

PARC DE ST CLOUD  GARE DE LYON



# PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE **BUS 72**



COMPTE-RENDU  
DE LA PRÉSENTATION AU  
CONSEIL CONSULTATIF DE  
QUARTIER DU TRIANGLE  
D'OR - 15 JANVIER  
2018

## SOMMAIRE

- I. QUI ÉTAIT PRÉSENT ? - P. 2
- II. PRÉSENTATION DU PROJET - P. 2
- III. ÉCHANGES AVEC LA SALLE - P. 3
  - 1. Positionnement des points d'arrêts
  - 2. Niveau d'offre sur la ligne
  - 3. Plan de circulation
  - 4. Questions de sécurité sur l'avenue Montaigne et en particulier aux abords du théâtre des Champs-Élysées
  - 5. La lutte contre les incivilités, et en particulier les vitesses excessives
  - 6. Le calendrier du projet
- IV. CONCLUSION - P. 4

## I. QUI ÉTAIT PRÉSENT ?

Le public a été accueilli par :

- Jeanne d’Hautesserre, maire du 8<sup>e</sup> arrondissement
- Emmanuel Dommergues, collaborateur de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire de Paris chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l’espace public
- Yoann Le Mener, chef de projets à la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD)
- Jean-Marie Dedeyan, Référent du Conseil Consultatif de Quartier, animateur de la séance
- Les membres du Conseil de quartier Triangle d’or et les riverains du projet

## II. PRÉSENTATION DU PROJET

**La ligne 72 actuelle** et son **prolongement de l’Hôtel de Ville à la Gare de Lyon** sont présentés (itinéraire, caractéristiques...). Ce projet s’inscrit dans le cadre de la restructuration du réseau bus parisien (RRBP), dont le schéma cible a été approuvé en Conseil du STIF en juin 2017 et qui sera mise en œuvre en lien étroit avec la Ville de Paris. À terme, cette ligne a vocation à évoluer vers une ligne à haut niveau de service.

Les enjeux de vitesse et de régularité, garants d’une qualité de service de la ligne, sont explicités afin de la rendre particulièrement structurante et attractive. Des aménagements localisés sur le linéaire actuel de la ligne permettront d’accompagner le prolongement : le tronçon entre la place de l’Alma et la place de la Concorde offre une opportunité dans ce sens.

Pour le **8<sup>e</sup>me arrondissement**, le projet consiste en la création d’un site propre bidirectionnel sur la chaussée sud du **Cours la Reine et du Cours Albert 1<sup>er</sup>** : les voies de circulations seront dédiées à la circulation des seuls bus, taxis et véhicules d’urgence. Pour mémoire, il existe une piste cyclable mitoyenne.

**Place de l’Alma**, des aménagements seront effectués pour garantir au bus la traversée la plus efficace possible de la place. En complément, des aménagements amélioreront les liaisons piétonnes et cyclables autour de la place.

À l’approche de **la place de la Concorde**, côté ouest, un carrefour à feux sera aménagé pour permettre l’insertion du bus dans le site propre depuis le nord du Cours la Reine. Une traversée piétonne du Cours la Reine pourra ainsi être créée entre la promenade le long de la Seine et le jardin le long de l’avenue des Champs-Élysées.

Une piste cyclable bidirectionnelle sera par ailleurs implantée sur la chaussée entre la statue du roi Albert 1<sup>er</sup> et la place de la Concorde, et connectée au-delà au Réseau Express Vélo (REVe) est-ouest et aux berges de Seine. La piste cyclable actuellement sur le trottoir à cet endroit pourra ainsi être supprimée et la largeur de trottoir restituée à la seule circulation des piétons.

Pour les autres modes de transport : pour se rendre vers l’Est, le passage souterrain sous la place de l’Alma restera ouvert depuis l’avenue de New-York et l’avenue Montaigne sera mise à double sens afin que les véhicules provenant du pont de l’Alma notamment puissent rejoindre l’avenue des Champs-Élysées. Ceci permettra également de desservir le quartier via la rue Jean Goujon. En complément, la rue François 1<sup>er</sup> sera mise à double sens entre le Cours Albert 1<sup>er</sup> et la rue Jean Goujon (cf. plans de circulation ajoutés à la fin du document de présentation du projet).

Les échanges spontanés avec la salle et les difficultés matérielles de projection ne permettent

pas de présenter le calendrier global de l'opération ni d'évoquer le déploiement de bus électriques sur la ligne.

### III. ECHANGES AVEC LA SALLE

#### 1. Positionnement des points d'arrêts

Une question est posée sur le positionnement des points d'arrêts à terme. Ceux qui sont situés sur la chaussée nord des Cours, côté Grand Palais seront simplement repositionnés sur la chaussée sud, au niveau du terre-plein central, avec la création de quais pour ce faire.

Insertion du site propre

Il est demandé si des abattages d'arbre sont prévus. En réponse, il est indiqué que la largeur de la chaussée disponible est suffisante pour faire circuler des bus dans les deux sens. Il n'est donc pas prévu de modifier la chaussée ni les alignements d'arbre.

#### 2. Niveau d'offre sur la ligne

Il est suggéré que l'offre de transport de la ligne 72 soit augmentée afin de pallier les difficultés de circulation des bus pendant les heures de pointe. En réponse, il est expliqué que la création de sites propres comme proposé dans ce projet permet une exploitation fiable de la ligne sur un linéaire important, et donc une bonne régularité. À terme c'est aussi cela qui permet de déployer une offre attractive (ce qui n'est pas possible avec des conditions d'exploitation trop dégradées).

Bus électriques

Le déploiement de bus électriques sur la ligne est soulevé. En réponse, il est précisé que la ligne prolongée ouvrira avec des premiers bus électriques et qu'à terme des bus propres circuleront sur cette ligne.

#### 3. Plan de circulation

Concernant le plan de circulation, une personne s'interroge sur la manière de rejoindre la voie qui débouche du souterrain Alma, dans l'axe des Cours. Il y a aussi plusieurs demandes de riverains qui, pour rentrer chez eux, empruntent aujourd'hui le Cours Albert 1er pour tourner à gauche place du Canada en direction de la rue François 1er, et souhaitent connaître l'itinéraire de substitution si le Cours Albert 1er n'est plus accessible en surface depuis la place de l'Alma vers l'Est.

Dans le cadre du projet, il est prévu de mettre à double sens l'avenue Montaigne, ce qui répond en partie à ces problématiques. La DVD note le besoin de clarifier les itinéraires de desserte du quartier et indique que ces éléments seront apportés au support de présentation de la réunion, qui sera diffusé aux participants.

Hors réunion, ces éléments ont été regardés et une mise à double sens de la rue François 1er entre la rue François Goujon et le Cours Albert 1er est proposée en complément. La desserte du quartier depuis l'ouest est explicitée sur des cartes annexées à la présentation du projet.

#### 4. Questions de sécurité sur l'avenue Montaigne et en particulier aux abords du théâtre des Champs-Élysées

Une personne s'interroge sur les conséquences potentielles en termes de sécurité publique de la mise à double sens de l'avenue Montaigne, notamment au niveau du théâtre des Champs-Élysées, d'où sort une foule importante le soir après les concerts. Elle signale également la difficulté de traverser une avenue à double sens.

S'agissant des impacts de la mise à double sens de l'avenue en termes de sécurité publique, la DVD précise que le projet sera examiné par la Préfecture de Police et que la Ville sera attentive à ses éventuelles préconisations/ prescriptions en la matière. Quant aux traversées de l'avenue, il est précisé qu'aujourd'hui un contre-sens bus existe et qu'il y a donc déjà un flux à double-sens existant. Par ailleurs, le projet prévoit la création de refuges pour les piétons plus larges que les îlots existants, facilitant ainsi les traversées.

## 5. La lutte contre les incivilités, et en particulier les vitesses excessives

Plusieurs personnes signalent des problèmes rencontrés dans le quartier, non liés au projet, parmi lesquels des vitesses élevées, notamment avec des véhicules de sport en location, ou encore le stationnement des deux-roues motorisés sur les trottoirs. D'autres s'interrogent sur la fréquence des autres lignes de bus du secteur. Enfin, certains soulignent une dégradation de la propreté des espaces publics. Emmanuel Dommergues confirme l'engagement de la Maire et de Monsieur Christophe Najdovski concernant la lutte contre la vitesse élevée et toutes les incivilités qui nuisent au partage et à l'apaisement de l'espace public recherchés dans les aménagements. Dans le cadre de la restructuration du réseau de bus, la Ville de Paris sera attentive à l'augmentation des fréquences de passage des bus.

## 6. Le calendrier du projet

Plusieurs participants s'interrogent sur le calendrier de mise en œuvre de projet. Il est précisé que ces aménagements seront réalisés entre la fin de l'année 2018 et le début de l'année 2019.

## IV. CONCLUSION

L'intérêt du projet pour les bus de la ligne 72 a été présenté ainsi que les aménagements connexes en faveur des piétons et des cyclistes. Les questions traduisent le besoin de précisions --apportées en séance-- tant sur le projet (insertion, aménagement, offre de transport...) que sur ses impacts (notamment plan de circulation, sécurité).

Les échanges avec la salle ont permis de faire émerger la nécessité d'étudier avec attention la desserte d'une partie du quartier. La Direction de la Voirie et des Déplacements propose en accompagnement du projet une mise à double sens qui améliorera cette desserte. Des précisions vont, par ailleurs, être apportées aux participants sur les impacts - limités par la mise à double sens de l'avenue Montaigne - de la création du site bidirectionnel pour les bus sur le Cours Albert 1er et le Cours la Reine.

Enfin, l'attention de la Ville de Paris a également été attirée sur les questions de sécurité qui seront à prendre en compte dans la suite des études, de vitesse excessive des véhicules et de lutte contre les gênes portées aux piétons.