apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME
17 bd Morland – 75 004 paris
tél : 01 42 71 28 14 – fax : 01 42 76 24 05
http://www.apur.org

Porte d'Orléans, Paris 14e

Diagnostic urbain, premières orientations

Février 2010

SOMMAIRE

De nouvelles perspectives pour la Porte d'Orléans 5

Diagnostic 6

Situation 6

Un territoire qui se transforme, une évolution déjà perceptible des pratiques 8

Un pôle de transports en commun d'échelle métropolitaine,
une insertion locale difficile 12

Une restructuration du réseau d'autobus dans le sud parisien,
déterminante pour la Porte d'Orléans 16

Une Porte de Paris, au carrefour de voies routières
d'importance métropolitaine 18

Un manque de cohérence des réseaux à l'échelle
intercommunale ou départementale 22

Un aménagement routier de l'espace public de la Porte d'Orléans,
peu confortable pour les piétons et très encombré.
Un lieu de passage, sans identité clairement définie 24

La qualité de la ceinture verte est à nuancer 29

Des orientations stratégiques pour un projet partagé 38

Mieux partager l'espace public, réduire l'encombrement 38

Réinventer la ceinture verte, conforter les équipements existants 39

Prochaines étapes 42

Des actions à mener sur l'espace public dès 2010 42

Des études à engager 42

Annexes 44

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy. Étude réalisée par Anne-Marie Villot et Philippe Mathieux, sous la direction de Dominique Alba. Cartographie : Florent Bruneau,Chadi Aboujaoude, Julie Galhaut. Maquette Apur.

© Interatlas

DE NOUVELLES PERSPECTIVES POUR LA PORTE D'ORLÉANS

Le prolongement de la ligne 4 du métro au sud de Paris se poursuit. La fin désormais proche des travaux Porte d'Orléans (2010), la mise en service des nouvelles stations (Mairie de Montrouge en 2012, Verdun et Bagneux, nouveau terminus de la ligne, à l'horizon 2016) et la restructuration du réseau de bus dans le sud parisien, ouvrent de nouvelles perspectives d'aménagement pour la Porte d'Orléans.
Par ailleurs, les gares routières de la Porte d'Orléans devront être rendues accessibles aux PMR en 2015.

C'est dans ce contexte que l'Apur a engagé une réflexion sur le secteur élargi de la Porte d'Orléans, réflexion accompagnée par la RATP, la Ville de Paris et plus directement la Mairie du 14e. Cette étude qui vise à établir un diagnostic urbain et des orientations d'aménagement s'inscrit dans la démarche en cours. Lors d'une réunion à la Mairie du 14e arrondissement, le 3 juillet 2009, présidée par M. Pascal Cherki, en présence d'élus et de techniciens de la Mairie d'arrondissement, des services de la Ville de Paris (Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements), de la RATP, de représentants du Conseil de Quartier Jean Moulin Porte d'Orléans, des premiers éléments de diagnostic ont été présentés par l'APUR. Un travail d'approfondissement a ensuite été mené en lien avec la RATP et les directions de la Ville. Des contacts ont également été établis avec les services techniques de la Ville de Montrouge et du Conseil Général des Hauts-de-Seine, le STIF, la Préfecture de Police.

L'évolution de cette grande porte emblématique du sud parisien est une étape dans la transformation de la radiale nord-sud vers Alésia et Denfert-Rochereau via l'avenue du Général Leclerc au nord et vers le carrefour de la Vache Noire via la Route Départementale 920 au sud, voie pour laquelle le Conseil Général des Hauts-de-Seine a annoncé en 2008 la reprise des études.

L'évolution de la Porte d'Orléans s'inscrit aussi dans le cadre des réflexions sur la ceinture verte de Paris, cet espace singulier de la couronne parisienne, qui comprend le boulevard périphérique. Dans le 14e arrondissement, la ceinture verte a conservé beaucoup d'atout et certains projets sont déjà en cours comme la couverture du boulevard périphérique à la Porte de Vanves.

La dynamique en cours donne l'opportunité d'élaborer un projet cohérent et partagé mais il requiert, dès à présent, une importante coordination des différents acteurs. Pour la Porte d'Orléans, les étapes pourraient être :

- 2009-2010 : élaboration d'un diagnostic partagé et d'orientations stratégiques d'aménagement sur la base des travaux de l'APUR et de la concertation. Premières réalisations dans le cadre des travaux de remise en état prévus sur l'espace public : Place du 25 août 1944, avenue Paul Appell.
- 2010-2011 : sur la base des scénarii retenus, études sectorielles sur les espaces publics, les gares routières, le parc sportif, la valorisation foncière.

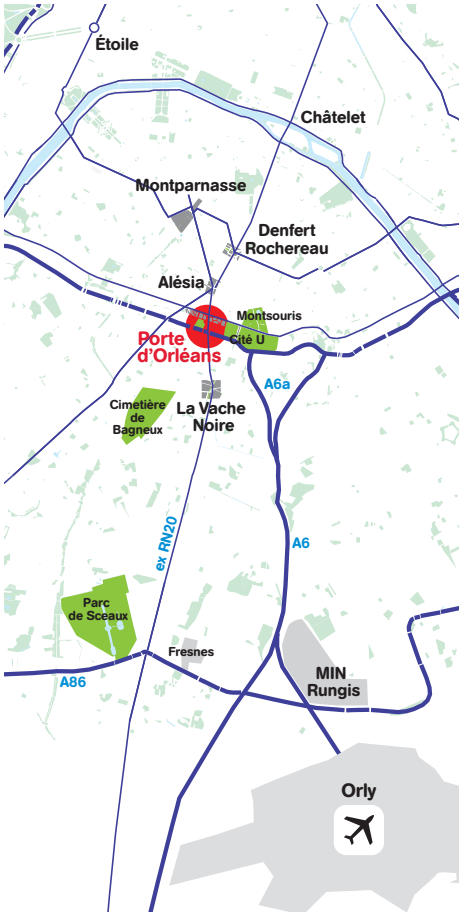
DIAGNOSTIC

Situation

À l'échelle métropolitaine, la Porte d'Orléans est d'abord identifiée comme l'une des grandes portes du sud de Paris. Elle constitue un nœud routier reliant l'axe nord-sud et le boulevard périphérique. Les bretelles de l'A6a y débouchent de sorte que c'est souvent la première vision parisienne, notamment depuis l'aéroport d'Orly.
La Porte d'Orléans est aussi un important pôle intermodal de transport en commun : elle est le terminus d'une quinzaine de lignes d'autobus, treize de banlieue en rabattement sur l'actuel terminus de la ligne 4 du métro ou sur la ligne T3 du tramway. Elle comprend un parc de stationnement de dissuasion et une station service.
Pour tous les usagers de la route, elle est synonyme depuis plusieurs années, de travaux et de difficultés de circulation. Pour les voyageurs qui effectuent près de 100 000 déplacements quotidiens en transports en commun, tous piétons à l'échelle de la Porte, elle est synonyme de longs parcours et de correspondances pénibles dans une ambiance bruyante, davantage encore depuis les travaux du métro.
La Porte d'Orléans est également un lieu symbolique pour la Libération de Paris. C'est ici qu'entrèrent les troupes de la deuxième division blindée du Général Leclerc le 25 Août 1944. Au centre de la Place, le monument qui lui est dédié constitue d'ailleurs un lieu de commémoration et les noms donnés à plusieurs espaces publics rappellent cet évènement.

À l'échelle locale, la Porte d'Orléans est située sur une des séquences les plus continues de la ceinture verte parisienne et dans un paysage arboré de qualité. De nombreux habitants vivent dans les immeubles HBM, le long des boulevards des Maréchaux. Plusieurs équipements locaux y sont localisés : un square de 2,7 ha, fréquenté par les habitants et les actifs de Paris comme de Montrouge et un centre sportif, important à l'échelle de l'arrondissement. Côté Montrouge, des entreprises et des activités se sont installées en bordure du boulevard périphérique depuis quelques années, dans les récentes opérations de renouvellement urbain. Ces immeubles écrans ont été réalisés afin de protéger les nouveaux quartiers résidentiels de la commune des nuisances du BP.

© Ph. Guignard@air-images.net



La Porte d'Orléans à la croisée d'un tracé majeur nord-sud et de la ceinture verte

© Ph. Guignard@air-images.net

Un territoire qui se transforme, une évolution déjà perceptible des pratiques

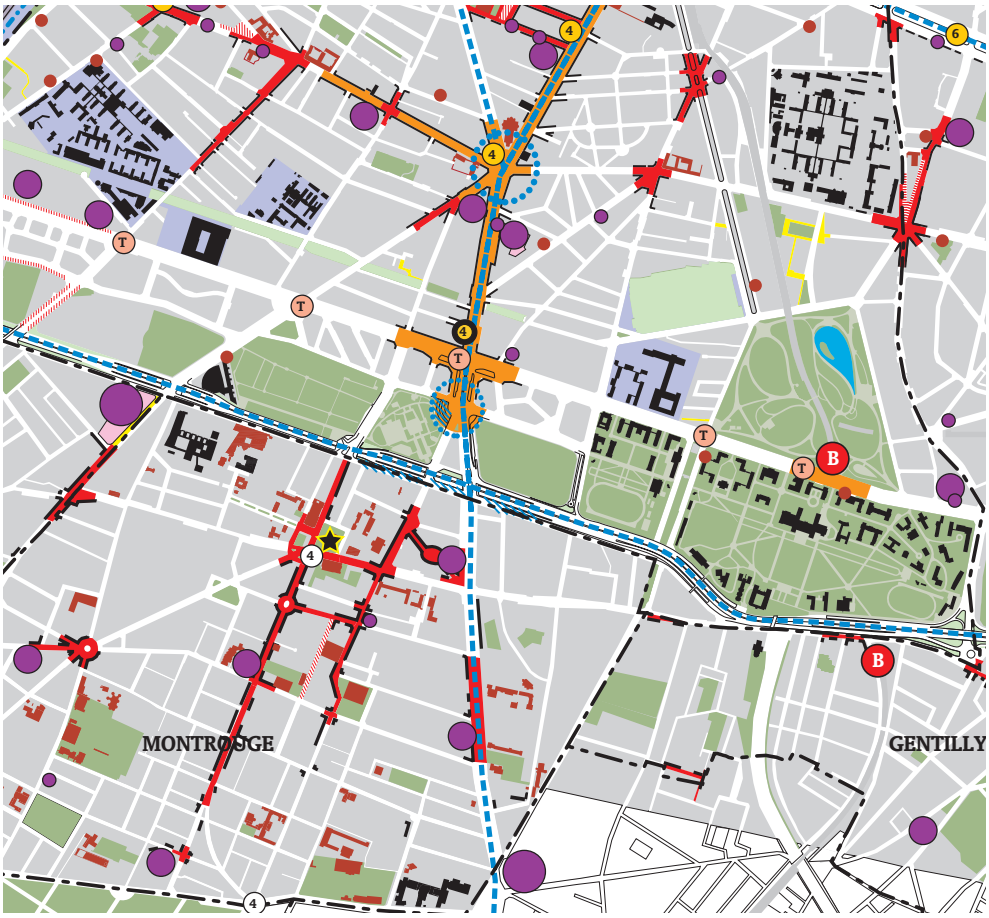
La Porte d'Orléans est un lieu de transit d'échelle métropolitaine. Pourtant, la mise en service du tramway et la requalification urbaine des boulevards des Maréchaux à Paris, le renouvellement urbain à Montrouge ont déjà modifié le paysage et les pratiques, en particulier de déplacement.

La bande correspondant à l'espace ouvert de la ceinture verte se situe désormais au centre de tissus urbains constitués très denses, au nord comme au sud.
Au nord, dans les îlots HBM des années 30, la densité de population dépasse 800 habitants à l'hectare et la fonction résidentielle est dominante. Au-delà des Maréchaux, le bâti est antérieur à 1915 au nord du boulevard Brune, plus composite au nord du boulevard Jourdan. Les îlots sont caractérisés par une occupation plus mixte, d'habitat et d'emplois. La structure par âge de la population révèle une surreprésentation des personnes âgées : 24 % de la population totale au lieu de 20 % à Paris. Les proportions de cadres (41%) et de professions intermédiaires (26 %) sont aussi plus importantes qu'en moyenne à Paris (respectivement 35 % et 23 %), en particulier au nord du boulevard Brune. Au sud, malgré les coupures physiques, on observe de véritables continuités sociales et démographiques entre Montrouge et le sud du 14e arrondissement. Les nombreuses opérations d'aménagement récentes sur le territoire de Montrouge paraissent les renforcer et les densités, notamment d'emplois, sont désormais élevées au sud du boulevard périphérique.
En conséquence, les importants flux piétons sont toujours rythmés par les déplacements domicile-travail Porte d'Orléans, mais ils sont intenses vers le 14e arrondissement et Montrouge comme en correspondance.

Les évolutions urbaines devraient se poursuivre aux abords de la Porte d'Orléans et renforcer l'intensité de la vie urbaine locale. A Paris, sont programmées ou à l'étude : la restructuration du centre bus de Montrouge situé boulevard Brune, rue de la Tombe Issoire et rue du Père Corentin. La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la RATP et Logis Transport, la maitrise d'œuvre a été confiée à Eric Lapierre, l'atelier SERAJI et ECDM (Emmanuel Combarel, Dominique Marrec). Le projet prévoit de valoriser l'actuel centre bus en superposant les fonctions. Il permet la réalisation de 150 logements sociaux, 350 chambres de logements étudiants, 40 logements en accession et une crèche Ville de Paris. La restructuration de la Cité Internationale Universitaire se poursuit. La réhabilitation de l'ancienne gare de Montrouge et de la Petite Ceinture sont à l'étude. A Montrouge, la restructuration de l'ancien théâtre en centre culturel et de congrès et la création d'un pôle d'emplois tertiaires sur les anciens terrains Schlumberger sont en cours. Autour de la future station de métro, dans le centre de Montrouge, les espaces publics seront réaménagés.

Portant sur des flux plus réduits, l'implantation des stations Vélib' à Paris en 2007 et récemment à Montrouge devrait aussi renforcer les liens de proximité entre Paris et Montrouge, y compris pour des motifs de déplacements choisis : faire des achats, rendre visite à des amis ou pour les loisirs.

2006 : mise en service du tramway sur les maréchaux requalifiés



LES CENTRALITÉS
- locales
- mixtes
- globales

LES ÉQUIPEMENTS
- locaux
- globaux
- mairies

LES ANIMATIONS
- temporaires
- régulières

LES COMMERCES
- sur rue
- grands magasins

> à 1 000 m² — de 300 à 1 000 m²

LES DÉPLACEMENTS
- métro - terminus de ligne
- Prolongement
- RER
- Tramway

LES DIFFICULTÉS DE FRANCHISSEMENT
- des voies
- des places
- limites infranchissables
- axes bruyants et /ou polluants
- espace public dégradé

Apur

Porte d'Orléans
Projets achevés ou en cours
Réflexions récentes

Réalisations récentes

- **tramway T3 et requalification des Maréchaux**
- **Vélib'**
1. Zac et constructions à Montrouge
2. quartiers verts Alésia-Montsouris et Friant
3. fermeture au public de la bretelle du BP
4. requalification de l'avenue Jean Moulin
5. jardins partagés rue de Coulmiers

En cours

- **prolongement du métro à Montrouge**
6. restructuration du centre bus de Montrouge
7. Cité Internationale Universitaire
8. centre culturel et de congrès, place E Cresp
9. zone d'activité (ex emprise Schlumberger)
10. mutation urbaine Porte d'Arcueil

A l'étude

- **prolongement à Bagneux**
11. Porte d'Orléans
12. réhabilitation de la gare de Montrouge
13. promenade sur la Petite Ceinture
14. restructuration du stade Elisabeth (DJS)
15. avenue du Général Leclerc, Alésia
16. RD 920 (ex RN20)

Apur - octobre 2009

Porte d'Orléans
Chantier et projets en cours

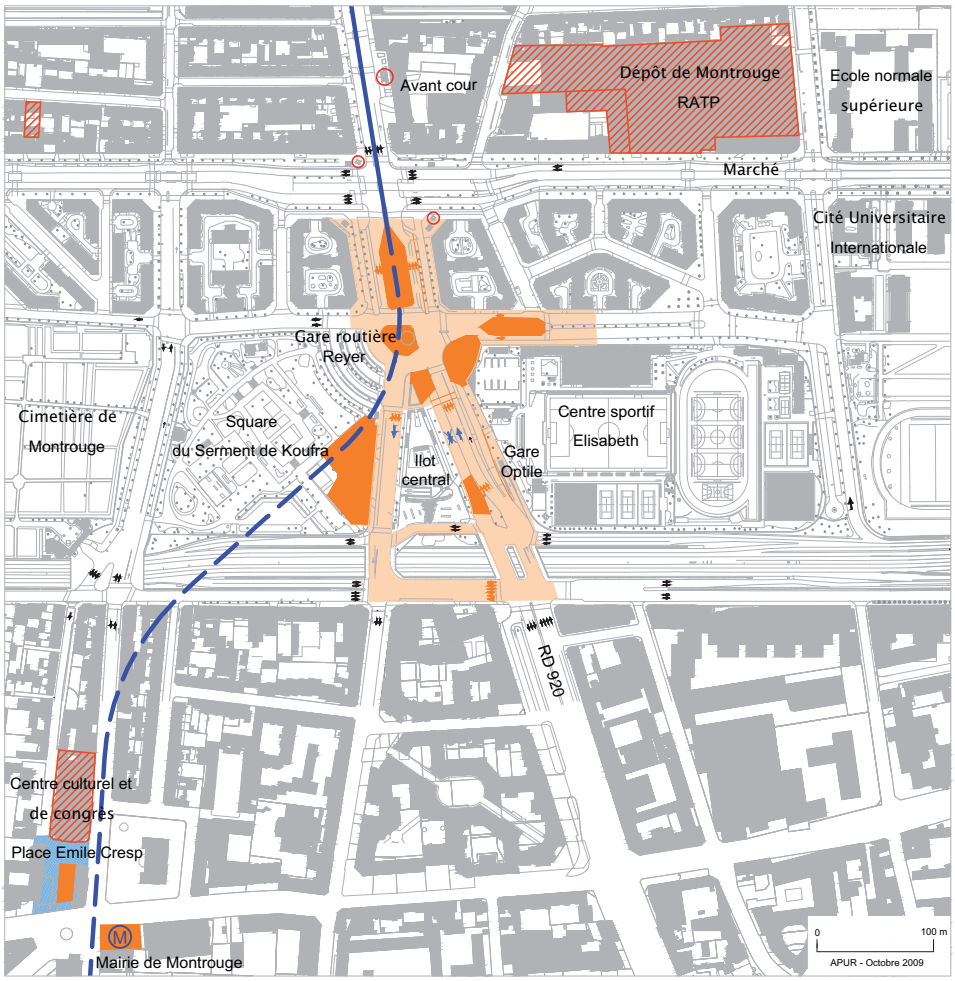
Transports en commun

Prolongement de la ligne 4 du métro :

- Emprise de chantier ou de stockage
- Impacts du chantier porte d'Orléans
- Mairie de Montrouge (2012)
- Nouveaux accès à la station Portes d' Orléans (2013)

Espaces publics et emprises

- Requalification des espaces publics
- Restructuration des emprises



Chantier Place du 25 août 1944 (été 2009)

Réalisations récentes, projets en cours

Montrouge en rive du BP : un nouveau front bâti (bureaux, hôtel)

ZAC des portes d'Arcueil : Orange (2006)
et centre commercial de la Vache Noire (2007)

Paris 14e : dépôt RATP de Montrouge

Montrouge : ex emprise Schlumberger
Installation du Crédit Agricole à partir de 2010

Paris 14e : gare de Montrouge de la Petite Ceinture

Montrouge : futur centre culturel et de congrès

Un pôle de transports en commun d'échelle métropolitaine, une insertion locale difficile

La Porte d'Orléans bénéficie d'une très bonne desserte en transport en commun, renforcée depuis la mise en service du tramway en 2006. Le fonctionnement du pôle et son évolution s'analysent à deux échelles géographiques différentes : le sud parisien, en prenant en compte les évolutions à Arcueil ou Bagneux ; la Porte d'Orléans et les correspondances à l'intérieur du pôle.

Évalués à environ 100 000 chaque jour, les déplacements en transports en commun qui intéressent la Porte d'Orléans sont surtout des déplacements pendulaires, presque symétriques le matin et le soir. Les correspondances représentent environ la moitié des déplacements en transports en commun sur la Porte, la desserte locale, l'autre moitié.

À l'échelle métropolitaine, le RER B constitue la ligne de force des transports en commun du sud parisien. Il dessert Arcueil, Cachan, Gentilly, mais ces gares de banlieue assurent un très faible rabattement en autobus. Connectée à un vaste territoire, notamment via la Route Départementale 920 (RD 920), la Porte d'Orléans assure un important rabattement en autobus sur le métro. Certaines lignes assurent des missions par autoroute, bénéficiant de l'accès direct à l'A6.

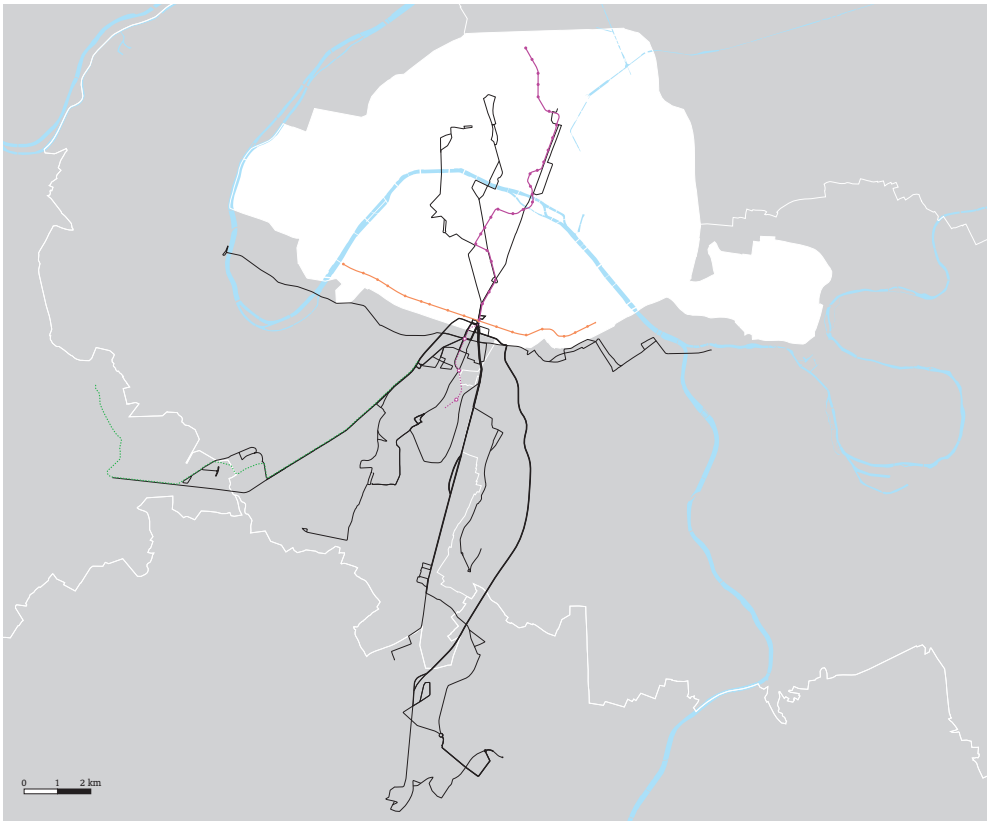
Compte tenu de sa taille mais aussi de son aménagement, le pôle intermodal de la Porte d'Orléans présente des dysfonctionnements à l'échelle locale.
Étalé sur 350 mètres du nord au sud, comportant 15 lignes d'autobus en terminus regroupées sur quatre gares routières différentes, le pôle manque de compacité et de lisibilité pour le voyageur. Le métro, qui demeure le principal générateur de trafic et le tramway, sont situés au nord, avenue du Général Leclerc et boulevard des Maréchaux.
Les 15 lignes d'autobus en terminus prennent place du nord au sud dans différentes gares routières :

- Hors voirie, le terminus Avant-Cours en cœur d'îlot est accessible pour les voyageurs depuis l'avenue du Général Leclerc. C'est le terminus des 2 lignes parisiennes exploitées par la RATP ;
- Les terminus des 10 lignes de banlieue exploitées par la RATP se situent sur la place du 25 août 1944 et les voies adjacentes dans les gares routières 25 août 1944 et Reyer ;
- Avenue de la Porte d'Orléans, la gare routière Optile, regroupe 3 autres lignes de banlieue exploitées par les sociétés Sqybus ou Daniel Meyer, avec une voie d'accès et des locaux dédiés.

Territoires connectés avec la Porte d'Orléans

— Métro ligne 4
— Tramway T3
— Lignes d'autobus

APUR



Porte d'Orléans :
les lieux d'échanges en surface, situation avant prolongement de la ligne 4

Métro et tramway

- quai du tramway
- trémie de métro

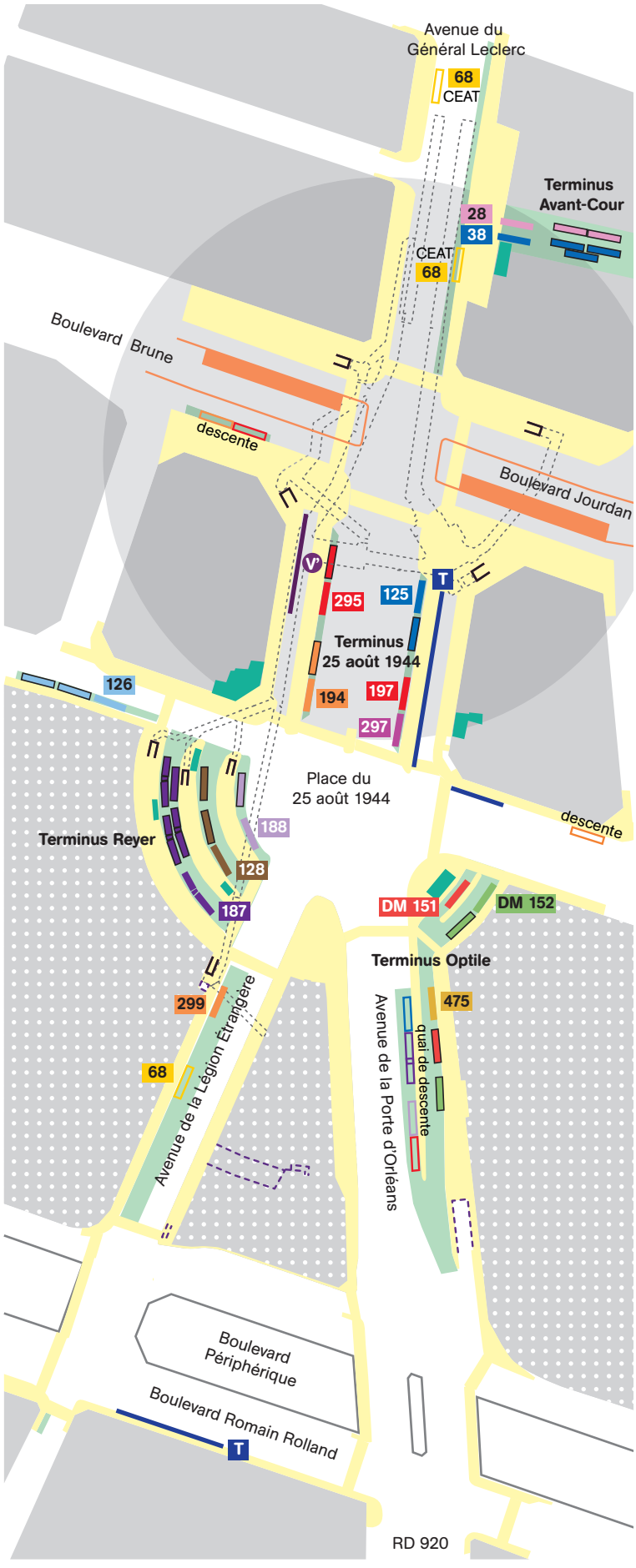
Autobus et autocars

- local d'exploitation ou commercial
- voie ou couloir reservé, terminus

Type d'arrêts et matériel :

- terminus, au départ
- terminus, en attente (source : RATP)
- en passage
- autobus standard (12 mètres)
- autobus articulé (18 mètres)

100 m — espace stratégique pour les correspondances



0 — 50 m

APUR - Septembre 2009

Porte d'Orléans : les lieux d'échange souterrains

Métro, ligne 4

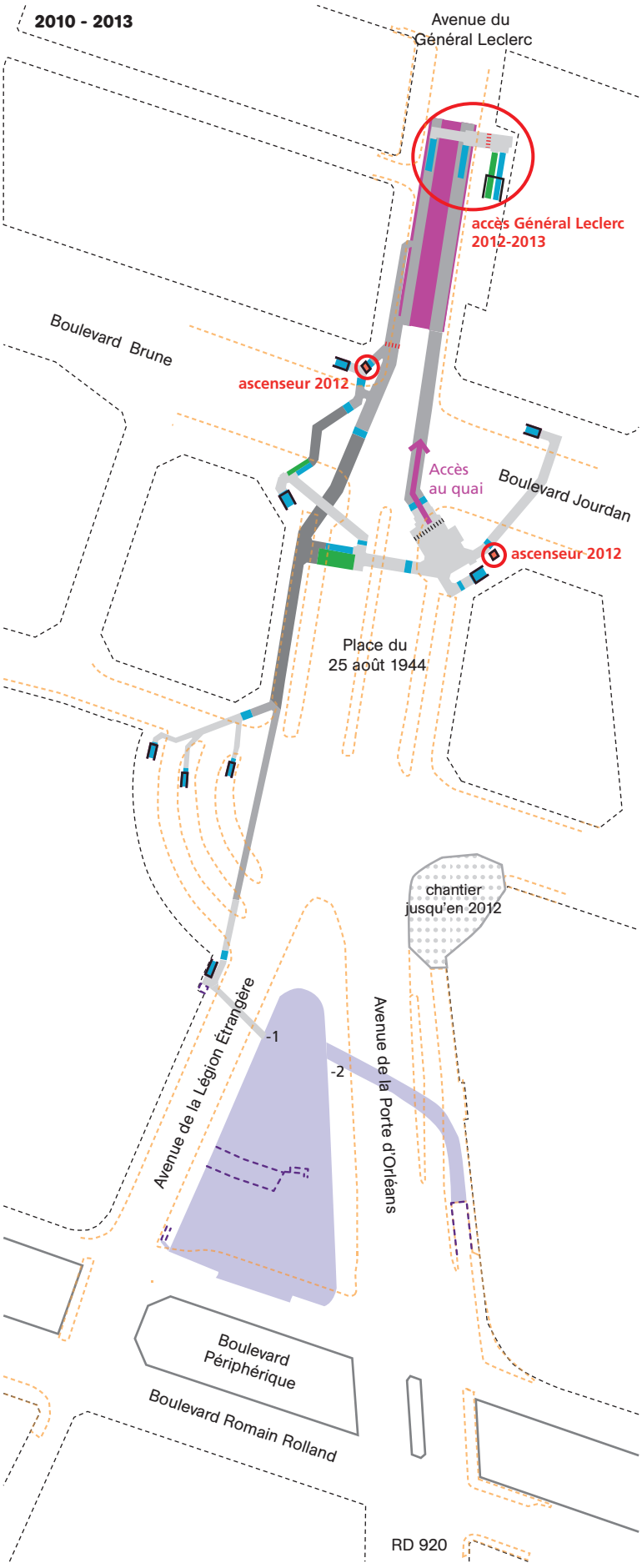
- emprise de la station
- accès métro
- nouvel accès programmé

Profondeur des couloirs de liaisons

- moins de 4 mètres
- 6 mètres
- 8 mètres
- escalier
- escalator

Parc de stationnement Porte d'Orléans (6 niveaux)

- emprise et couloir d'accès
- émergences (trémie véhicule, escalier, ascenseur)



0 50 m

RATP - APUR - Septembre 2009
Source : RATP

Dans les faits, cette perception par gare routière est atténuée pour le voyageur. Ainsi, la descente des voyageurs des lignes RATP qui arrivent par la RD 920 s'effectue sur un quai mutualisé avenue de la Porte d'Orléans, à côté de la gare Optile, et le départ soit au terminus Reyer, soit place du 25 août 1944. Plusieurs lignes d'autobus sont en passage, avec des arrêts sur le site, comme la ligne 68 de la RATP ou les lignes Optile de la compagnie CEAT ou sans arrêt : ligne 216, Orlybus, cars Air France.

Les bus pâtissent de l'encombrement et de la densité du trafic tout en y participant.

Seuls les terminus de la place du 25 août 1944 ont été restructurés à l'occasion de la requalification des boulevards des Maréchaux. Les autres gares routières présentent des dysfonctionnements importants : en terme d'insertion urbaine et de vieillissement des installations (gares routières Reyer et Optile) ou d'absence d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (gares routières Reyer ou Avant-Cour).

Ces difficultés sont renforcées par l'aménagement de l'espace public qui n'a pas été conçu à l'échelle du piéton, les obligeant à parcourir des longs trajets et parfois des détours.
C'est le cas sur la gare routière Reyer, les trajets piétons ne répondent plus aux besoins des voyageurs en correspondance avec le métro ou le tramway ou entre le métro et Montrouge. La traversée piétonne de l'avenue Ernest Reyer déportée à l'ouest pour permettre l'accès des autobus à la gare routière contraint les piétons à un important détour et le parcours souterrain existant à l'ouest de la Porte ne peut se substituer à un parcours plus direct en surface. De nombreux piétons lui préfèrent une traversée directe de l'avenue Ernest Reyer, interdite et dangereuse.

Depuis les travaux de prolongement du métro, la situation des piétons a été dégradée avec le transfert des terminus situés à l'est de la place du 25 août 1944, avenue de la Légion Étrangère et le déplacement de la gare Optile plus au sud avenue de la Porte d'Orléans.

Terminus ouest place du 25 août 1944

Gare routière Reyer

Gare Optile, déplacée avenue de la Porte d'Orléans

Gare Avant Cour, en cœur d'îlot

Une restructuration du réseau d'autobus dans le sud parisien, déterminante pour la Porte d'Orléans

L'évolution de l'offre de transport en commun dans le sud parisien aura un impact positif sur la Porte d'Orléans, mais les conséquences sur l'espace public dépendent des choix de restructuration du réseau de bus à cette échelle métropolitaine.

Dans le secteur de la Porte d'Orléans, plusieurs évolutions devraient intervenir d'ici 2012. Début 2010, l'offre sera renforcée sur le T3 (source : STIF). Fin 2012 : avec la mise en service du transport en commun en site propre « Châtillon – Vélizy » : deux terminus pourraient être supprimés Porte d'Orléans. En parallèle, le terminus de la ligne Optile de la compagnie CEAT pourrait être transféré de la place Denfert-Rochereau vers la Porte d'Orléans. Au total, l'impact sur l'espace public devrait être modéré à cet horizon.

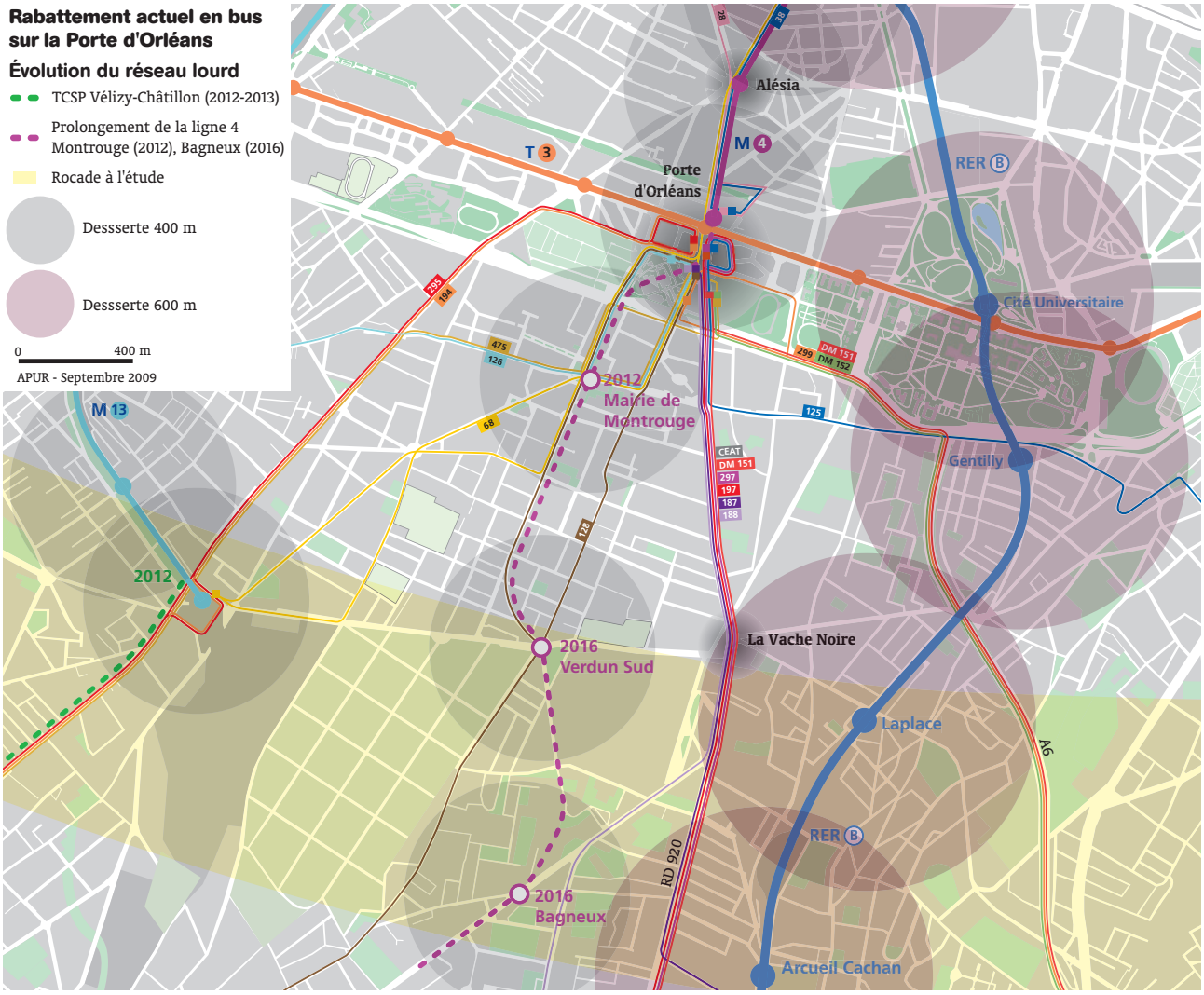
Le prolongement de la ligne 4 du métro devrait modifier en profondeur la vie urbaine du sud parisien, dans des territoires désormais comparables en desserte à la Porte d'Orléans. Il devrait aussi contribuer à un rééquilibrage en faveur de la vie et l'animation locales Porte d'Orléans par :

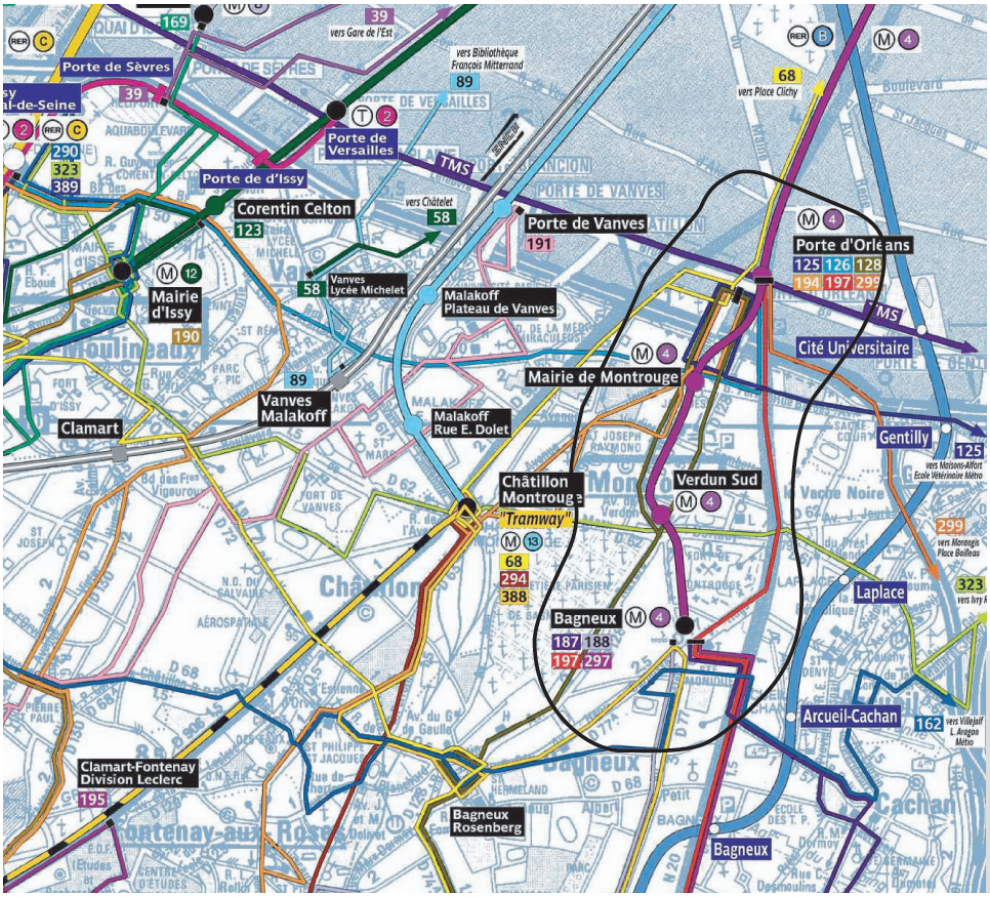
- Une diminution des flux piétons, une partie des déplacements actuels entre le métro et Montrouge pourraient être réalisés à l'intérieur de Montrouge dès 2012, une partie des correspondances bus-métro pourraient se faire en amont de la Porte d'Orléans, en 2012 à Mairie de Montrouge, en 2016 à Bagneux ;
- Une accessibilité facilitée de la station de métro Porte d'Orléans en 2012-2013, avec la création d'un nouvel accès au nord, avenue du Général Leclerc et la création d'ascenseurs, entraînant probablement une diminution des flux piétons au carrefour avec les Maréchaux.

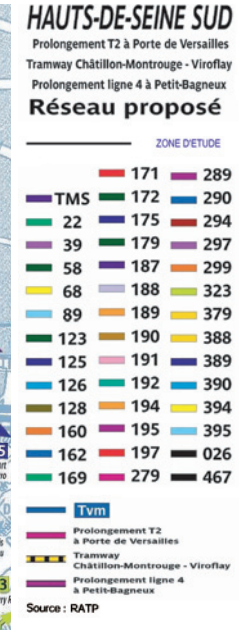
La restructuration du réseau d'autobus liée au prolongement de la ligne 4 à Bagneux est en cours d'étude. Elle pourrait se traduire par la suppression d'un terminus de bus Porte d'Orléans en 2016. Le choix de la ligne n'est pas confirmé et les deux solutions envisagées (187 et 188) ne sont pas équivalentes en encombrement. Ces propositions sont moins ambitieuses que celles qui figuraient dans l'étude d'impact du prolongement du métro en 2003.

Au total, une optimisation du fonctionnement du pôle en 2010 paraît prématurée. En 2012 et en 2016, l'augmentation de l'offre de transports en commun au sud de Paris réduira probablement les flux piétons de correspondance sur la Porte d'Orléans, améliorant le confort de circulation des piétons.
En revanche, les hypothèses actuelles de restructuration du réseau de bus, lignes déplacées, supprimées ou renforcées, ne réduisent pas toutes significativement l'encombrement sur l'espace public, elles s'avèrent très contraignantes pour un réaménagement ambitieux de la Porte d'Orléans.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL	
2010 : chantier ligne 4	début de repli Porte d'Orléans
2012 : chantier ligne 4	repli définitif Porte d'Orléans
2012 / 2013 :	
ligne 4	• mise en service de la station Mairie de Montrouge
	• création d'un accès « nord » pour la station Porte d'Orléans
	• réalisation des ascenseurs station Porte d'Orléans
Transport en commun en site propre : Vélizy – Châtillon :	
	• mise en service
	• restructuration du réseau d'autobus (impact Porte d'Orléans)
2015	mise en accessibilité PMR des gares routières
Horizon 2016 : ligne 4	• mise en service du prolongement à Bagneux
	• restructuration du réseau d'autobus (impact Porte d'Orléans)







L'étude d'impact du prolongement de la ligne 4 en 2003 prévoyait le report du terminus de trois lignes d'autobus à la station terminale de métro à Bagneux (lignes 187, 188, 297). La ligne 197 étant maintenue jusqu'à Porte d'Orléans et servant à faire du « cabotage ».

Source : Dossier d'instruction mixte à l'échelon central, prolongement de la ligne 4 du métro de la Porte d'Orléans à Montrouge et Bagneux (janvier 2003)

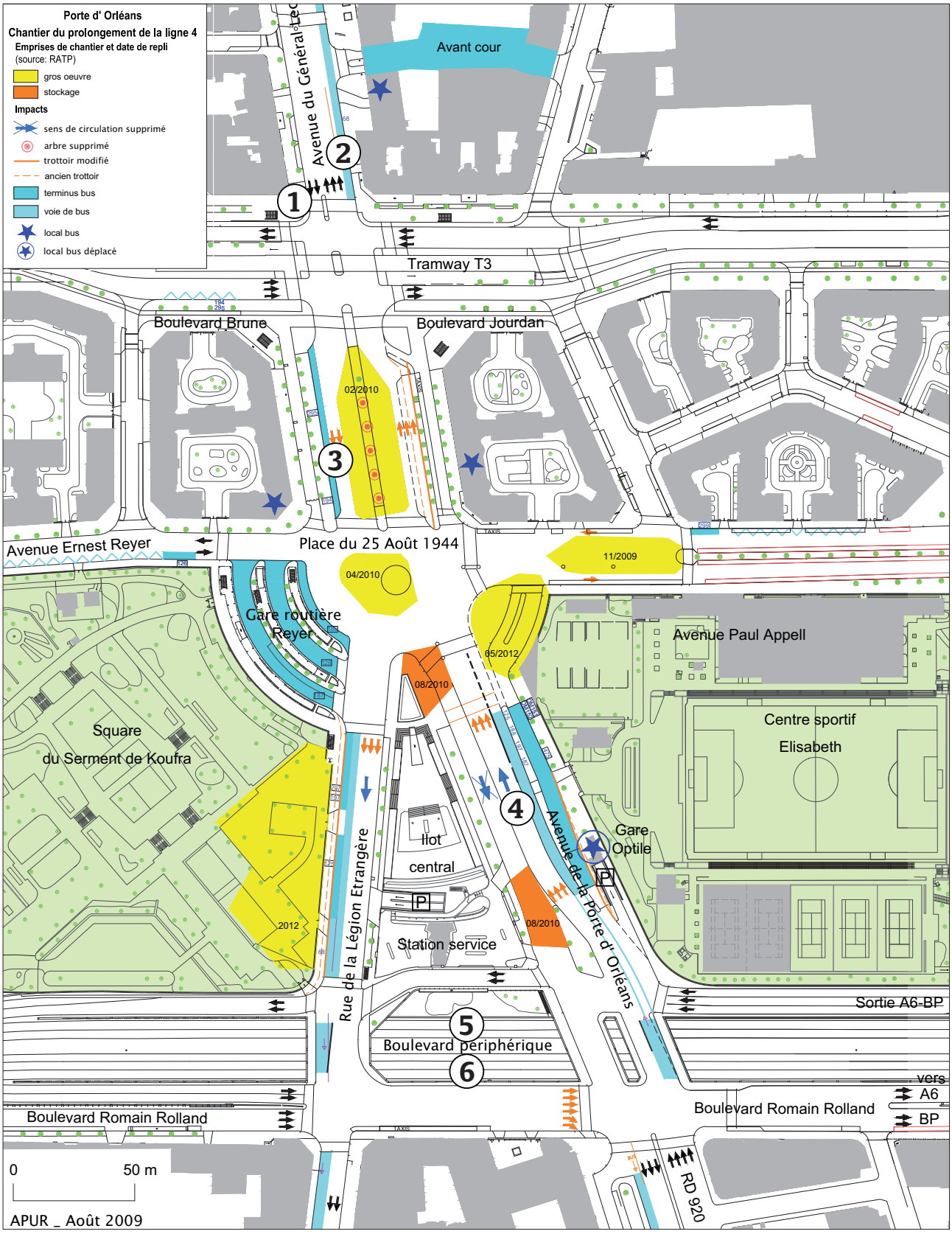
Une Porte de Paris, au carrefour de voies routières d'importance métropolitaine

La Porte d'Orléans figure parmi les plus importants pôles de transport en commun des portes de Paris, elle est aussi identifiée avec la Porte d'Italie comme une porte majeure du sud de la capitale pour la circulation. Dans Paris, la Porte d'Orléans comme l'avenue du Général Leclerc relèvent de la compétence de la Préfecture de Police.
Les fonctionnalités qu'elle assure dans ce domaine sont multiples et souvent métropolitaines : carrefour des déplacements routiers de transit ; point d'accès vers le centre de Paris ; pôle de stationnement bien relié aux transports en commun, incluant des services émergents comme un espace logistique de proximité ou des véhicules en autopartage ; station service. La Porte sert aussi de façon informelle, à la dépose reprise par autocar privé.

La circulation

Sur le plan fonctionnel, la Porte d'Orléans comporte quatre carrefours : le premier au nord avec les Maréchaux, en partie intermédiaire, un vaste rond-point permet les demi-tours des autobus et des cars en provenance de la RD920 et deux carrefours au sud assurent les échanges avec le boulevard périphérique, les bretelles de l'A6 et la RD920.
Les flux sont plus concentrés au Sud, sur le boulevard périphérique en tranchée au droit de la porte, et à l'Est, au carrefour avec la RD920 et les bretelles de l'A6. Le trafic Sud-Nord est également plus dense que le trafic Nord-Sud car depuis l'avenue du Maine ou l'avenue du Général Leclerc, des itinéraires alternatifs orientent une partie des flux vers l'échangeur du boulevard périphérique de la Porte de Châtillon (rue des Plantes, avenue Jean Moulin). La rive urbaine située à Montrouge est particulièrement exposée aux nuisances routières, et seules les opérations de bureaux et les hôtels ont été autorisées.

La Direction de la Voirie de la Ville de Paris dispose de comptages permanents en ligne en plusieurs points de la porte, dont les valeurs ont été reportées sur le plan joint, mais il n'existe pas d'enquête origine-destination récente sur la porte d'Orléans. La dernière date d'avant la mise en



COMPTAGES PERMANENTS, EN LIGNE

Trafic moyen un jour ouvrable, (heure de pointe du matin ; heure de pointe du soir)

①: 18 240 véhicules (930, 1000) ② : 30 820 véhicules (1880, 1690) ③ : 22 740 véhicules (1215, 1270)

④ : 26 260 véhicules (1530, 1530) ⑤ : BPI : 82 070 véhicules (3760, 4630) ⑥ : BPE : 85 870 véhicules (4785, 4550)

Source : Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, comptages permanents, mars 2009

service du tramway, or depuis, la capacité de circulation a été réduite et la répartition des flux a été modifiée, le poids du périphérique s'est renforcé. De nouveaux comptages sont nécessaires pour envisager une évolution des aménagements. Quelle est désormais la part des flux correspondant à des échanges avec l'A6 ou le boulevard périphérique depuis Paris centre ou la RD920 ? Que représente le trafic de transit Nord Sud dont une partie pourrait être transféré sur le métro ? Quelle est la part des poids-lourds et des utilitaires sur ces itinéraires ?

La Porte d'Orléans articule deux séquences de la radiale nord-sud dont le manque de cohérence peut se mesurer aux différences de calibrages des chaussées, de nombre de files, de gestion des flux comme à l'absence de continuité des aménagements pour les autobus et les circulations douces.
Au nord dans le tissu urbain parisien, la situation est contrainte pour la circulation, au profit d'autres modes de déplacement
Avec la requalification des Maréchaux et la mise en service du tramway, les flux ont diminué de l'ordre de 50 % sur les boulevards des Maréchaux, la baisse enregistrée avenue du Général Leclerc a été en revanche modérée. Depuis 2007, les travaux de prolongement du métro réduisent l'espace de chaussée affecté à la circulation et le trafic a diminué sur l'ensemble de la Porte.
Certaines études n'ont pas pu aboutir, comme celle de la Ville de Paris en 2002, visant à transformer l'avenue du Général Leclerc en « espace civilisé ». La réduction du nombre de files, la modification de l'accès des bus au terminus Avant-Cour ont été refusées par la Préfecture de Police sur cet axe de transit.
Au sud, la RD920 qui constitue une entrée importante de véhicules présente toujours les caractéristiques d'une voie routière privilégiant les flux automobiles. La vie urbaine demeure en retrait à cause des nuisances et le territoire de Montrouge est coupé en deux. Le trafic moyen journalier annuel a baissé entre 1998 et 2005 d'environ 20 % et semble s'être stabilisé à 46 000 véhicules jour depuis. Entre 2000 et 2005, la RN20 a fait l'objet d'un projet dans le cadre du comité d'axe du PDUIF. Le projet, piloté par la DDE 92, qui proposait un site propre bus axial et une réduction du nombre de files de circulation générale n'a pas été retenu. Depuis, la RN20 est devenue route départementale et de nouvelles études ont été annoncées par le Conseil Général des Hauts-de-Seine en 2008.

Tout en prenant bien en compte le rôle métropolitain de la Porte d'Orléans et sa situation au seuil de Paris sur une grande radiale, la réalisation du prolongement de la ligne 4 du métro incite à s'interroger sur la place à donner à la circulation routière à terme et sur un meilleur partage de l'espace public.
Les enjeux s'inscrivent à la fois à court terme et à l'horizon du prolongement du métro à Bagneux, permettant une baisse de circulation plus conséquente.

A court terme, le repli des emprises de chantier en deux temps (en 2010 et en 2012) doit permettre, et si possible anticiper, un projet cohérent à terme.
Avenue de la porte d'Orléans, le sens de circulation sortant a été neutralisé. Les flux de circulation s'écoulent désormais autour de l'îlot triangulaire central comme autour d'un grand giratoire. Ce plan de circulation mis en œuvre durant le chantier améliore le fonctionnement de la Porte et du carrefour entre le boulevard périphérique et la RD920. Il pourrait être adopté de manière définitive. Mais un projet de réaménagement de l'avenue de la Porte d'Orléans devient possible seulement à l'horizon 2012, avec le repli définitif des emprises de chantier.
Place du 25 août 1944, le nombre de files de circulation générale a été réduit à 2 files sortantes et 3 files entrantes, à l'instar du nombre de files de circulation générale existant avenue du Général Leclerc. Les terminus bus n'ont pu être conservé qu'en rive ouest dans cette phase de chantier et la circulation des bus comme des taxis a été reportée dans la circulation générale. Le réaménagement de la Place est en cours d'étude par la Direction de la Voirie et des Déplacements.

Le réaménagement de la porte d'Orléans est à mettre en perspective et à coordonner avec les projets de développement de l'offre de transports en commun, de réaménagements de la RD920 et de l'avenue du Général Leclerc. A l'instar des enjeux de déplacements en transport en commun, les enjeux de circulation se posent à une échelle métropolitaine.
L'arrivée du métro dans le sud parisien s'avère enfin une réalité plus concrète. Elle devrait faciliter la mise en œuvre d'un projet pour la radiale et réduire la pression automobile à Montrouge et Porte d'Orléans. Elle doit favoriser un report d'utilisation de la voiture vers les transports en commun et le report de certains terminus de bus de la porte d'Orléans sur les nouvelles stations de

métro à Bagneux, comme cela était envisagé dans l'étude d'impact du prolongement de la ligne 4. En parallèle des études actuellement menées pour le prolongement du métro à Bagneux, un travail commun entre le Conseil Général des Hauts-de-Seine, Montrouge, le STIF et la RATP et la Ville de Paris pourrait porter sur la radiale et la Porte d'Orléans. La réalisation d'une nouvelle enquête origine-destination sur un secteur élargi intégrant la partie nord de la RD920 pourrait en être un premier jalon.

le parc de stationnement et la station service

Le parc de stationnement de la Porte d'Orléans est situé sous l'îlot triangulaire central. Il est exploité par la SAEMES et l'échéance de la Délégation de Service Public est fixée au 9 mars 2023. Il a une capacité de 640 places et comptait fin 2009, 470 abonnés dont 192 résidents.

Outre un stationnement horaire et en abonnement, le parc accueille des véhicules en autopartage Caisse Commune (Transdev). Ce système permet de louer un véhicule à sa convenance pendant de courtes durées et s'avère moins coûteux que la possession d'un véhicule peu utilisé. Il est également prévu d'y localiser des véhicules Autolib' lors de la mise en place de ce nouveau service. Deux sociétés locataires de la SAEMES exploitent des locaux situés au 1er sous-sol et en particulier la société Colizen, qui assure la livraison de colis achetés par des particuliers sur internet avec des véhicules électriques. Chaque chargeur achemine ses colis sur le site avec un utilitaire de 3,5 tonnes. Colizen dispose d'un espace logistique de 220 m² et de 9 véhicules électriques fin 2009.

Ces services nouveaux, s'ils sont de taille modeste, pourraient être développés à l'avenir, en particulier dans le cadre des réflexions sur la logistique et les possibilités de réaliser le « dernier kilomètre » avec des modes moins polluants.

Située en surface et en partie au premier sous-sol, la station service est une sous-concession du parc de stationnement valide jusqu'au 31 mars 2020. Exploitée par la société TOTAL, la station service bénéficie d'une grande facilité d'accès depuis les différents axes routiers. Elle constitue également la première vision de la Porte d'Orléans depuis le sud.

Le boulevard périphérique et les bretelles de l'A6 : fin de week-end

Un manque de cohérence des réseaux à l'échelle intercommunale ou départementale

Toutes les voies de Montrouge situées en continuité des voies parisiennes sont des routes départementales. Mais selon les itinéraires, les enjeux sont très différents.

L'axe nord-sud RD920 – avenue de la Porte d'Orléans – avenue du Général Leclerc ponctué par le carrefour de la Vache Noire, l'échangeur du BP, la Porte d'Orléans et la place Victor Basch assure un rôle déterminant pour les déplacements motorisés. Il présente différents calibrages et différentes ambiances.
Hors Paris, assimilé à une voie rapide du carrefour de la Vache Noire jusqu'au boulevard périphérique, les aménagements sur cette séquence favorisent la vitesse aux dépens de la vie locale et coupent le territoire de Montrouge : largeur de la chaussée, traversées piétonnes par souterrain, portiques de signalisation routière. Les déplacements à pied ou à vélo sont peu confortables.
La route nationale 20 a été reclassée en janvier 2006 dans le domaine départemental. Après une première étude réalisée par la DDE du 92, le Conseil Général des Hauts-de-Seine étudie un projet de réaménagement de la RD920. Au sud, entre Antony et Bourg-La-Reine, au terme de la concertation préalable, achevée en février 2009, l'aménagement proposé consiste en un boulevard urbain avec 2 files de circulation par sens en section courante et des aménagements cyclables. Sur la partie nord, en partie dans le Val-de-Marne, les représentants et élus des conseils généraux et des villes concernées, réunis en juin 2008, ont décidé de travailler en commun au sein d'un comité de pilotage. Sur ce grand tracé, le paysage, la fluidité du trafic automobile et des autobus, le confort de déplacement à pied ou à vélo requièrent une cohérence des aménagements. À Paris, l'îlot directionnel non couvert du BP et l'îlot planté la rendent difficile.

A l'écart de la radiale, l'axe rue Friant – avenue de la Porte de Montrouge – avenue de la République dessert d'importantes centralités locales et relie le quartier d'Alésia au centre de Montrouge. Il peut devenir à l'écart du trafic de transit, le support de nouveaux usages et de déplacements locaux.

Les aménagements pour les circulations douces ne sont pas continus entre Paris et Montrouge. À Paris, les couloirs d'autobus élargis permettent la circulation des vélos, même si la continuité des parcours doit être améliorée par endroits. À Montrouge, seule la rue Henri Ginoux comporte un couloir d'autobus accessible aux vélos, en continuité d'un itinéraire parisien.

Avenue A. Briand à Montrouge, RD 920

RD920 : un manque de continuité des itinéraires cyclables et piétons

Avenue de la Porte de Montrouge vers le centre culturel

Porte Montrouge : un manque de continuité des itinéraires cyclables

Rue du Colonel Gillon, une alternative à l'avenue de la République
pour les circulations douces

Un aménagement routier de l'espace public de la Porte d'Orléans, peu confortable pour les piétons et très encombré. Un lieu de passage, sans identité clairement définie

Pôle intermodal de transport en commun et carrefour routier, la prédominance de la fonction de déplacement laisse peu de place à la vie urbaine sur cette grande porte de Paris.

L'espace public de la Place du 25 août 1944 a été réaménagé en rive des boulevards des Maréchaux lors des travaux du tramway. Cette séquence est la plus emblématique de la Porte d'Orléans. Elle fonctionne de pair avec les Maréchaux mais s'en distingue par la monumentalité des immeubles, la dilatation de l'espace (70 mètres entre façades) et la densité des plantations. L'intensité urbaine de l'avenue du Général Leclerc et des boulevards des Maréchaux s'y prolonge. On trouve en rive aussi bien La Poste ou un primeur que les locaux d'information de la RATP. Plus au sud, et malgré les plantations, l'espace public présente un aspect routier et peu structuré. Les piétons demeurent nombreux sur les trottoirs latéraux de la Porte, mais ils sont de passage. La limite de la Porte d'Orléans n'est pas claire. La composition en hémicycle si lisible en photographie aérienne ou en plan, est peu perceptible au sol du fait de sa dimension, de l'affectation de l'espace à la circulation et de son encombrement par les gares routières. Le monument dédié au Général Leclerc, partie prenante de la composition paraît bien isolé sur un îlot central, qui, sans être inaccessible est peu fréquenté.

L'espace public présente des dysfonctionnements importants. L'aménagement de la Porte n'est pas à l'échelle des piétons. Les trottoirs n'occupent guère que 30 % de la surface. Certaines chaussées sont surdimensionnées : sur l'hémicycle, avenue de la Porte d'Orléans ou avenue de la Légion Étrangère. Les parcours à pied et les traversées piétonnes sont parfois indirects, contournant les gares routières ou la trémie du parc de stationnement, allongeant les distances à parcourir. Les trottoirs s'avèrent étroits compte tenu de la densité de piétons, notamment avenue du Général Leclerc au carrefour avec les Maréchaux, sur le trottoir Est de la place du 25 août 1944 ou vers Montrouge. Le boulevard périphérique constitue une coupure. La qualité des aménagements est parfois réduite : mobiliers disparates, parfois vétustes dans les gares routières (gares Reyer et Optile), revêtements de sol peu qualitatifs (pavés autobloquants gare Optile ou même Place du 25 août 1944 par comparaison aux réaménagements liés au tramway).

En rupture par rapport à l'ambiance et la densité de trafic de la Porte d'Orléans, les voies adjacentes, assurent des fonctions plus locales. L'aménagement de l'espace public y présente parfois des qualités médiocres. C'est le cas Porte de Montrouge et avenue de la Porte de Montrouge entre le cimetière et le square, sur une liaison entre le centre de Montrouge et Alésia. Avec la mise à double sens de l'avenue de la République à Montrouge, un nouvel aménagement est souhaitable. C'est également le cas avenue Paul Appell. Sur cette séquence particulière d'une liaison plus longue empruntant les voies arrière des HBM, les plantations sont discontinues et hétérogènes, les chaussées surdimensionnées. L'espace public conserve la trace de l'ancien statut de voie de transit de l'avenue avant la fermeture de la bretelle du périphérique rue du Professeur Hyacinthe Vincent. La large chaussée était également destinée à faciliter le demi-tour des bus de la gare Optile, lorsqu'elle était située dans l'angle. Certaines voies servent de stockage : avenue de la porte de Montrouge, le long du cimetière ou rue du Professeur Hyacinthe Vincent.

Le monument en mémoire du Général Leclerc

© DU – MCC

Traversée de la place du 25 août 1944

Traversée interdite, avenue Ernest Reyer, mais directe

Trottoirs étroits, avenue du Général Leclerc

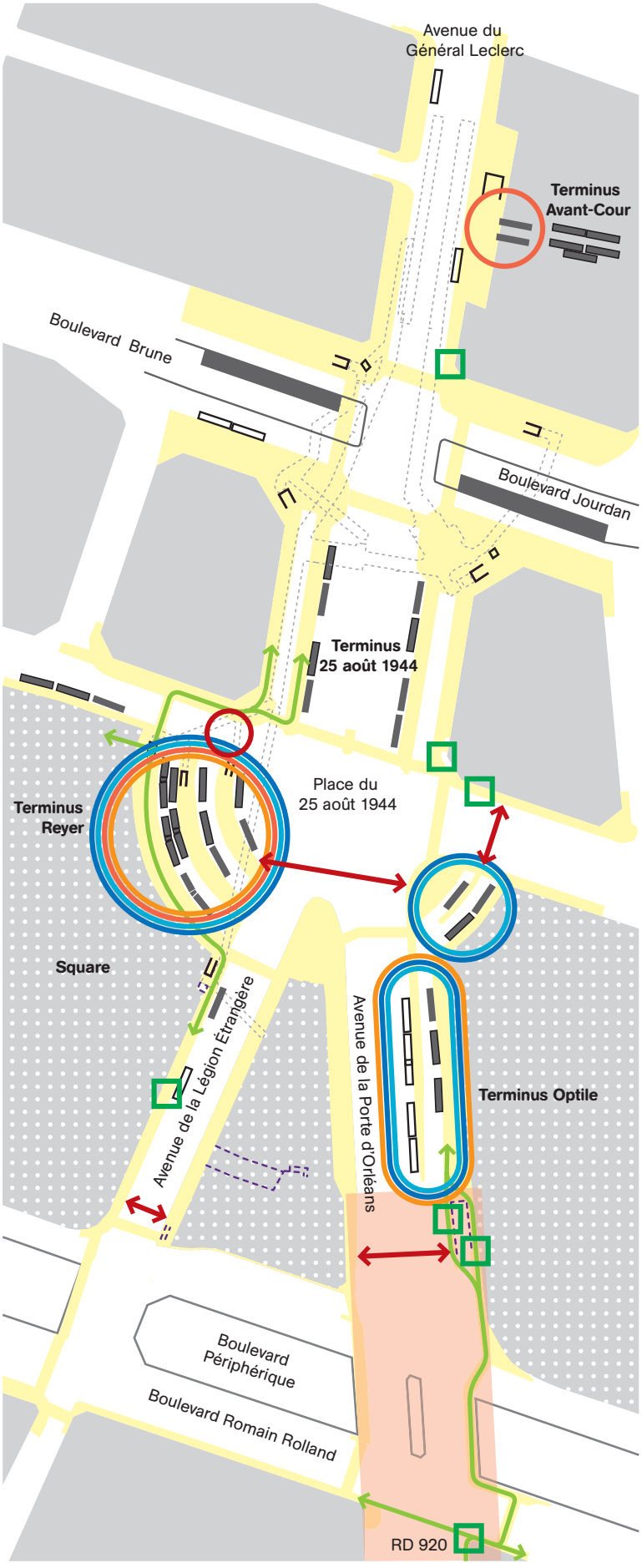
… place du 25 août 1944

Porte d'Orléans : dysfonctionnements sur les espaces publics

- trottoir étroit
- trajet indirect
- chaussée surdimensionnée
- manque de cohérence

Gare routière

- traversée dangereuse
- pas d'accessibilité PMR
- trajets de correspondance longs
- impact négatif dans le paysage
- encombrement du mobilier



0 50 m

APUR - Septembre 2009

Les voies principales

Place du 25 août 1944 : un repère de la Porte d'Orléans

Îlot central vers Montrouge

Avenue de la Porte d'Orléans : un grand tracé peu lisible dans un environnement planté

Rue de la Légion Étrangère : une voie de bouclage pour la circulation

LES PAYSAGES

Formes structurantes

- tracés structurants
- espaces singuliers
- perspectives et échappées
- bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
- Seine, canaux et plans d'eau

Composants du paysage et de son décor

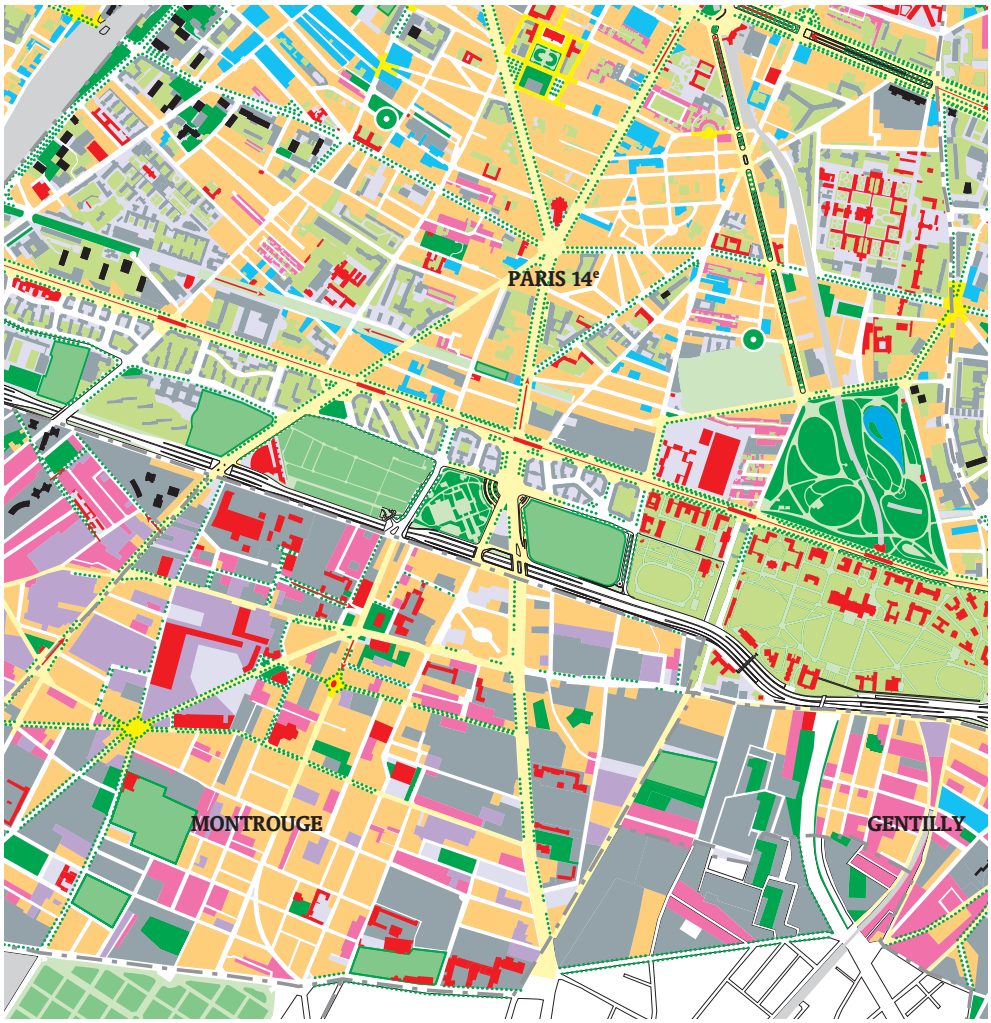
- édifices remarquables
- plantations d'alignements
- espaces verts publics
- cimetières
- espaces sportifs
- espaces et talus des grandes infrastructures
- espaces verts privés
- murs végétalisés

LES TISSUS URBAINS

- tissus continus
- tissus composites
- tissus discontinus
- grandes emprises d'activités
- tissus de petite échelle

- faisceaux ferroviaires
- axes routiers couverts

Données Sdrif et Cadre urbain pour la banlieue



La qualité de la ceinture verte est à nuancer

La Porte d'Orléans est située dans l'une des plus longues séquences de la ceinture verte parisienne, comprenant notamment la Cité Universitaire Internationale, le stade Élisabeth, le square du Serment de Koufra, le cimetière de Montrouge.

La ceinture verte matérialise un changement d'échelle dans le tissu urbain et ses atouts sont nombreux sur cette séquence :

- Une transition entre espaces bâtis et espaces ouverts très lisible dans le grand paysage. Au nord, elle est marquée par le tissu des HBM, au sud, à Montrouge, par les nouveaux immeubles de bureaux et d'activité, formant un écran aux nuisances du boulevard périphérique. La grande dimension de la ceinture verte est perceptible de l'intérieur des équipements ;
- La densité des plantations, d'alignement ou à l'intérieur des emprises, créant ensemble de grandes masses végétales ;
- Un square de 2,7 ha, utilisé par les habitants de Paris comme de Montrouge, la vaste emprise de la Cité Universitaire Internationale, parc urbain ouvert au public ;
- Un front bâti de qualité au nord, intégré à la ceinture verte. De loin, on perçoit d'abord l'homogénéité de la composition et des volumes, de près le tissu discontinu laisse entrevoir des espaces intérieurs végétalisés. De part et d'autre de la place du 25 août 1944, les édifices non dénués d'une certaine monumentalité constituent les principaux repères de la Porte d'Orléans.

Une forte présence du végétal, un bâti de qualité

Avenue Ernest Reyer

Avenue Paul Appell

Avenue de la porte de Montrouge

La rive ouest du centre sportif

PORTE D'ORLÉANS

Hauteur du bâti

- RdC et R+1
- R+2 et 3
- R+4 et 5
- R+6 à 7
- R+8 à 10
- R+11 et plus

Hauteur de la végétation

- moins de 1 m
- de 1 à 5 m
- plus de 5 m

Sources :
Apur, Infrarouge MNE - MNT 2005,
© InterAtlas

À Montrouge, la végétation se situe principalement dans des espaces privés. Les espaces verts ouverts au public (8 ha au total) sont de petite taille et parfois situés en cœur d'îlot. Les alignements sur rue sont rares et le déficit d'espaces plantés est net au sud de Porte d'Orléans. Autour de la Porte d'Orléans, la végétation est caractéristique de la ceinture verte et des HBM, présente dans des squares et des parcs, parfois de grande taille et en cœur d'îlot dans la ceinture des HBM. Elle est accompagnée par de grands alignements d'arbres très structurants.
Parallèlement, certains grands équipements sont très peu plantés.
La densité des plantations n'en demeure pas moins une caractéristique de la porte d'Orléans. Elle structure le paysage avec les fronts bâtis hauts, au nord comme au sud, donnant à la Porte d'Orléans sa dimension.

1. Centre sportif Jules Noël
2. Cimetière de Montrouge
3. Square du Serment de Koufra (2,7 ha)
4. Centre sportif Elisabeth
5. Cité Internationale Universitaire (34 ha)

À proximité :
6. Parc Montsouris (15 ha)
7. Petite Ceinture (accès réservé)
8. Aqueduc de la Vanne (accès réservé)
9. Square de la Mairie
10. Square Schuman
11. Parc privé ex-Schlumberger (accès réservé)

Certains dysfonctionnements posent néanmoins la question de son identité ou de son intégrité. Large de 250 mètres entre façades, la partie ouverte de la ceinture verte s'apparente dans ses grandes dimensions à la Seine ou au Parc de Bercy, mais constitue en pratique un espace morcelé, soumis à d'importantes nuisances. Les différents équipements qui la composent fonctionnent de façon autonome, presque dos à dos et aucun parcours ne les fédère :

- L'accès aux équipements n'est pas toujours mis en valeur. Porte d'Orléans, l'accès principal du square est masqué par la gare routière Reyer ;
- L'ouverture au public des équipements est parfois réduite. Sans être strictement interdit, l'accès au stade demeure dans les faits réservé aux sportifs pour des questions de sécurité.
  Le cimetière de Montrouge ou le stade Élisabeth constituent des enclos alors que le square du serment de Koufra ou la Cité Internationale Universitaire constituent des espaces ouverts aux visiteurs et traversables ;
- Malgré des masses végétales importantes par endroits, la végétation demeure morcelée : alignements discontinus sur l'espace public, présence parfois ténue de la végétation à l'intérieur des emprises, réduisant la qualité paysagère et la qualité d'usage de ces espaces mais aussi le rôle actif de la nature modérant les effets du réchauffement. Ainsi, seulement 20 % des surfaces du stade Élisabeth sont perméables, 15 % sont végétales ;
- Les nuisances du boulevard périphérique, surtout le bruit, réduisent la qualité d'usage des équipements. Localement les nuisances sont parfois atténuées par des talus ou de petits bâtiments ;
- La perméabilité visuelle sur les équipements et les espaces ouverts est très limitée depuis l'espace public ;
- Les voies arrière sont peu animées. Les chaussées sont souvent surdimensionnées, elles constituent parfois de vastes parcs de stationnement de surface, assurant le stationnement résidentiel des habitants des immeubles HBM, dépourvus de garages privés. Les plantations d'alignement sont parfois hétérogènes (avenue Paul Appell, rue Émile Faguet), peu adaptée, ou discontinues (avenue Paul Appell).

Rue Georges de Porto Riche

Avenue Paul Appell, des plantations discontinues, une chaussée surdimentionnée, un trottoir étroit

Centre sportif, avenue Paul Appell

À l'intérieur du stade, des espaces imperméables

Les équipements de la ceinture verte

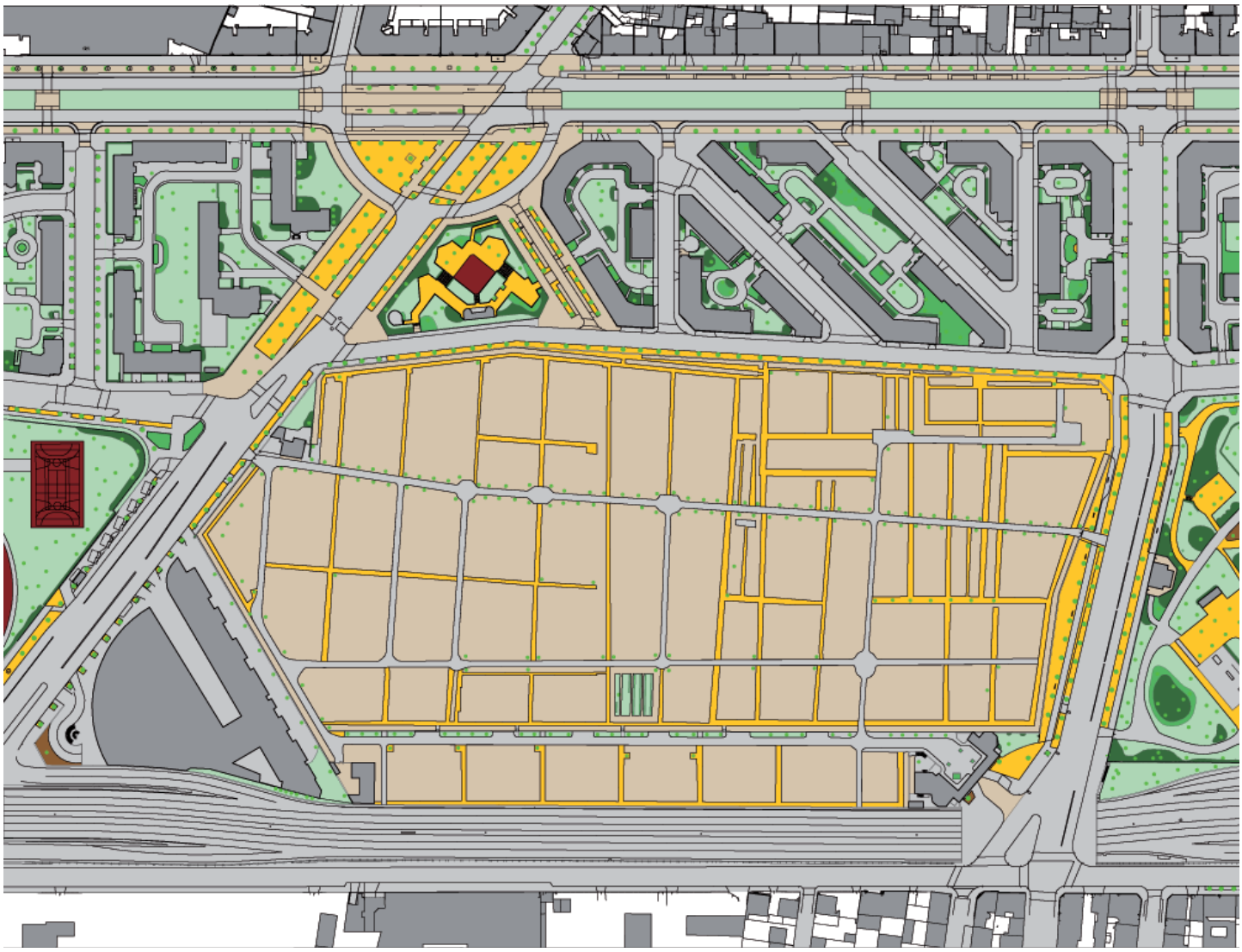
Square du Serment de Koufra : un équipement fédérateur, un jardin labellisé « espace vert écologique »

Centre sportif Élisabeth : un équipement dédié à la pratique sportive, à l'échelle de l'arrondissement mais peu végétalisé et replié sur lui-même malgré de nouveaux crénaux en «libre accès»

Cimetière de Montrouge : un espace minéral, hormis une allée plantée

L'entrée du square, masquée par la gare routière Reyer

Une traversée des équipements qui n'est pas toujours possible, même lorsque la liaison existe

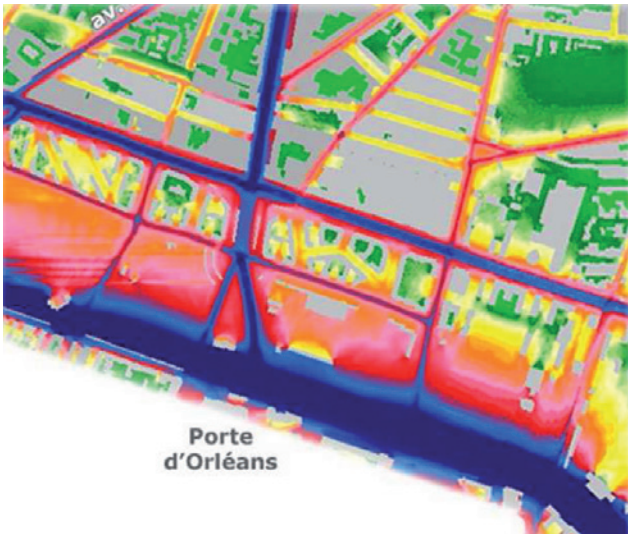


NATURE DU SOL ET VÉGÉTATION

- Bâti
- Asphalte, enrobé, béton
- Dalle, pavé
- Revêtement synthétique
- Gazon synthétique
- Sable, gravier
- Terre
- Végétation arbustive
- Végétation basse, couvre-sol
- Pelouse
- Arbre

	Surface totale (ha)	Surfaces perméables	Surfaces végétalisées
Square du Serment de Koufra	2,75	89 %	56 %
Centre sportif Élisabeth	4,35	20 %	15 %
Cimetière de Montrouge	7,53	12 %	1 %

Source : Apur



BRUIT ROUTIER EN 2004

en dB(a)

79 76 73 70 67 64 61 55 50 45

Source : Mairie de Paris

Bruit de jour
(Situation avant tramway et fermeture de la bretelle du Boulevard Périphérique, rue du Professeur Hyacinthe Vincent)

Accès et clôtures

Accès équipements

- Accès piéton public
- Accès réservé piéton ou véhicule

Clôtures

- Mur haut
- Mur antibruit
- Grille haute
- Grillage ou filet haut
- Muret
- Grille ou grillage bas
- Main courante
- Haie taillée
- Talus
- Bâtiment

Hauteur de la végétation

En mètres :

- moins de 1
- de 1à 5
- de 5 à 10
- plus de 10

Sources : APUR
Infrarouge MNE - MNT - 2005 - (c) InterAtlas

- Nouvelles plantations
- Arbre supprimé

L'espace de la ceinture verte est un espace ouvert très morcelé dans ses usages. Dans les grands enclos autonomes, l'accès du public et les possibilités de traversée varient selon la gestion propre à chaque emprise. Le square et la Cité Internationale sont accessibles et traversables en journée. L'accès du cimetière se situe porte de Montrouge, sa traversée n'est possible que deux jours par semaine lorsque l'accès Châtillon est ouvert. Le centre sportif dispose d'une entrée unique avenue Paul Appell contrôlée pour des raisons de sécurité. Géré comme une emprise privée, l'accès est réservé aux sportifs.

Un domaine privé ouvert aux visiteurs

DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR UN PROJET PARTAGÉ

Mieux partager l'espace public, réduire l'encombrement

Transformer la Porte d'Orléans en place

Les enjeux d'un réaménagement de l'espace public de la Porte d'Orléans sont multiples : donner une identité plus forte et plus valorisante à cette grande porte de Paris, créer ici une vraie place parisienne en renforçant la vie urbaine, faciliter la vie quotidienne de milliers de voyageurs, des habitants et des actifs qui la fréquentent ou encore mieux affirmer, dans le paysage comme dans les usages, les qualités de la ceinture verte.
Pour donner plus de place à la vie urbaine sur ce carrefour dédié aux déplacements de transit, Il est nécessaire d'aménager la Porte d'Orléans à l'échelle du piéton et de rendre plus lisible sa composition. Par ailleurs, le prolongement de la ligne de métro à Montrouge et Bagneux sera l'occasion de faire évoluer les comportements de déplacements dans le sud parisien. Avec un rabattement en voiture particulière et en bus sur les nouvelles stations de métro, la baisse du trafic sur la RD 920 et Porte d'Orléans permettra à ces lieux repères de jouer pleinement leur rôle fédérateur et valorisant pour les communes traversées, et offrira des possibilités de réduction des emplacements « bus » Porte d'Orléans. Dans ce contexte, il sera possible d'envisager une évolution des terminus de la gare routière Reyer pour mieux relier le square à la nouvelle place.

Optimiser le fonctionnement du pôle de transport en commun en lien avec les nouvelles offres dans le sud parisien

La restructuration du réseau de bus en banlieue, liée au prolongement de la ligne de métro, doit être approuvée par le STIF. Une réduction du nombre de terminus bus Porte d'Orléans paraît compatible avec une optimisation des réseaux de transports en commun à l'échelle du sud parisien.
La réorganisation des lignes maintenues en terminus permettra d'optimiser les correspondances, d'améliorer la qualité de service et globalement la lisibilité du pôle, difficilement conciliable avec 15 lignes en terminus dans cet espace urbain existant. Les gares routières doivent en outre être accessibles aux PMR en 2015.
Cette réorganisation pourrait s'inscrire dans le sillage du schéma directeur des gares routières du STIF. La Porte d'Orléans pourrait également figurer comme pôle dans le PDUIF en cours de révision.

Réaménager des voies plus locales, compléter le réseau cyclable

Mieux partager l'espace public et réduire l'encombrement concerne également des voies moins importantes.
Porte de Montrouge, entrée de ville de Montrouge, le carrefour très routier ne correspond plus à la réalité du trafic automobile depuis la mise à double sens de l'avenue de la République à Montrouge et le parvis du cimetière de Montrouge paraît délaissé. Avenue de la Porte de Montrouge, plusieurs aménagements sont souhaitables : suppression de l'aire de stockage le long du cimetière, réduction de la largeur de la chaussée, aménagement d'une liaison cyclable nord-sud.
Outre les voies internes des HBM, cela concerne notamment l'avenue Paul Appell, ancienne voie de transit et la rue du Professeur Hyacinthe Vincent, tout en maintenant l'aire de stockage des encombrants nécessaire à l'échelle du 14e arrondissement. Sur ces voies, des études plus fines sont également à mener sur les conditions de stationnement résidentiel et l'occupation des rez-de-chaussée en pied d'immeubles pour y développer l'animation.
Le réseau cyclable parisien est à compléter, en ouvrant aux cyclistes les contre-allées de la place du 25 août 1944, en créant un itinéraire nord-sud avenue de la porte de Montrouge, en aménageant un itinéraire cyclable continu sur les voies arrière des HBM.

Coordonner les projets

Territoire d'interface, transformer la Porte d'Orléans en place requiert un travail commun entre tous les acteurs et en particulier institutionnels pour : restructurer le réseau d'autobus, coordonner le réaménagement de l'espace public et des gares routières Porte d'Orléans, harmoniser l'avenue de la Porte d'Orléans et la Route Départementale 920 ou développer un réseau de circulations douces cohérent entre Paris et Montrouge.

Réinventer la ceinture verte, conforter les équipements existants

Créer une continuité de paysage et intégrer les enjeux environnementaux dans l'aménagement et la gestion de la ceinture verte.

Créer des aménagements de qualité passe par le renforcement des plantations pour réunir des espaces fragmentés ou pour structurer l'espace public : place du 25 août 1944, avenue de la Porte d'Orléans, avenue de la Légion Étrangère mais aussi avenue Paul Appell, en prolongement de l'avenue Ernest Reyer. Il s'agit aussi de rendre les sols plus naturels et plus perméables, d'adopter une gestion plus écologique des emprises publiques ou privées, de favoriser la biodiversité.

Améliorer les conditions de pratiques dans les équipements, en permettre de nouvelles

En complément de l'augmentation de la qualité paysagère et environnementale des équipements, il paraît nécessaire d'en faciliter l'accès, notamment pour le square depuis le Porte d'Orléans et dans le cas du centre sportif, d'augmenter son ouverture au public. La réduction des nuisances sonores du boulevard périphérique permettrait de meilleures conditions de pratiques sportives ou de loisirs.
La création d'une continuité de parcours à travers les équipements, aujourd'hui segmenté, permettrait de découvrir autrement la ceinture verte et ses équipements. Cela concerne surtout le cimetière et le centre sportif. À ce titre, la gestion de la Cité Universitaire, ouverte aux visiteurs, constitue un exemple.

Développer une nouvelle centralité en accompagnant l'espace public par une évolution de certaines emprises.

Le renforcement de la liaison Paris-Montrouge doit s'accompagner d'une réflexion sur l'évolution des formes urbaines sur le site, en complément de la ceinture HBM, valorisante pour l'espace ouvert de la ceinture verte et alternative au front bâti continu et peu varié développé côté Montrouge, en particulier le long du boulevard périphérique. Cela concerne notamment le centre sportif et l'îlot central de la place.

Conforter et mettre en valeur les grandes composantes du paysage.

La grande pièce urbaine de la Porte d'Orléans, ses grandes perspectives, ses principaux repères sont partie intégrante de l'identité de la ceinture verte parisienne. Passer de porte à « place », retrouver plus d'urbanité, doit s'inscrire dans cette histoire et s'appuyer sur les caractéristiques de ce grand paysage ouvert, préserver les continuités visuelles, et les favoriser, à l'image du tissu très fractionné de la Cité Universitaire. C'est l'occasion, avec l'intégration du boulevard périphérique dans le périmètre de projet, de réinventer la « ceinture verte » de la couronne.

PORTE D'ORLEANS : DES ENJEUX À DIFFERENTES ECHELLES

Renforcer les grandes composantes du paysage

la composition de la Porte d'Orléans

les perspectives

les repères

étudier une mutation paysagère

Créer une continuité de paysage, intégrer les enjeux environnementaux, améliorer les pratiques dans la ceinture verte

renforcer les plantations d'alignement

Renforcer la nature centre sportif Elisabeth et cimetière de Montrouge

Renforcer la nature dans la bande des HBM

assurer une continuité de parcours à travers les équipements et améliorer l'accès du public

Mieux partager l'espace public, réduire les chaussées surdimensionnées, élargir les trottoirs, simplifier certains carrefours

requalifier la Porte d'Orléans

requalifier des voies plus locales Porte de Montrouge, avenue Paul Appell

réseau cyclable existant

réseau cyclable à compléter

réduire les nuisances sonores du boulevard périphérique

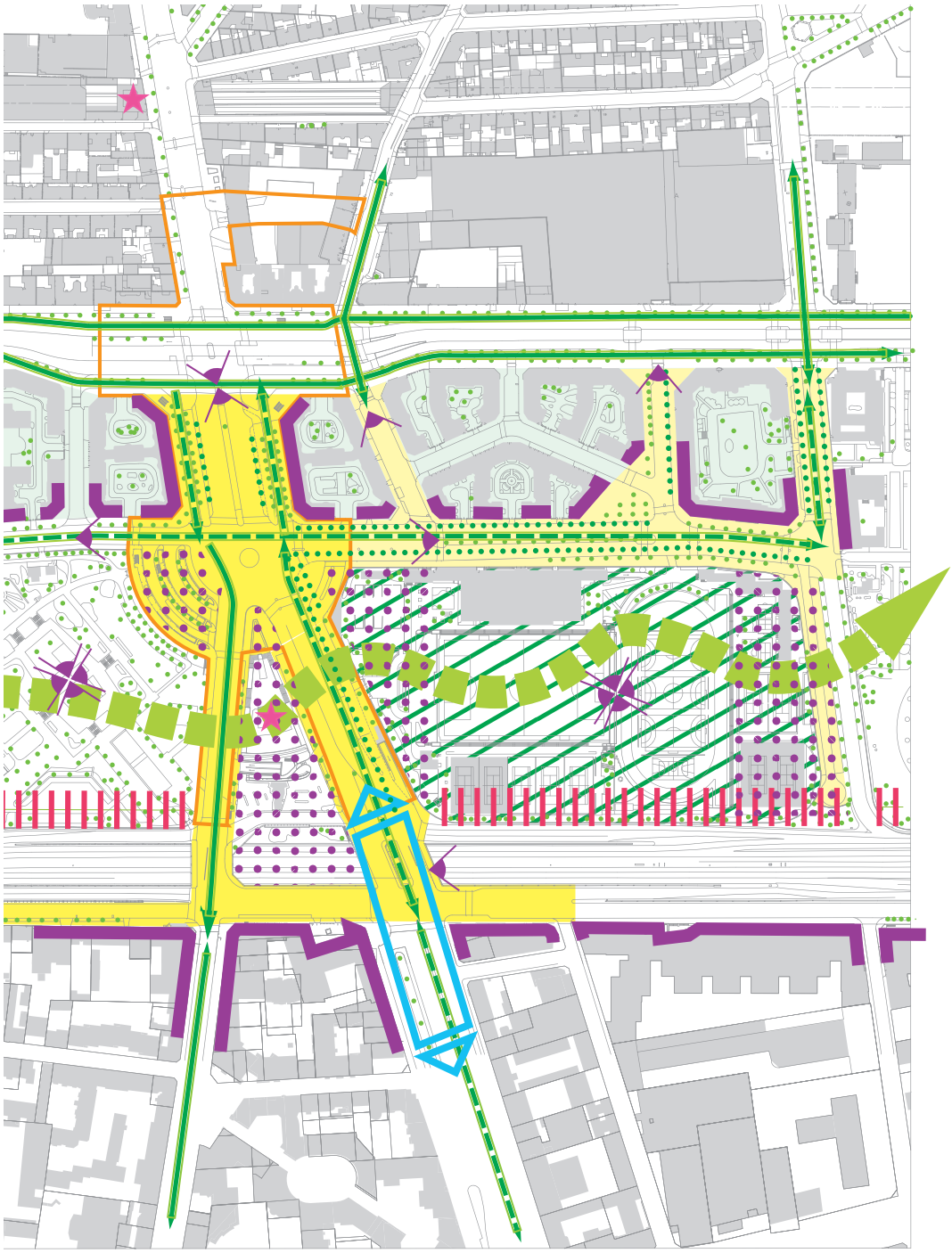
Optimiser le fonctionnement du pôle de transport en commun en lien avec les nouvelles offres dans le sud parisien

réduire l'emprise et restructurer les gares routières

Coordonner les projets

harmoniser les projets de l'avenue de la Porte d'Orléans et de la RD 920

Apur octobre 2009



PROCHAINES ÉTAPES

Des actions à mener sur l'espace public dès 2010

Avec le repli des emprises de chantier, des actions à court terme sont à mener en 2010 :

- la remise en état de l'espace public affecté par les emprises de chantier : place du 25 août 1944, séquence ouest de l'avenue Paul Appell, sauf au droit du stade Elisabeth (emprise de chantier maintenue jusqu'en 2012),
- l'adoption du mode de fonctionnement des voies et des carrefours : nombre de files, sens de circulation, notamment avenue de la Porte d'Orléans.
- la remise en service des terminus bus à l'est de la Place du 25 août 1944.

Ces sujets sont étudiés par la Direction de la Voirie et des Déplacements, l'Apur y a contribué en proposant un principe d'aménagement pour la Place du 25 août 1944.

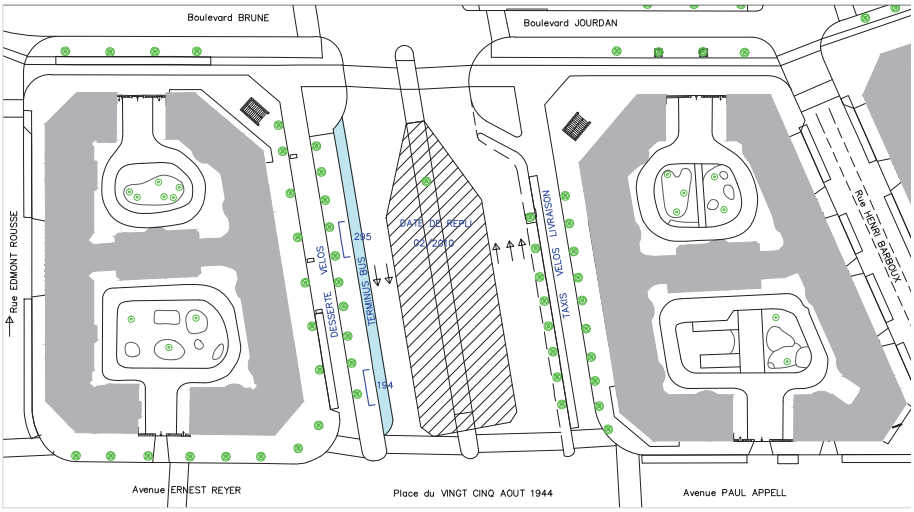
- Espace public : anticiper un projet d'aménagement futur de la Place du 25 août 1944, compatible avec une restructuration à terme des terminus. Sur la partie nord de la Place du 25 août 1944, une remise en état à l'identique s'avère d'ores et déjà impossible : les plantations existantes dans l'axe de la voie, supprimées dans le cadre du chantier ne pourront être restituées. Le principe proposé vise à élargir les quais latéraux pour donner plus de place et de confort aux piétons, notamment les PMR, qu'ils soient voyageurs ou non et de dégager le centre de la Place pour mettre en valeur les perspectives sur l'église au nord et sur le monument au sud.
- Circulation : maintenir 3 files de circulation dans le sens entrant, conformément à la demande de la Préfecture de Police, 2 ou 3 files dans le sens sortant. (Pour mémoire, la Place du 25 août 1944 comportait 5 files de circulation par sens et un emplacement pour les terminus avant les travaux du tramway, 3 files de circulation par sens et un large couloir pour les terminus et la circulation des autobus après la mise en service du tramway. Depuis les travaux de prolongement du métro, on compte trois files dans le sens entrant sans couloir ni terminus d'autobus et 2 files dans le sens sortant avec seulement un emplacement de stationnement pour les autobus.)
- Terminus bus : La Place du 25 août 1944, constitue un emplacement stratégique pour les terminus de bus en permettant des correspondances rapides et confortables avec le métro et le tramway. Cependant amorcer une restructuration des terminus d'autobus pour minimiser les « pas perdus » en 2010 paraît prématuré.

Des études à engager

En complément des aménagements à réaliser à court terme et des études sur l'avenue du Général Leclerc et la Place Victor Basch, menés par la Direction de la Voirie et des Déplacements, la Mairie du 14e arrondissement et le Conseil de quartier, les études menées par l'Apur en 2010 en lien avec les directions concernées de la Ville de Paris, porteront :

- sur les espaces publics de la Porte d'Orléans en lien avec les hypothèses d'évolution du pôle bus (avenue de la porte d'Orléans, gare routière Reyer et avenue de la Légion Etrangère) ; la Porte de Montrouge ; le rééquilibrage de l'espace public dans la ceinture HBM ;
- Sur les équipements sportifs, le cimetière, le jardin et l'îlot central, l'Apur précisera les conditions d'une évolution de ces emprises pour des pratiques facilitées et des développements futurs dans le cadre d'un renforcement de la ceinture verte ;
- en lien avec la Sogaris, l'Apur précisera les conditions d'implantation d'une aire logistique de proximité Porte d'Orléans et son impact sur la circulation de poids-lourds.

Place du 25 Août 1944 en chantier
été 2009

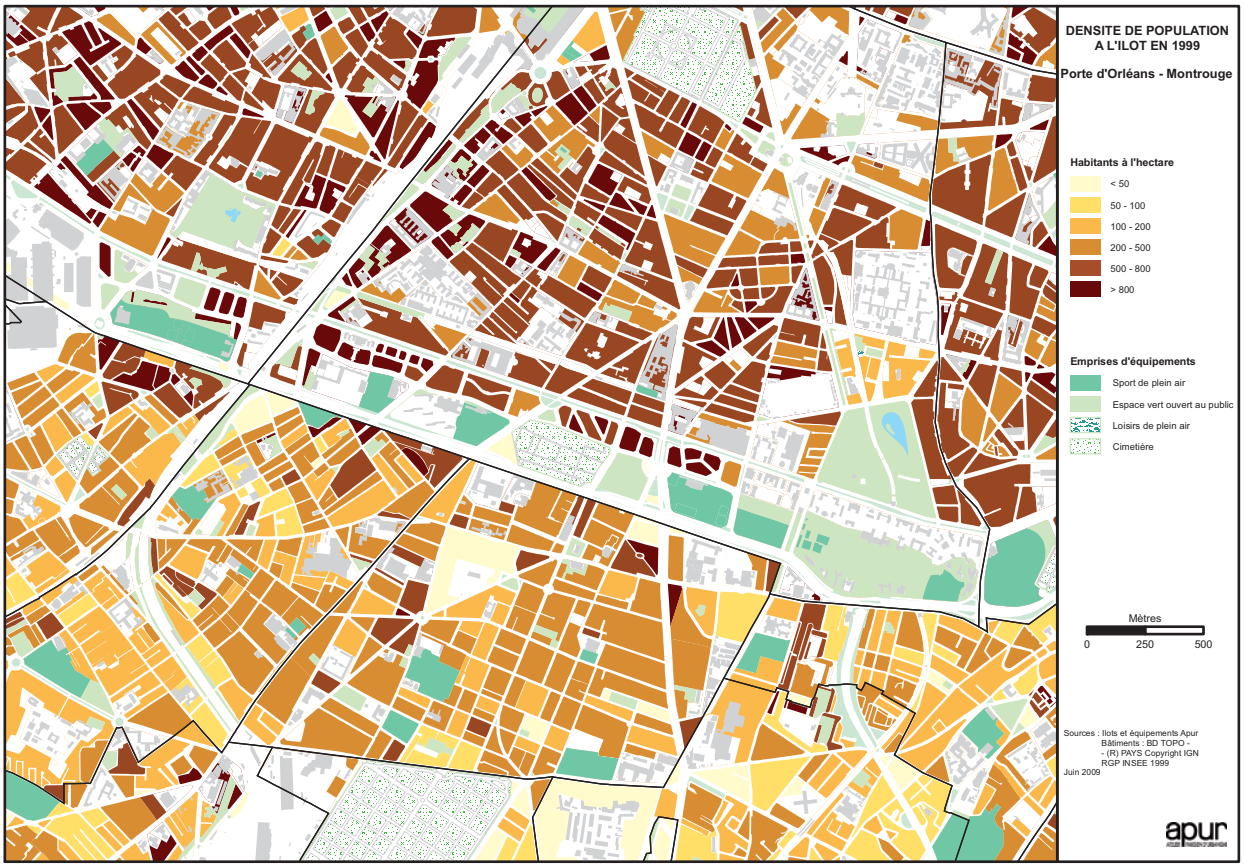


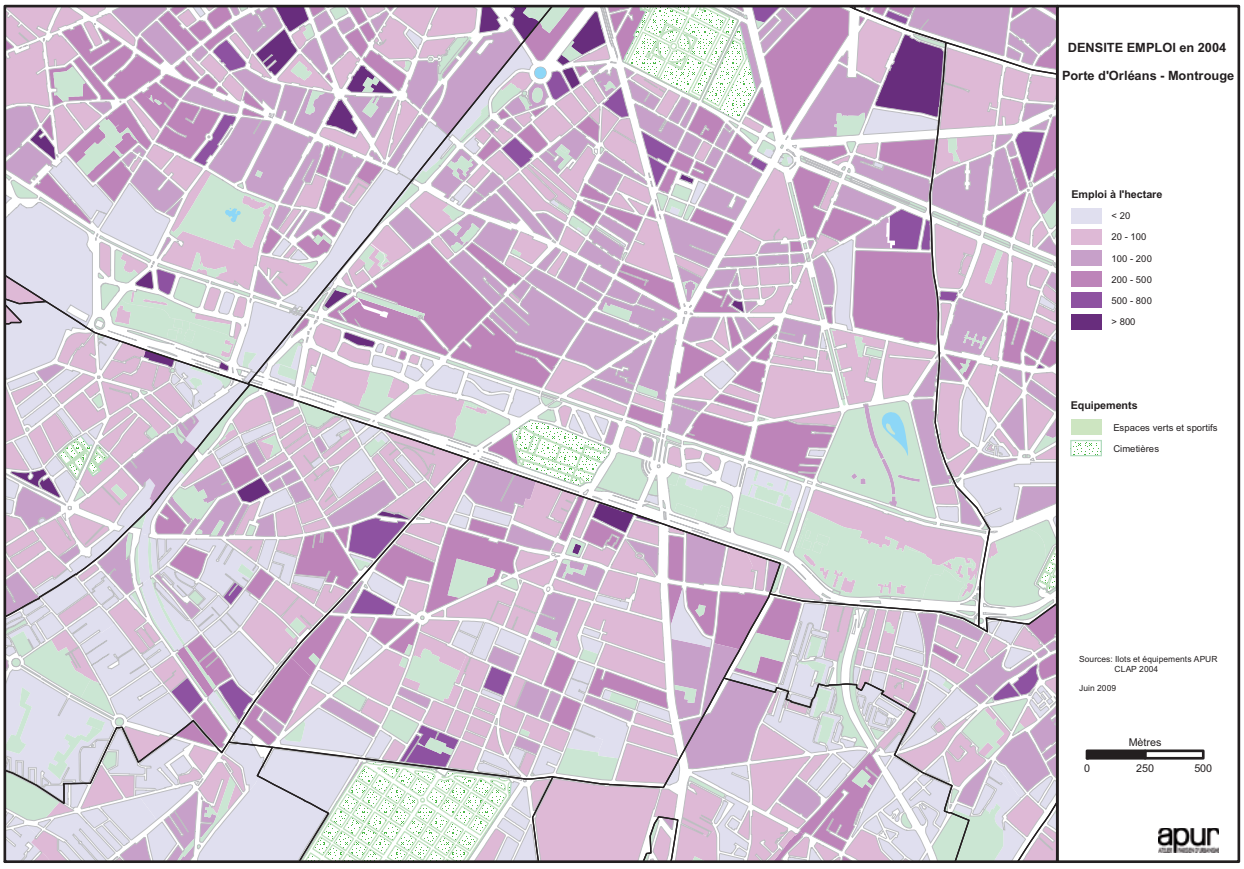
Place du 25 août 1944 : impact du chantier en rive est, 2009

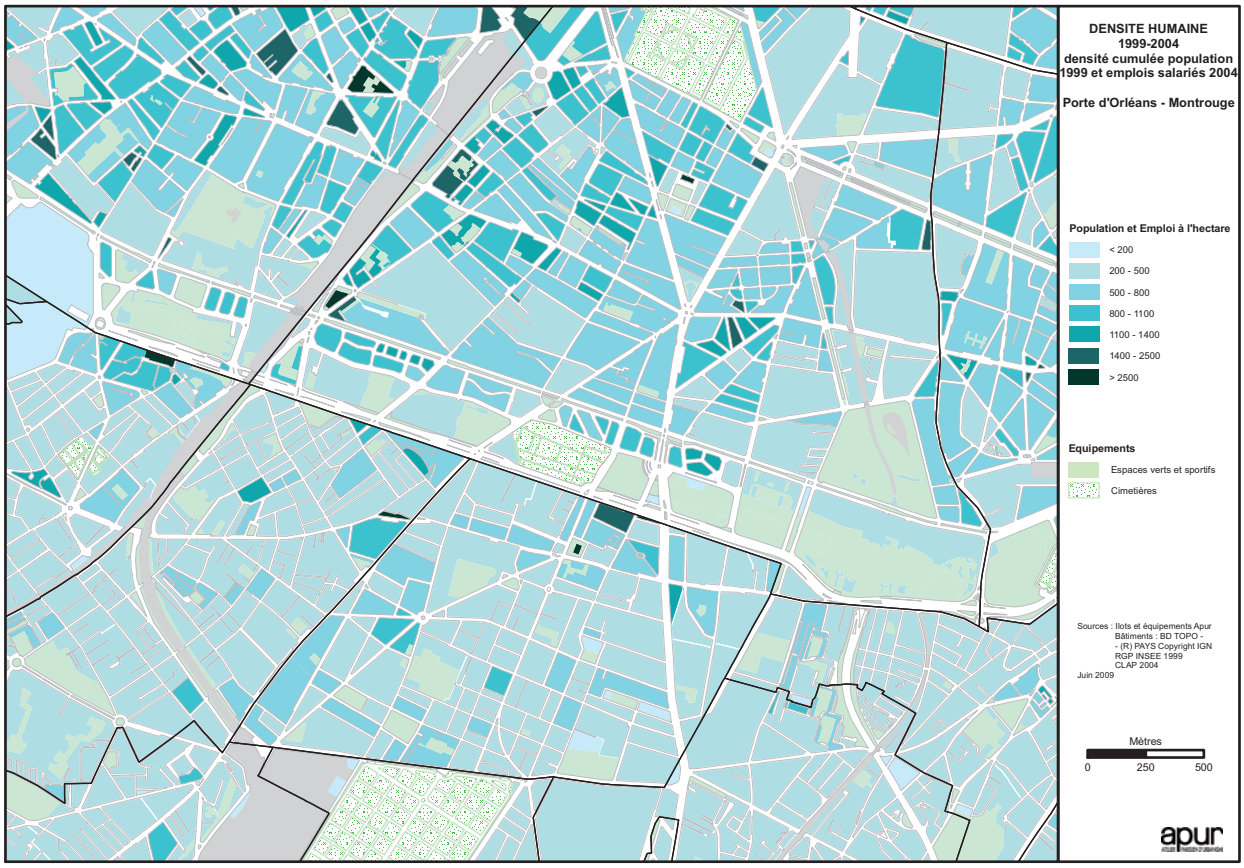
Gare routière Reyer

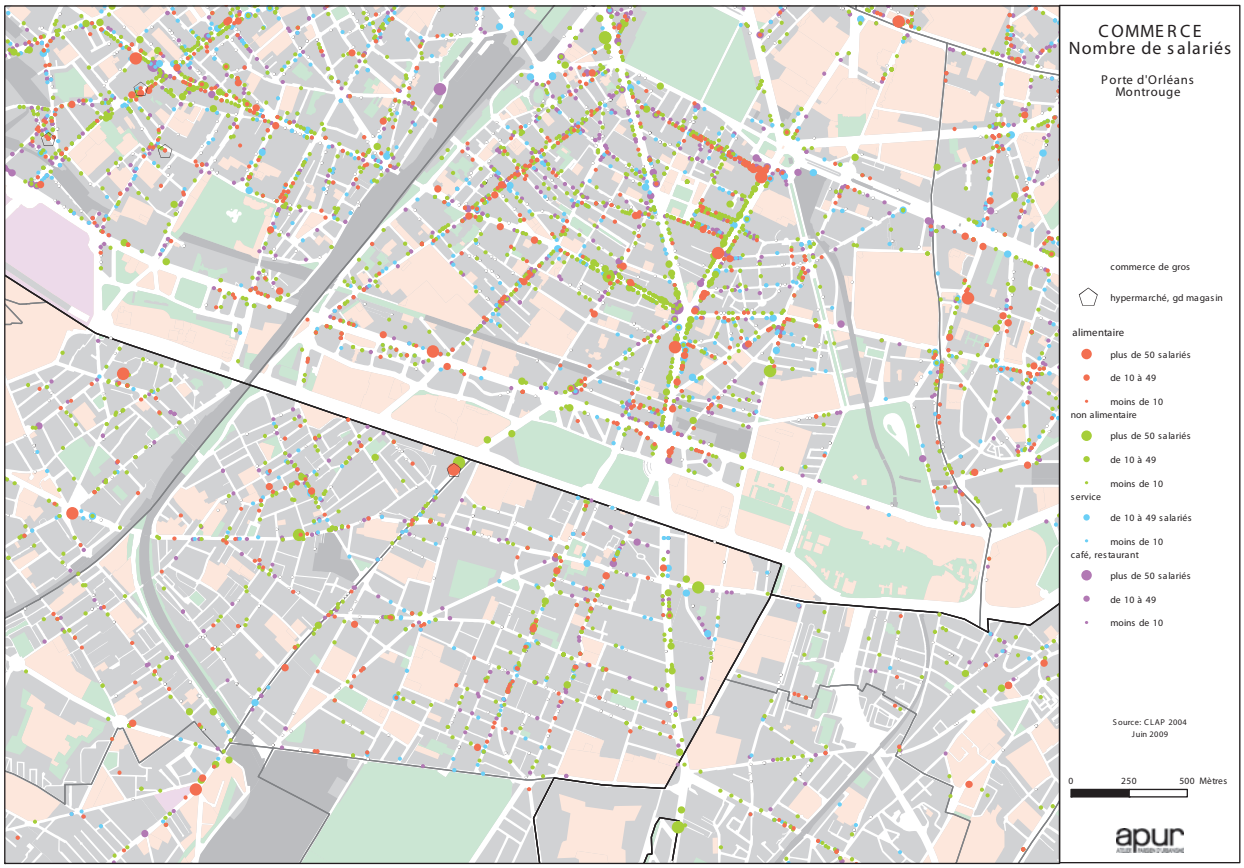
© Apur-Aerial-JGJULES, 2002

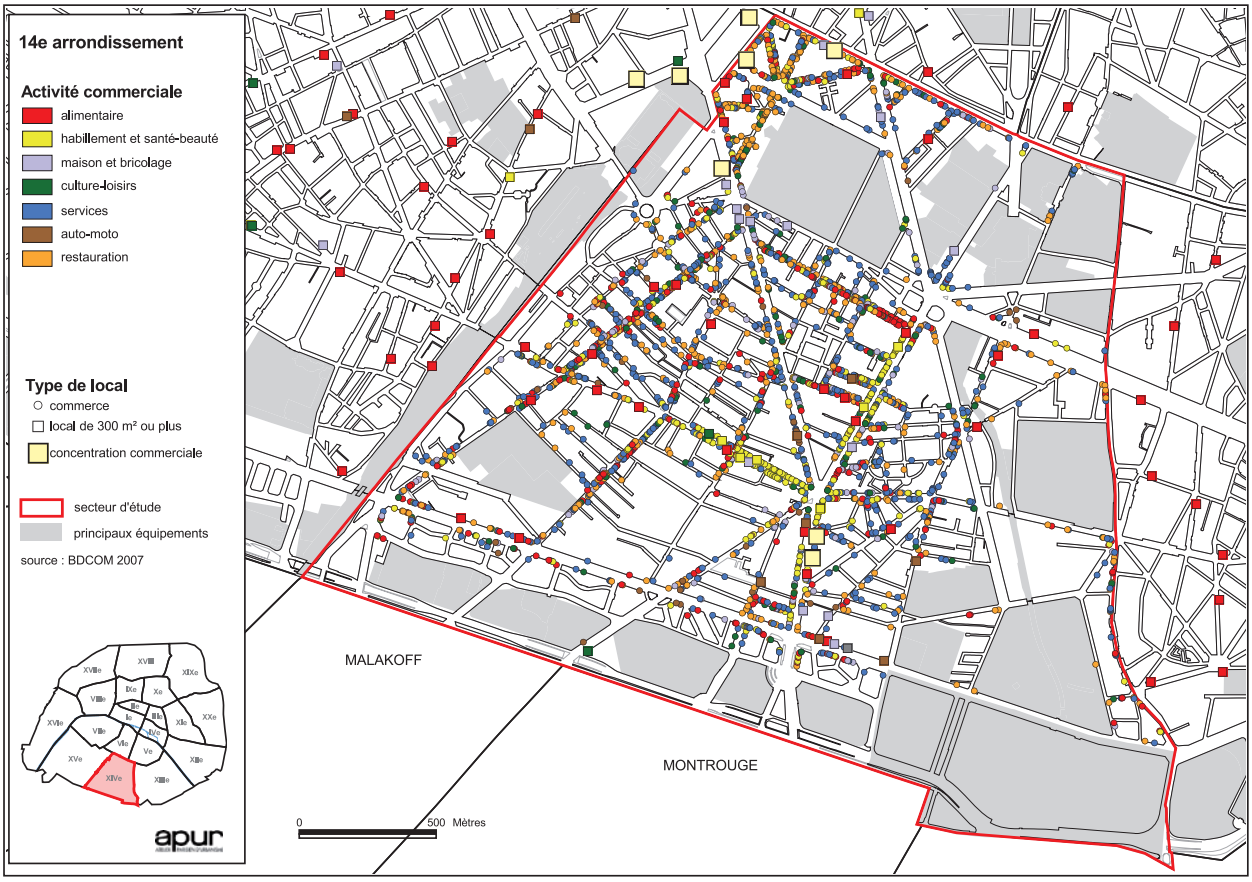
ANNEXES

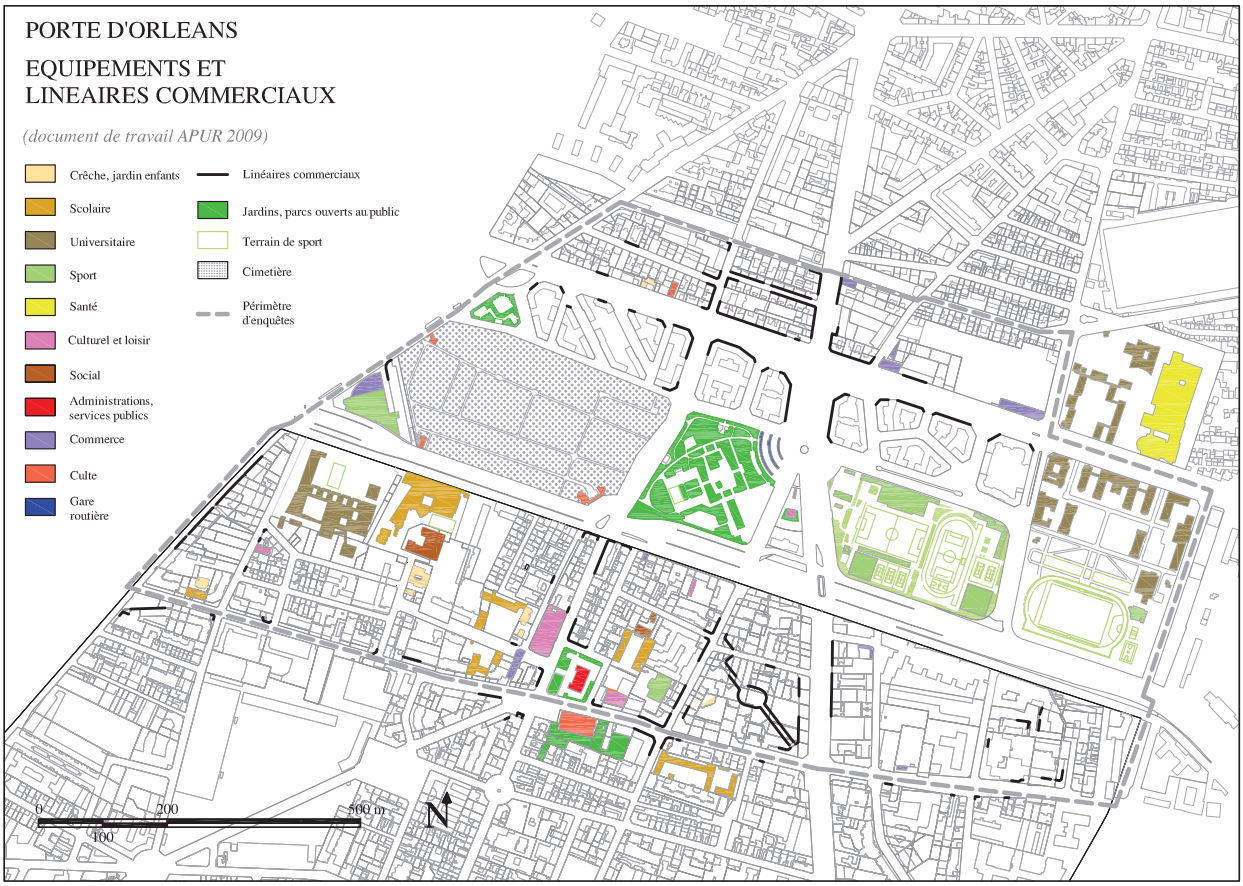

DENSITE DE POPULATION
A L'ILOT EN 1999
Porte d'Orléans - Montrouge
Habitants à l'hectare
< 50
50 - 100
100 - 200
200 - 500
500 - 800
> 800
Emprises d'équipements
Sport de plein air
Espace vert ouvert au public
Loisirs de plein air
Cimetière
Mètres
0
250
500
Sources : Ilots et équipements Apur
Bâtiments : BD TOPO -
- (R) PAYS Copyright IGN
RGP INSEE 1999
Juin 2009
apur

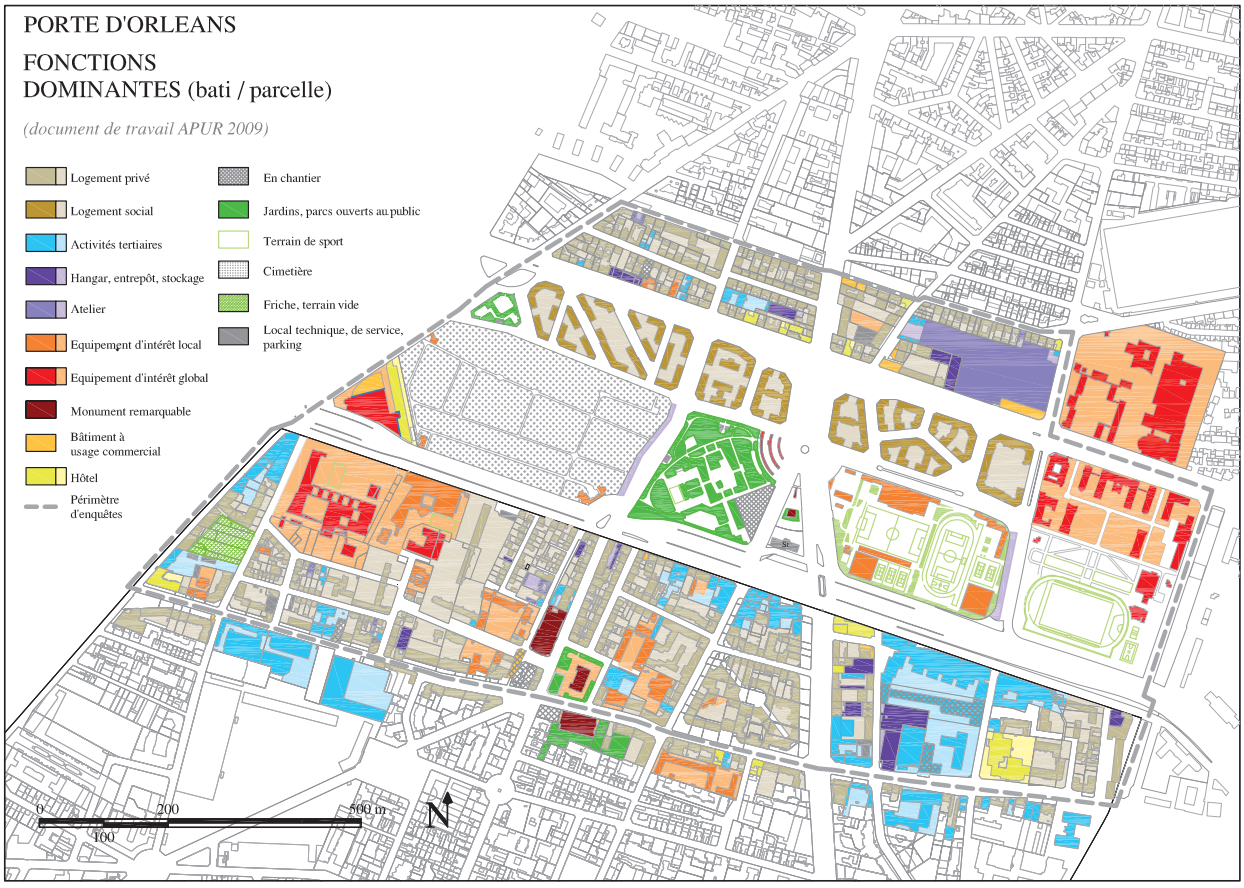

DENSITE EMPLOI en 2004
Porte d'Orléans - Montrouge
Emploi à l'hectare
< 20
20 - 100
100 - 200
200 - 500
500 - 800
> 800
Equipements
Espaces verts et sportifs
Cimetières
Sources: Ilots et équipements APUR
CLAP 2004
Juin 2009
Mètres
0
250
500
apur

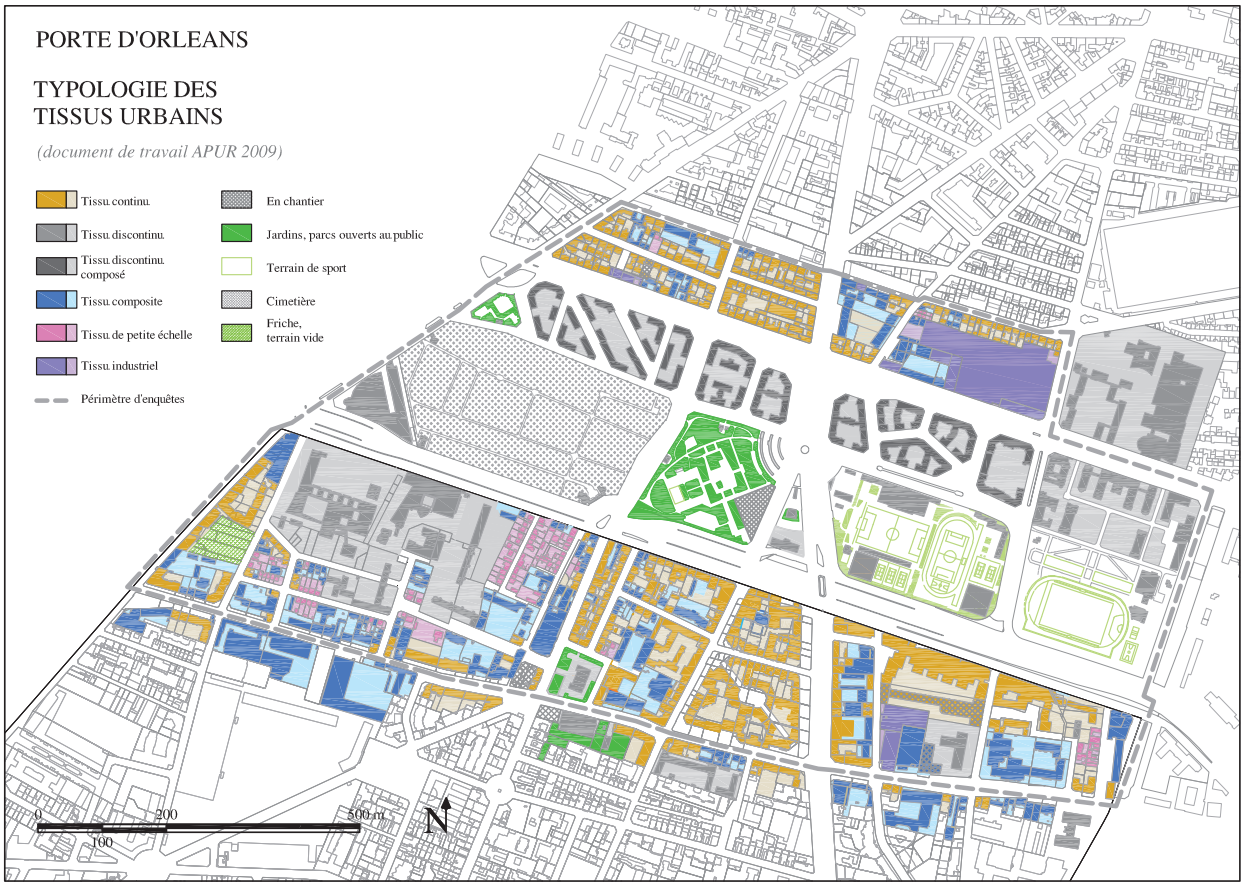

DENSITE HUMAINE
1999-2004
densité cumulée population
1999 et emplois salariés 2004
Porte d'Orléans - Montrouge
Population et Emploi à l'hectare
< 200
200 - 500
500 - 800
800 - 1100
1100 - 1400
1400 - 2500
> 2500
Equipements
Espaces verts et sportifs
Cimetières
Sources : Ilots et équipements Apur
Bâtiments : BD TOPO -
- (R) PAYS Copyright IGN
RGP INSEE 1999
CLAP 2004
Juin 2009
Mètres
0
250
500
apur

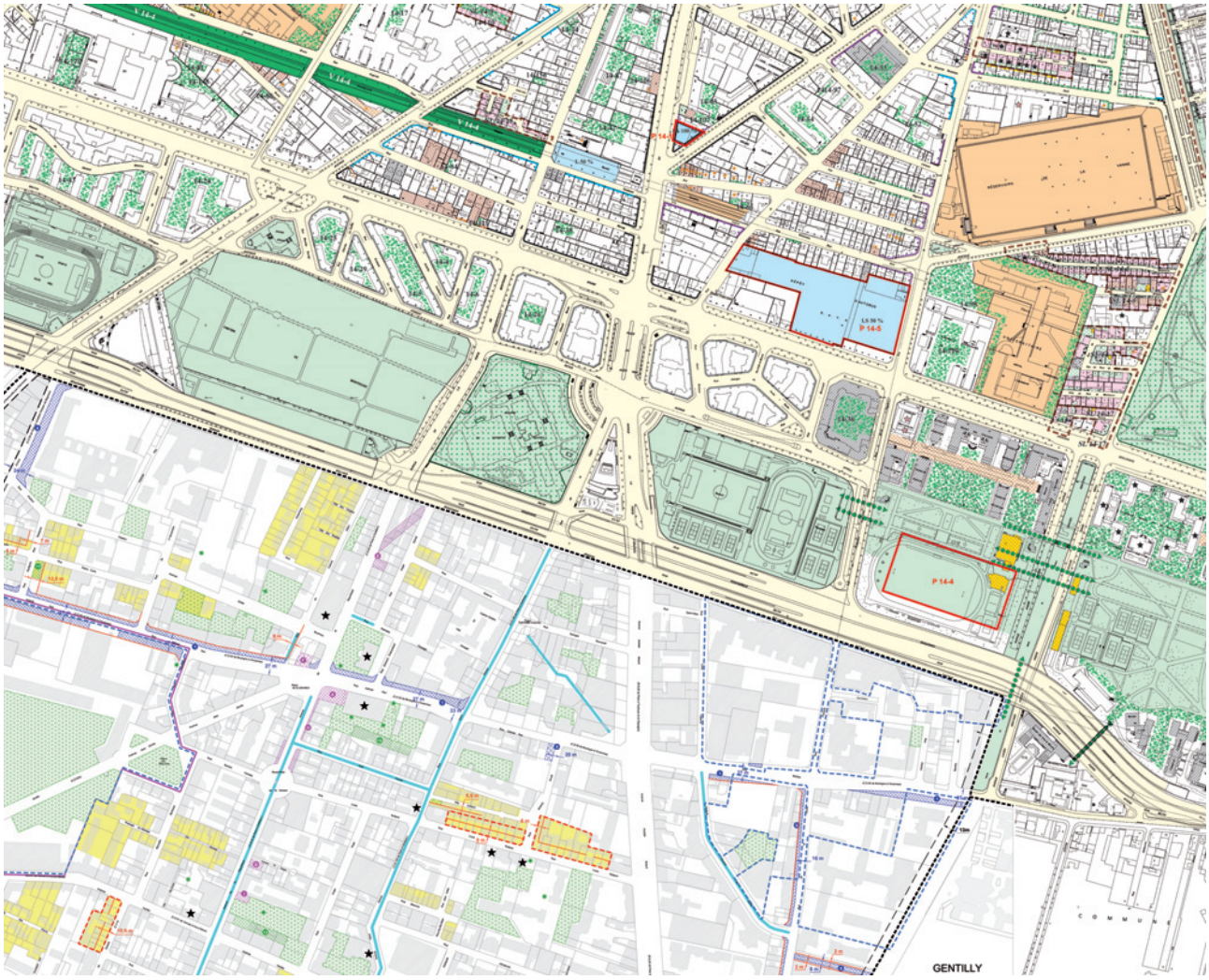

COMMERCE
Nombre de salariés
Porte d'Orléans
Montrouge
commerce de gros
hypermarché, gd magasin
alimentaire
plus de 50 salariés
de 10 à 49
moins de 10
non alimentaire
plus de 50 salariés
de 10 à 49
moins de 10
service
de 10 à 49 salariés
moins de 10
café, restaurant
plus de 50 salariés
de 10 à 49
moins de 10
Source: CLAP 2004
Juin 2009
0
250
500 Mètres
apur


14e arrondissement
Activité commerciale
alimentaire
habillement et santé-beauté
maison et bricolage
culture-loisirs
services
auto-moto
restauration
Type de local
commerce
local de 300 m² ou plus
concentration commerciale
secteur d'étude
principaux équipements
source : BDCOM 2007
MALAKOFF
MONTROUGE
0
500 Mètres
apur


PORTE D'ORLEANS
EQUIPEMENTS ET
LINEAIRES COMMERCIAUX
(document de travail APUR 2009)
Crèche, jardin enfants
Scolaire
Universitaire
Sport
Santé
Culturel et loisir
Social
Administrations, services publics
Commerce
Culte
Gare routière
Linéaires commerciaux
Jardins, parcs ouverts au public
Terrain de sport
Cimetière
Périmètre d'enquêtes
0
100
200
500 m
N


PORTE D'ORLEANS
FONCTIONS
DOMINANTES (bati / parcelle)
(document de travail APUR 2009)
Logement privé
Logement social
Activités tertiaires
Hangar, entrepôt, stockage
Atelier
Equipement d'intérêt local
Equipement d'intérêt global
Monument remarquable
Bâtiment à usage commercial
Hôtel
Périmètre d'enquêtes
En chantier
Jardins, parcs ouverts au public
Terrain de sport
Cimetière
Friche, terrain vide
Local technique, de service, parking
0
100
200
500 m
N


PORTE D'ORLEANS
TYPOLOGIE DES
TISSUS URBAINS
(document de travail APUR 2009)
Tissu continu
Tissu discontinu
Tissu discontinu composé
Tissu composite
Tissu de petite échelle
Tissu industriel
Périmètre d'enquêtes
En chantier
Jardins, parcs ouverts au public
Terrain de sport
Cimetière
Friche, terrain vide
0
100
200
500 m
N



Légende des plans de l'atlas général

I. Zonage

- Zone urbaine générale
- Zone urbaine de grands services urbains
- Zone urbaine verte
- Zone naturelle et forestière
- Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées

II. Localisation des équipements et aménagements prévus

Le zonage des terrains grevés d'emplacements réservés est lisible sur le plan de zonage A

- E 12-01 — Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général *(Voir liste dans le règlement, tome 2)* (L.123-1 8°)
- V 12-01 — Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris *(Voir liste dans le règlement, tome 2)* (L.123-1 8°)
- P 12-01 — Périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser *(Voir liste dans le règlement, tome 2)* (L.123-2 c)
- Périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global *(Voir liste dans le règlement, tome 2)* (L.123-2 a)
- Plate-forme de transit en temps partagé des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau
- Emplacement réservé en vue de la réalisation de logement ou de logement locatif social au sens de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation (L.123-2 b)
- LS 25% — Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 25% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3
- L 50% — Obligation de réaliser en habitation au moins 50% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme d'habitation prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3.
- LS 50% — Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 50% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3
- L 100% — Obligation de réaliser en habitation 100% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3
- LS 100% — Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 100% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3

III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation

- Voie publique ou privée
- Aménagement piétonnier
- Emplacement réservé pour élargissement de voie ou création de voie publique communale
- Servitude d'alignement *(Servitude d'utilité publique)*
- Emprise de constructions basses en bordure de voie *avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé.*
- Voie à conserver, créer ou modifier *avec indication éventuelle de largeur*
- Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier
- Passage piétonnier sous porche à conserver

IV. Implantation et hauteur des constructions

- 20m — Hauteur maximale des constructions

Gabarits-enveloppes :

Hauteur de verticale *indiquée par la couleur :*

- H = 5 m : Rose
- H = 7 m : Kaki
- H = 10 m : Vert
- H = 12 m : Orange
- H = 15 m : Violet
- H = 18 m : Bleu clair
- H = 20 m : Noir
- H = 23 m : Gris
- H = 25 m : Bleu marine
- Verticale de même hauteur que la façade existante : Marron

Couronnement *indiqué par le type de trait :*

- Conforme aux dispositions des articles UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 : Continu
- Horizontal : Pointillé
- P = 1/3, h = 2 m : Hachures
- P = 1/2, h = 3 m : Tireté court
- P = 1/1, h = 4,5 m : Tireté long
- P = 2/1, h = 4,5 m : Tireté mixte

Exemples : hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m ; hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m

V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural

- Volumétrie existante à conserver
- 4,00 m / 25 % — Emprise constructible maximale *éventuellement limitée en hauteur et en emprise au sol*
- Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés *(Voir la liste dans le règlement, tome 2)*
- Elément particulier protégé *(Voir la liste dans le règlement, tome 2)*

A titre d'information :

Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques :
- par un arrêté de classement au titre des monuments historiques
- par un arrêté d'inscription au titre des monuments historiques

Dans les secteurs délimités par un tireté violet ( ), une réduction au 1/2000ème des documents graphiques des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur est reportée à titre indicatif et ne possède aucun caractère réglementaire. Les Plans de sauvegarde et de Mise en valeur peuvent être consultés à la Préfecture de Paris.

VI. Protection et végétalisation des espaces libres

- Espace vert protégé (EVP)
- Espace boisé classé (EBC)
- Espace libre protégé (ELP)
- Espace libre à végétaliser (ELV)
- Espace à libérer (EAL)

VII. Secteurs soumis à des dispositions particulières

(Voir la liste des secteurs dans le règlement, tome 2)

VIII. Pour information

- Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager

COMMUNE DE MONTROUGE

Plan Local d'Urbanisme

Document graphique

Secteurs d'urbanisation:

- Secteurs comprenant des dispositions graphiques spécifiques
- Secteurs à vocation économique privilégiée
- Secteurs de maisons et villas à protéger et à mettre en valeur (art. L.123-1 7° du C.U.)
- Secteurs où tout projet de construction ou d'extension de bâtiments sera subordonné à la démolition de tout ou partie des bâtiments existants (art. R123-11 f. du C.U.)
- Périmètre soumis à une servitude de "projet d'aménagement global" (art. L 123-2 a du C.U.) dans lequel les constructions ou installations nouvelles sont interdites au-delà de l'extension mesurée et l'aménagement des constructions existantes à usage d'habitation, de bureau, d'industrie ou d'artisanat pour une durée maximale de 5 ans à compter de la date d'approbation du PLU.

Eléments remarquables à protéger art. L.123-1 7° du C.U. :

- Espaces verts publics et privés à protéger
- Bâtiments à préserver
- Arbres remarquables à protéger

Emplacements réservés art. L.123-1 8° du C.U. :

- Emplacements réservés pour espace vert
- Emplacements réservés pour opérations de voirie
- Emplacements réservés relatifs au projet du prolongement de la ligne 4 du métro
- Emplacements réservés relatifs au projet du prolongement de la ligne 4 du métro en tréfonds

Divers:

- Filets d'implantation obligatoire
- Axes où le commerce est imposé en rez-de-chaussée
- Zone non-aedificandi de l'aqueduc de la vanne

N

0 100m

Echelle 1 : 2 000

codra

Études sur la Porte d'Orléans

• Étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique – TVK, février 2007

• Apur
Porte d'Orléans, novembre 2004
Aménagement de la couronne dans Paris : Porte d'Orléans, novembre 2002

• IUP, Ecole d'architecture Paris Malaquais pour la Mairie du 14e arrondissement
La Porte d'Orléans : porte ou place ?, 2004

• Meunier – BNP Paribas
Etude de réceptivité Porte d'Orléans, novembre 2001
Porte d'Orléans : projet de renouvellement urbain, Mai 2002

• le collectif Porte Sud (Manuel Guislain, JJ Ory, Arnaud Laffage, Patrick Raffy)
Porte Sud Paris secteur porte d'Orléans

Porte d'Orléans, Paris 14e
Diagnostic urbain, premières orientations

Le prolongement de la ligne 4 du métro vers Montrouge puis Bagneux ouvre de nouvelles perspectives pour les déplacements dans le sud parisien, perspectives qui influencent directement la porte d'Orléans, lieu majeur de rupture de charge entre les bus, le métro et le tramway jusqu'à aujourd'hui. L'Apur a été missionné pour mener une réflexion globale intégrant un diagnostic urbain et des orientations stratégiques pour la Porte d'Orléans et des propositions de court terme liées à la libération des emprises de chantier.

La Porte d'Orléans appartient à deux systèmes structurants qui fondent son identité et lui donne une lisibilité : une grande radiale où elle devient seuil de la capitale et la ceinture verte parisienne, à l'interface de territoires qui évoluent. Sa transformation doit intégrer cette double situation. Elle pourrait viser à un meilleur partage de l'espace public et à la création d'une place parisienne. Cela nécessite une optimisation du fonctionnement du pôle de transport en commun et une réduction de l'encombrement des gares routières en lien avec les nouvelles offres. Le développement d'une nouvelle centralité pourrait également se traduire par une évolution de certaines emprises. La ceinture verte pourrait gagner en qualités en renforçant la place et de la nature dans les équipements et en les rendant plus perméables.

La dynamique en cours est l'opportunité d'élaborer un projet cohérent. Il requiert compte tenu des enjeux métropolitains et locaux, une étroite coordination des acteurs et une concertation avec les habitants. Cette étude est une contribution à cette ambition.