



Cabinet de Carine PETIT  
Maire du 14<sup>ème</sup> arrondissement

## RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC Compte-rendu de l'Atelier du 13 novembre 2017, à la Mairie du 14<sup>ème</sup>

### Participants :

**Christophe NAJDOVSKI**, Adjoint à la Maire de Paris en charge des Transports, de la Voirie, des Déplacements et de l'Espace public

**Carine PETIT**, Maire du 14<sup>ème</sup> arrondissement

**Sylvie LEKIN**, Adjointe à la Maire en charge de la Voirie, des Déplacements et de la Propreté Déplacements et de l'Espace public

**Gwenaëlle EVIN**, Directrice de Cabinet

**Emmanuel SAMANIEGO**, Chargé de mission Urbanisme, Transport, Voirie, Propreté M14

**Nicolas ROY**, Secrétariat Général de la Ville de Paris

**Eric LEROY**, Direction de la Voirie et des Déplacements – SAGP

**Benjamin LEMASSON**, Direction de la Voirie et des Déplacements – SAGP

**Florence Berthelot**, Direction de la Voirie et des Déplacements – SAGP

**Sylvie POUGET**, RATP

**Renaud LAMBERT**, Conseil de quartier Mouton-Duvernet

**Jean-Emmanuel DAVID**, Conseil de quartier Mouton-Duvernet

**Rodolphe BOESPFLUG**, Conseil de quartier Mouton-Duvernet

**Guillaume DURAND**, Conseil de quartier Jean Moulin – Porte d'Orléans

**Philippe VIEIL**, Conseil de quartier Jean Moulin – Porte d'Orléans

**Rachida LARDINOIS**, Conseil de quartier Jean Moulin – Porte d'Orléans, DRAPO

**Nicolas BEHR**, Conseil de quartier Mouton-Duvernet, DRAPO

**Nicolas MANSIER**, DRAPO

**Jean-Emmanuel CORNU**, DRAPO

**Marie-Claude WEISS FUKS**, DRAPO

**Anny JUSTAND**, DRAPO

**Denis MONCORGE**, Mieux se Déplacer à Bicyclette

**Hugo SOREL**, Mieux se Déplacer à Bicyclette

**Charles MAGUIN**, Paris en selle

**Léopold HOURQUET**, Paris en selle

**Thérèse LECLERC**, Paris en selle

**Simon LABOURET**, Paris en selle

**Rivo VASTA**, Paris en selle

**Christophe JACOPIN**, GES COP

**Thierry VERON**, ACAGL14

**Julien CONSTANTINI**, FFAC

**Jean MACHERAS**, AUT

**Fabrice ROSSIGNOL**, Paroisse Saint-Pierre de Montrouge

**Franck CHIFFLET**, riverain

**Georges ARMENGOL**, riverain

**M. Delavault**, riverain

**Anne DUBOUCHER**, riverain

**Emile WAKSELMAN**, riverain



Cabinet de Carine PETIT  
Maire du 14<sup>ème</sup> arrondissement

## INTRODUCTION

---

A la suite du premier avis émis par le Préfet de Police le 30 septembre sur l'aménagement de l'avenue du Général Leclerc (partie sud), **Carine PETIT** fait part de sa volonté de poursuivre les discussions, dans la mesure où cet avis est en contradiction avec les objectifs poursuivis par l'aménagement. L'avis du Préfet de Police induit également un important retard pour le projet : la saisine officielle de la Préfecture de Police a été adressée en avril à la Préfecture de Police et sa réponse est intervenue fin septembre.

En conséquence, Carine PETIT souhaite que les discussions avec la Préfecture de Police aboutissent à un projet satisfaisant et partagé entre les différents acteurs, dans le respect de la concertation menée depuis deux ans avec les habitants. A cette fin, un courrier a été adressé au Préfet de Police et à la Maire de Paris (*en pièce-jointe*). Dans la perspective du réaménagement, plusieurs conditions doivent être réunies :

- les couloirs de bus doivent être protégés dans les deux sens et sur l'ensemble de l'avenue ;
- les continuités cyclables doivent être satisfaisantes et de qualité, éventuellement sur un axe alternatif à l'avenue du Général Leclerc, de préférence rue Friant ;
- Une solution doit permettre la poursuite des lignes de bus 38 et 28/92 vers la Porte d'Orléans afin d'éviter le tourne à gauche vers la rue Beaunier ;
- la mise en sens unique de la partie nord et la création d'une piste cyclable doit être actée.

**Christophe NAJDOVSKI** déplore le retard pris par le projet, imputable à la réponse tardive de la Préfecture de Police. Il rappelle que cet axe est considéré, depuis l'adoption en février 2017 de la loi relative au statut de Paris, comme un « axe essentiel ». Le Préfet exprime un avis contraignant. Dans ce contexte, il convient néanmoins de réaffirmer les priorités du projet : améliorer le confort et la sécurité des piétons, fluidifier la circulation des bus sur un axe important pour la RATP, réaménager la place Hélène et Victor Basch au profit de tous les usages, créer un aménagement cyclable de qualité sur cet axe du Réseau Express Vélo (REVe) à vocation métropolitaine.

## CONSÉQUENCES DU PREMIER AVIS SUR L'AMÉNAGEMENT DU TRONÇON SUD

---

En l'état, les prescriptions entraînent plusieurs conséquences, présentées par le SAGP (*voir présentations jointes*). Dans son avis, le Préfet de Police demande le maintien de deux files de circulation générale dans le sens entrant et d'un couloir de bus partagé avec les vélos, sans séparateur de voie. Dans le sens sortant, seule une file de circulation et un couloir de bus, sans séparateur de voie et partagé avec les cyclistes, seraient maintenus. 16 mètres de large sont nécessaires pour respecter la demande de la Préfecture de Police. Or, la largeur de la chaussée est de 16,5 mètres dans sa portion étroite. En conséquence, il n'est pas possible de prévoir d'autres aménagements que ceux contenus dans l'avis du Préfet de Police, aux dépens des cyclistes et des bus.

Dans ces conditions, sept traversées piétonnes pourraient néanmoins être sécurisées grâce à des refuges centraux. Dix aires de livraison pourraient également être déployées.

Place Hélène et Victor Basch, un nouveau parvis pour l'église serait être créé sur la pointe nord. La pointe sud sera davantage végétalisée. Les traversées piétonnes de 6 à 8 mètres de large avec



Cabinet de Carine PETIT  
Maire du 14<sup>ème</sup> arrondissement

refuges seront maintenues, avec une covisibilité tout autour de la place. L'anneau cyclable (pistes cyclables bidirectionnelles) est également maintenu.

Compte tenu de l'impossibilité de créer une piste cyclable dédiée sur l'avenue du Général Leclerc, le SAGP présente plusieurs alternatives : avenue Jean Moulin, rue Friant, rue de la Tombe Issoire (*voir présentation jointe*). La création d'une continuité cyclable avenue Jean Moulin, large de 5,5 mètres, conduirait à supprimer des places de stationnement. Rue de la Tombe Issoire, la chaussée présente une largeur inégale et variable selon les tronçons, ce qui pourrait complexifier un aménagement. Rue Friant, des contraintes existent, liées notamment à la présence de commerces, d'aires de livraison et de stationnement.

\*\*\*

Le **Conseil de quartier Jean Moulin – Porte d'Orléans** (Guillaume DURAND) exprime son mécontentement contre l'avis du Préfet de Police, lequel remet en cause le travail de concertation mené jusqu'alors et la démocratie participative. Ce dernier ne doit pas se soustraire à l'impératif de santé publique, qui doit conduire à un meilleur partage de l'espace public. Christophe NAJDOVSKI est interrogé sur la position d'Anne Hidalgo, à qui Carine PETIT a adressé un courrier. Au sujet de la place Hélène et Victor Basch, le projet demeure encore fortement minéral.

L'association **DRAPO** (Nicolas MANSIER) demande à Carine PETIT si la discussion est encore ouverte avec la Préfecture de Police. L'association souhaite que la question des bus soit intégrée au cœur du réaménagement de l'avenue du Général Leclerc et de la place Hélène et Victor Basch, afin de créer une vraie liaison entre Paris et les communes limitrophes.

L'association **Paris en Selle** (Charles MAGUIN) déplore les prescriptions du Préfet de Police, jugées inacceptables pour les usagers du bus et du vélo et constituant un déni de démocratie. La priorité doit être donnée aux circulations douces. Le maintien de cinq voies de circulation revient à laisser subsister une autoroute urbaine au cœur de l'arrondissement. Le réaménagement ne peut pas se réduire à la création de refuges piétons.

Pour l'association **Mieux se Déplacer à Bicyclette** (MDB), les arguments avancés par la Préfecture de Police sont spécieux. Une piste bidirectionnelle sécurisée doit être maintenue. Le Préfet de Police n'a pas pris en considération la démarche démocratique, qui a abouti à un projet partagé entre les différents acteurs. Ce projet constituait également une réponse adaptée aux environnements et à la pollution atmosphérique liée au trafic routier. L'association propose un recours contre cette décision.

Pour **Gescop** (taxis), la prescription n'est pas surprenante, dans la mesure où la Porte d'Orléans, par laquelle transitent les personnalités officielles qui arrivent de l'aéroport d'Orly, n'était pas comprise dans le projet présenté au Préfet de Police. Les caméras de vidéoverbalisation dans les couloirs de bus doivent être maintenues dans le nouveau projet. Ainsi, sur le tronçon nord, la présence de séparateurs pourrait créer des difficultés de circulation dans les couloirs de bus, lorsque des camions de livraison et des particuliers y stationneraient.

L'**Association d'Usagers des Transports** remercie Carine PETIT pour sa prise de position et la réponse qu'elle a adressée à la Préfecture de Police. La priorité doit être donnée aux bus, avec des couloirs dotés de séparateurs dans les deux sens. Néanmoins, dans le projet présenté au Préfet de Police, le



Cabinet de Carine PETIT  
Maire du 14<sup>ème</sup> arrondissement

maintien de deux voies de circulation générale à l'entrée dans Paris pourrait créer de la congestion, notamment aux heures de pointe.

Le **Conseil Local du Handicap** du 14<sup>ème</sup> arrondissement demande à ce que la possibilité de rendre les commerces accessibles soit étudiée lors de la reprise des trottoirs au sud.

**Nicolas BEHR** (Conseil de quartier Mouton-Duvernet, DRAPO) exprime son soutien à la démarche de Carine PETIT. Il suggère la formation de groupes de travail restreints destinés à élaborer un contre-projet. Néanmoins, la mise en sens unique de la partie nord de l'avenue ne suffira pas à résoudre les problèmes de congestion de la place Hélène et Victor Basch.

**Claire GUIGNARD-HAMON** (Conseil de quartier Jean Moulin – Porte d'Orléans, DRAPO) suggère d'offrir aux discussions avec le Préfet de Police une respiration en incluant les hypothèses sur le réaménagement de la Porte d'Orléans et, ce faisant, en élargissant le cercle des participants (communes avoisinantes, préfecture du 92, Conseil régional, etc.). Concernant les alternatives à l'aménagement cyclable, la rue Friant pourrait être entièrement réaménagée au profit d'un aménagement cyclable sur toute la chaussée. Par ailleurs, Claire GUIGNARD-HAMON rappelle que le Conseil de quartier Jean-Moulin-Porte d'Orléans a travaillé durant les vacances de Noël 2010 afin de produire une étude sur le réaménagement de la Porte d'Orléans. Ce travail n'a pas été prolongé, malgré les demandes réitérées du Conseil de quartier.

**Christophe NAJDOVSKI** indique que la position de la Maire de Paris ne peut pas être contraire à la législation et à la réglementation, l'avenue du Général Leclerc constituant un axe essentiel à la sécurité des biens et des personnes. Par voie de conséquence, le régime de prescription s'impose et la Ville de Paris doit s'y conformer, malgré son caractère insupportable. En effet, la Ville de Paris est la seule commune au sein de laquelle un représentant de l'État siège aux côtés de la Maire, en dépit du principe de libre administration des collectivités territoriales. Néanmoins, les prescriptions ne doivent pas aboutir au *statu quo*. Si la situation est dégradée par rapport au projet initial, le confort et la sécurité des piétons, des cyclistes et des bus peuvent être améliorés. Le réaménagement de la place Hélène et Victor Basch constituera une avancée significative en termes de qualité de l'espace public. Bien qu'imparfaite, une amélioration doit être privilégiée.

**Carine PETIT** rappelle que le budget consacré à ce projet représente un investissement de 10 millions d'euros, de sorte qu'un aménagement répondant à une réelle ambition doit être livré. Si les prescriptions de ce premier avis étaient appliquées en l'état, l'aménagement serait obsolète. Carine PETIT précise que M. Serge BOULANGER, Directeur-adjoint du cabinet du Préfet de police, lui a assuré qu'un deuxième avis pouvait être rendu. A cette fin, les discussions doivent s'ouvrir à nouveau avec la Préfecture de Police. Le dialogue doit également aboutir à la définition d'un calendrier du projet. Par ailleurs, engager les travaux de l'avenue du Général Leclerc d'ici la fin de la mandature, y compris en période électorale, ne pose pas de difficultés.

## **HYPOTHÈSES POUR LE TRONÇON NORD**

---

Relativement au tronçon nord, plusieurs hypothèses d'aménagement sont avancées par le SAGP (*voir présentation jointe*) :



Cabinet de Carine PETIT  
Maire du 14<sup>ème</sup> arrondissement

- Hypothèse A : création d'une file de circulation mise à sens unique, du nord au sud et de deux couloirs de bus élargis et ouverts aux vélos, avec séparateurs.
- Hypothèse B : création d'une file de circulation mise à sens unique, du nord au sud, de 2 couloirs de bus (sans séparateurs) et d'une piste cyclable bidirectionnelle ;
- Hypothèse C : création d'une file de circulation dans chaque sens et de couloirs de bus (sans séparateurs) ouverts aux vélos ;
- Hypothèse D : création d'une file de circulation dans les deux sens de circulation, d'un couloir de bus sortant (nord au sud) ouvert aux vélos et d'une bande cyclable unidirectionnelle du sud au nord.

\* \* \*

Pour la partie nord de l'avenue du Général Leclerc, la **RATP** (Sylvie POUGET) exprime une préférence pour l'hypothèse A (deux couloirs de bus élargis et ouverts aux vélos, avec séparateurs), précisant qu'un travail doit être engagé dans le détail sur les places de livraison. Par ailleurs, la vidéoverbalisation, déployée à Montparnasse et Gare du Nord, offre des résultats positifs.

**Christophe NAJDOVSKI** exprime sa préférence pour l'hypothèse B (création d'une file de circulation mise à sens unique, du nord au sud, de 2 couloirs de bus sans séparateurs et d'une piste cyclable bidirectionnelle), qui accorde plus de place aux bus et aux cyclistes, sur cet axe du REVe. Par ailleurs, la vidéoverbalisation constitue une priorité. Elle doit être déployée sur toute la longueur de l'avenue. Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, les Agents de surveillance de Paris (ASP) de la Préfecture de Police seront intégrés aux effectifs de la Ville de Paris ; une partie sera affectée à des missions de circulation. La RATP pourrait également déployer des caméras embarquées dans les bus à cette fin.

Le **Conseil de quartier Mouton Duvernet** (Renaud LAMBERT) exprime une opposition très ferme à la mise en sens unique de la partie nord de l'avenue du Général Leclerc, dans la mesure où les reports de trafic pourraient créer de la congestion. Par ailleurs, il émet le souhait que la Préfecture de Police soit intégrée et associée aux discussions.

La **Fédération des automobilistes citoyens** (Julien CONSTANTINI) redoute que la mise en sens unique de la partie nord de l'avenue crée des reports de circulation et de la congestion.

L'association **DRAPO** (Nicolas MANSIER) souhaite que le tronçon nord de l'avenue fasse l'objet d'ateliers, à l'image du travail qui a été conduit pour le tronçon sud.

## CONCLUSION

---

**Carine PETIT** renouvelle son souhait de rouvrir les discussions avec la Préfecture de Police et de définir avec elle un calendrier du projet. Dans la mesure où des attentes fortes s'expriment sur cet aménagement, comme en témoigne la présence de 300 à 400 personnes lors des réunions publiques, la mobilisation citoyenne pourrait conduire la Préfecture de Police à infléchir ses positions dans le cadre des discussions qui seront menées. Carine PETIT réaffirme qu'il n'est pas envisageable aujourd'hui de se conformer au premier avis de la Préfecture de Police et, notamment, de livrer un aménagement avec des couloirs de bus dépourvus de séparateurs. Un compromis satisfaisant doit être obtenu. L'aménagement de l'avenue du Général Leclerc répond à des objectifs de santé publique et d'amélioration du cadre de vie.



*Cabinet de Carine PETIT  
Maire du 14<sup>ème</sup> arrondissement*

**Christophe NAJDOVSKI** indique que la Porte d'Orléans fera l'objet d'ateliers pilotés par l'APUR réunissant les différents acteurs (RATP, Conseils départementaux 92 et 94, Montrouge, Gentilly, Bagneux ...), afin d'engager une réflexion sur son réaménagement. En outre, les flux du tronçon nord