l'INSEE construite en 1974, qui a été désaffectée en 2015. Quelle que soit l'issue du débat en cours sur l'opportunité de réhabiliter ou de construire un nouveau bâtiment, le ministère des affaires sociales devrait y regrouper ses services (1 800 agents sont attendus, l'INSEE en regroupait 1200). Les stations du métro et du tram de la porte de Vanves sont à 450 m environ du site (un peu moins de 400 m de la station M13 Malakoff-Plateau de Vanves). Le site est desservi par trois lignes de bus.



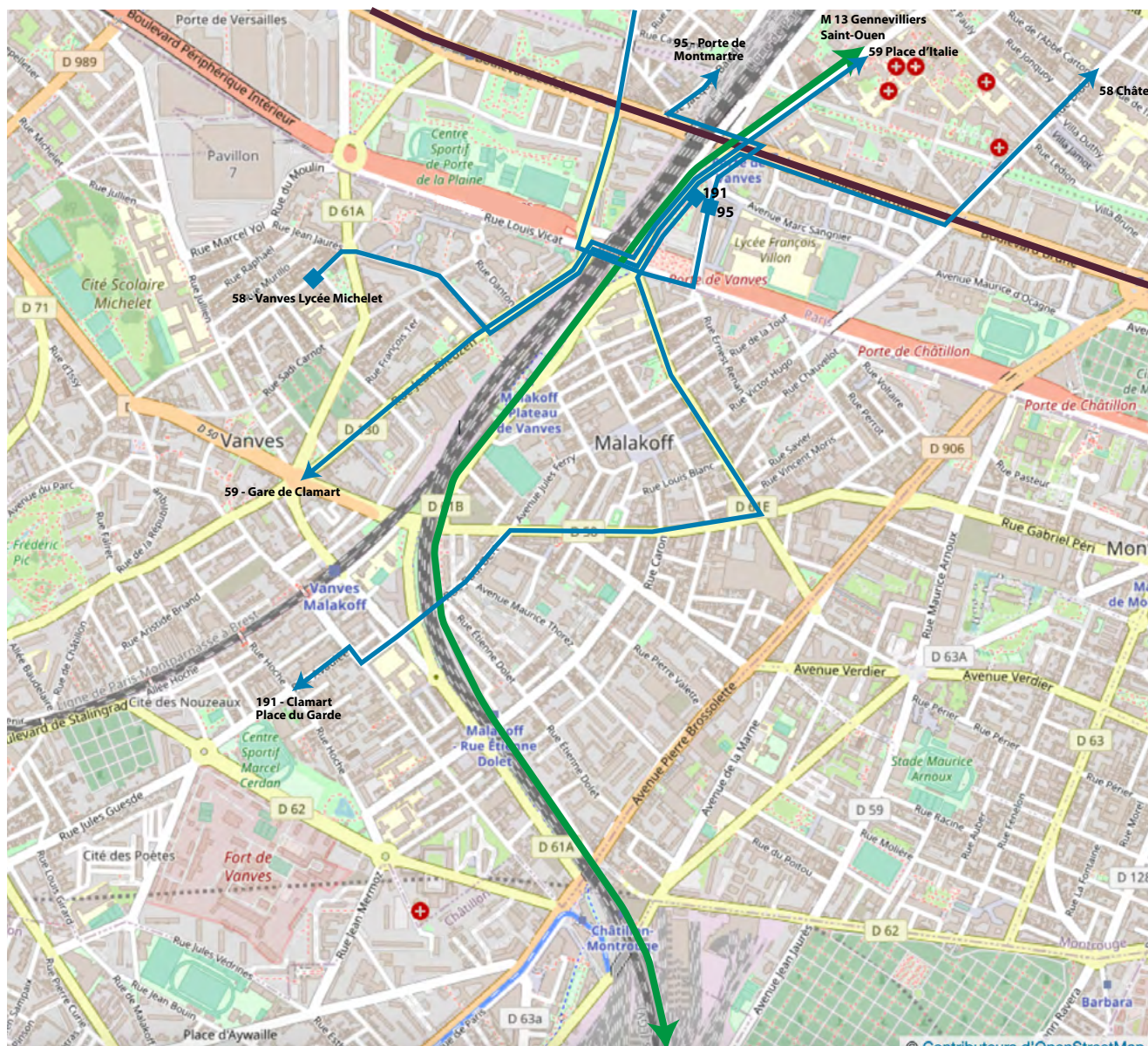
La tour de l'INSEE

A Malakoff, en limite avec Paris, sont implantés un gymnase et la faculté de droit.





## Lignes de transports publics desservant la porte de Vanves



### Les flux de circulation

Les deux principaux courants de trafic routier sont en relation avec le boulevard périphérique et évidemment le boulevard Brune. Le trafic en provenance du boulevard périphérique emprunte l'avenue de la porte de Vanves. Bien qu'à double sens, celui sur le boulevard Brune est à trafic équivalent avec deux voies par sens de part et d'autre de la ligne de tramway. C'était une exigence de la préfecture de police lors de sa construction pour faire office de voie de secours en cas de fermeture du périphérique.

Le trafic des rues Vercingétorix en provenance de Paris centre et Julia Bartet vers Malakoff est moins important.

Il existe une liaison qui passe en viaduc au-dessus du boulevard Brune dans le sens Paris-Malakoff. Elle est partagée avec une voie voiture et une piste cyclable bidirectionnelle.

Le flux provenant de la rue Julia Bartet emprunte la rue Raymond Losserand très embouteillée.

### La desserte par les transports collectifs

La place est principalement desservie par la ligne M13 du métro et le tram T3a. La correspondance est facile entre le métro et le tramway. En raison de la correspondance avec la ligne M13, les flux de voyageurs sont très importants.

Quatre lignes de bus desservent la porte dont deux y ont leur terminus :

- 58 Vanves Lycée Michelet - Châtelet
- 59 Gare de Clamart - place d'Italie. Cette ligne a été créée dans le cadre du Grand Paris des Bus.
- 95 Porte de Vanves - Porte de Montmartre
- 191 Porte de Vanves – Clamart, place du Garde

Une ligne Noctilien :

- N63 Châtelet- Polytechnique Vauve.

La gare Ouest-Ceinture permettait la correspondance entre la ligne de la Petite ceinture (située à 200 m de la porte de Vanves) et la banlieue (jusqu'à Chartres) desservie par la gare Montparnasse. La première a été fermée en 1934. Les trains ont desservi la gare jusqu'en 1986. Elle a été une agence commerciale SNCF jusqu'au début des années 2000.



Ancienne gare Ouest-Ceinture

## Trajets piétons

Il existe un souterrain au niveau de l'ancienne



Souterrain sous l'ancienne gare Ouest-Ceinture

gare d'Ouest-ceinture sous les voies ferrées qui fait la liaison entre les rues Vercingétorix (14e) et Jacques Baudry (15e). Très dégradé, non éclairé, il est menacé de fermeture sous le prétexte de trafics divers, ce qui entraînerait un allongement de parcours de plus de 500 m par un trajet peu agréable sous le faisceau ferroviaire boulevard Lefebvre.

Le sentier de grande randonnée GR 655 Bruxelles-St-Jacques de Compostelle emprunte la rue Vercingétorix et passe par la porte de Vanves.



Rue Claude Garamond, sécuriser et améliorer les trajets des piétons.

## Tracé des pistes cyclables

La porte sera desservie par la ligne E du RER-V qui reliera Saint-Ouen-L'Aumône à Massy. Elle empruntera la rue Vercingétorix et la rue Julia Bartet

La porte est traversée par la véloroute nationale V40 dénommée la Véloscénie qui va au Mont-St-Michel en utilisant la coulée verte Paris-Massy.

Les liaisons Paris-banlieue sont sécurisées par le passage en viaduc au-dessus du boulevard des Maréchaux. La liaison n'est pas poursuivie rue Julia Bartet aux abords de la place de la porte de Vanves. Sur le boulevard Brune, les pistes cyclables sont interrompues des deux côtés aux abords de la place. Près du périphérique, c'est un espace routier qui est peu engageant.

Le compteur de vélos situé rue Julia Bartet enregistre entre 3 000 et 4 000 cyclistes quotidiens selon les jours.

## Taxis

Il y a une station de taxis rue Raymond Losserand.

## Etudes et projets de la ville de Paris et des communes limitrophes

A Malakoff, en lien avec le projet INSEE, il est prévu une requalification de l'entrée de la ville qui devrait être mise en zone 30. Les sites propres bus seront prolongés dans Malakoff, les chemins piétons seront améliorés grâce à des trottoirs élargis, des aménagements cyclables seront réalisés. Plusieurs axes en liaison avec Paris sont concernés : avenue Pierre Brossolette, rue Victor Hugo, rue Ernest Renan...

Des accès à la ligne T3a directs et sans coupure pour les piétons et les cyclistes sont projetés. Afin de compléter le maillage des transports collectifs et offrir de meilleures conditions de déplacements, le tram T6 Viroflay - Châtillon-Montrouge pourrait être prolongé jusqu'au tram T3a, ce qui permettrait d'alléger la fréquentation de la ligne M13.

### Propositions de l'AUT



Terminus du 95 à la porte de Vanves



Souterrain sous la gare Ouest-Ceinture

En premier lieu, ligne M13, il faut créer un ascenseur ou au minimum un escalier mécanique, en montée et en descente, à la sortie du boulevard Brune côté de la rue Raymond Losserand qui dessert l'hôpital Saint-Joseph.

Ensuite, il est important de réassocier les itinéraires des lignes 58, 59 et 95.

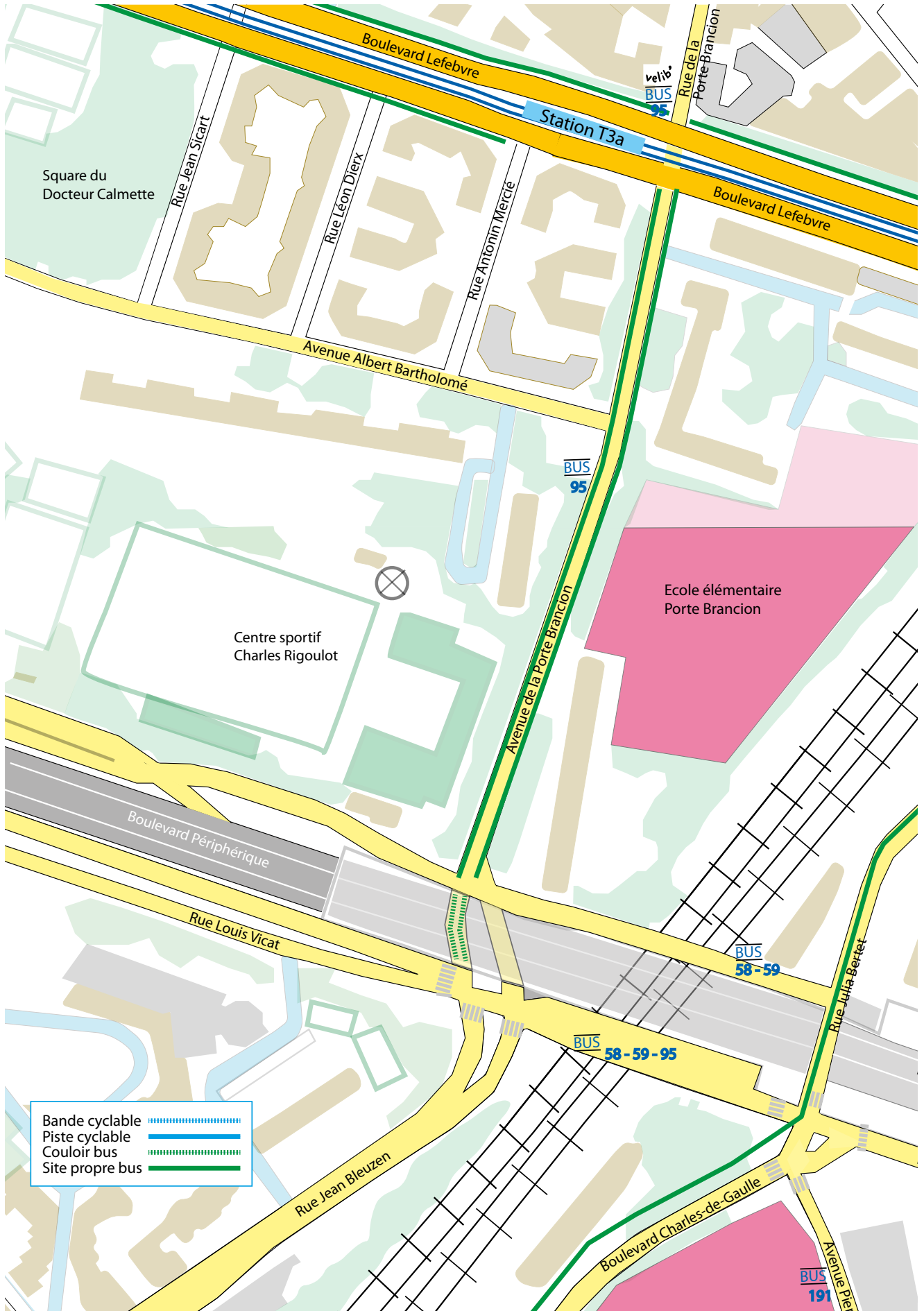
Afin de mieux relier Vanves à Paris, l'AUT soutient le projet du prolongement de la ligne 58 jusqu'à la future station de la ligne 15.

Il serait aussi souhaitable de prolonger le bus 59 de la gare de Clamart à l'hôpital Percy comme cela avait été envisagé.

Les arrêts de bus ne bénéficiant pas d'abribus doivent en être pourvus. L'AUT est opposée aux arrêts sous les ponts, pour des raisons de sécurité, et demande que l'arrêt Adolphe Pinard desservi par trois lignes de bus (58-59-95) soit déplacé à l'air libre.

Il faut rénover le souterrain qui relie les rues Vercingétorix (14e) et Jacques Baudry (15e).

# 4 Porte Brancion



## Le contexte

La porte est à proximité du parc Georges Brassens sans avoir de grands sites générateurs de trafic. Au bord du périphérique, de grandes emprises sportives sont implantées.

Malgré la couverture du périphérique, les lieux sont fortement marqués par les principes urbanistiques des années 60-70. La voirie l'emporte sur les autres fonctions, déstructurant la vie de quartier. Des projets d'urbanisation sont en réflexion, un foyer pour jeunes travailleurs devrait être construit au-dessus du périphérique.



Malgré la couverture du périphérique, le site reste marqué par le trafic routier,

## Flux de circulation

L'avenue de la porte Brancion supporte un trafic important (18 000 véhicules/jour), mais il ne semble pas qu'il existe de grandes difficultés de circulation qui puissent impacter les transports publics (tramway et bus).



Av. de la porte Brancion et rue Claude Garamond : est-ce ainsi que des piétons sont considérés dans Paris ?

## Desserte par les transports collectifs



Arrêt avenue de la porte Brancion sans protection des voyageurs

La porte est desservie par :

- le tram T3a
- la ligne de bus 95 Porte de Vanves - Porte de Montmartre.

Du fait de parcours différents (nord-sud et sud-nord), le 95 ne dessert la porte que dans un seul sens.

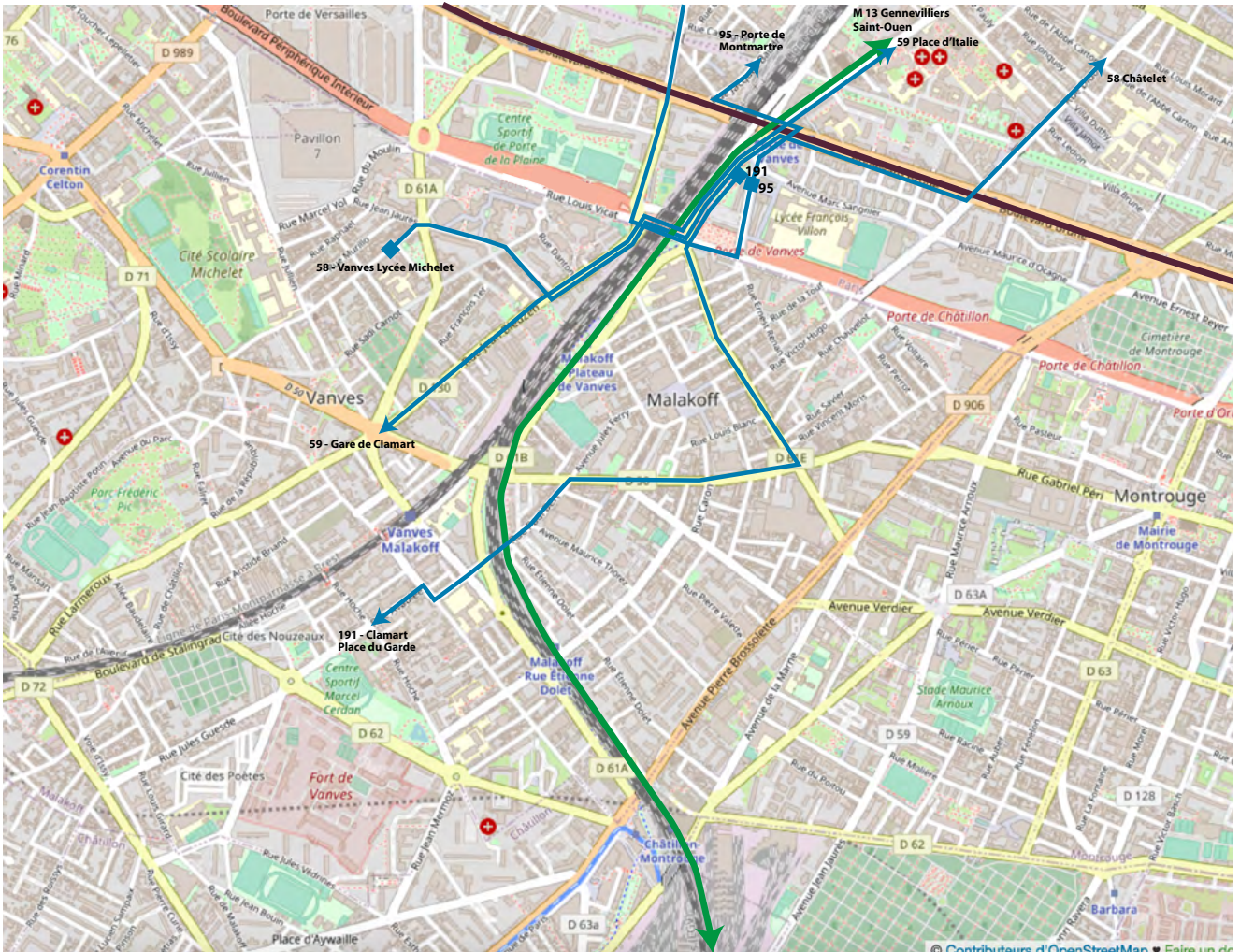
Un arrêt de la ligne 95 a été créé rue Louis Vicat

## Les trajets piétons

Les trajets piétons sont malaisés dans le secteur du boulevard périphérique. Les trottoirs sont étroits, peu entretenus, les traversées des rues complexes.



# Lignes de transports publics desservant la porte Brancion



## Tracé des pistes cyclables

Sur le boulevard Lefebvre, il n'y a pas de piste cyclable dans le sens Ouest-Est. La rue Brancion est équipée d'un double-sens cyclable. La rue de la porte Brancion a une piste cyclable protégée dans chaque sens, mais elle n'est pas poursuivie dans Vanves.

## Taxis

Il n'y a pas de station de taxis à cette porte.



Av de la Porte Brancion, le 95 ne circule que dans un seul sens, ce qui complique l'information des voyageurs.

## Propositions de l'AUT

Dans le but de faciliter la lisibilité des lignes de bus et d'améliorer leur fréquentation, il importe de réassocier leur tracé.

Afin de mieux relier Vanves à Paris, l'AUT soutient le projet du prolongement de la ligne 58 jusqu'à la future station de la ligne 15.



Un second accès doit être créé à la station Brancion



Arrêt Adolphe Pinard sous le pont ferroviaire. L'AUT demande que cet arrêt soit déplacé à l'air libre

Il serait aussi souhaitable de prolonger le bus 59 de la gare de Clamart à l'hôpital Percy comme cela avait été envisagé.

Station de tram : la traversée piétonne n'est possible que du côté Est de la station. L'AUT demande que des accès soient réalisés aussi côté Ouest avec création de passages piétons des deux côtés du boulevard Lefebvre.

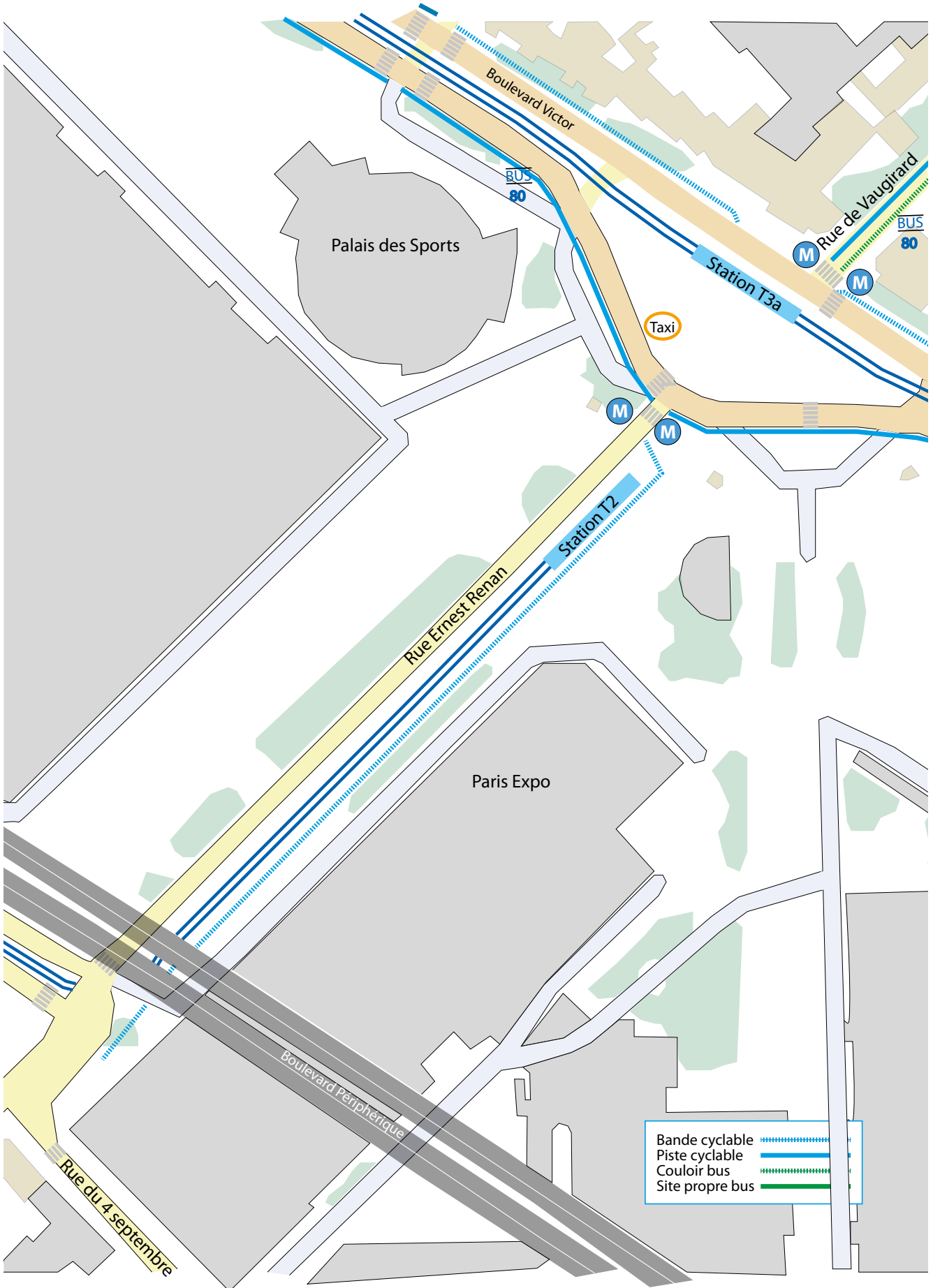
Les arrêts de bus ne bénéficiant pas d'abribus doivent en être équipés.

L'AUT est opposée aux arrêts sous les ponts, pour des raisons de sécurité, et demande que l'arrêt Adolphe Pinard desservi par trois lignes de bus (58-59-95) soit déplacé à l'air libre.

Au-delà de ces améliorations indispensables, il est nécessaire de reprendre tout le secteur sur et autour du périphérique pour lui rendre son animation et son urbanité. Les projets de construction doivent être accompagnés d'un réaménagement ambitieux des lieux. L'espace existe pour accorder toute sa place à la nature et à la végétalisation.

5

Porte de Versailles

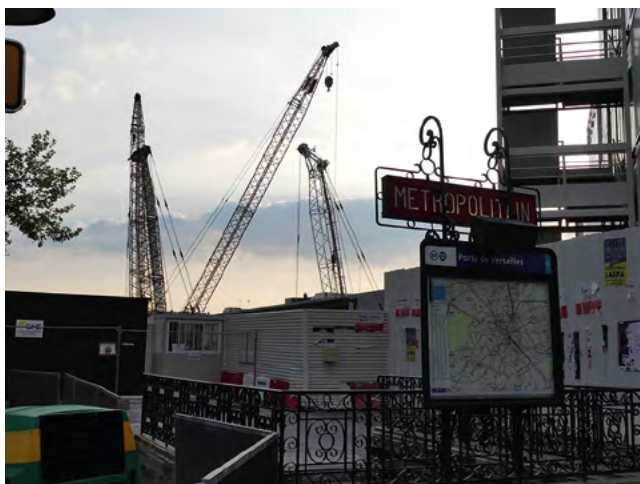




## Le contexte

La porte est sous l'influence majeure du Parc des Expositions qui a subi une importante transformation depuis 2015. La première tranche de travaux a consisté en la rénovation du pavillon 7, situé sur la commune de Vanves, avec la création d'un nouveau centre de congrès, inauguré en novembre 2017. Sa capacité d'accueil a été portée à 35 000 personnes.

La construction de la Tour Triangle a débuté fin 2021. D'une hauteur de 180 m et de 42 étages, elle comprendra un hôtel 4\*, un restaurant panoramique, 90 000 m<sup>2</sup> de bureaux et différents services.



Chantier de la tour Triangle - avril 2022

Autour de la station de tram T3a, la place assure les liaisons entre le Parc des Expositions, le Palais des Sports ainsi que les correspondances entre les deux lignes de tramway (T2 et T3a) et le métro.

## Flux de circulation

Connue auparavant pour ses embouteillages et ses difficultés de stationnement lors des grands salons, la porte a été profondément transformée par l'arrivée du tram T3a d'abord, suivie du tram T2 qui a coupé la circulation entrant dans Paris. Le terminus du T2 occupe une grande partie de l'espace de l'avenue Ernest Renan. L'implantation de la station du tram perpendiculairement à l'entrée de la ville constitue un obstacle physique que les véhicules doivent contourner. Enfin, la rue de Vaugirard ne dispose que d'une seule voie pour la circulation générale. De fait, la circulation est relativement fluide, toutes choses égales par ailleurs. La traversée de la ligne du T3a, côté Est, est protégée par un feu tricolore qui évite le stationnement sur les voies.

## Desserte par les transports collectifs

La porte est desservie par la ligne de métro 12. De nombreux accès sont répartis autour de la place.

Deux lignes de tramway s'y rencontrent, la ligne T3a Pont de Garigliano - Porte de Vincennes, saturée, et la ligne T2 Porte de Versailles - La Défense - Pont de Bezons. Concernant cette dernière, la RATP estime que l'actuel terminus n'offre pas une performance suffisante pour assurer les retournements des rames, rendant difficile l'absorption des petits retards sur cette ligne longue et très chargée. Cependant, le report du terminus aura des conséquences négatives pour les usagers dont les trajets vont être rallongés. Les correspondances relativement aisées entre les lignes M12, T3a et T2 vont devenir moins confortables.



Les quais du T2 et du T3a sont proches

Une seule ligne de bus, articulée, dessert la porte de Versailles ; il s'agit du 80 qui y a son terminus et la relie à la Mairie du 18<sup>e</sup> arrondissement. Elle a un tracé différent dans chaque sens dans sa traversée du 15<sup>e</sup> arrondissement. Elle dispose d'abribus.



La ligne 39, autre grande ligne transversale qui avait auparavant son terminus à la porte de Versailles, a vu son tracé déporté vers l'Ouest du fait

## Lignes de transports publics desservant la porte de Versailles



Malgré une ligne de tram et une ligne de métro, les liaisons avec Issy-les-Moulineaux sont limitées à une seule ligne de bus et aucune avec Vanves.

de son prolongement à Issy-frères Voisin, dans le cadre du Grand Paris des Bus.

Trois lignes Noctilien desservent la porte de Versailles :

- N13 Bobigny Pablo-Picasso - Mairie d'Issy-les-Moulineaux ;

- N62 Gare Montparnasse - Marché de Rungis ;
- N145 Gare Montparnasse - Rambouillet.

L'information sur les transports publics à destination des visiteurs français et étrangers est très insuffisante.

La Petite ceinture qui disposait d'une gare rue de Vaugirard a été transformée en promenade tout en étant, en principe, réversible en vue d'une éventuelle exploitation ferroviaire.

### Tracé des pistes cyclables

Une piste cyclable est implantée de chaque côté du boulevard des Maréchaux. Côté Nord, elle est interrompue aux abords de la rue de Vaugirard. Sa qualité est médiocre, trop étroite, gênant les piétons sans rassurer les cyclistes.



La Petite ceinture transformée en promenade

Ces derniers qui continuent sur le boulevard ou rejoignent la piste bidirectionnelle située à la gauche de la rue de Vaugirard sont mis en danger par les tourne-à-droite.

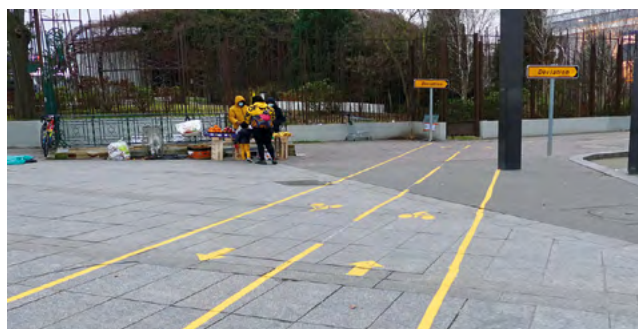
Côté Sud de la place, le tracé cyclable (marquage au sol) qui effectue un détour pour longer le passage piéton n'est pas suivi par de nombreux cyclistes qui continuent sur le boulevard Lefebvre. En effet, ils préfèrent couper la place. C'est contre-intuitif mais ce choix est sans doute moins risqué car il évite les tourne-à-droite des voitures se rendant rue Ernest Renan.



De nombreux cyclistes coupent directement pour éviter les tourne-à-droite

Dans cette rue où les travaux de la tour Triangle ont commencé, une piste provisoire a été installée mais elle se mêle aux piétons. D'ailleurs les cyclistes dans le sens Paris-Banlieue continuent d'emprunter cette rue. Malheureusement, la piste cyclable n'est pas prolongée dans le centre d'Issy-les-Moulineaux.

Il n'y pas de station Vélib' à cette porte.



Piste cyclable provisoire rue Ernest Renan

## Les trajets piétons

Les piétons se rendant au Parc des Expositions ou en correspondance entre les modes de transports publics sont très nombreux à toutes les

heures de la journée. Grâce à la grande place centrale, les liaisons sont relativement aisées. Les traversées sont protégées par des feux tricolores et des passages piétons suffisamment nombreux. Les cheminements ne sont pas contraints par des barrières.



Sur la place, les échanges piétons métro-tram-bus et avec le parc des Expositions sont nombreux.

Les travaux de construction de la tour Triangle qui ont débuté ont un impact important pour les piétons. Le trottoir côté Ouest de la rue Ernest Renan est neutralisé.

De l'autre côté de la rue, les piétons doivent cohabiter avec les cyclistes : une piste cyclable provisoire est implantée sur un trottoir relativement étroit compte tenu de sa fréquentation.

## Taxis

Face au Palais des Sports, il y a une station de taxis.



Il y a une station de taxis face au palais des Sports

## Etudes et projets de la ville de Paris et des communes limitrophes

A ce stade, la mairie de Paris n'a pas entamé les études de trafic liées à la mise en service de la tour Triangle (2026).

Nous n'avons pas eu d'informations sur des projets à Issy-les-Moulineaux en liaison avec Paris.

## Propositions de l'AUT

L'AUT comprend les préoccupations de la RATP concernant l'exploitation du terminus de la ligne T2. Elle s'interroge sur le report de son terminus, compte tenu des inconvénients avérés. En tout état de cause, elle souhaite qu'un nouvel examen soit effectué afin d'éviter une détérioration des conditions de correspondance de cette ligne avec le T3a, la ligne M12 et le bus 80.

Comme sur le reste des boulevards des Maréchaux, les aménagements cyclables doivent être repensés et adaptés aux besoins des cyclistes.



Afin d'éviter au bus 80 d'être ralenti par les véhicules tournant à droite dans la rue Ernest Renan, il est souhaitable d'installer un feu à déclenchement avancé.

La ligne 39, grande transversale Sud-Nord reliant trois gares (gares Montparnasse, du Nord et de l'Est), devrait de nouveau desservir la porte de Versailles.

La station porte de Versailles est dépourvue d'accès mécanisés au métro. Un ascenseur ou escalator devra être mis en place.

L'AUT est favorable au prolongement de la ligne 12 à Meudon.

Le site est fréquenté par des centaines de dizaines de visiteurs non franciliens, il est indispensable de créer un bureau d'information.

Afin d'améliorer la circulation des piétons et des cyclistes rue Ernest Renan durant les travaux de la tour Triangle, il est préférable de séparer les deux flux.

## CONCLUSION

### **Des constats récurrents peuvent être formulés au fil des études réalisées par l'AUT pour la Ville de Paris.**

#### **Dispersion des arrêts de bus :**

Que l'on soit à un carrefour dans Paris ou à une porte, cette dissémination rend le réseau de bus peu lisible et complique les correspondances, d'autant plus quand les itinéraires de bus sont dissociés. Si les distances à parcourir pour passer d'une ligne à l'autre sont un inconvénient relativement mineur pour des populations valides, il en va autrement pour les nombreux voyageurs fatigués, âgés et/ou à la mobilité réduite. Cette situation conduit bon nombre d'entre eux à limiter leurs déplacements, voire à y renoncer.

#### **Liaisons avec les communes voisines :**

La desserte des « franges » entre la porte « officielle » (où passe le tramway) et la limite avec les autres communes, aux abords du boulevard périphérique, voire au-delà, est souvent dégradée ; bien que les distances ne soient pas importantes, (quelques centaines de mètres qu'il serait aisé d'effectuer à pied), le piéton potentiel traverse un environnement urbain souvent délaissé, bruyant, stressant, et fréquemment d'une propreté douteuse. Les trottoirs sont souvent étroits, voire inexistant, ont un revêtement inégal, ce qui rend leur emprunt difficile et hasardeux aux personnes peu mobiles. Les traversées sont parfois allongées faute de passages piétons ou de trottoirs. Pour éviter ces tribulations, de nombreux piétons préfèrent prendre le bus, même pour un ou deux arrêts, si le parcours est desservi afin de traverser le secteur.

#### **Blocage des carrefours :**

Autre constat persistant, les blocages aux carrefours. La cause est connue, les conducteurs s'engageant dans les intersections alors qu'ils n'ont pas la possibilité de passer, créent des bouchons qui pénalisent tous les usagers. Cette infraction au code de la route n'est pas réprimée. Alors que des retenues sont permanentes, notamment aux portes d'Orléans et de Clignancourt.

Les caméras verbalisatrices ne sont pas opérationnelles.

#### **Article R415-2 du code de la route**

- Tout conducteur ne doit s'engager dans une intersection que si son véhicule ne risque pas d'y être immobilisé et d'empêcher le passage des véhicules circulant sur les autres voies.
- Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du premier alinéa est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Ce qu'il faut bien qualifier de laxisme, au moins en apparence, alimente entre autres les réticences de la RATP à faire franchir la ligne de tramway T3 par de nouvelles lignes de bus dans le souci de ne pas affecter la régularité de l'exploitation (prolongement de et vers Paris ou aménagement de terminus en boucle, comme cela pourrait être le cas à la porte d'Orléans pour les 38, 92 et 194).

A l'occasion de nos visites sur place nous n'avons pas vu d'agents des polices municipale et nationale intervenir. La seule fois où nous avons constaté un blocage en présence d'une patrouille de la police municipale, c'est sur notre demande qu'une agente est descendue pour libérer l'intersection pour le tramway mais sans verbaliser. Les horaires des embouteillages au niveau des portes sont connus. La présence quotidienne d'agents de la police municipale qui réguleraient et verbaliseraient les conducteurs qui bloquent les carrefours suffirait à fluidifier la circulation des bus et des tramways. La police doit retrouver sa place aux carrefours quand des embouteillages permanents gênent la progression des transports publics. Leur priorité doit devenir une réalité et ne pas être que théorique.



Couloir de bus avenue du Général Leclerc

## Couloirs de bus et coronapistes

Si l'on constate un meilleur respect des couloirs de bus quand ils sont bien signalés, on remarque que ce n'est pas le cas de nombreux couloirs dont la peinture est effacée. Un entretien constant est nécessaire pour qu'ils soient respectés.

Si la question de la priorité aux feux pour les bus et les tramways a du mal à s'imposer, le déclenchement des feux en avance à leur profit, est une solution qui a fait ses preuves dans Paris. Elle est facile à mettre en oeuvre, elle n'impose pas de lourds réexamens des plans de circulation, ni d'études complexes. Elle permet à ces deux modes de s'extraire des encombrements pour tourner à

droite ou à gauche sans être ralentis. Dans de nombreuses situations, les tourne-à-droite des voitures et utilitaires empêchent la progression des bus, tramways et des vélos qui vont tout droit. Le fait de partir quelques secondes en avance fluidifie leur circulation.

La réalisation de coronapistes a créé une situation nouvelle sur la chaussée avec la suppression de couloirs au profit des trajets cyclables. Dans certains cas, les couloirs ont été déplacés sur la gauche de la coronapiste. La plupart du temps, le marquage bus n'a pas été effacé se mélangeant avec celui des vélos provoquant une confusion susceptible de générer des situations dangereuses. Cette situation devrait disparaître à l'occasion de la pérennisation des coronapistes qui permettra de corriger les défauts des pistes provisoires.

De même, si des améliorations ont été constatées, il reste que de nombreux trajets à vélo des portes de Paris aux communes riveraines restent aventureux et inconfortables, ce qui n'incite pas les potentiels cyclistes à sauter le pas.

Les difficultés rencontrées à certaines portes de Paris sont dues à une mauvaise coordination avec les communes riveraines ou à des choix différents. Quand, d'un côté, il est programmé un maintien de deux fois deux voies et de l'autre une seule voie, il est certain que l'on va se heurter à des conflits de circulation.

## Aménagement des portes de Paris, un enjeu urbain crucial

L'aménagement des portes de Paris est un enjeu urbain crucial. Les entrées et sorties de ville méritent mieux que ces marges qui semblent oubliées et qui sont ressenties comme un abandon par les populations qui y vivent ou doivent s'y déplacer.

L'AUT est bien consciente que la Ville de Paris n'est pas en mesure de traiter par des aménagements lourds et structurants toutes les portes en même temps. Recoudre les accès de la capitale à sa banlieue se mesurera sur un temps long.

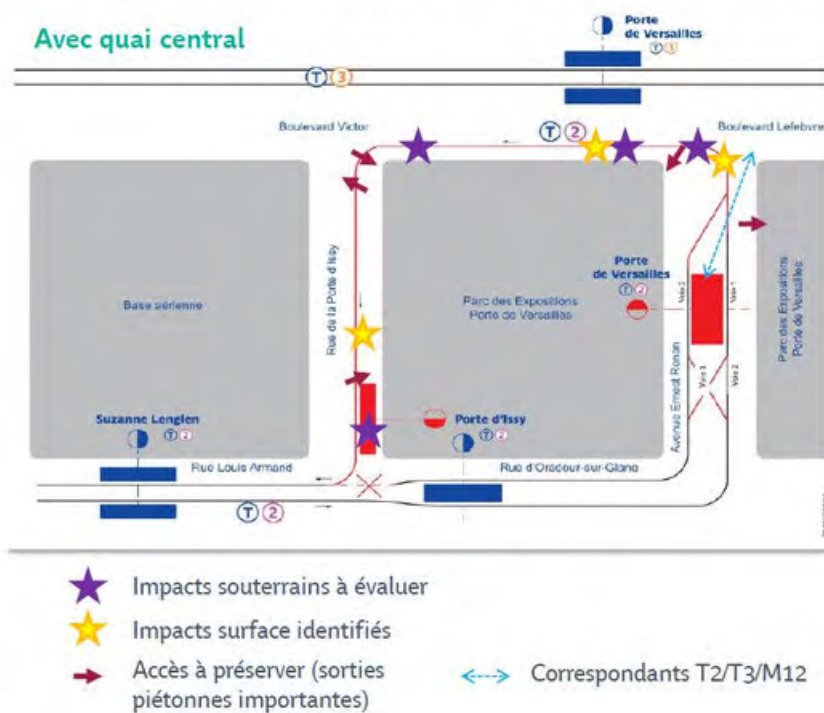
Mais justement, fort de ce constat et dans l'attente de rénovations structurantes, il est indispensable de se livrer à des aménagements plus légers pour embellir ces portes, les désencombrer, élargir ou créer des trottoirs.

Une meilleure information des piétons et usagers des transports devrait être assurée par la multiplication de plans de quartier permettant de mieux s'orienter dans ces zones complexes.

## ANNEXES PORTE DE VERSAILLES

# ETUDE D'UN TERMINUS BOUCLE PTE DE VERSAILLES

## SOLUTION 3 : AVEC MODIFICATION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

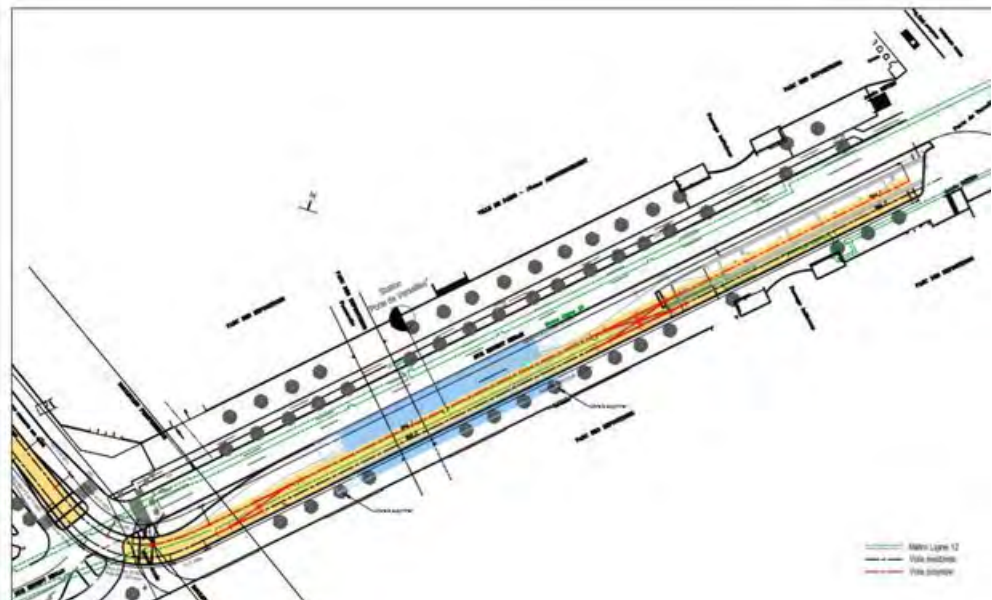


- Impacts insertion urbaine importants
- Tracé de voie
  - Courbes avec rayons faibles dont 2 en carrefours
  - Environ 700m de voie unique (augmentation du tps parcours)
  - Le raccordement entre les 2 voies pour réguler nécessite de décaler la station de ~60m
  - Impossibilité de créer une voie garage
- Terminus
  - Manœuvres plus longues
  - Traversées piétonnes (T3/M12)
  - Capacité du terminus limitée à 2 rames
  - Marges limitées pour garantir l'intervalle

### Réaménagement T2 Porte de Versailles

#### Légende

- Plateforme tramway
- Quai station



Source RATP



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