

RÉUNION PUBLIQUE

AV DU GENERAL LECLERC

Avenue du Général Leclerc – 14^{ème} arr.

Hypothèses d'aménagement

Phase ESQUISSE

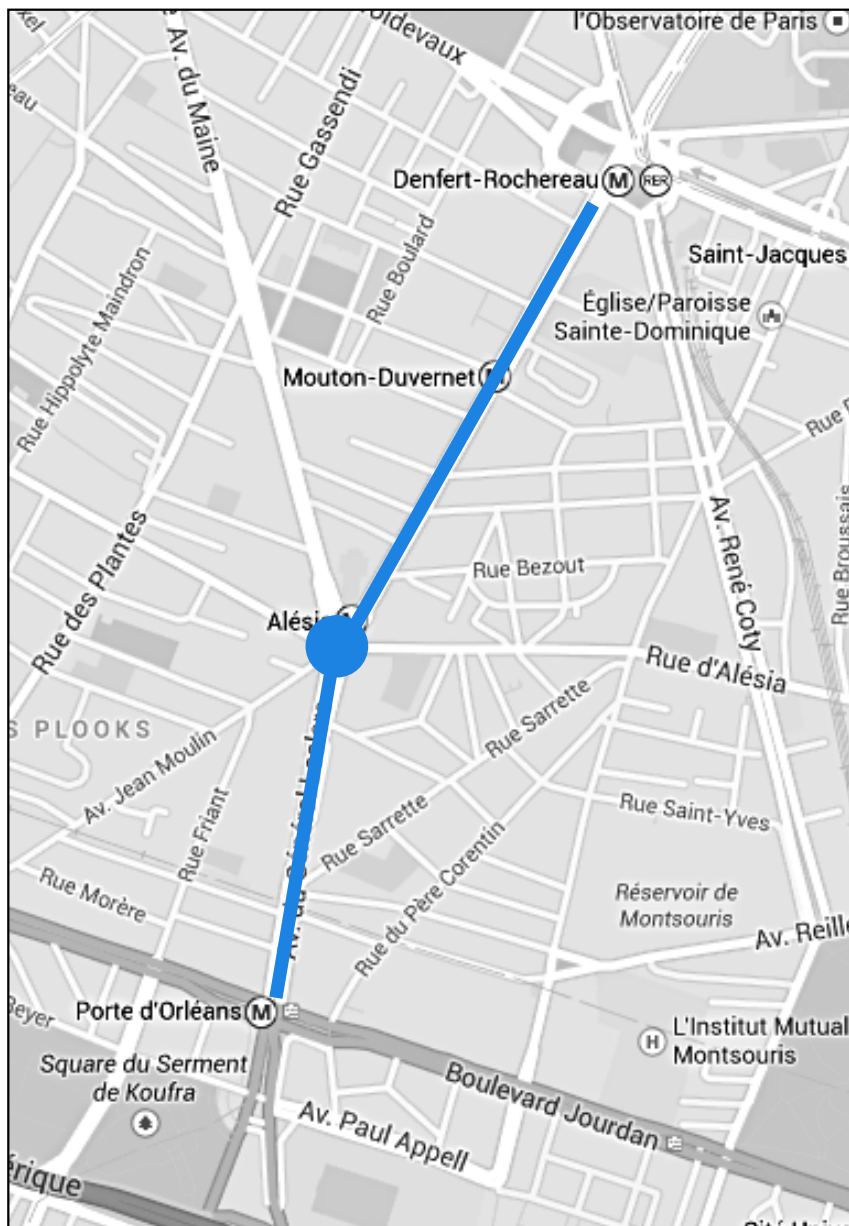
23 juin 2016

MAIRIE DE PARIS 

DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS
Service des Aménagements et des Grands Projets

PERIMETRE DE L'OPERATION

Avenue du Général Leclerc – 14^{ème} arrdt



Longueur : 1 250 ml

Surface : 44 000 m²

3 largeurs de chaussée :

- tronçon Nord : 14m10
- tronçon Sud : 16m50
- tronçon Sud/bd Brune : 19m20

2 Conseils de Quartier :

- Mouton Duvernét
- Jean Moulin Pte D'Orléans

• Contexte

- Travail engagé depuis plusieurs années avec les conseils de quartier (1^{ères} études en 2002) ;
- Études engagées par la Direction de l'Urbanisme en 2012-2013 sur la place Denfert Rochereau, l'avenue du Général Leclerc et la porte d'Orléans (diagnostic, propositions d'aménagement)



• Objectifs de l'aménagement

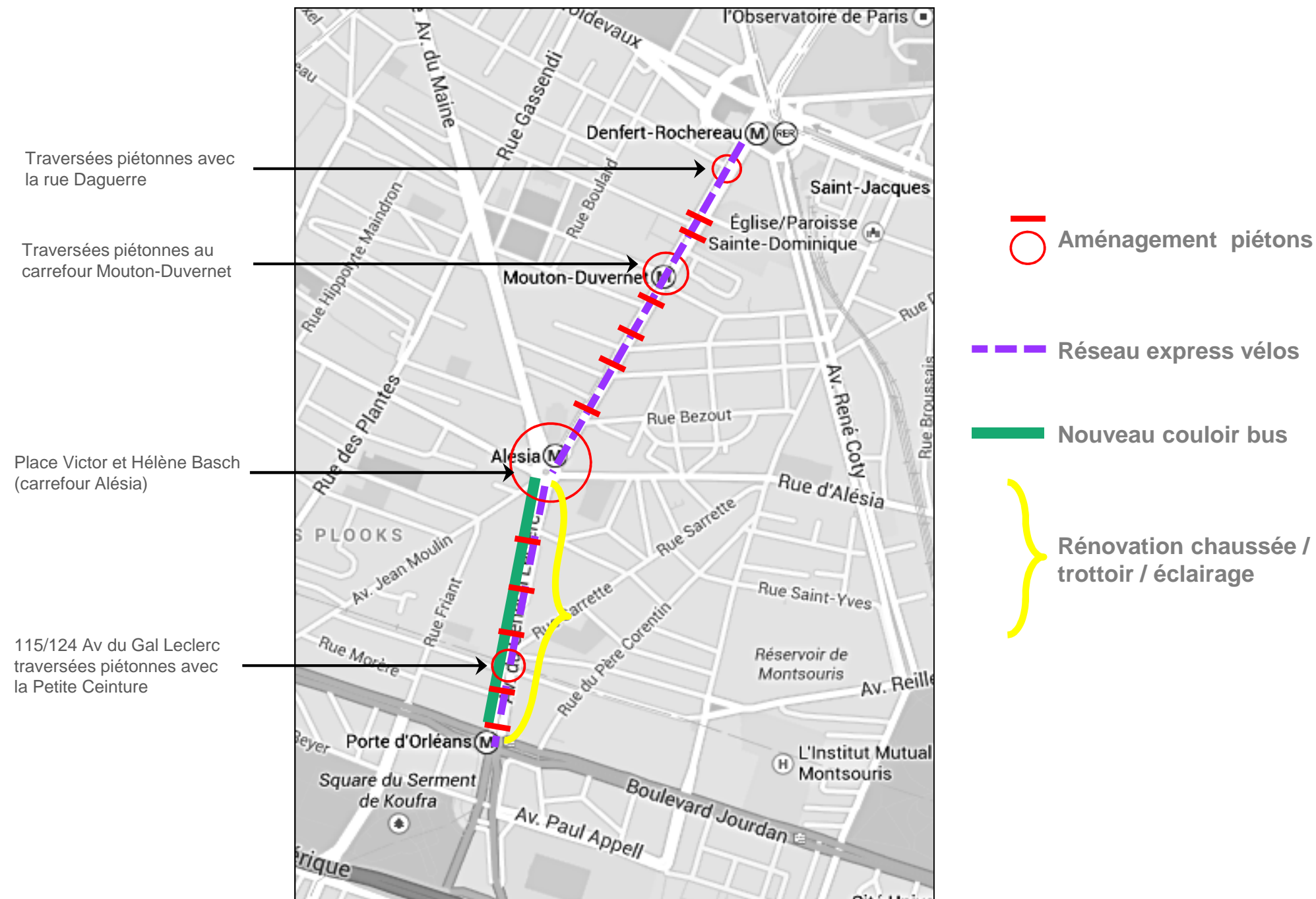
- Pour les piétons : l'aménagement de la place H. et V. Basch et de traversées piétonnes sécurisées avec des refuges piétons axiaux (17)
- Pour les cyclistes : l'avenue fait partie du réseau express vélos → pistes cyclables à créer
- Pour les bus : restructuration du réseau bus et notamment le prolongement de la ligne 92 entre la place H et V Basch et la porte d'Orléans → création d'un couloir bus de la place Basch vers le bd Brune.
- Pour les riverains: traitement complet de la chaussée du tronçon sud pour réduire le bruit de roulement
- Demande des élus de traiter prioritairement le tronçon sud de l'avenue dans son intégralité (chaussée / trottoir / éclairage)

• Concertation 2016 : 5 réunions et ateliers de travail

24 mars : 1^{ère} réunion de lancement
 13 avril : Atelier de travail n°1
 4 mai : Atelier de travail n°2
 9 juin : Atelier de travail n°3
 23 juin : Réunion publique

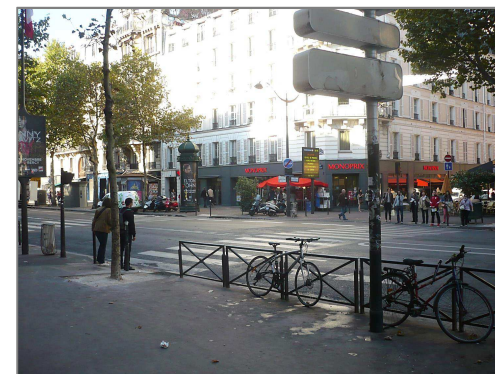
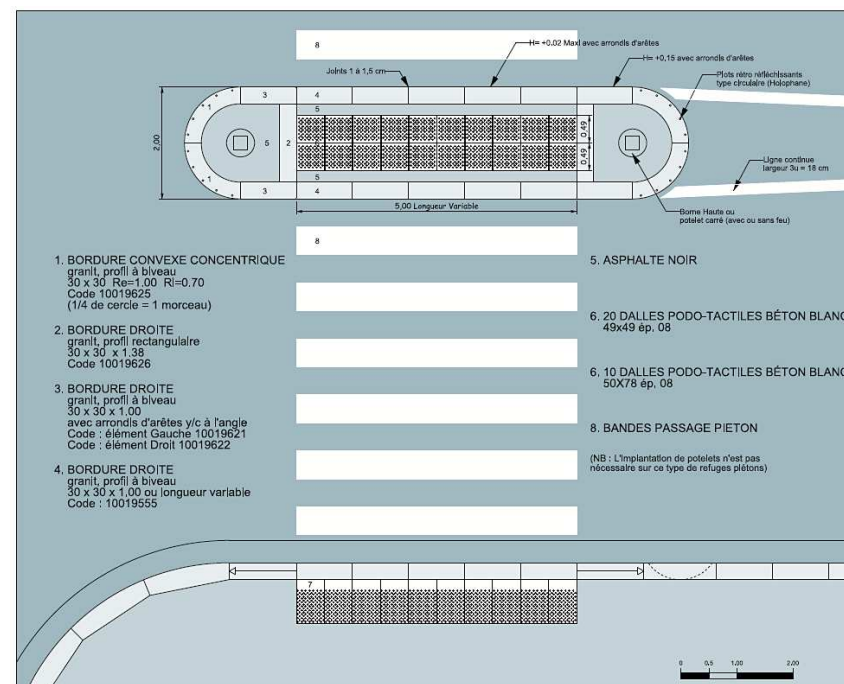
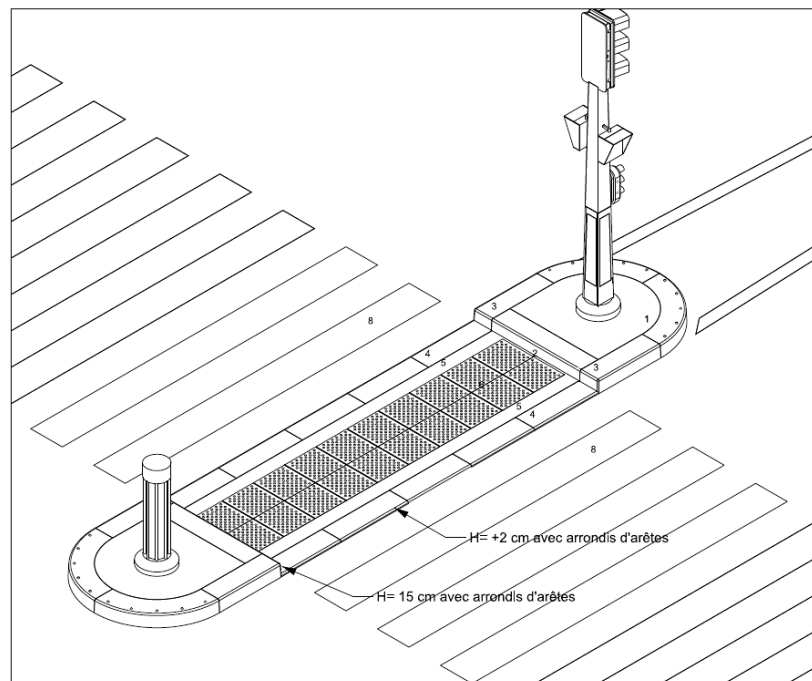
PROGRAMME RETENU DE L'OPERATION

Avenue du Général Leclerc – 14^{ème} arrdt



PROJET

Pour les différentes hypothèses : le projet prévoit la création ou le réaménagement de 17 refuges piétons afin d'améliorer la sécurité et le confort des traversées piétonnes de l'avenue.



Les traversées piétonnes existantes n'ont pas de refuge piéton et font 14,10 m à 19,20 m de long

État actuel



Photo aérienne – état existant



État actuel



LA POINTE NORD

Il s'agit du parvis de l'église Saint Pierre de Montrouge qui est exigu et qui doit permettre l'accès occasionnel à certains véhicules.



LA POINTE SUD

Il s'agit d'un espace planté de 5 arbres où sont implantés les quelques rares bancs de la place. L'espace est contraint par une « voie échelle » (pompiers) et une piste cyclable bidirectionnelle.



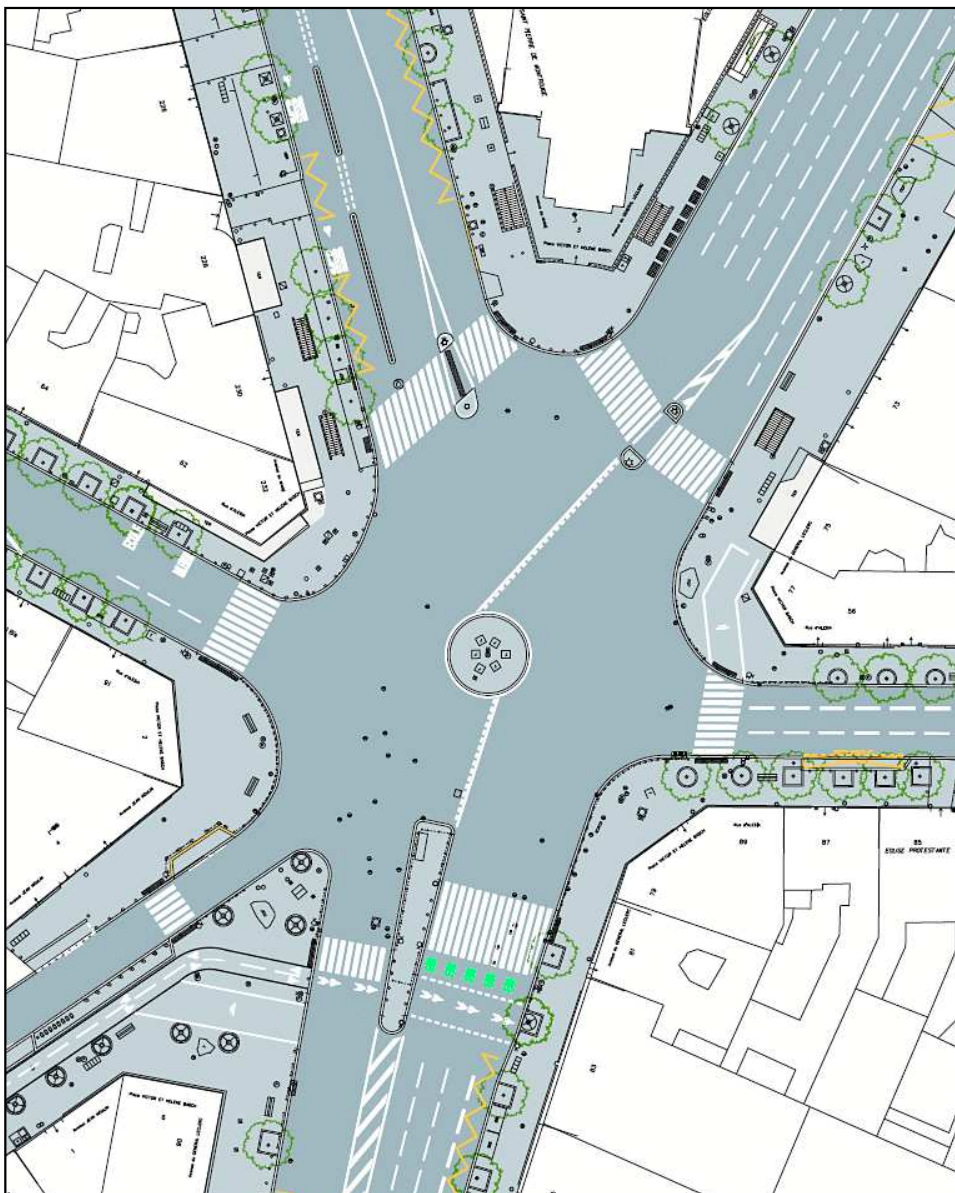
État actuel

Les différents « arrondis » de trottoirs sont peu lisibles et encombrés de nombreux mobiliers urbains dont les implantations ne sont pas organisées et peu optimisées. Il ne facilitent pas les cheminements piétons autour ou à travers la place.

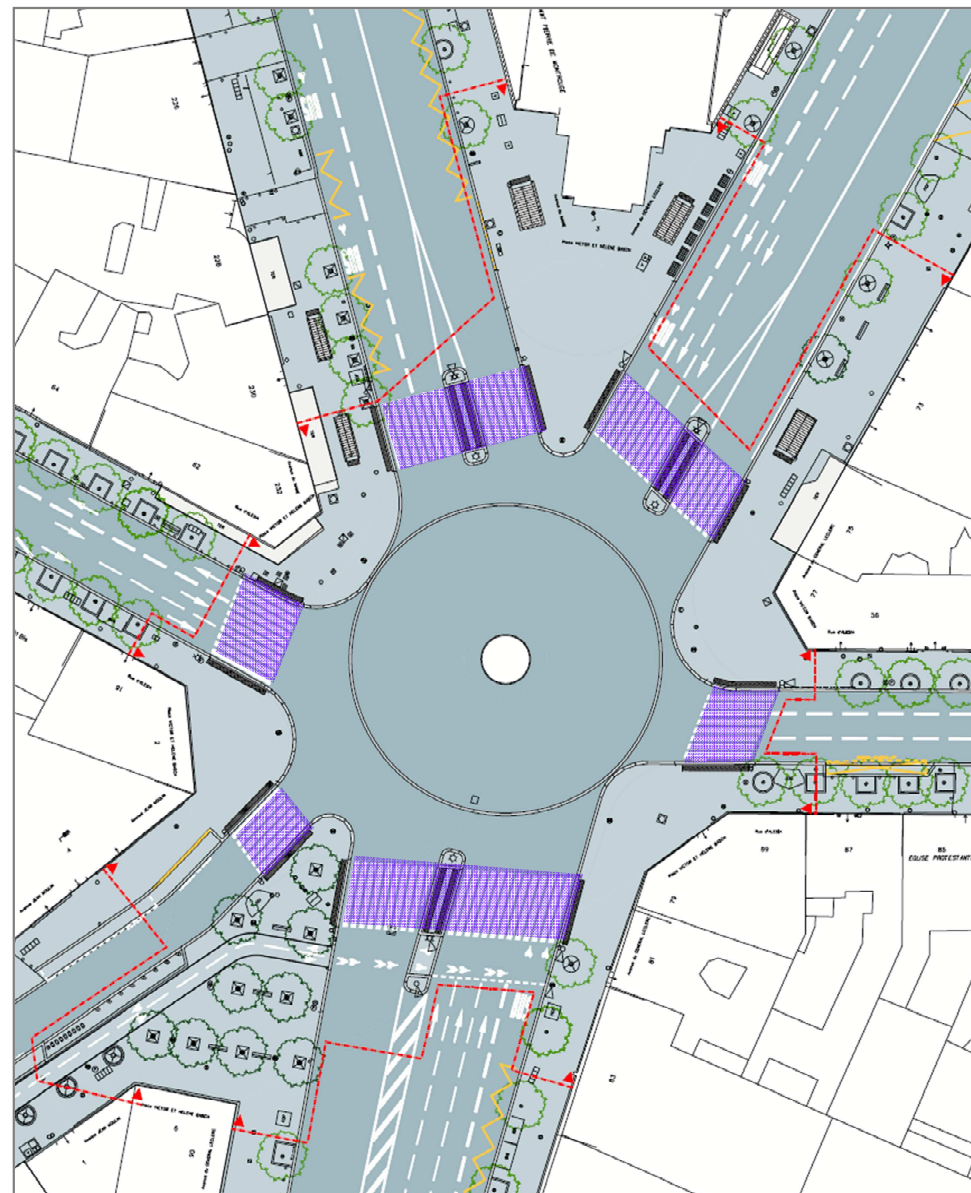


Le projet proposé

- 1 Réorganiser la géométrie des traversées piétonnes pour améliorer fortement le confort et la sécurité des cheminements autour de la place.



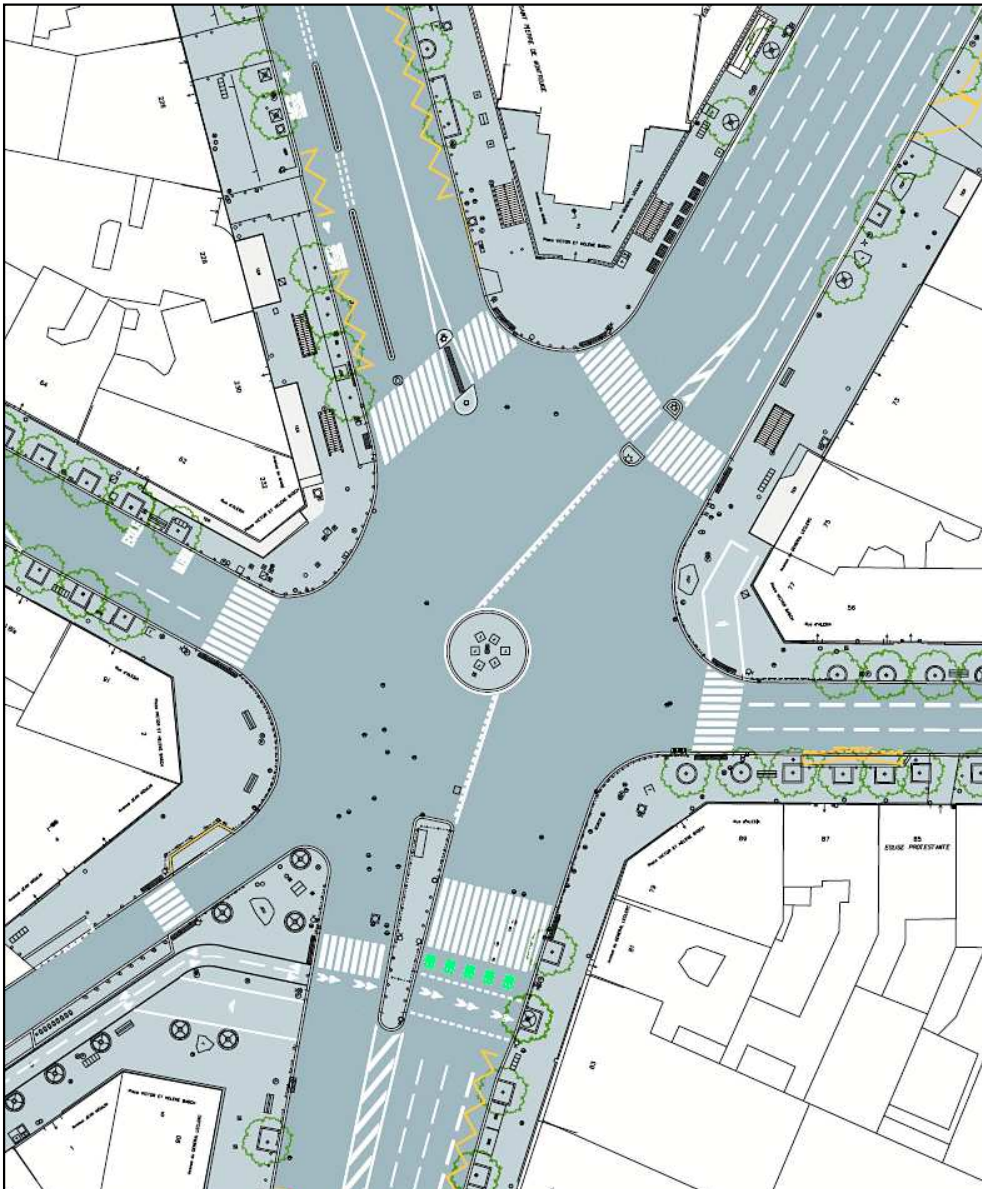
Plan état existant



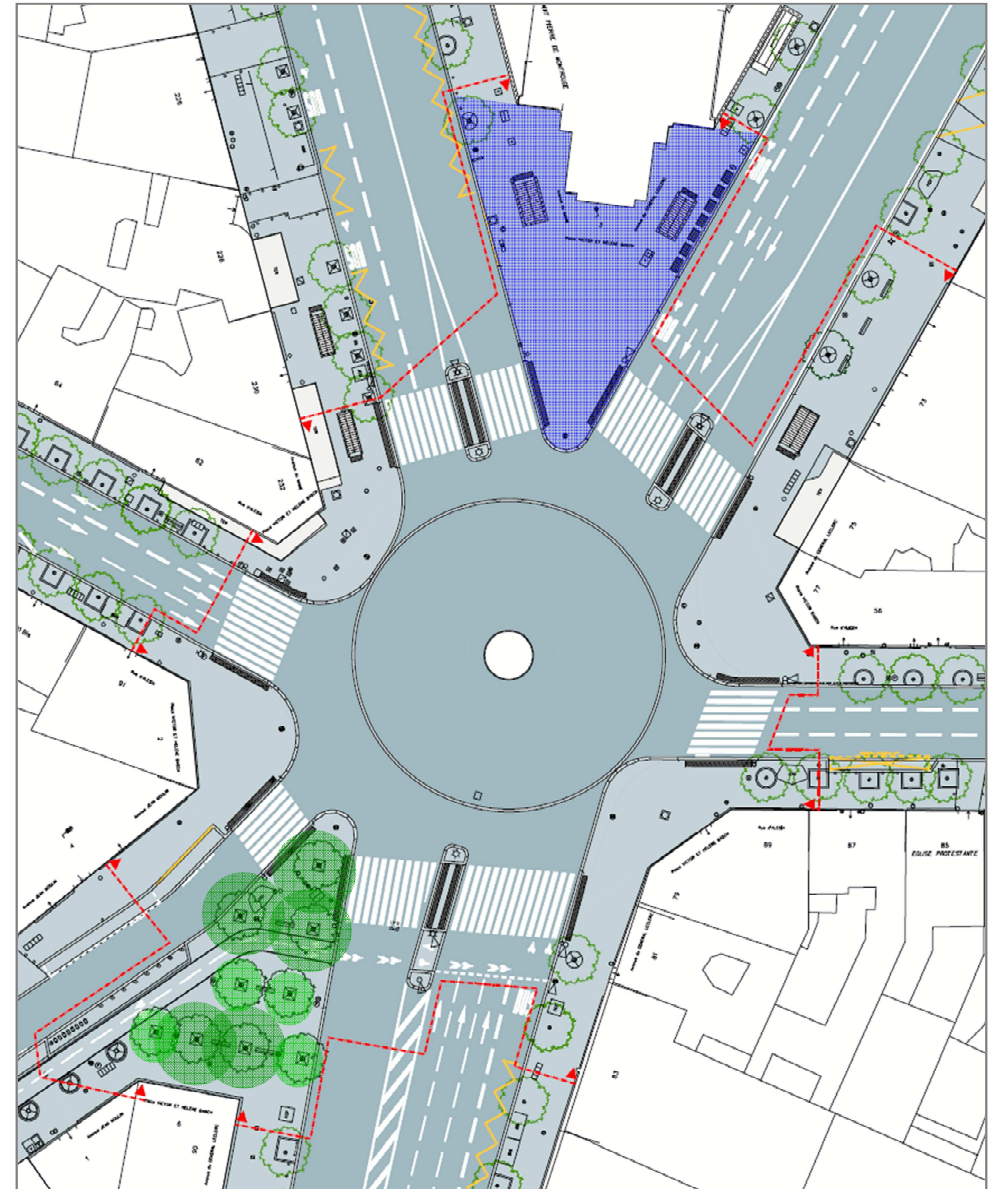
Plan Projet (phase esquisse)

Le projet proposé

2 Réaménager les deux pointes Nord et Sud. La pointe Nord devient un parvis agrandi, et la pointe Sud : un espace paysagé avec de nouveaux arbres et de nouvelles assises.



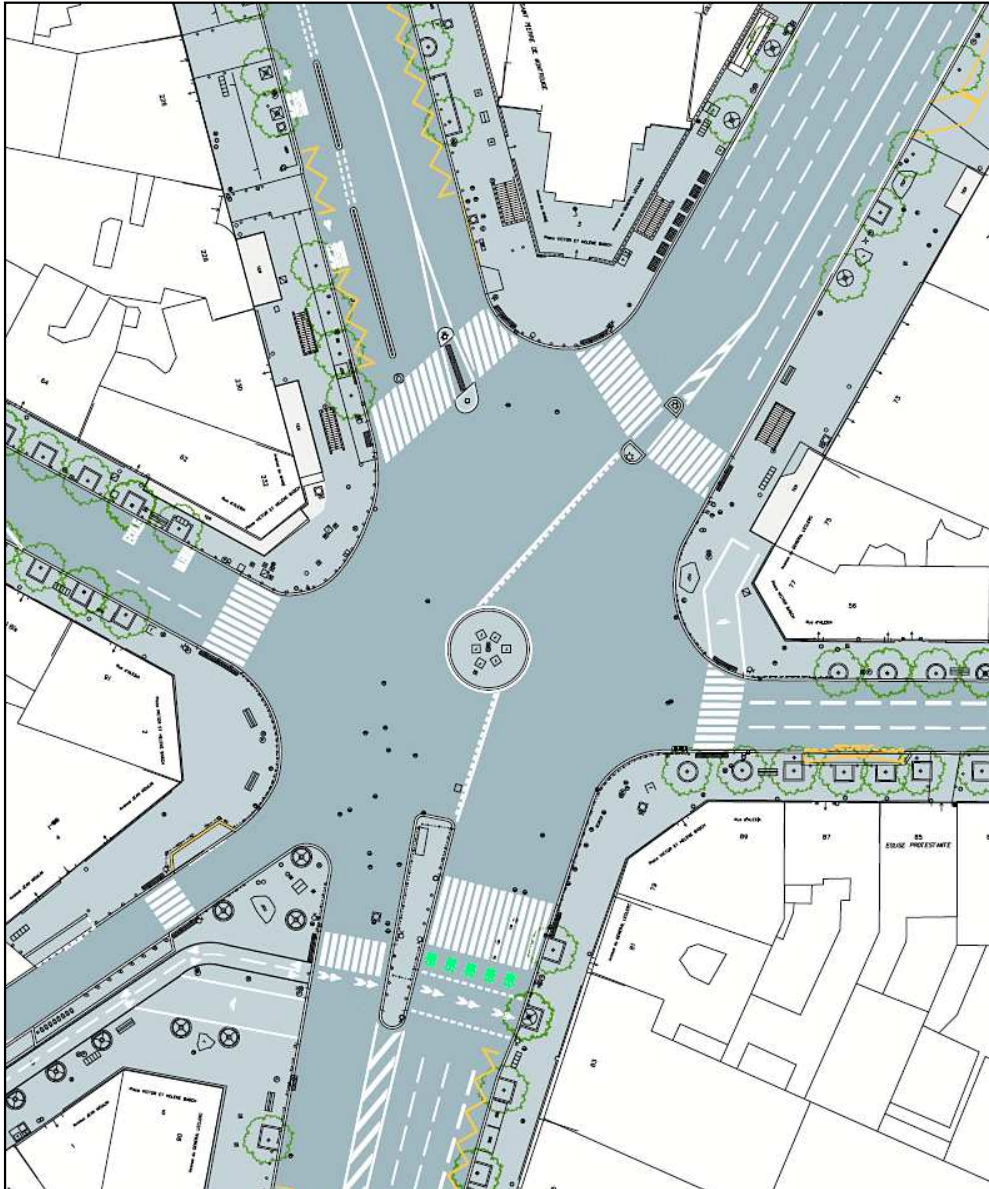
Plan état existant



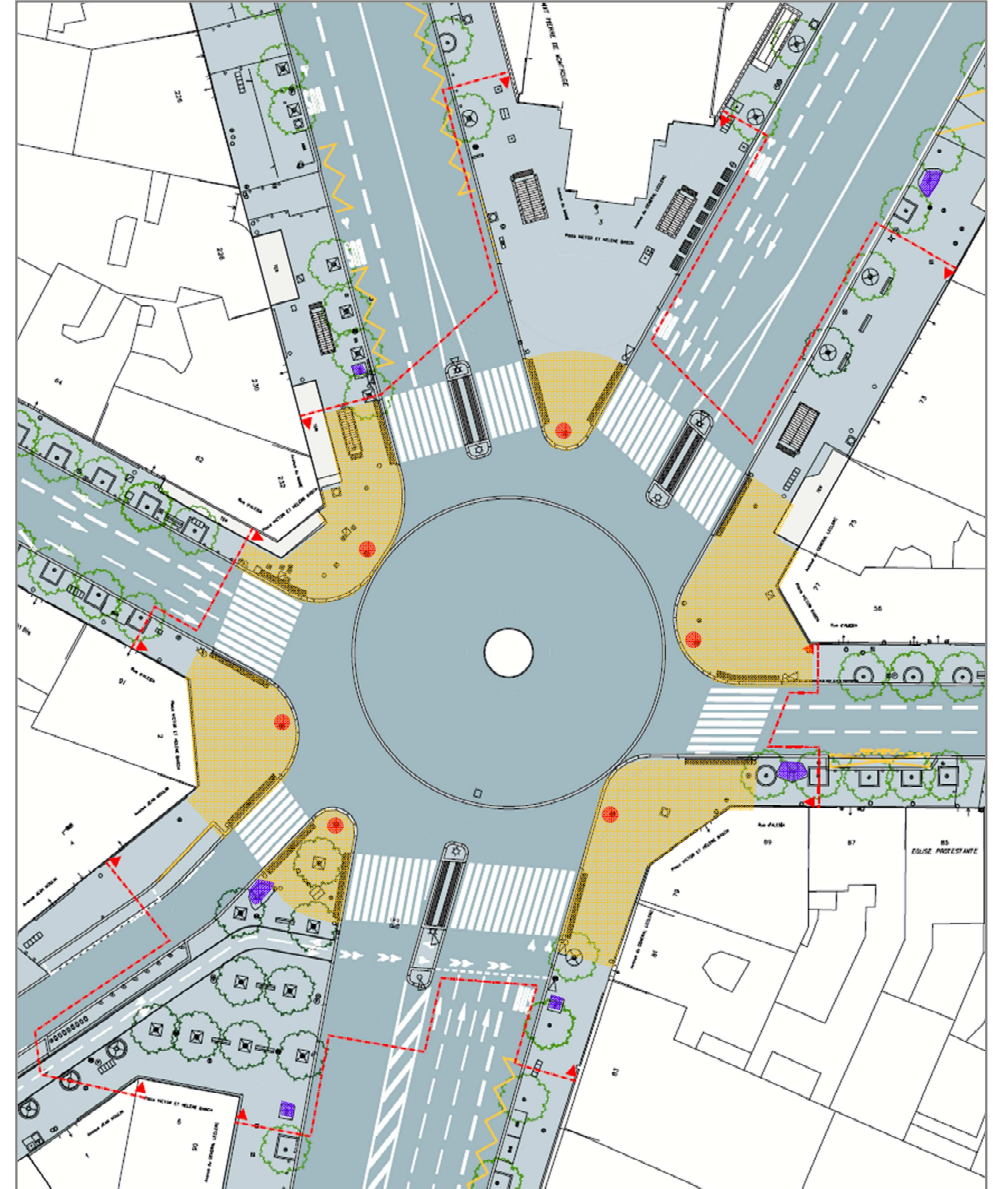
Plan Projet (phase esquisse)

Le projet proposé

3 Désencombrer et rendre lisible tous les arrondis de trottoirs autour de la place en cohérence avec les cheminements piétons et l'animation urbaine de la place.



Plan état existant



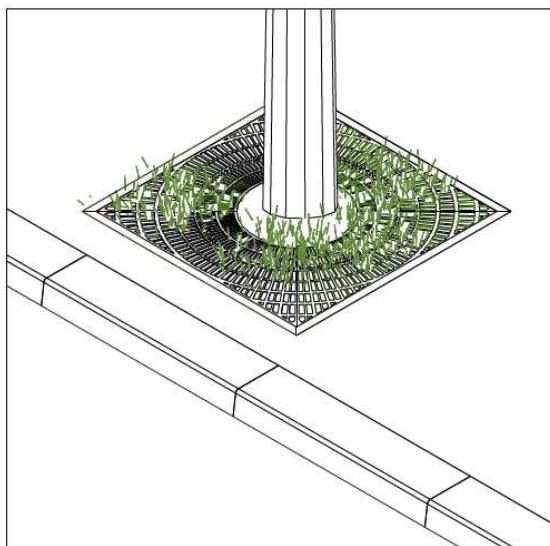
Plan Projet (phase esquisse)

- Rénovation de l'éclairage (câbles, luminaires, sources)
- Réfection de la chaussée avec un enrobé phonique ou similaire
- Rénovation des trottoirs
- Reprise et traitement des pieds d'arbres

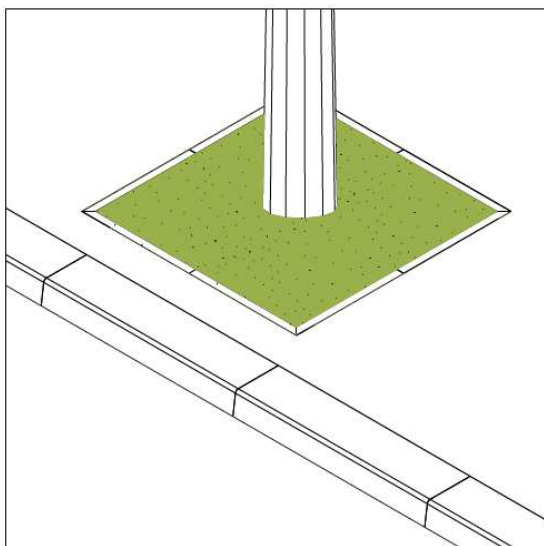


Possibilités de pieds d'arbre

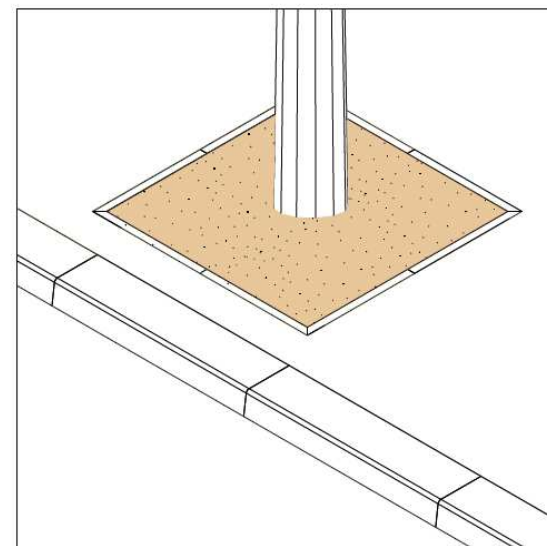
Pour les différentes hypothèses : le projet prévoit de rendre homogène le traitement des pieds d'arbres avec ou sans grille d'arbre selon les configurations urbaines et paysagère de l'avenue et la taille des arbres.



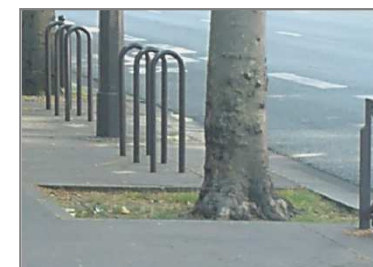
Entourage d'arbre avec grille d'arbre
Ville de Paris



Entourage d'arbre avec végétalisation
(engazonnement ou autres)



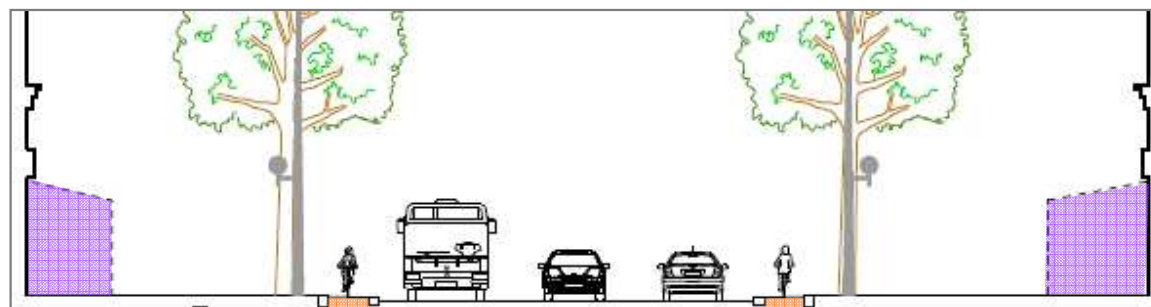
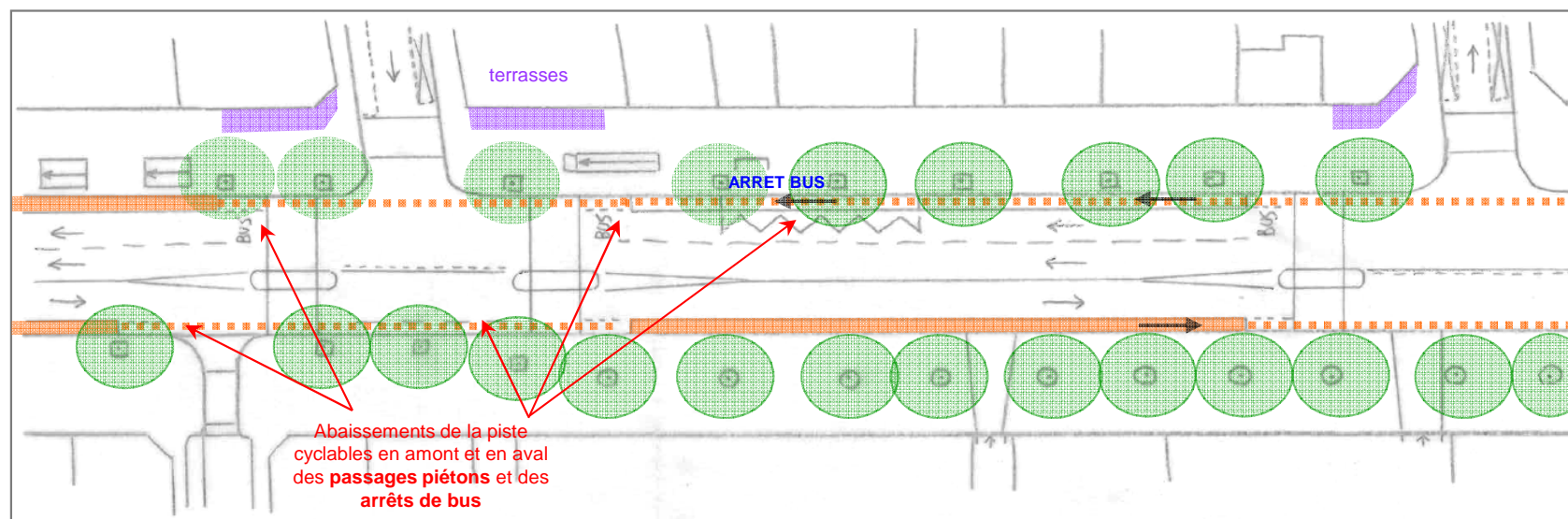
Entourage d'arbre avec stabilisé renforcé
(dans le cas d'arbres de plus de 10 ans)



Photos existantes de pieds d'arbres (platanes) le long de l'avenue

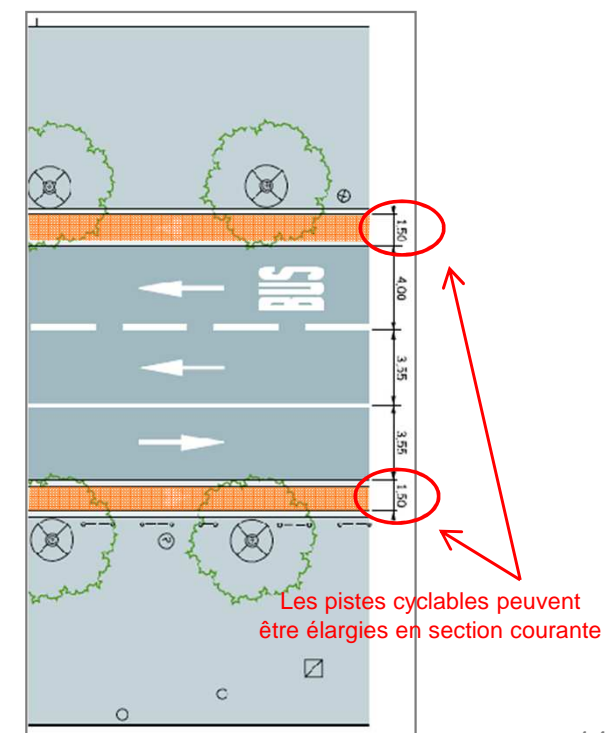
Piste cyclable

Hypothèse non retenue : pistes cyclables par extension des trottoirs



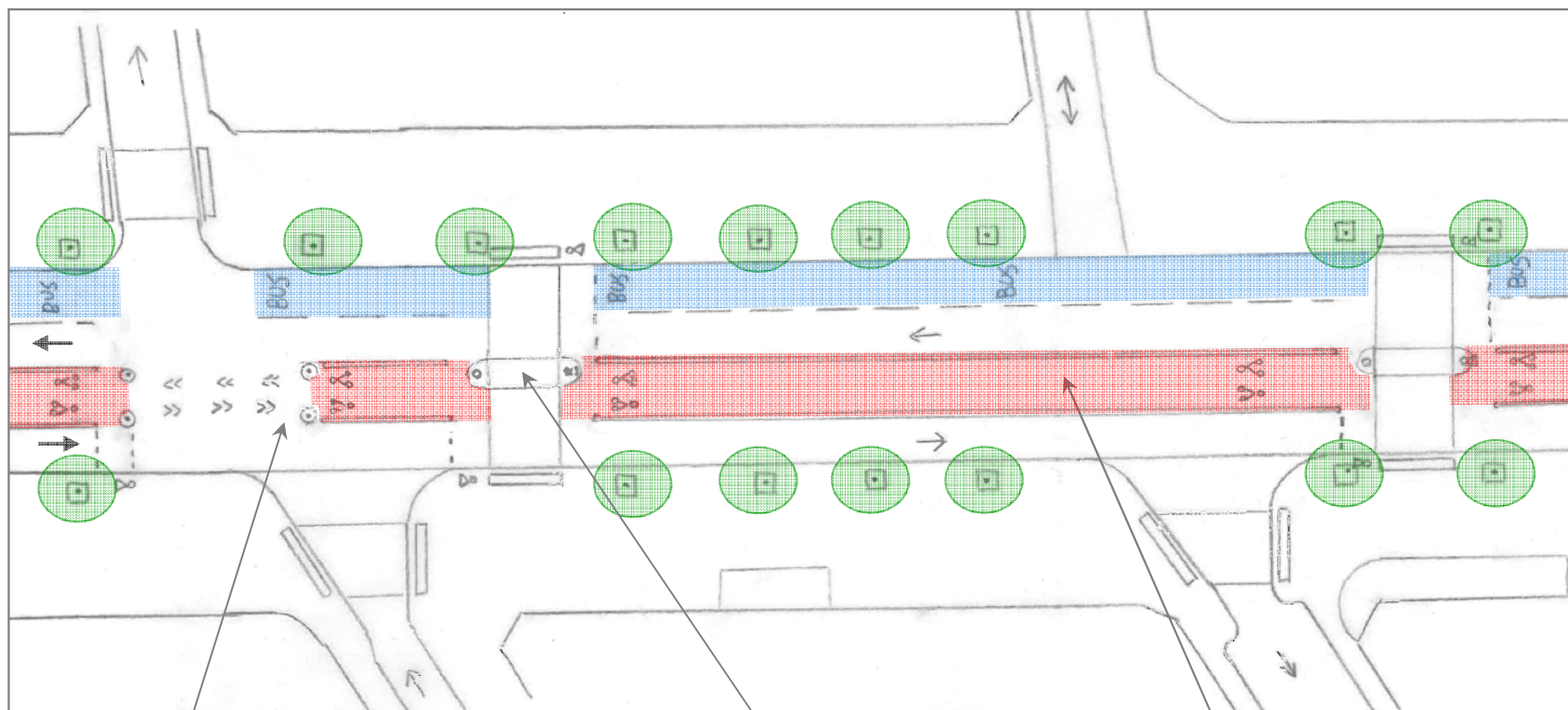
Cette hypothèse n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- Conflits arrêts de bus / vélos
- Conflits livraisons / vélos
- Interruptions régulières des pistes cyclables à chaque traversée piétonne et carrefour
- Largeur de piste trop faible



Piste cyclable

Hypothèse non retenue : piste cyclable axiale



Cette hypothèse n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- Gestion des livraisons, et des arrêts des bus impossible dans la file de circulation sud-nord
- Conflits piétons / cyclistes au droit des refuges piétons
- Difficulté de gestion des mouvements tournants au niveau des carrefours.

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

3,50 m : couloir bus
(pas de possibilité de séparateurs)

3,00 m : 1 file de circulation

2,00 m : refuge piétons

2,00 m : dégagement pour vélos

3,50 m : 1 file de circulation

total = 14,10 m

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

3,50 m : couloir bus
(pas de possibilité de séparateurs)

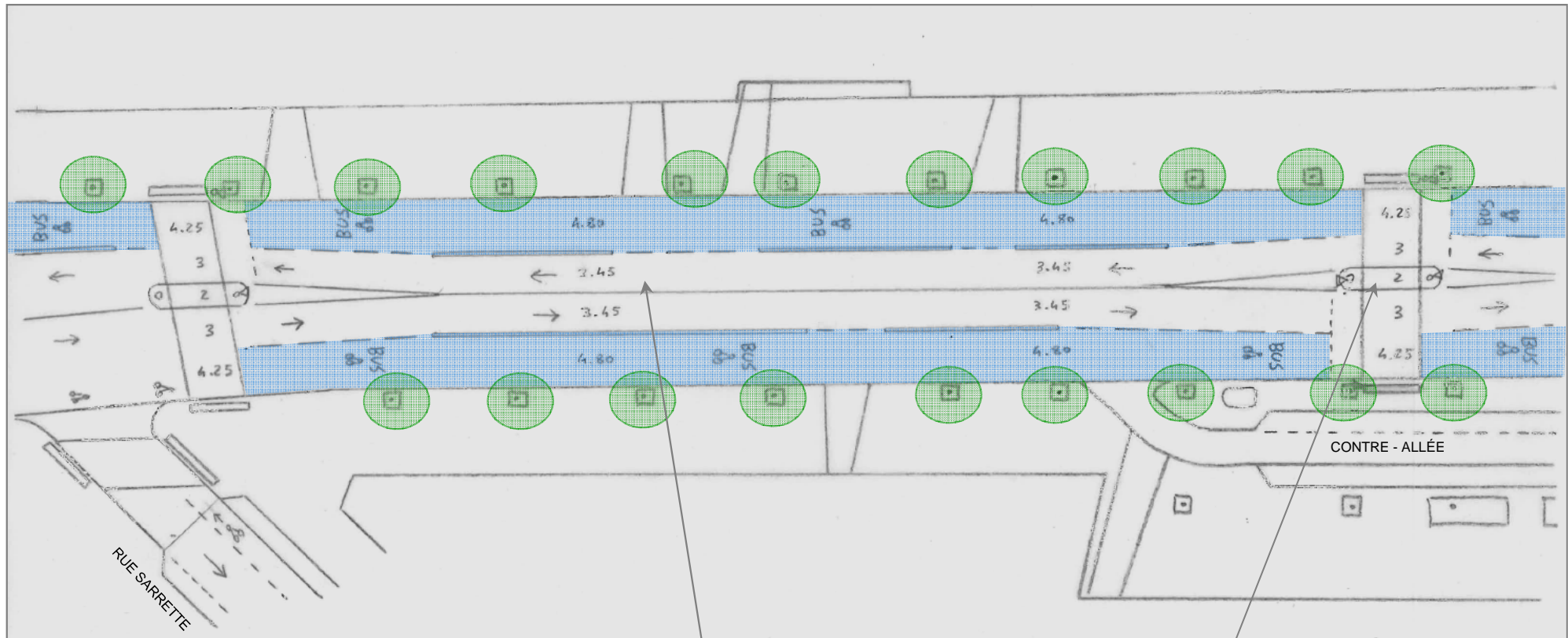
3,00 m : 1 file de circulation

4,10 m : piste cyclable axiale
(avec séparateurs : 2 x 0,30m)

3,50 m : 1 file de circulation

total = 14,10 m

Hypothèse retenue : vélos dans couloirs bus élargis



Cette hypothèse a été retenue avec les observations suivantes :

- Élargissement des couloirs bus pour intégrer les livraisons et les vélos
- Favorables aux bus
- Pas de séparateur pour les couloirs bus (largeur requise par la PP : 5,50m) en raison des livraisons

CHAUSSÉE EXISTANTE
16,50 m de large

**4,80 m : couloir bus ouverts aux vélos
(avec séparateurs partiels)**

3,45 m : 1 file de circulation

3,45 m : 1 file de circulation

**4,80 m : couloir bus ouverts aux vélos
(avec séparateurs partiels)**

total = 16,50 m

CHAUSSÉE EXISTANTE
16,50 m de large

**4,25 m : couloir bus ouverts aux vélos
(pas de possibilité de séparateurs)**

3,00 m : 1 file de circulation

2,00 m : refuge piétons

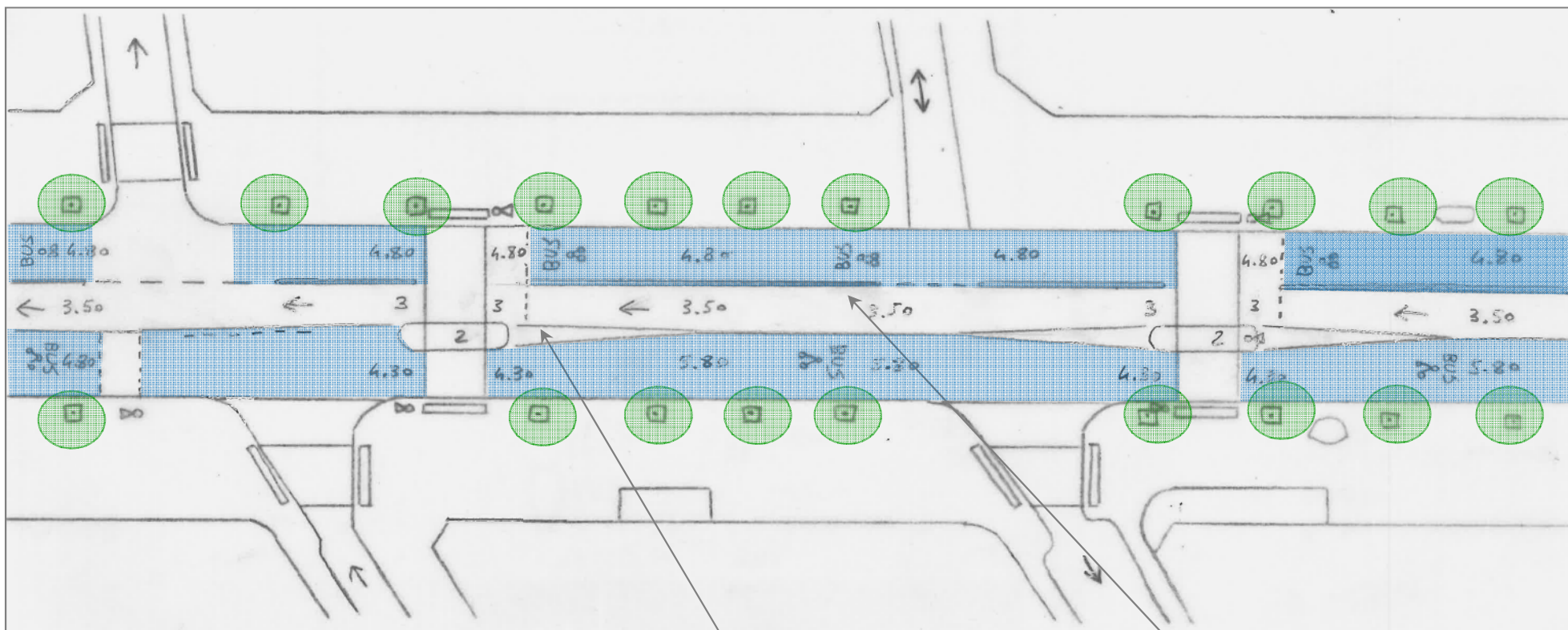
3,00 m : 1 file de circulation

**4,25 m : couloir bus ouverts aux vélos
(pas de possibilité de séparateurs)**

total = 16,50 m

Piste cyclable – Tronçon NORD

Hypothèse possible 1 : mise à sens unique / vélos dans couloir bus élargis



Cette hypothèse a soulevé les observations suivantes :

- Gestion difficile des livraisons dans le couloir bus sud-nord interdit à la circulation générale
- Largeur des couloirs bus confortable pour accueillir les vélos
- Pas de séparateur pour le couloir bus (largeur requise par la PP : 5,50m)
- Reports de circulation dans le secteur à évaluer

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

4,80 m : couloir bus ouverts aux vélos
(avec séparateurs)

3,00 m : 1 file de circulation

2,00 m : refuge piétons

4,30 m : couloir bus ouverts aux vélos

total = 14,10 m

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

4,80 m : couloir bus ouverts aux vélos
(avec séparateurs)

3,50 m : 1 file de circulation

5,80 m : couloir bus ouverts aux vélos

total = 14,10 m

Piste cyclable – Tronçon NORD

Hypothèse possible 2 : un couloir bus + vélos / une bande cyclable



Cette hypothèse a soulevé les observations suivantes :

- Conflits livraisons / bande cyclable
- Pas de séparateur pour le couloir bus (largeur requise par la PP : 5,50m)
- Largeur du couloir bus confortable pour accueillir les vélos
- Situation non dégradée pour la circulation des bus dans le sens sud-nord (absence de couloir bus)

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

4,10 m : couloir bus ouverts aux vélos
(pas de possibilité de séparateurs)

3,00 m : 1 file de circulation

2,00 m : refuge piétons

3,00 m : 1 file de circulation

2,00 m : bande cyclable

total = 14,10 m

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

4,80 m : couloir bus ouverts aux vélos
(avec séparateurs partiels)

3,50 m : 1 file de circulation

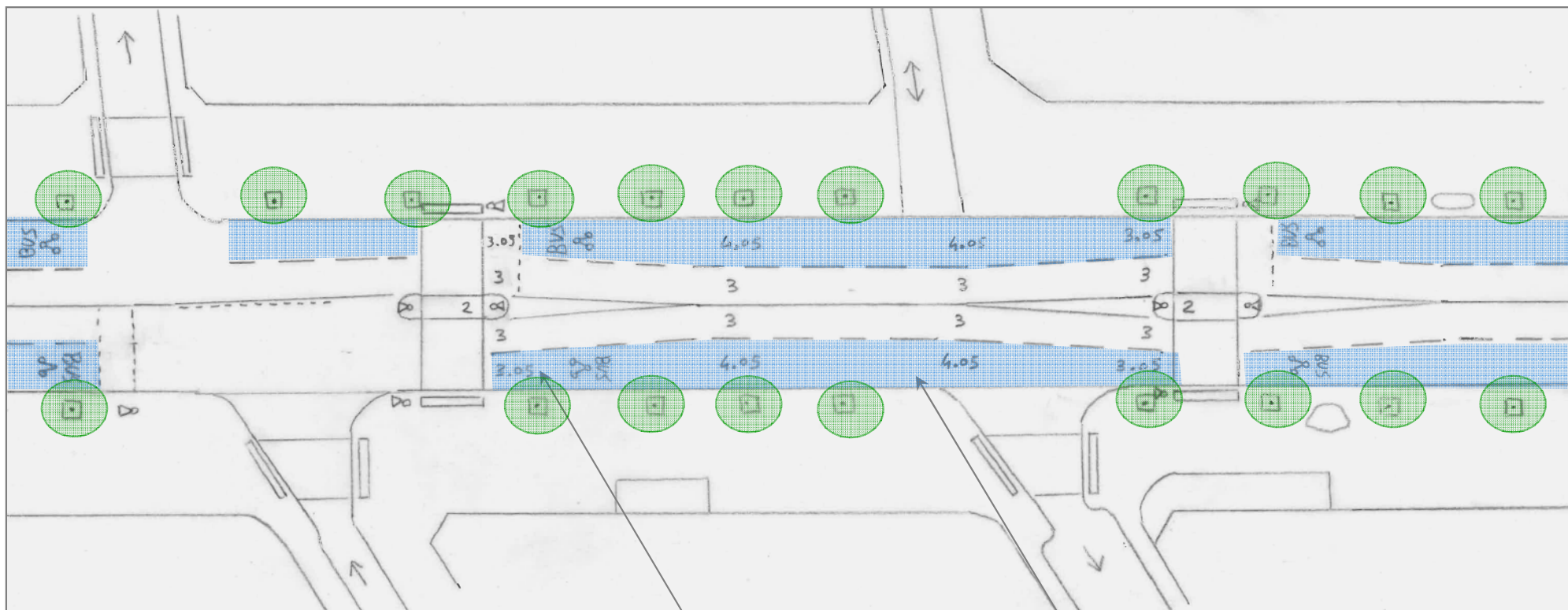
3,50 m : 1 file de circulation

2,30 m : bande cyclable
(avec séparateurs partiels)

total = 14,10 m

Piste cyclable – Tronçon NORD

Hypothèse possible 3 : vélos dans couloir bus de 4 m



Cette hypothèse a soulevé les observations suivantes :

- Des couloirs bus de 4m de large ouverts aux vélos dans chaque sens
- Présence d'un couloir bus dans chaque sens
- Pas de séparateur pour le couloir bus (largeur requise par la PP : 5,50m)

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

3,05 m : couloir bus ouverts aux vélos
(pas de possibilité de séparateurs)

3,00 m : 1 file de circulation

2,00 m : refuge piétons

3,00 m : 1 file de circulation

3,05 m : couloir bus ouverts aux vélos
(pas de possibilité de séparateurs)

total = 14,10 m

CHAUSSÉE EXISTANTE
14,10 m de large

4,05 m : couloir bus ouverts aux vélos
(pas de possibilité de séparateurs)

3,00 m : 1 file de circulation

3,00 m : 1 file de circulation

4,05 m : couloir bus ouverts aux vélos
(pas de possibilité de séparateurs)

total = 14,10 m

QUESTIONS / RÉPONSES

Avenue du Général Leclerc – 14^{ème} arr.

Hypothèses d'aménagement

Phase ESQUISSE

23 juin 2016



DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS
Service des Aménagements et des Grands Projets