



Réaménagement de la Porte d'Orléans

Atelier mobilité

13 février 2025

La concertation sur les propositions de réaménagement de la porte d'Orléans



Les étapes de concertation à venir doivent permettre préciser ces propositions en les adaptant aux attentes des usagers

• Un atelier thématique Mobilités

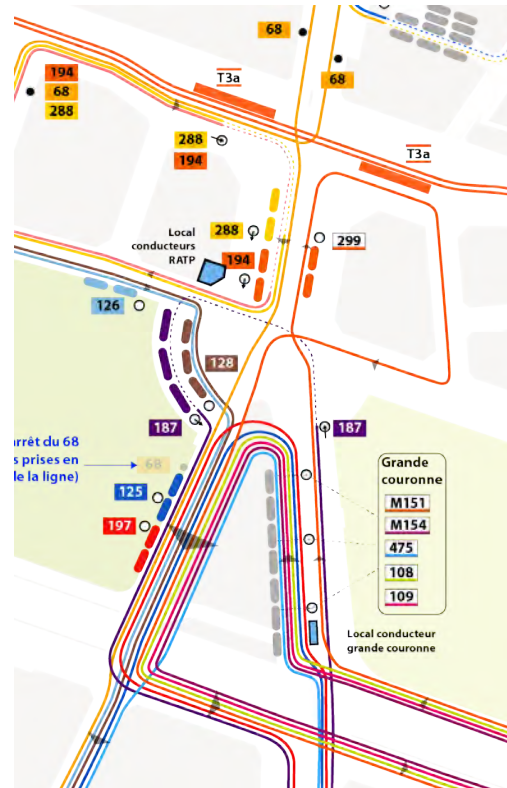
- Consolider la nouvelle **configuration bus**
- Configuration des **pistes cyclables**
- Impact sur le **stationnement** de surface
- Aménagement du débouché de l'avenue **Paul Appell**
- Offre de **stationnement vélos** (nature et positionnement)
- Devenir du **parking** de la porte d'Orléans

• Une marche exploratoire

• Un atelier thématique usages, végétalisation et services La place et la nature de la végétalisation

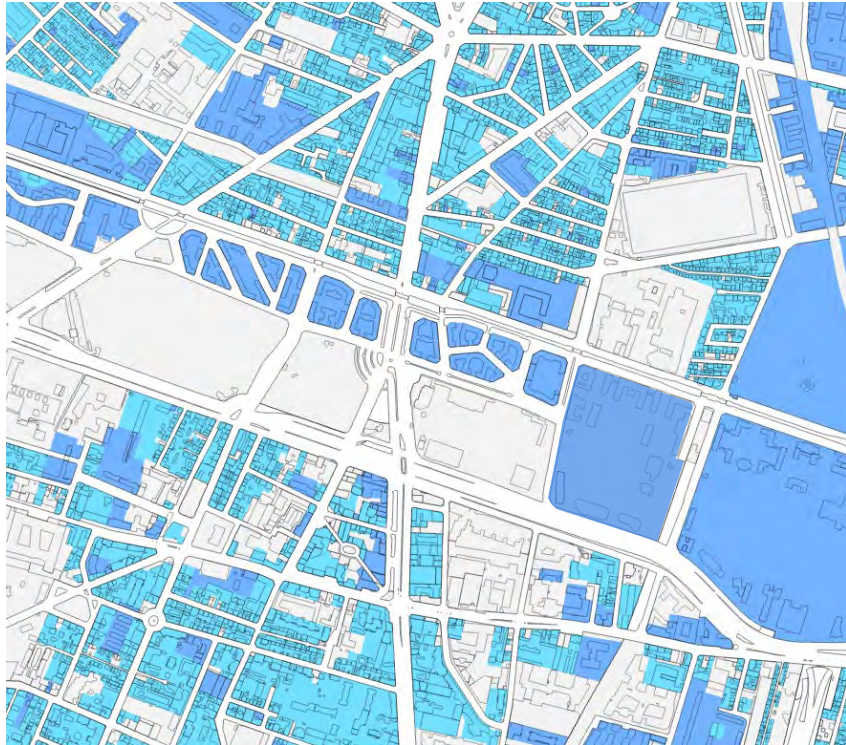
- **Accompagner les usages**, Mobilier urbain, services (kiosques, sanitaires, etc.)
- Evolution du **square du serment de Koufra**
- Devenir de **l'ilot central**

• Réunion publique de restitution



Intégrer la variété des usagers de la porte d'Orléans

Améliorer le cadre de vie des habitants



- Parcelles comprenant du logement
- Parcelles comprenant du logement social

Améliorer le confort des usagers du pôle de transport



- Itinéraires des Bus desservant la porte d'Orléans

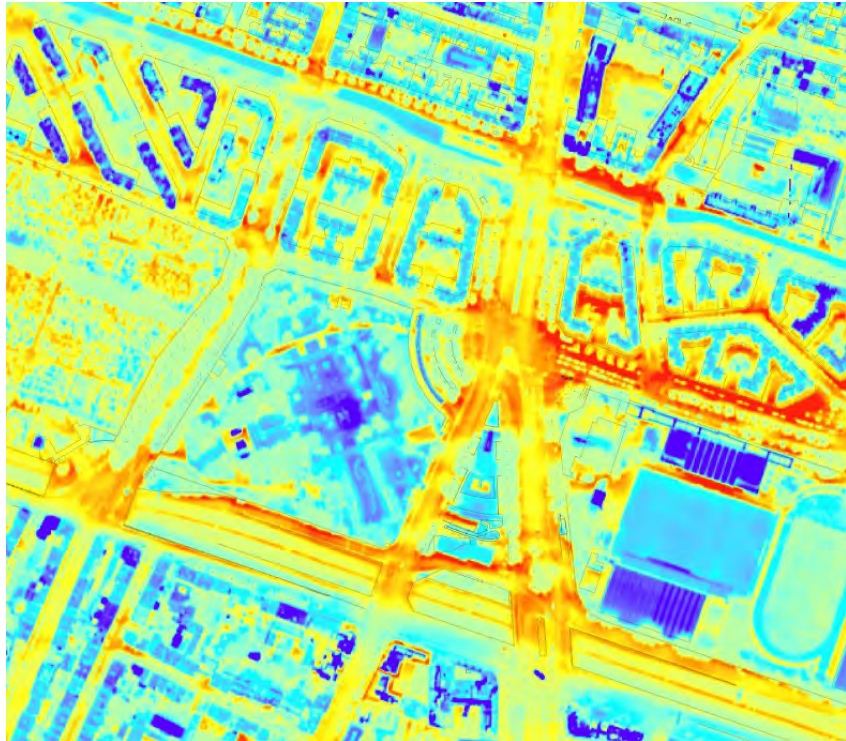
Améliorer les conditions d'accessibilité aux équipements



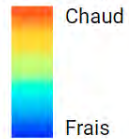
- Petite Enfance
- Enseignement et Education
- Culture et Loisirs
- Sport
- Santé
- Action Sociale et hébergement spécifique
- Administration et service public

Intégrer des réponses aux enjeux environnementaux

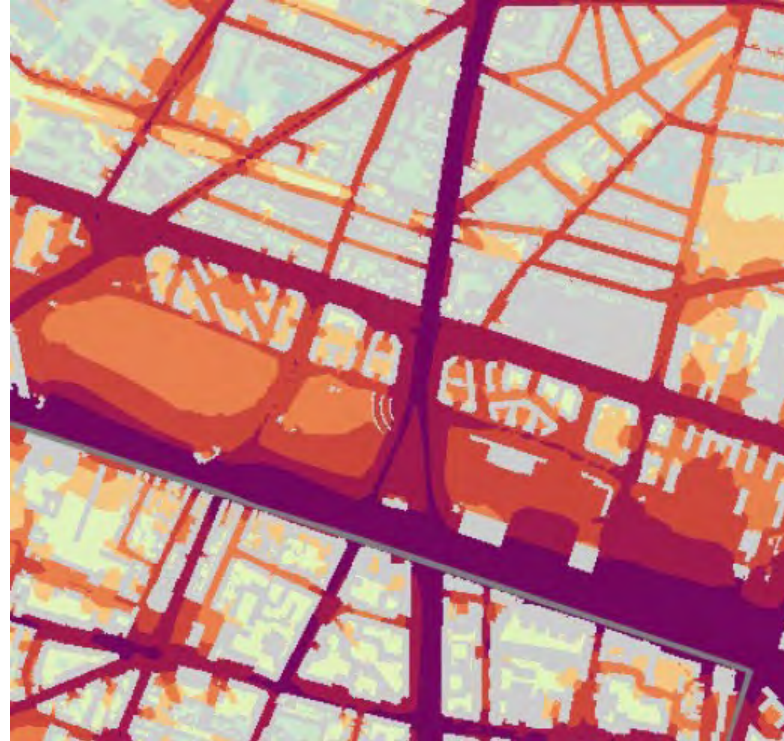
Lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur



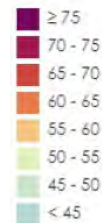
Confort climatique



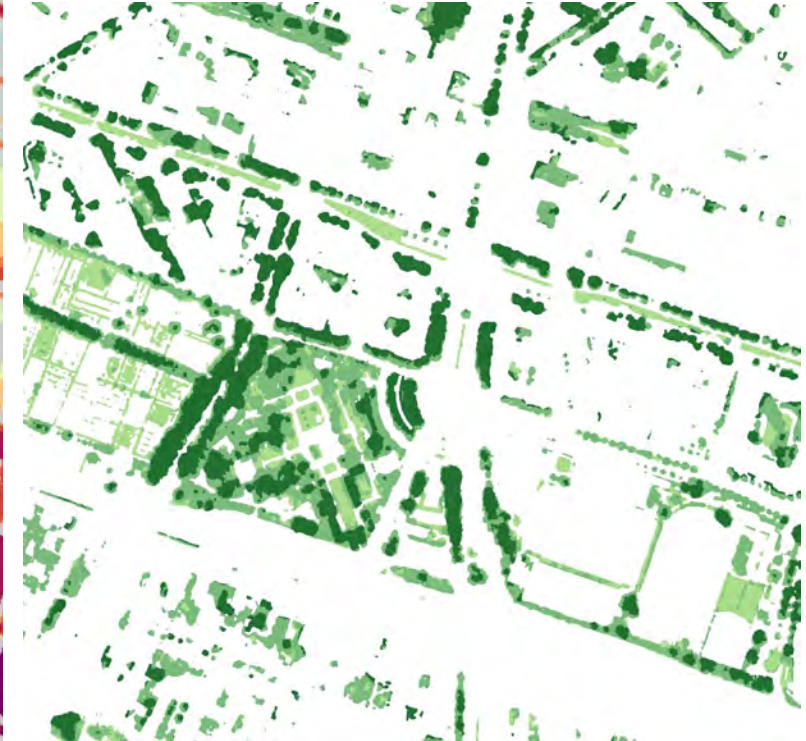
Réduire les nuisances



Lden dB(A)



Augmenter la présence du végétal



Hauteur de végétation



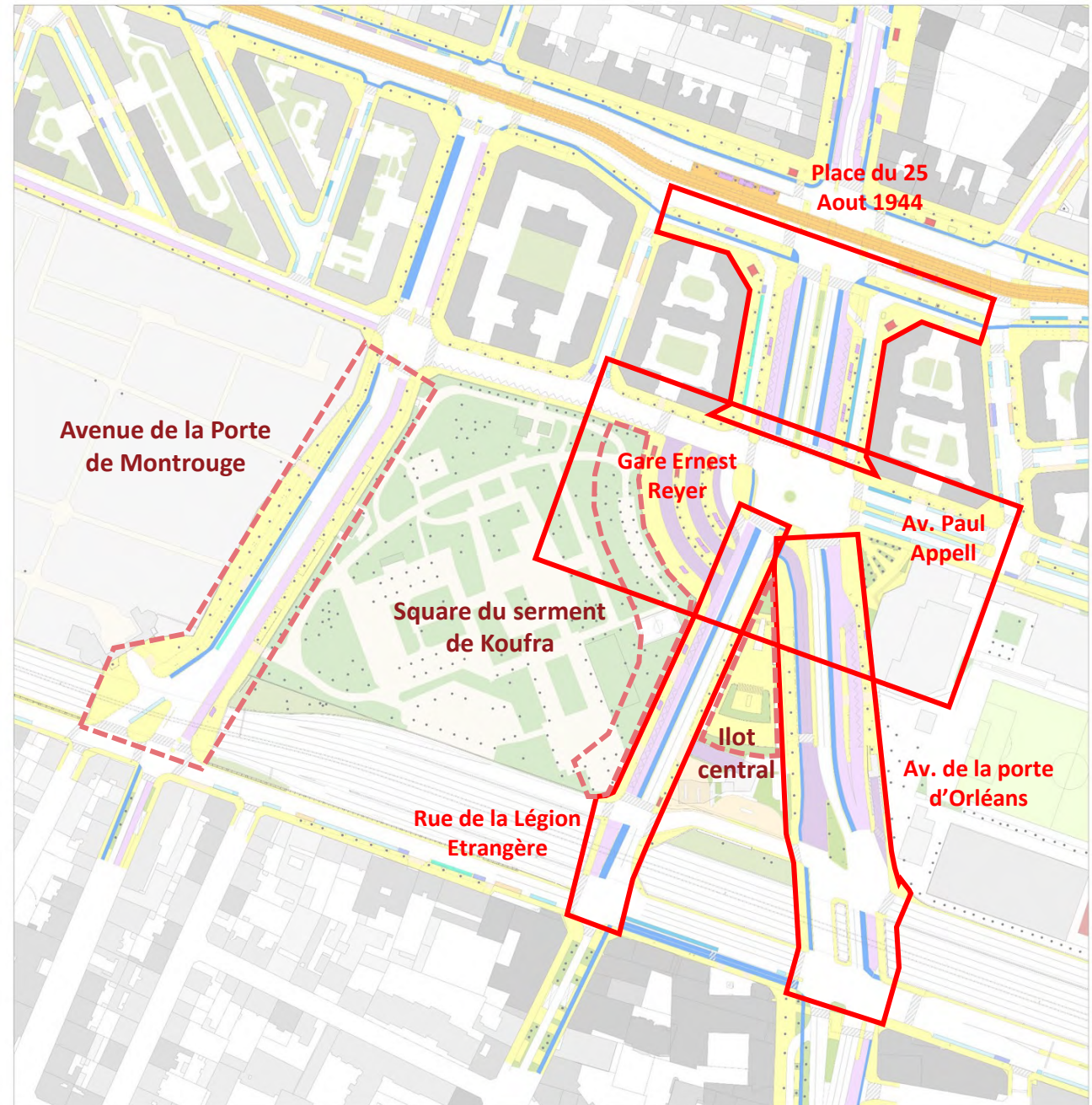
Les principes généraux des propositions de réaménagement

Le périmètre des propositions est limité au nord par le tramway T3, au sud par la limite administrative avec la ville de Montrouge.

- **Améliorer les cheminements piétons** en augmentant les trottoirs ;
- **Améliorer le confort des usagers des transports en commun** ;
- **Sécuriser les itinéraires cyclables** par l'insertion de nouvelles pistes entre trottoir et couloirs bus (comme sur l'avenue du Général Leclerc et la RD 920), et augmenter l'offre de stationnement vélos ;
- **Augmenter la présence de végétation**, par la plantation de nouveaux arbres d'alignement et la végétalisation des sols ;

L'aménagement fonctionnel et paysagé des espaces de voiries pourrait être accompagné de **projets connexes** :

- **Avenue de la porte de Montrouge**
- **Square du Serment de Koufra**
- Évolution des usages du **parking souterrain** (réserve pour logistique urbaine au PLU)
- Aménagement **l'ilot central** avec statue du Général Leclerc



L'esquisse de la proposition d'aménagement

L'esquisse du plan d'aménagement d'ensemble dessiné par la DVD est conforme aux orientations initiales.

Les aménagements devront être précisés à la suite des échanges avec IDFM et les transporteurs sur l'évolution de la configuration de l'offre bus, ils intègrent les fonctionnalités nécessaires à la reconfiguration du pôle bus

Le plan d'aménagement doit permettre :

- Une amélioration significative de la place et des cheminements des piétons (+ 3 000m² de surface de trottoirs environ + 10% du périmètre global)
- Une diminution de la surface de chaussée
- Suppression du giratoire
- la réalisation de pistes cyclables de qualité et sécurisées en site propre de min 2,5m
- la mise en accessibilité PMR de l'ensemble des quais bus
- La préservation de tous les arbres existants
- La plantation de plus de 70 arbres d'alignement de grand développement
- + 3 000m² de potentiel de végétalisation des trottoirs existants et nouveaux



Etat existant



Esquisse

Le déroulé de l'atelier mobilité

Temps 1 - Présentation en plénière de cadrage

Temps 2 - Travail en groupe

Les participants seront répartis en plusieurs groupes (3 ou 4 selon le nombre de participants et la configuration de la ou les salles)

Chaque groupe comprendra un représentant IDFM/Ratp, Ville de Paris DVD, APUR

Les participants seront invités à annoter le support papier au format A0

Une liste de points à aborder sera remise à chaque groupe :

- **Configuration bus**
- Configuration des **pistes cyclables**
- Offre de **stationnement vélos** (nature et positionnement)
- Débouché en sens unique de **Paul Appell**
- Devenir du **parking** de la porte d'Orléans

Temps 3 – restitution des travaux des groupes par un rapporteur désigné en début de séance

Réaménagement de la porte d'Orléans - Atelier Mobilité - 13 février 2025

Configuration actuelle des bus



Dispositions communes aux deux variantes

- Déplacement du pôle grand couronne vers le terre plein central
- Libération de l'espace occupé par la ligne 188
- Création de la ligne 288 résultant de la fusion des lignes 188 et 388

Variante A

- Déplacement de l'arrêt de la ligne 68 au droit de la gare Ernest Reyer
- La ligne 299 emprunte la piste du quai grande couronne
- Terminus et régulation de la 299 rue de la Légion Etrangère

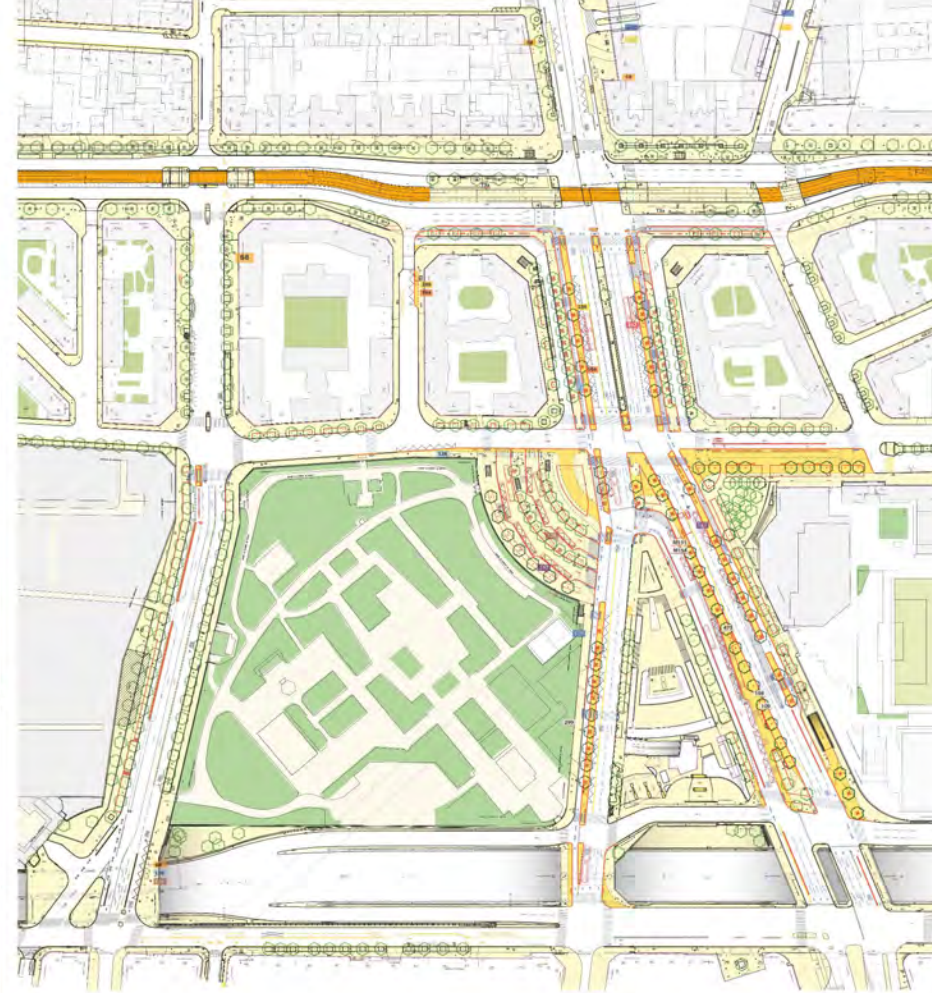


Variante B

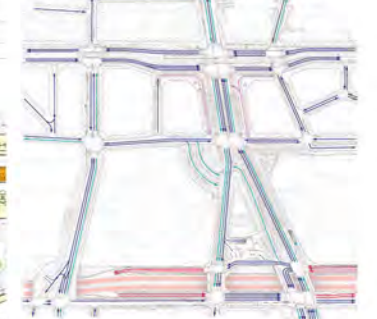
- Suppression de l'arrêt de la ligne 68
- La 299 et la 125 empruntent la piste du quai grande couronne
- Le terminus de la ligne 125 est déplacé sur la rue de la Légion Etrangère
- Le 288 et le 194 déposent dans la rue Edmond Rousseau



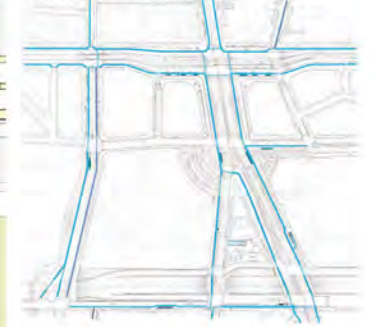
Proposition de réaménagement de la voirie



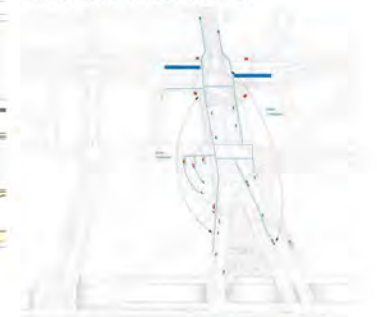
Les files de circulation - proposition d'aménagement



Les pistes cyclables - proposition d'aménagement



Itinéraires piétons et temps de parcours



1

Éléments de cadrage

Le pôle bus de la Porte d'Orléans

En 2019 IDFM a décompté **plus de 5 millions de montée/descente** de voyageurs bus à la Porte d'Orléans.

Le pôle bus porte d'Orléans comporte 17 lignes (dont 16 en terminus)

2 bus vers d'autres portes de Paris

38 Porte de la Chapelle

92 Porte de Champerret

8 bus vers le Val-de-Marne ou les Hauts-de-Seine

125 École Vétérinaire de Maisons-Alfort

126 Parc de Saint-Cloud

128 Robinson RER

187 Fresnes – Les Groux

188 Bagneux – Rosenberg

194 Châtenay-Malabry – Sophie Barat

197 Massy – Avenue Saint Marc

388 Bourg-la-Reine RER

1 bus qui n'est pas en terminus à la porte d'Orléans

68 Châtillon – Montrouge – Métro / Place de Clichy

5 bus vers l'Essonne

108 Sainte-Geneviève-des-Bois

109 Fleury-Mérogis

M151 Arpajon - Porte d'Etampes

M154 Arpajon - Porte d'Etampes

299 Morangis – Place Lucien Boileau

1 bus vers l'ouest de l'Île-de-France

475 Elancourt – Prague

En correspondance avec des modes lourds

M 4 Porte de Clignancourt – Bagneux Lucie Aubrac

T3a Pont du Garigliano – Porte de Vincennes



Le pôle bus de la Porte d'Orléans

- itinéraire bus avec passager
- - - itinéraire bus sans passager
- sens de circulation des bus
- Terminus avec dépose et reprise voyageurs
- ⊖ Terminus avec dépose voyageurs seule
- ⊕ Terminus avec reprise voyageurs seule
- Arrêt simple
- Poste à quai pour régulation



Fréquences et fréquentation de chaque ligne

	Fréquence de passage en HP en période scolaire	Nombre total de passage sur la Porte par jour en période scolaire (jour de semaine)	Trafic (Nb de voyages) annuel cumulé 2024	Poids (en %) des montées/descentes à l'arrêt Porte d'Orléans	Total des montées et descentes au point d'arrêt Porte d'Orléans en 2024
Ligne 68	7' en HPM	217 passages (Aller – Retour)	2 730 000	2 %	54 000
Ligne 125	8' en HPM	121 passages*	5 190 000	8 %	415 000
Ligne 126	5' à 6' en HPM	133 passages*	5 350 000	7 %	375 000
Ligne 128	5' à 6' en HPM	154 passages*	3 000 000	10 %	300 000
Ligne 187	5' à 6' en HPM	158 passages*	5 600 000	10 %	560 000
Ligne 188	6' à 8' en HPM	100 passages*	2 800 000	13%	365 000
Ligne 194	5' à 7' en HPM	120 passages*	3 750 000	15 %	560 000
Ligne 197	12' en HPS	73 passages*	3 000 000	10 %	300 000
Ligne 299	10' en HPS	66 passages*	1 050 000	42 %	440 000
Ligne 388	7' à 8' en HPM	85 passages*	3 200 000	11 %	350 000
Sous-total		± 1 220	± 35 600 000		± 3 720 000
Ligne 38	7' en HPM	193 passages*	7 030 000	7 %	490 000
Ligne 92	5' en HPM	170 passages*	6 700 000	9 %	600 000
Sous-total		± 360	± 13 700 000		± 1 090 000
Total		± 1 600	49 500 000		± 4 800 000

Configuration en 2024

- itinéraire bus avec passager
- - - itinéraire bus sans passager
- sens de circulation des bus
- Terminus avec dépose et reprise voyageurs
- ⊖ Terminus avec dépose voyageurs seule
- ⊕ Terminus avec reprise voyageurs seule
- Arrêt simple
- Poste à quai pour régulation



Déplacement du pôle grande couronne

Le déplacement du pôle grand couronne est nécessaire pour requalifier le trottoir longeant le stade Elisabeth

Les lignes grande couronne - Existant

- itinéraire bus avec passager
- - - itinéraire bus sans passager
- ▶ sens de circulation des bus
- Terminus avec dépose et reprise voyageurs
- ⊖ Terminus avec dépose voyageurs seule
- ⊕ Terminus avec reprise voyageurs seule
- Arrêt simple
- Poste à quai pour régulation



Déplacement du pôle grande couronne

Le déplacement du pôle grand couronne est nécessaire pour requalifier le trottoir longeant le stade Elisabeth

- Pas d'impact sur les bus RATP
- Disposition intéressante pour les transporteurs (Transdev, Sqybus et Daniel Meyer) qui évitent le carrefour pour repartir vers le sud
- Les bus Ratp pourront également emprunter cette voie pour gagner en régularité
- **Actuellement 5 postes à quai augmentés à 7 dans la proposition IDFM**
- **Local conducteur à reconstituer** du côté du terre-plein central

Les lignes grande couronne - Projet

- itinéraire bus avec passager
- - - itinéraire bus sans passager
- ▶ sens de circulation des bus
- Terminus avec dépose et reprise voyageurs
- ⊖ Terminus avec dépose voyageurs seule
- ⊕ Terminus avec reprise voyageurs seule
- Arrêt simple
- ▬ Poste à quai pour régulation



Libération de l'espace occupé par la ligne 188

La ligne 188 est moins centrée sur Porte d'Orléans depuis le prolongement du métro à Bagneux

IDFM propose de la fusionner avec la 388 pour créer une nouvelle ligne 288 avec un nouveau tracé (qui reprend en grande partie les anciens)

- itinéraire bus avec passager
- - - itinéraire bus sans passager
- ▶ sens de circulation des bus
- Terminus avec dépose et reprise voyageurs
- ⊖ Terminus avec dépose voyageurs seule
- ⊕ Terminus avec reprise voyageurs seule
- Arrêt simple
- Poste à quai pour régulation



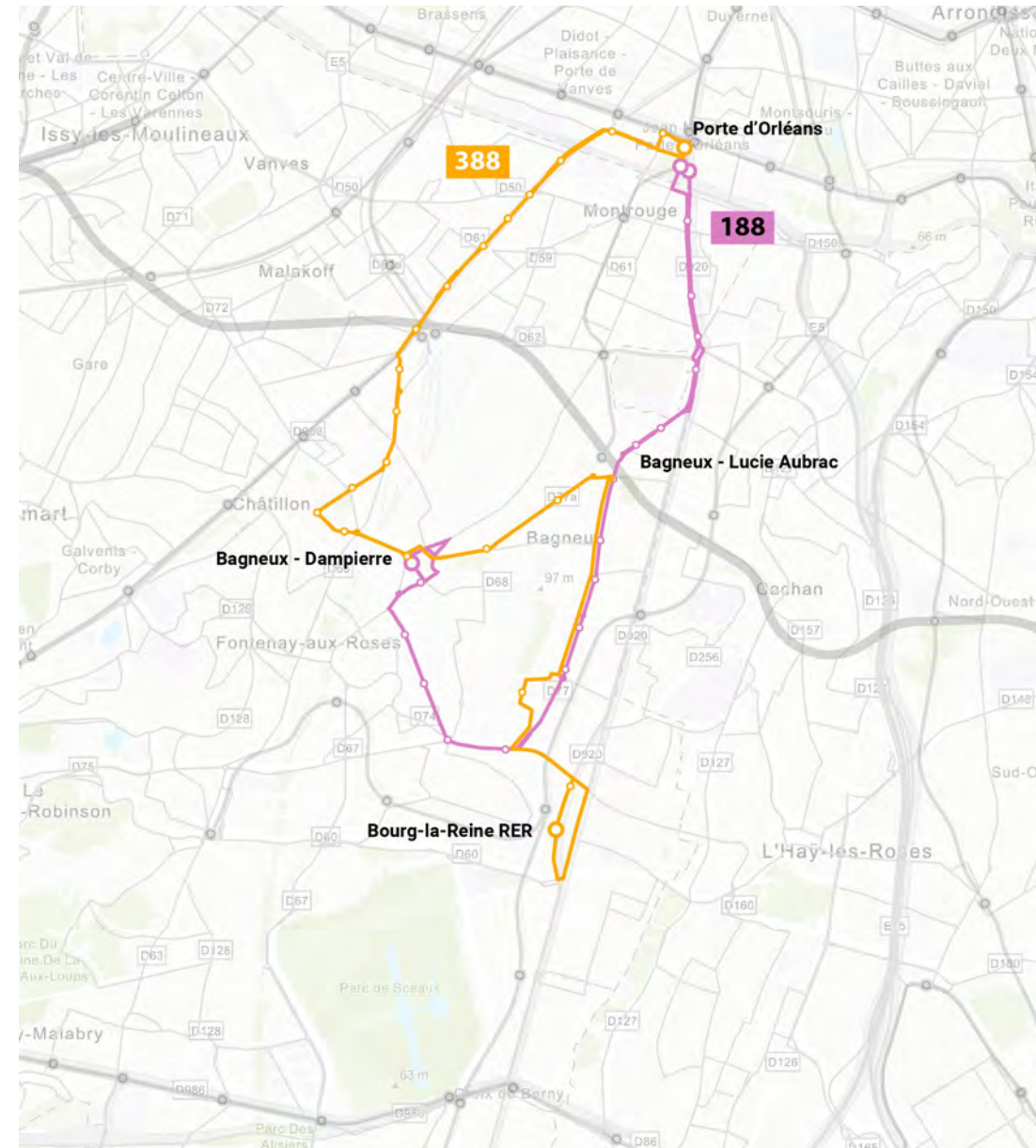
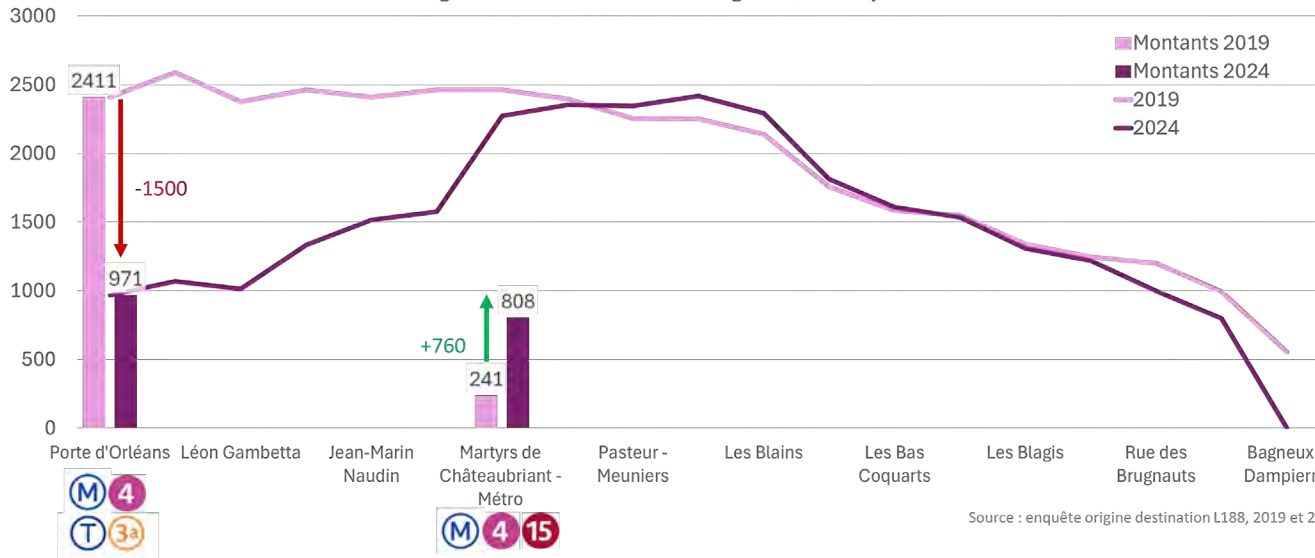
Création des lignes 288 et 397

La mise en service du métro 4 automatique offre une alternative fiable et fréquente au bus pour accéder à Bagneux – Lucie Aubrac

- Forte baisse de fréquentation sur le tronçon Porte d'Orléans <-> Bagneux Lucie Aubrac de la 188
- En revanche manque de rabattement vers Bagneux Lucie Aubrac (M4 et M15) depuis le sud
- Offre très forte sur la RD920, au-delà de la demande

Forte baisse de fréquentation sur le tronçon Porte d'Orléans <-> Bagneux Lucie Aubrac avec l'arrivée du M4.

Charge dans la 188 direction Bagneux, sur la journée

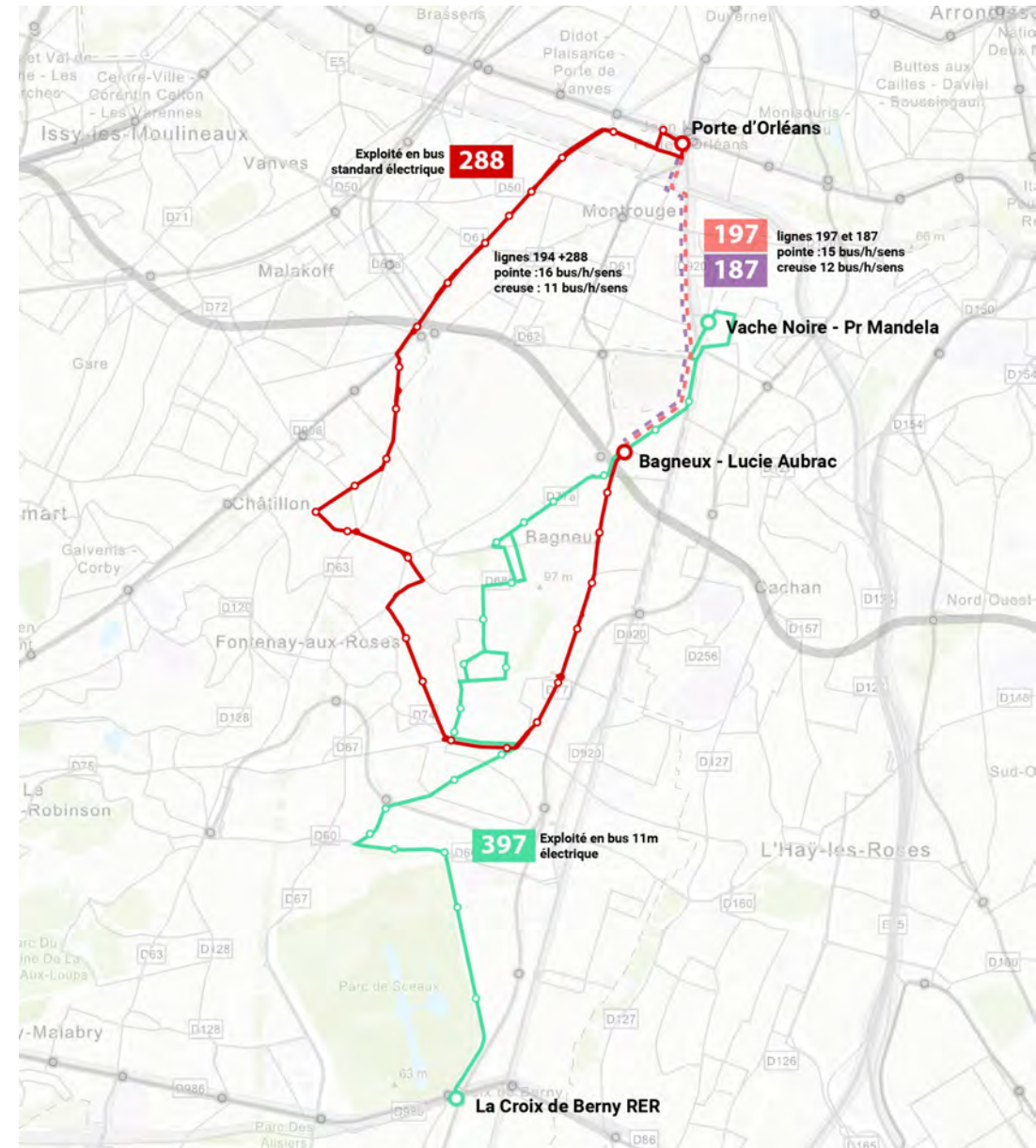
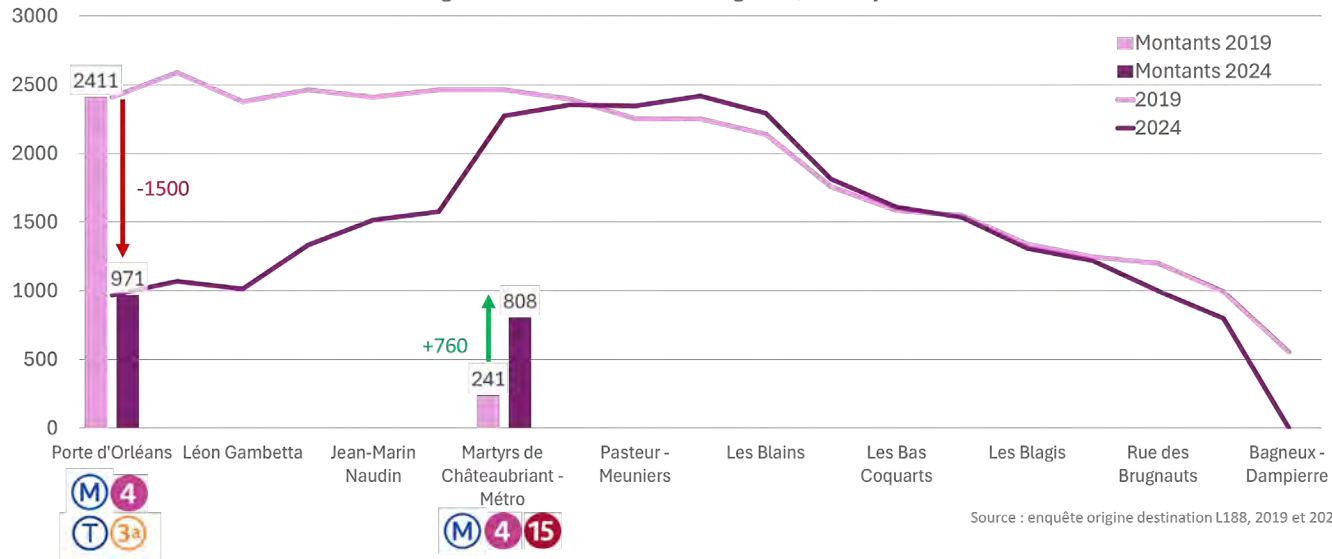


Création des lignes 288 et 397

IdFM prévoit d'adapter l'offre :

- **Création de la ligne 288** résultat de la fusion de la 388 et de la 188
 - Exploitation en bus standard électrique
- Les lignes **197 et 187** assurent une bonne desserte sur la RD920
- **Création de la ligne 397** vers Bagneux et Sceaux : ces quartiers peu desservis auront un lien direct avec M4 et M15S
 - Exploitation en bus 11m électrique

Charge dans la 188 direction Bagneux, sur la journée



Modification des autres lignes RATP

Variante A

- Déplacement de l'arrêt de la **ligne 68** au droit de la gare Ernest Reyer
- Pas de modification de fonctionnement des autres lignes

- itinéraire bus avec passager
- - - itinéraire bus sans passager
- ▶ sens de circulation des bus
- Terminus avec dépose et reprise voyageurs
- ⊖ Terminus avec dépose voyageurs seule
- ⊕ Terminus avec reprise voyageurs seule
- Arrêt simple
- Poste à quai pour régulation



Gabrielle de
Guerchy

Modification des autres lignes RATP

Variante B

- Suppression de l'arrêt de la **ligne 68**
- La **125** emprunte la piste du quai grande couronne
- Le terminus de la ligne 125 est déplacé sur la rue de la Légion Etrangère
- La ligne 288 emprunte la rue Edmond Rousse

- itinéraire bus avec passager
- - - itinéraire bus sans passager
- sens de circulation des bus
- Terminus avec dépose et reprise voyageurs
- ⊖ Terminus avec dépose voyageurs seule
- ⊕ Terminus avec reprise voyageurs seule
- Arrêt simple
- Poste à quai pour régulation



Amélioration de la piste cyclable Boulevard Brune

Objectif : Améliorer les pistes cyclables de maréchaux peu lisibles et sources de conflits piétons/vélos

Option 1

- **Maintien de l'arrêt Bd Brune des bus 288/194**
- **La piste cyclable est élargie à 2m et rendue lisible pas la réalisation d'un enrobé en enrobé dans un espace apaisé (contre allée très peu circulée)**
- nécessite de reprendre l'ensemble de la structure et répartition de voirie de la contre allée = plus couteux et long

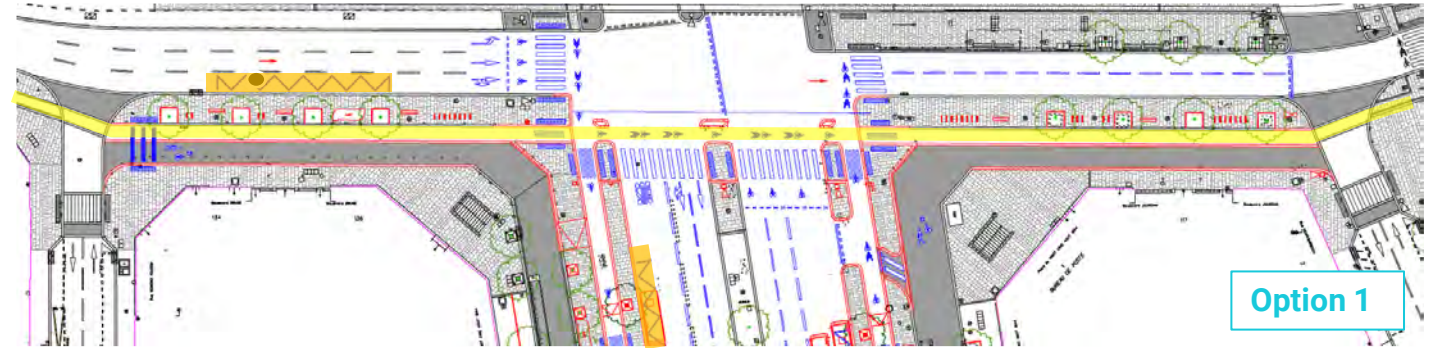
Option 2

- **Suppression de l'arrêt bd Brune des bus 288/194 afin de réaliser une piste cyclable protégée avec séparateur** et dans les standards actuels de conception (largeur de 2,5m sur chaussée)
- **La dépose des voyageurs est reportée** place du 25 Aout 1944

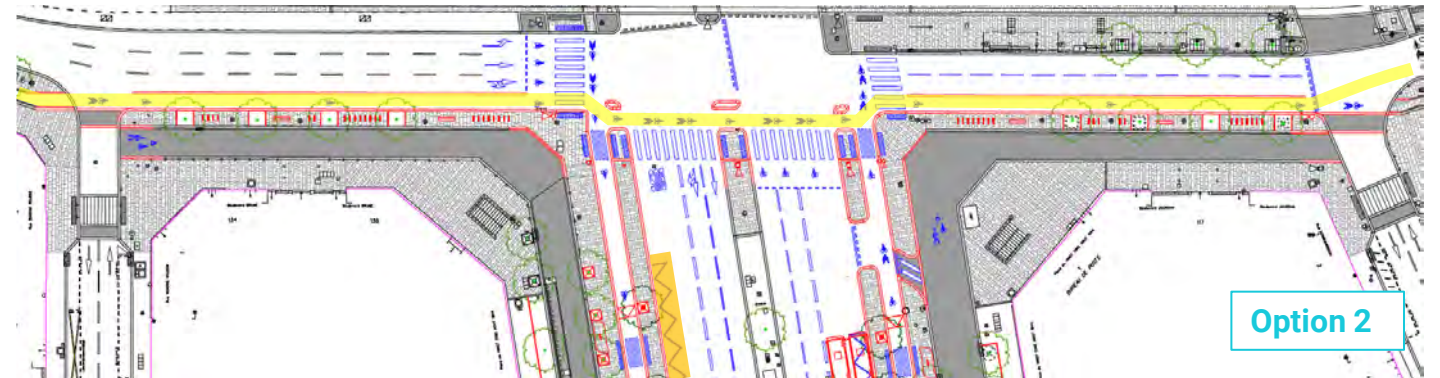
Option 3

- **La dépose des bus 288 et 194 est déplacée dans la rue Edmond Rousse**
- **Réalisation d'un piste cyclable protégée avec séparateur** et dans les standards actuels de conception (largeur de 2,5m sur chaussée)

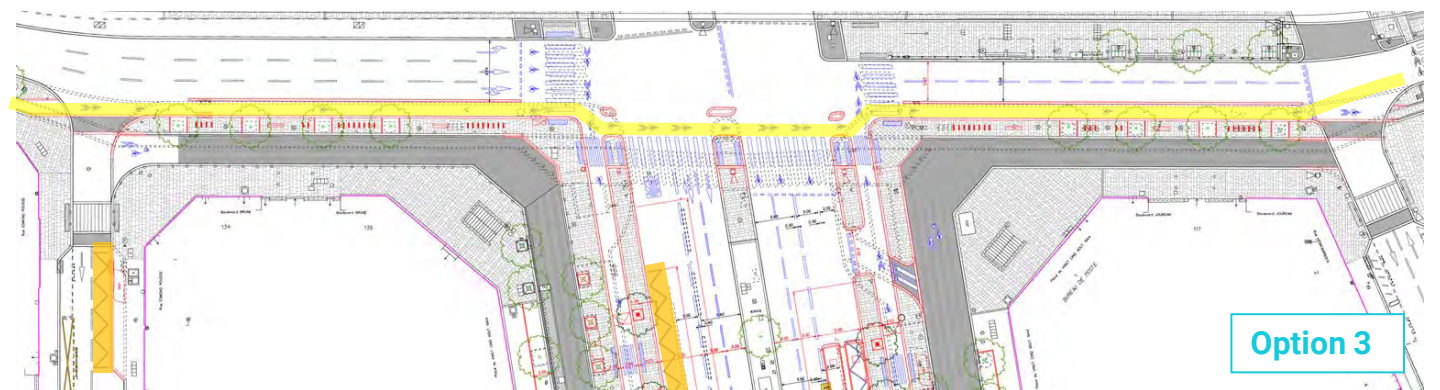
A noter : Les options 2 et 3 ne permettent plus aux conducteurs de voir depuis le bd Brune s'il y a de la place au terminus avant de s'engager sur la place du 25 Aout 1944 – avis défavorable Ratp et Idfm



Option 1



Option 2



Option 3

Impact de la mise en sens unique du débouché de l'avenue Paul Appel

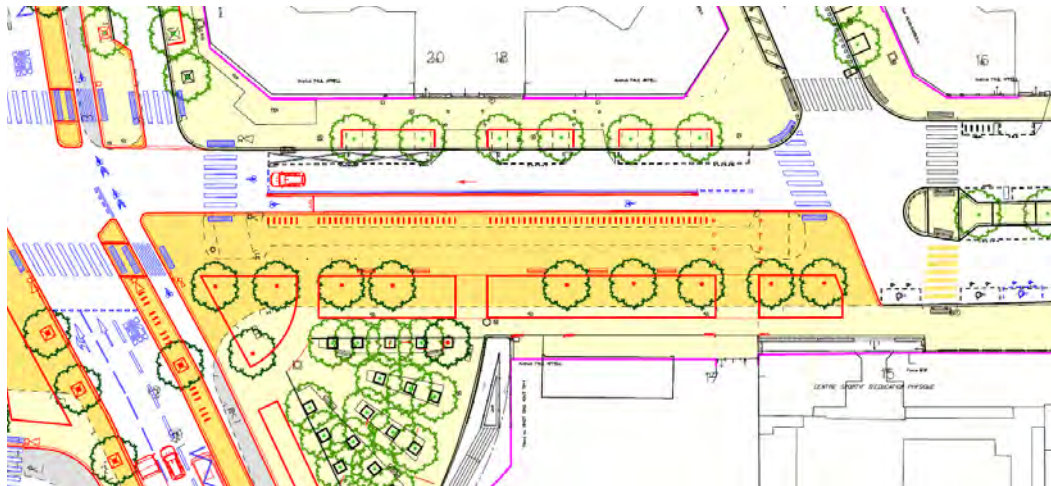
La réduction de la chaussée au débouché de l'avenue Paul Appel permet

- une extension significative du parvis de la piscine
- La suppression du carrefour giratoire
- La réalisation d'itinéraire cyclable sécurisés
- La plantation d'arbres de grand développement

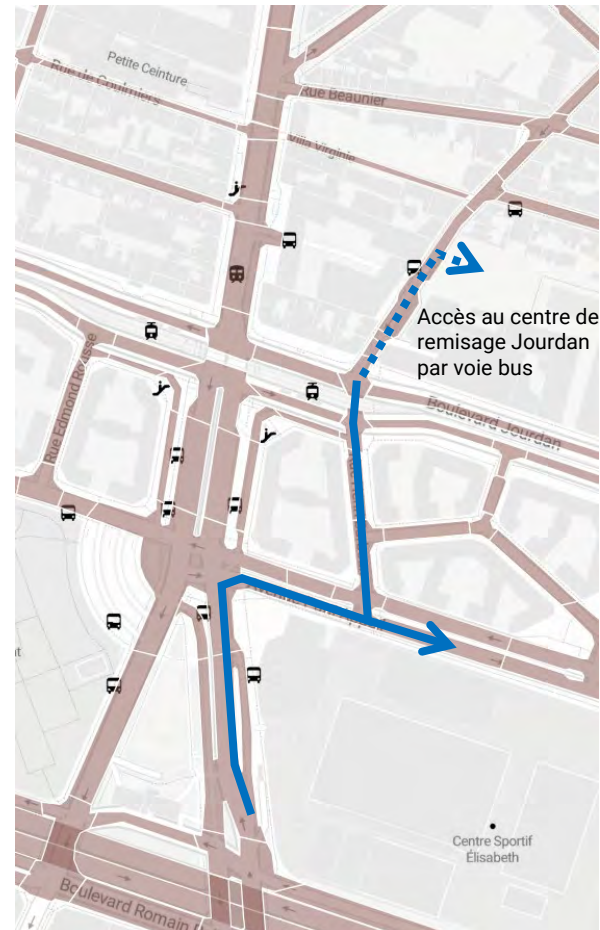
L'accès depuis le sud nécessitera de passer par les maréchaux

- Pour l'accès au centre de remisage Jourdan par les bus sans voyageurs
- Pour l'accès véhicules à l'avenue Paul Appel

Proposition de modification du débouché de l'avenue Paul Appel



Itinéraires actuels



Itinéraires projetés

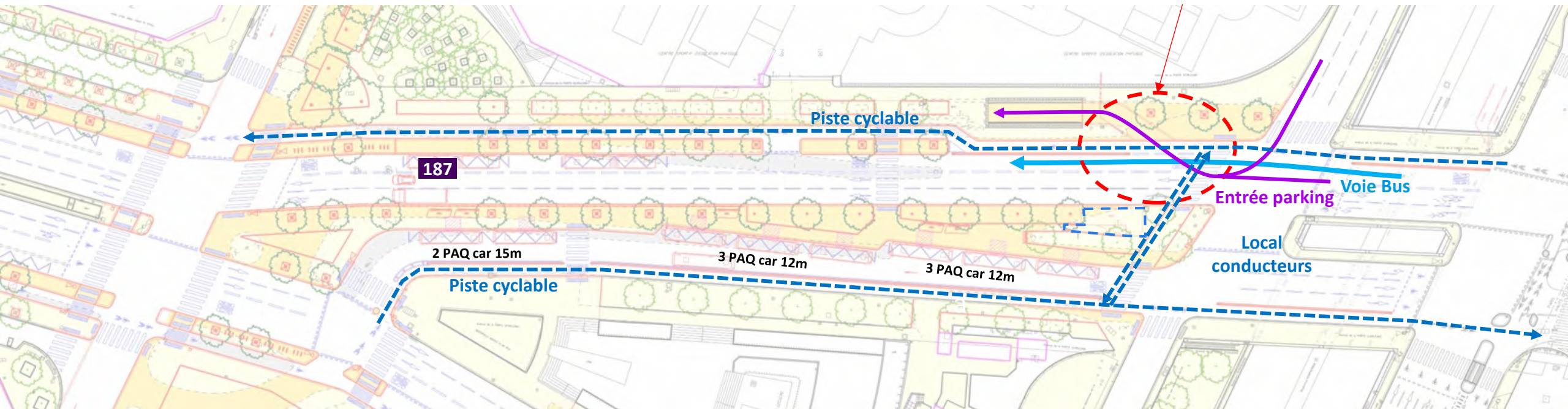


Aménagement de l'avenue de la porte d'Orléans

L'aménagement impacte l'entrée du parking par la rampe.

- Le maintien de l'entrée parking créerait un cisaillement de la voie bus et de la piste cyclable, Il est proposé ici de supprimer cet accès VL
- Il est envisagé de se servir de cette accès pour desservir une zone de stationnement vélo qui serait disposée au niveau -2 du parking

Le maintien de l'entrée de parking
conduirait à un cisaillement des
voies de circulation et vélo
accidentogène

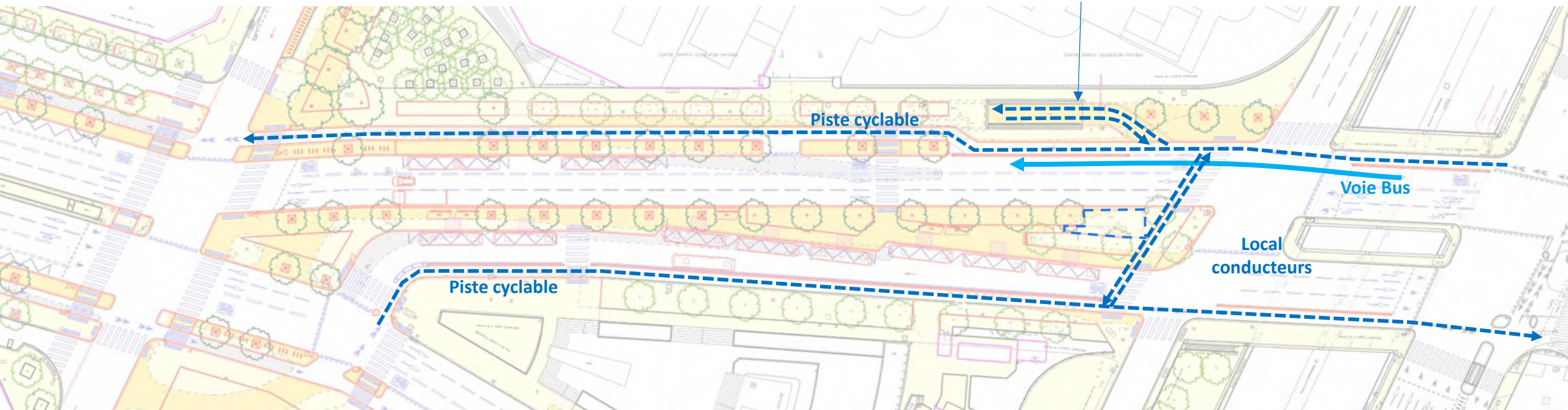


Aménagement de l'avenue de la porte d'Orléans

L'aménagement impacte l'entrée du parking par la rampe.

- Le maintien de l'entrée parking créerait un cisaillement de la voie bus et de la piste cyclable, Il est proposé ici de **supprimer cet accès VL**
- Il est envisagé de se servir de cette accès pour desservir une zone de stationnement vélo qui serait disposée au niveau -2 du parking

La rampe existante pourrait devenir un accès à une vélo station à créer au niveau -2



Le parking de la porte d'Orléans

Parking concédé à la SAEMES

Contrat en cours 2023 à 2027

Des travaux viennent d'être livrés

Six niveaux en sous-sol (2,6m sous plafond au R-1, 1,85m pour les autres)

Capacité à l'issue des travaux :

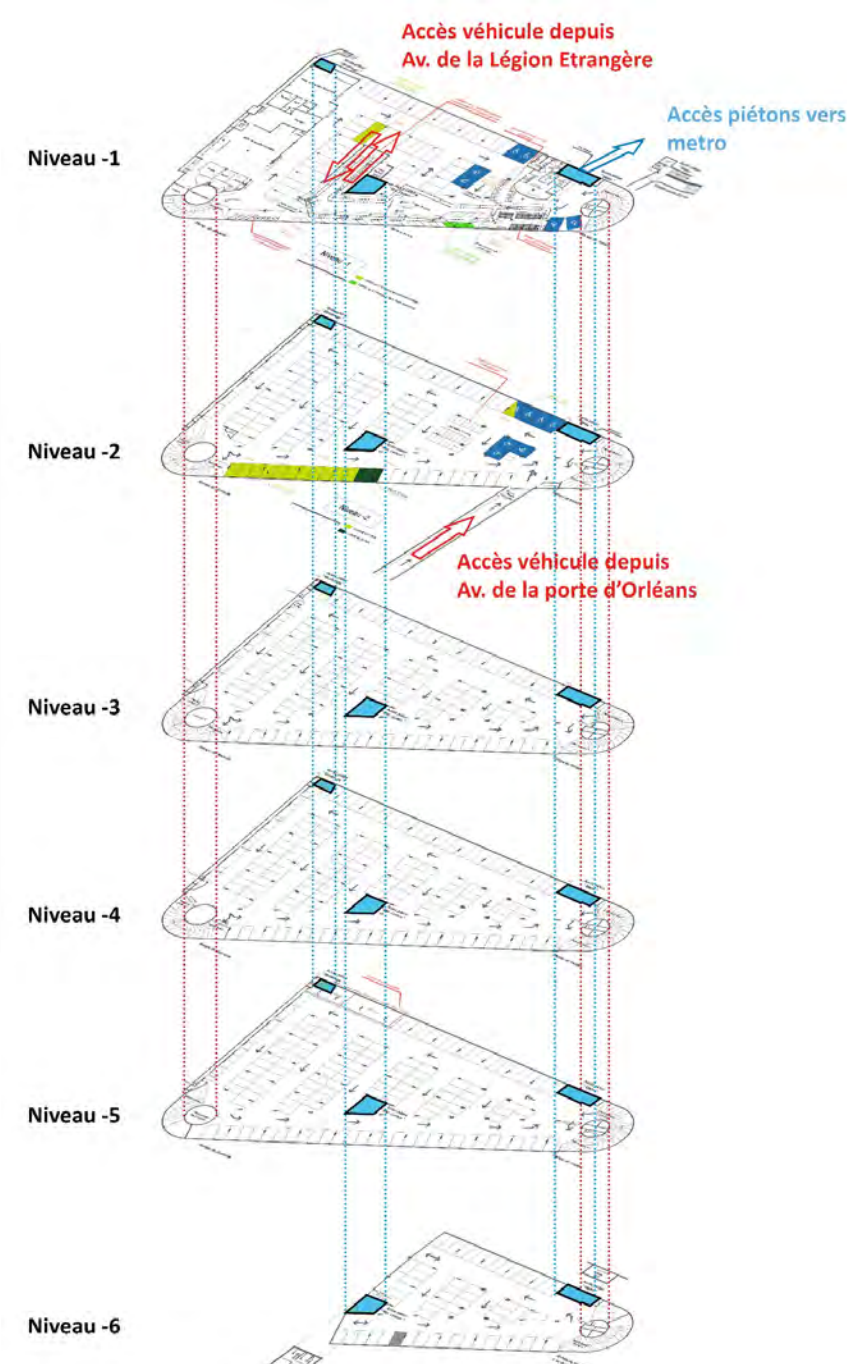
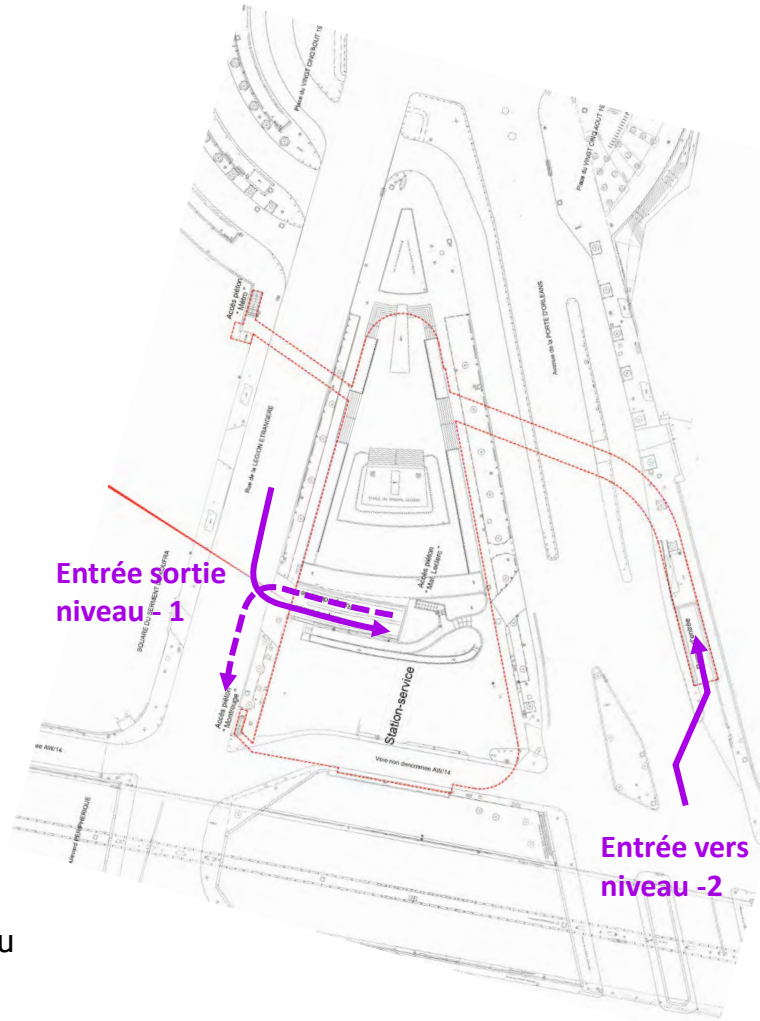
- **660 places VL** (VUL au R-1) dont 15 avec bornes de recharge pour les véhicules électriques
- **30 Places motos** bien remplies depuis l'obligation de payer le stationnement (4 avec bornes de recharge électriques)
- **115 places vélos** sécurisée au niveau -1
- Une dizaine de places vélo cargo

Le niveau -1 dispose d'espaces anciennement utilisés par Holland bike, aujourd'hui vides

Enjeux

Préparer le cahier des charges de la future concession post 2027

- **Augmentation de l'offre de stationnement vélos** pour la porter à 350 vélos ?
- **Devenir de la rampe d'accès**, garder des accès VL est peu compatible avec le projet d'aménagement ?
- La réutiliser pour desservir du stationnement vélo au -2?
- Intégrer la **fonction logistique urbaine au -1** (PLOC PLU)

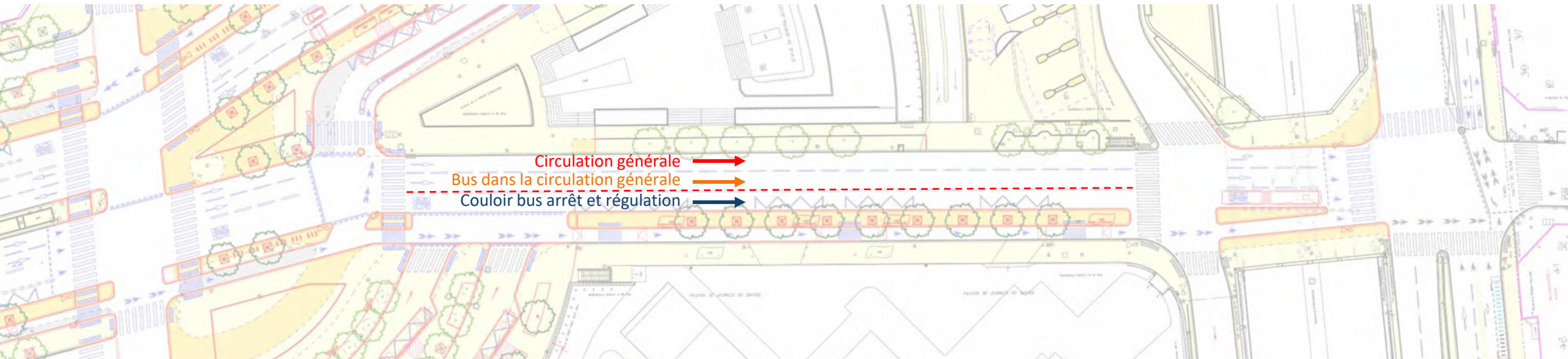


Aménagement de la rue de la Légion Etrangère

La rue de la Légion Etrangère est recalibrée pour disposer la piste cyclable sortante
À ce stade il y a **deux variantes** de répartition de la chaussée

Variante 1:

- deux files de circulation et une voie bus
- La voie bus sera encombrée par les arrêts et la régulation, le passage des bus est dans la circulation générale avec des risques sur la régularité de service.



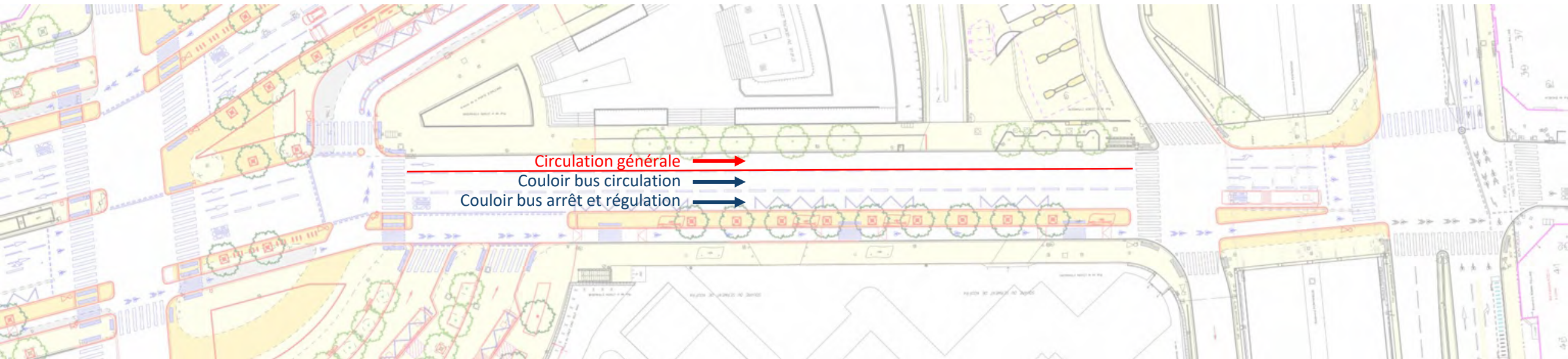
Aménagement de la rue de la Légion Etrangère

La rue de la Légion Etrangère est recalibrée pour disposer la piste cyclable sortante
À ce stade il y a deux variantes de répartition de la chaussée

Variante 2 :

- **Réduction à une voie de circulation** pour réserver **deux voies bus** qui permettent le dépassement des bus en régulation.
- L'impact sur la circulation générale à mesurer
 - Les premiers éléments de comptage disponibles montrent une diminution de la circulation automobile dans le sens nord-sud en particulier depuis la **mise en sens unique de l'avenue du Général Leclerc**
 - 2016 : plus de 24 000 véhicules/jour
 - Octobre 2023 : 11 200 véhicules/jour
 - Octobre 2024 : 7000 véhicules/jour **(-37% en un an)***

**Entre octobre 2023 et octobre 2024, le volume global de circulation à Paris a diminué de 12,4 %*



Merci