

Les lieux singuliers de l'espace public à Paris, une stratégie de la petite échelle

Accompagnement de la stratégie Paris piéton



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Florence Hanappe, avec Mehand Meziani, Mustapha Zerriahen, Yann-Fanch Vauléon

Sous la direction de : André-Marie Bourlon

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Bernadette Eychenne, Laurent Planchot, Stéphane Ribes, Anne Servais

Maquette : Apur

www.apur.org

2016 V23 223

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Synthèse..... | 4 |
| 1. L'apaisement et la reconquête des espaces publics dans la Métropole du Grand Paris..... | 5 |
| 1.1. Une requalification du paysage et des espaces publics..... | 6 |
| 1.2. Des nouvelles façons de se déplacer..... | 8 |
| Une baisse de l'usage de la voiture et de la motorisation des ménages..... | 8 |
| Des déplacements courts, favorables à l'usage du vélo..... | 8 |
| 1.3. Les actions engagées dans Paris..... | 10 |
| Le Plan pour la qualité de l'air et les projets de transport..... | 10 |
| La stratégie Paris piéton et les projets d'espace public..... | 11 |
| La biodiversité et la place de la nature en ville..... | 12 |
| 2. Des expérimentations et des références en faveur des modes actifs, des usages locaux et de la nature en ville..... | 13 |
| 2.1. De nouvelles manières d'aménager la rue (urbanisme tactique)..... | 14 |
| 2.2. Un partage de la rue en faveur des piétons, des vélos et des usages locaux..... | 15 |
| 2.3. Conforter la place de la nature dans les quartiers..... | 16 |
| 2.4. Fiches de référence..... | 18 |
| 3. Les lieux singuliers : valoriser des lieux d'expérimentation de petite échelle..... | 29 |
| 3.1. Les lieux singuliers, des espaces publics et des jardins particuliers..... | 30 |
| Typologie des lieux singuliers..... | 30 |
| Cartographie des lieux singuliers..... | 31 |
| 3.2. Expérimentations autour des places et des parvis..... | 36 |
| 3.3. Expérimentations autour des lieux de promenade et des places-jardins..... | 40 |
| 3.4. Expérimentations autour des rues et des passages..... | 44 |
| 3.5. Expérimentations autour des lieux particuliers..... | 48 |
| 4. Des leviers et des indicateurs cartographiques pour la suite..... | 51 |
| 4.1. Accessibilité et confort des cheminements piétons..... | 52 |
| Les trottoirs étroits ou non accessibles..... | 52 |
| Signalisation des zones 30 et des voies à priorité piétonne..... | 53 |
| 4.2. Le stationnement sur rue, un levier de transformation de l'espace public..... | 55 |
| 4.3 Les secteurs en déficit de végétation et les lieux à végétaliser..... | 58 |

Synthèse

Depuis 2010, les travaux conduits par l'Apur réunissent des données et des analyses qui documentent l'espace public parisien ; ces travaux proposent également des nouvelles clés de lecture qui contribuent aux réflexions sur son évolution.

En 2016, les travaux ont plus particulièrement porté sur les sujets d'aménagement et d'usages des espaces publics, dans la continuité des travaux sur les places, les rues sportives et la ceinture verte. L'Apur s'est intéressé aux lieux singuliers formé par le réseau des passages, des retraits et des places de quartier. Une nouvelle cartographie a été dessinée qui permet d'identifier une plus grande diversité d'espaces au service de nouveaux usages.

L'étude propose une « stratégie de la petite échelle » autour des lieux singuliers de l'espace public parisien, selon leur nature et sur l'ensemble de Paris, avec pour objectif :

- ▶ l'identification de lieux à valoriser dans les quartiers ;
- ▶ la multiplication d'aménagement et d'expérimentation par des actions propres à chaque type de lieu ;
- ▶ l'accompagnement à la mise en œuvre de la stratégie Paris piéton, du plan Vélo, des Parcours sportifs et du Budget participatif.

La première partie de l'étude porte sur l'évolution de la mobilité et la mutation des espaces publics dans la Métropole du Grand Paris. L'étude présente ensuite, dans un second chapitre, un rapide aperçu de ce qui se présente sous le vocable « Tactical urbanism » au travers d'exemples dans différentes villes du monde et précise des approches possibles dans Paris pour une production partagée de l'espace public, économe, agile, temporaire ou pérenne.

La troisième partie de l'étude est consacrée aux lieux singuliers de l'espace public parisien, qui participent pleinement de l'attractivité et de l'identité des quartiers mais restent souvent peu pris en compte dans leurs aménagements ou leurs nouveaux usages. Leur relevé cartographique détaillé permet d'identifier des passages non pratiqués, de cibler des démonstrateurs pour aménager des promenades, des lieux où implanter du mobilier urbain, des retraits et des places jardins à valoriser, des rues courtes et larges qui pourraient être fermées temporairement ou de manière permanente. Trois axes ont été privilégiés :

- ▶ la place des modes actifs (piétons et vélos) ;
- ▶ les usages, le lien social ;
- ▶ le renforcement de la place de la nature et de l'eau en ville.

Dans le dernier volet de l'étude, ces trois axes sont enrichis par l'identification de leviers d'actions, en particulier autour du potentiel d'évolution du stationnement sur rue qui ouvre des perspectives d'accueil de nouveaux usages sans modification lourde. Un autre indicateur concerne le déficit en végétation qui identifie plus spécifiquement les quartiers où renforcer la présence du végétal.

L'ensemble de l'étude s'appuie sur un atlas de référence de l'espace public parisien, élaboré à partir des systèmes d'information géographique de l'Apur et de la Ville de Paris ou de relevés de terrain. Intégrées dans des cartographies déclinées l'échelle de Paris et de chaque arrondissement, ces données couvrent les dimensions sociales, fonctionnelles, spatiales et environnementales de l'espace public, afin de partager un diagnostic commun, d'identifier des lieux où agir et de suivre leurs évolutions à venir.

1

L'apaisement et la reconquête des espaces publics dans la Métropole du Grand Paris

L'espace public dans Paris comme dans la métropole du Grand Paris est l'objet d'un renouveau des politiques publiques qui se concrétisent par la requalification des grands axes routiers, le développement de transports collectifs de surface et le soutien aux mobilités innovantes. Elle intervient dans un contexte de saturation du réseau viaire et de dégradation de la qualité de l'air, après des décennies d'aménagements routiers et d'engouement pour l'automobile. Les récentes enquêtes transports montrent une inversion de cette tendance, avec, depuis 2001, un essor des déplacements à pied et en transports collectifs dans la Métropole (respectivement +21 % et +35 %) et une baisse de l'usage de la voiture (-13 %) (source : EGT 2010).

Ces actions à grande échelle sont de plus en plus souvent accompagnées d'actions d'initiative locale visant à privilégier, dans des secteurs résidentiels ou des centres-villes plus ou moins étendus, les modes actifs sur la voiture : zone 30, espace de rencontre, zone ou rue piétonne, élargissement de trottoir, suppression de stationnement, contre-sens cyclable, mouvements tournants au feu rouge pour les vélos.

1.1. Une requalification du paysage et des espaces publics

Les espaces publics structurants de la métropole, liés aux tracés historiques des anciennes routes nationales et des grandes voies départementales se requalifient dans l'ensemble des territoires, le plus souvent en lien avec l'arrivée de tramways et de bus en site propre. La mutation de ces axes, jusque-là très routiers, traduit un renouveau des centres-villes et une volonté de réappropriation vers des modes doux et piétons.

L'arrivée des pistes cyclables, des plateformes de tramways ou de sites propres et l'élargissement des trottoirs s'accompagne d'actions sur le grand paysage avec le rétablissement des plantations d'alignement, et d'un renouveau des usages en lien avec la valorisation des rez-de-chaussée ou l'installation de services de proximité (Vélib', Autolib'...).

Dans le même temps, la grande majorité des villes de la Métropole ont recours à l'aménagement de zones 30 et 20, ou de zones de circulation apaisée, notamment dans les centres-villes.



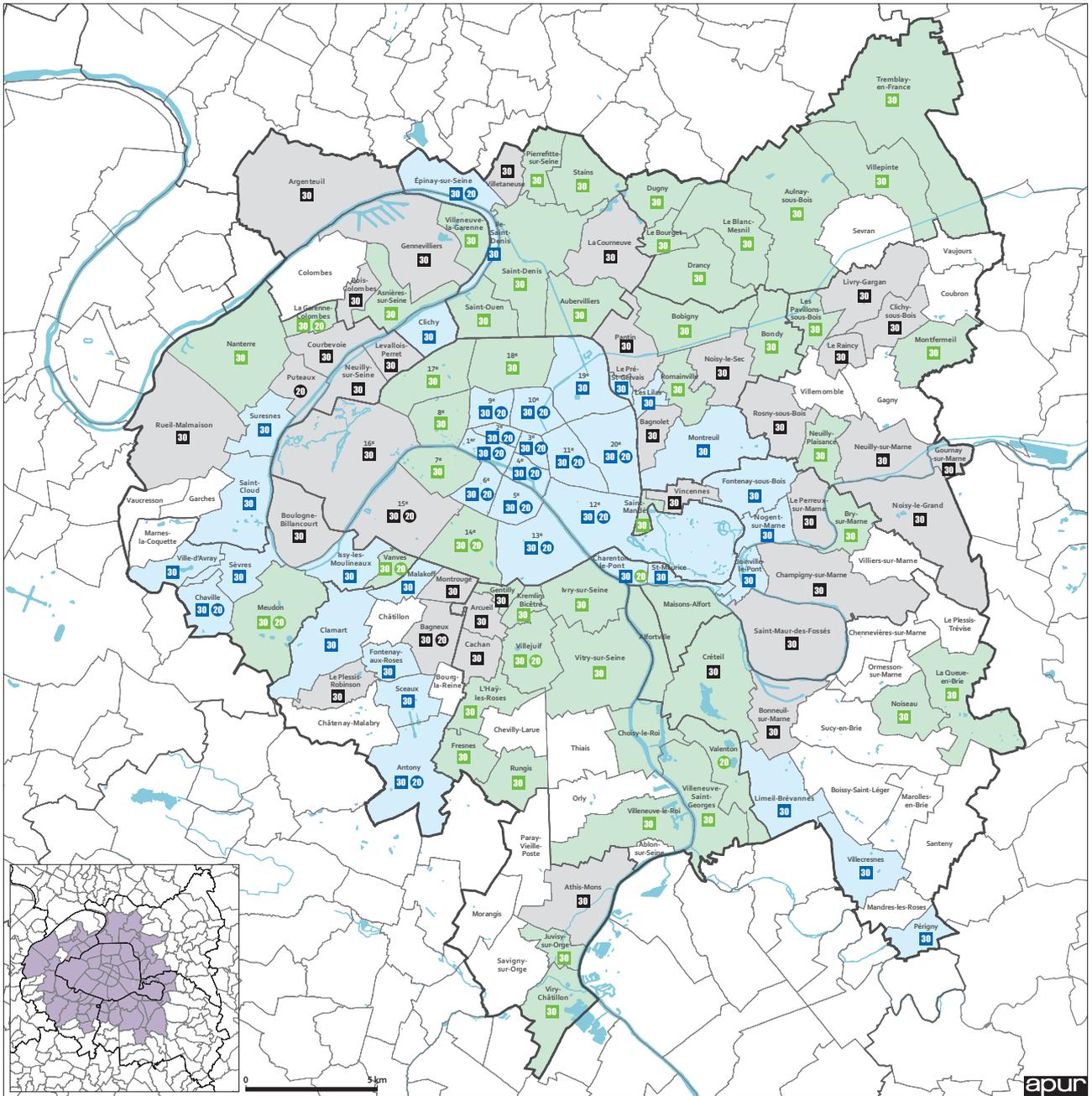
Boulevard de Stalingrad à Vitry-sur-Seine : renouveau de la RD5, site propre bus et boulevard des arts (street art C215)



Aménagement en Zone de rencontre limitée à 20 km/h de la rue de Paris à Charenton : passage de 2 files à 1 file de circulation, élargissement des trottoirs, dissuasion du trafic de transit



Requalification de la RD906 dans le centre de Châtillon avec l'arrivée du tramway T6 (CD92 – Reichen et Robert ass)



Apaisement de la circulation dans la Métropole du Grand Paris
Janvier 2017

-   Zone 30 ou zone 20 dans la majorité des rues
-   Zone 30 ou zone 20 dans le centre-ville et certains quartiers
-   Zone 30 ou zone 20 dans quelques rues

Carte annexe

-  Villes enquêtées pour l'étude Velib' métropolitain
-  Informations issues des sites internet des villes

Sources : Apur, enquête étude Velib' métropolitain - Sites internet des villes

1.2. Des nouvelles façons de se déplacer

Dans la Métropole, on se déplace d'abord en transports collectifs et à pied. Ce constat souligne l'importance de l'aménagement en faveur des bus et des TCSP, mais aussi de la requalification des trottoirs, de la réduction des coupures infranchissables (grands îlots, infrastructures, carrefours ou échangeurs) et de l'accompagnement de l'arrivée des gares du Grand Paris Express.

Une baisse de l'usage de la voiture et de la motorisation des ménages

L'enquête globale transport (EGT 2001, 2010) et le recensement montrent que de nouvelles façons de vivre et de se déplacer se mettent en place dans la Métropole. **Ce phénomène se traduit par la baisse de l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens et une baisse de 5 % du taux de motorisation des ménages en moyenne depuis 1999** (source INSEE 2012).

Depuis 2001, la croissance de l'usage des transports collectifs et de la marche (respectivement +21 % et +35 %) dans l'ensemble de la Métropole (source EGT 2010) s'est accompagnée d'une baisse de l'usage de la voiture (-13 %) et d'une tendance à la diminution du trafic routier sur la plupart des voies, en particulier sur le réseau magistral à l'intérieur de l'A86.

Dans Paris, les aménagements en faveur des transports collectifs, de la marche et des vélos se sont là aussi accompagnés d'une baisse significative du trafic voiture (- 40 % en 15 ans) et d'une hausse de 20 % des déplacements en transports collectifs et à pied (source EGT 2010).

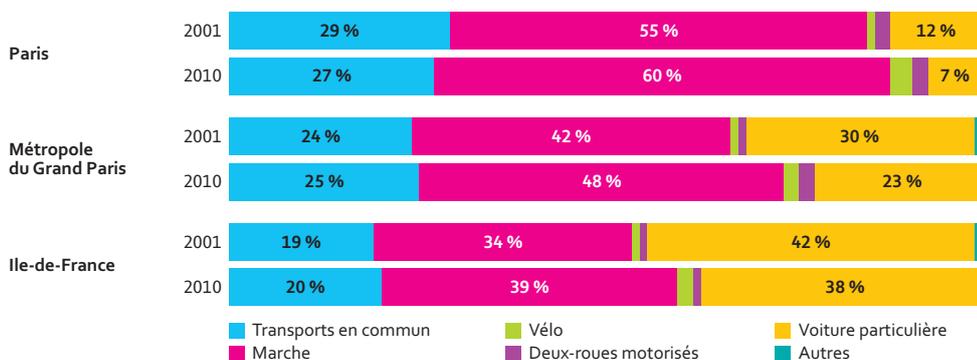
Des déplacements courts, favorables à l'usage du vélo

Dans la métropole, les 23 millions de déplacements quotidiens ont une portée moyenne de 2,7 km, soit un trajet de 10 à 15 minutes à vélo. Dans Paris, les 8 millions de déplacements quotidiens font en moyenne 1,5 km (8 à 10 minutes à vélo - EGT 2010).

L'aménagement de continuités piétonnes et cyclables au sein de la Métropole est essentiel pour soutenir l'essor du vélo et organiser le rabattement à pied sur les gares actuelles et futures. Il passe en premier lieu par l'aménagement d'itinéraires métropolitains structurants sur les grandes voies départementales, mais aussi par la création de trottoirs larges, la sécurisation des déplacements à vélo dans les centres-villes et les quartiers, la résorption des coupures des infrastructures, ou la transformation des portes de Paris. Prévu en 2018, Velib' métropolitain devrait servir d'effet levier à l'usage du vélo.

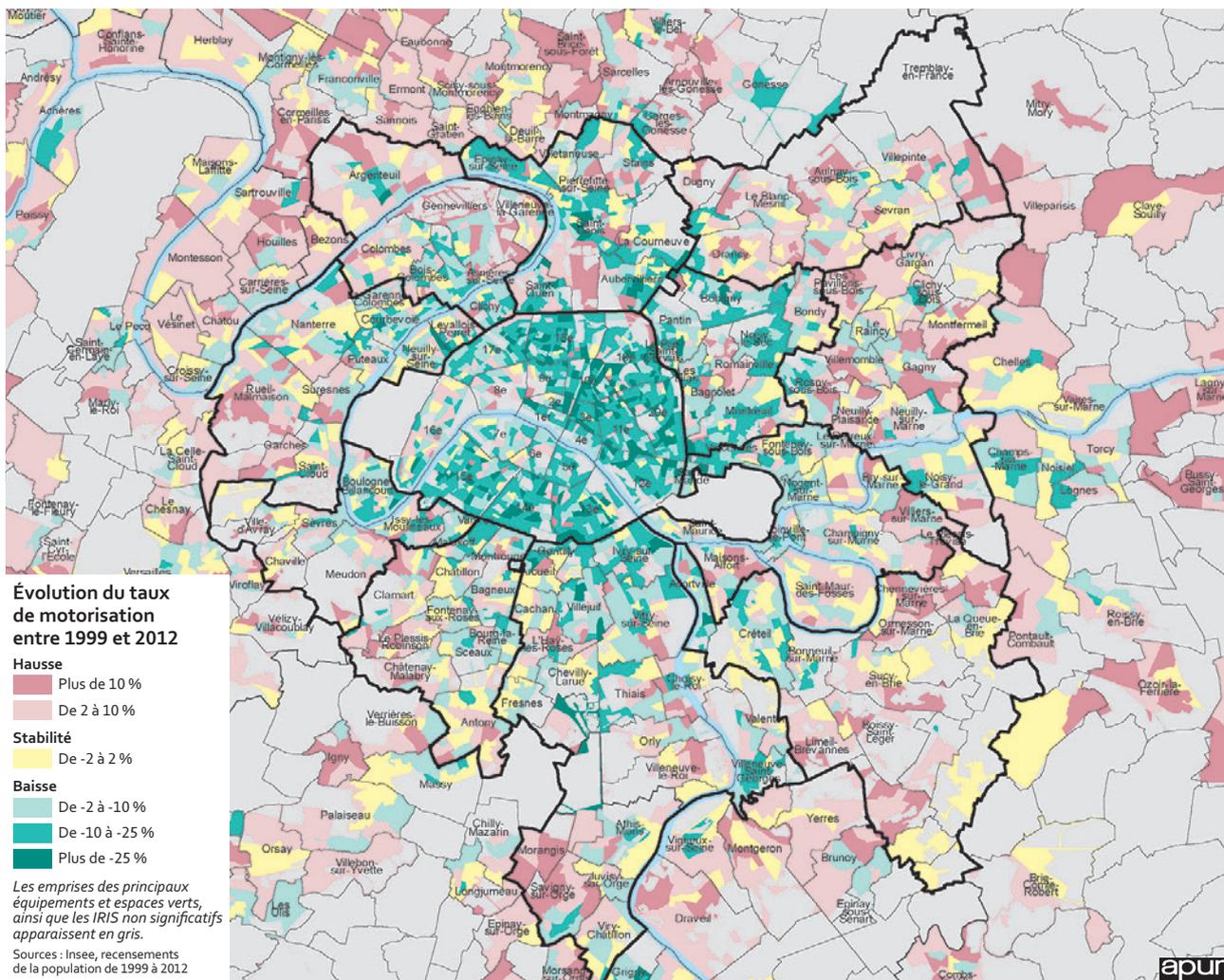
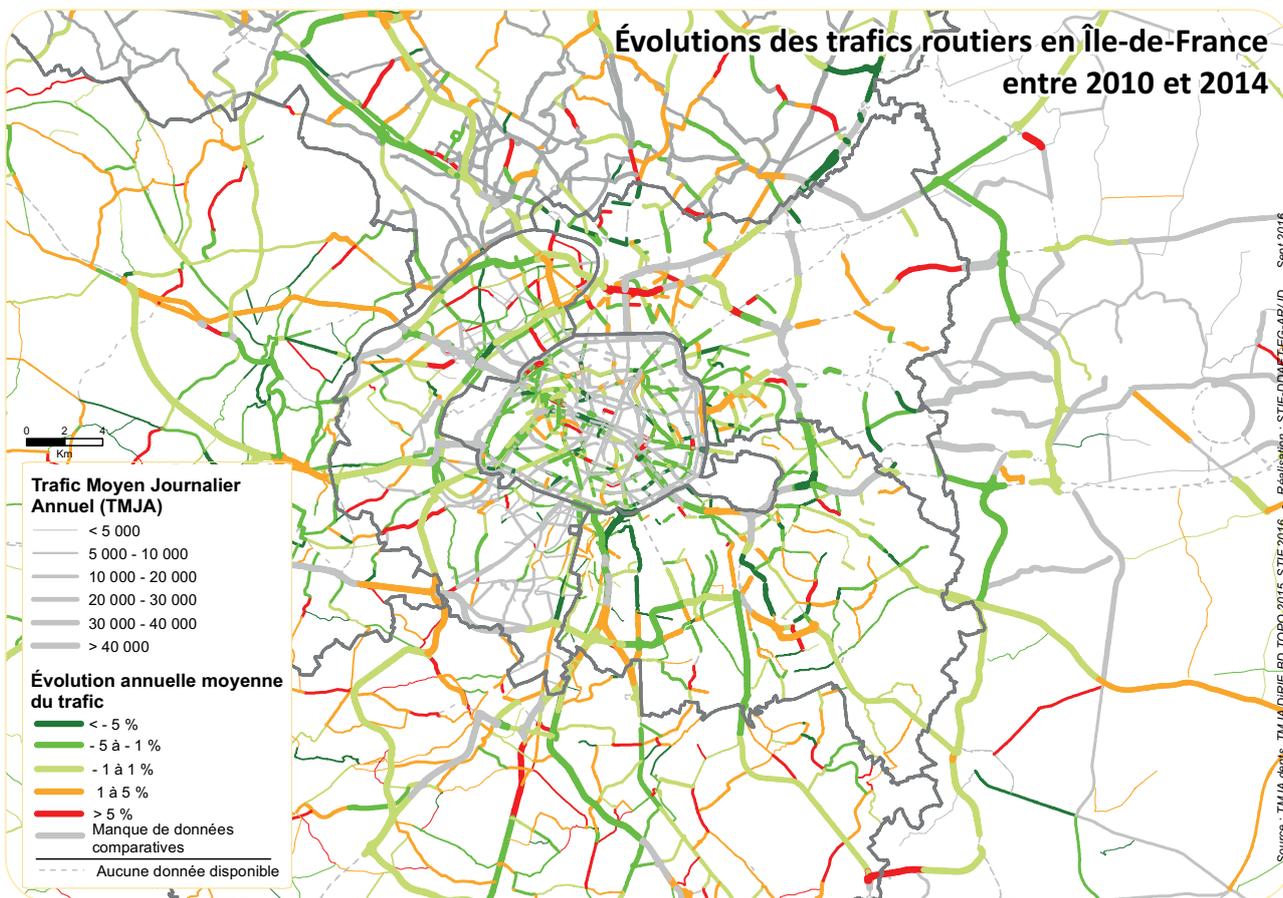
La Métropole du Grand Paris avec un groupement de collectivités (Paris, Est Ensemble, Plaine Commune, GPSO, Grand Orly T12, CD93, CD94) est lauréate de l'appel à projet européen « Villes responsables » et engage des études de faisabilité pour l'amélioration de la qualité de l'air.

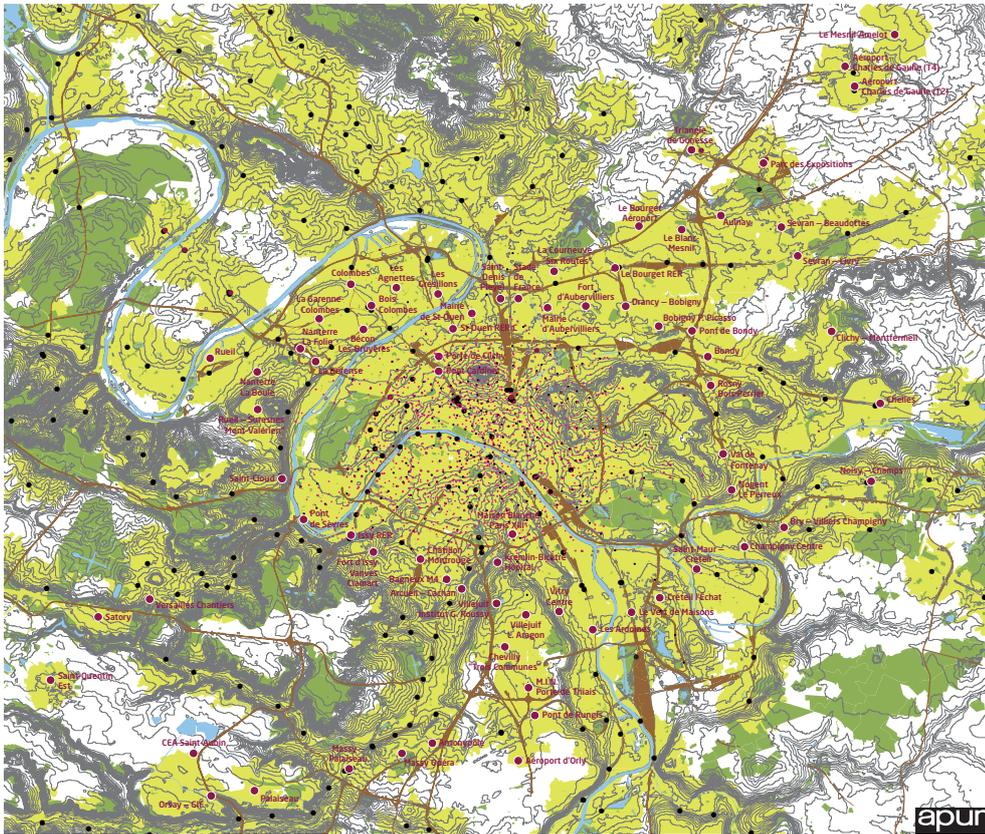
Modes de transport des déplacements internes au territoire



Source : Observatoire de la mobilité en Île-de-France, EGT 2001 et 2010

Évolutions des trafics routiers en Île-de-France entre 2010 et 2014





Les territoires accessibles en 2 km à vélo depuis les gares actuelles et futures

- Projet de gare RGPE
- Projet de gare RER
- Projet de station de Métro
- Accessibilité à 2 km (10 min de temps de parcours)
- Bois et espace vert
- Gare de RER et Transilien existante
- Station de Métro existante
- Station Velib'
- Coupure urbaine

Sources : Stif 2012, BD TOPO IGN, Référentiel à grande échelle (IGN) © 2012 Esri, DeLorme, NAVTEQ

1.3. Les actions engagées dans Paris

Pour répondre aux problèmes de pollution atmosphérique et de santé publique, la Ville de Paris engage une série de mesures et de plans d'actions visant à réguler le trafic routier et soutenir les mobilités durables. Depuis 2007, les systèmes Vélib', Autolib', Cityscoot, SVP Autopartage offrent des alternatives à la voiture individuelle. D'autres expérimentations sont en cours, comme le covoiturage, les navettes autonomes, soutenues par les innovations technologiques en mobilité et les applications smartphone.

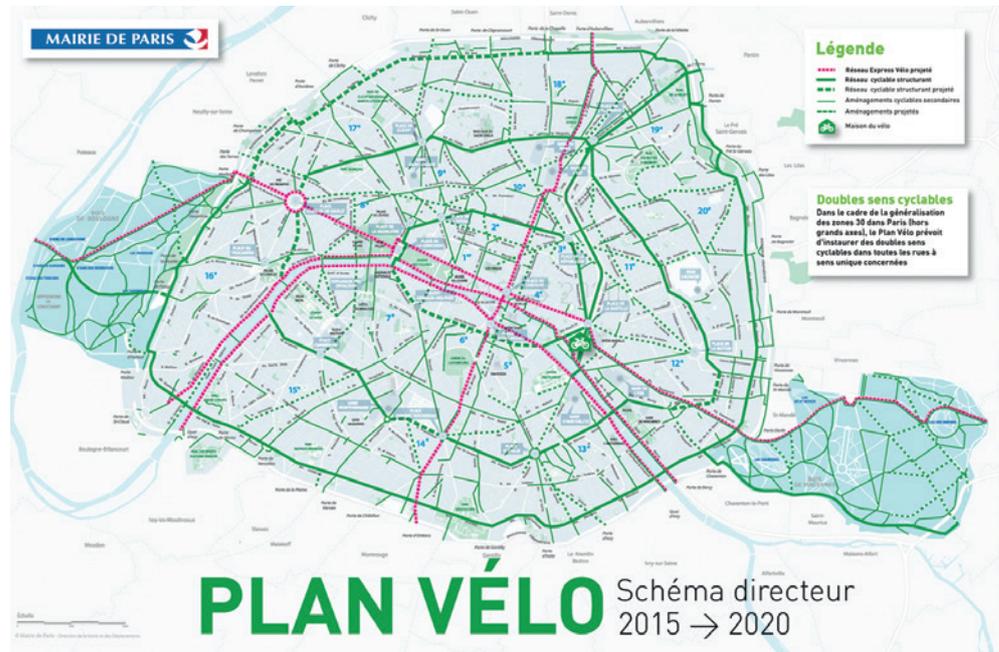
Selon le recensement (2012), 62 % des ménages parisiens n'ont pas de voiture, les arrondissements centraux, les 10^e, 11^e et 18^e arrondissements étant particulièrement peu motorisés. Pourtant, l'espace public parisien reste majoritairement affecté à la voiture et au stationnement : alors que 52 % des Parisiens se déplacent à pied et seulement 10 % en voiture, plus de 50 % de l'espace public est formé de voies circulées (emprise de chaussée, stationnement, voie bus ou vélo y compris). En considérant l'ensemble des déplacements qui concernent Paris, et pas seulement ceux des Parisiens, la marche est toujours le mode majoritaire (40 % des déplacements) contre 13 % de déplacements en voiture (EGT 2010).

Le Plan pour la qualité de l'air et les projets de transport

Le Plan Qualité de l'air de Paris prévoit de diminuer les émissions de polluants avec l'ambition de sortir du diesel d'ici 2020. La ZCR parisienne, effective pour l'ensemble des véhicules vise une restriction progressive de la circulation des véhicules les plus polluants, à l'exception de ceux des professionnels et des artisans. Ce plan s'accompagne d'autres mesures en matière d'énergie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, dans le cadre du plan Climat Air Énergie.

Le rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes alternatifs aux véhicules polluants s'organise autour d'un ensemble de mesures qui visent à développer une mobilité innovante et multiple : le plan Vélo, la restructuration du réseau bus menée par la RATP, les projets de BHNS des quais, de « rocade des gares » et du tramway des Maréchaux à l'ouest, la généralisation des zones 30, la Zone centrale à Trafic Limitée, la réforme du stationnement, le programme d'incubation pour une logistique et une mobilité durable de Paris&Co...

Le plan Vélo prévoit un doublement du linéaire de pistes cyclables d'ici 2020, avec un réseau d'axes express et des services (budget : 150 M€)



La stratégie Paris piéton et les projets d'espace public

L'ensemble des projets d'espace public répondent à une évolution des usages et du paysage de la rue. La piétonnisation des berges selon des aménagements réversibles, le projet des 7 Places et des portes en places, l'aménagement des parcours sportifs d'itinéraires de promenade (Petite Ceinture et sentier JO), les rues aux enfants, les occupations temporaires ou les conciergeries de quartier, le permis de végétaliser mais aussi l'installation de points de collecte et de mobiliers innovants, montrent de nouvelles manières de concevoir et d'occuper l'espace public qui devient un véritable équipement public. La rue parisienne évolue en un espace ouvert aux initiatives de co-production urbaine et aux nouvelles formes d'appropriation, qu'elles soient collectives ou individuelles. Les grands projets de transport et le plan Vélo contribueront quant à eux à apaiser les axes routiers.

Avec la stratégie Paris piéton, Paris se dote d'une stratégie globale pour les piétons afin d'inverser la logique des années 1970 d'adaptation de la ville à la voiture. Cette « stratégie piétons » vise à prévoir des aménagements en faveur des piétons et à promouvoir la marche à Paris. Elle s'intéresse autant aux déplacements qu'à l'hospitalité des espaces publics. Elle cherche avant tout à faciliter les trajets journaliers et les conditions de la marche au quotidien, mais entend aussi favoriser la promenade ou la pratique sportive. Elle propose des réponses aussi bien en termes d'aménagement que de réglementation et de sensibilisation.

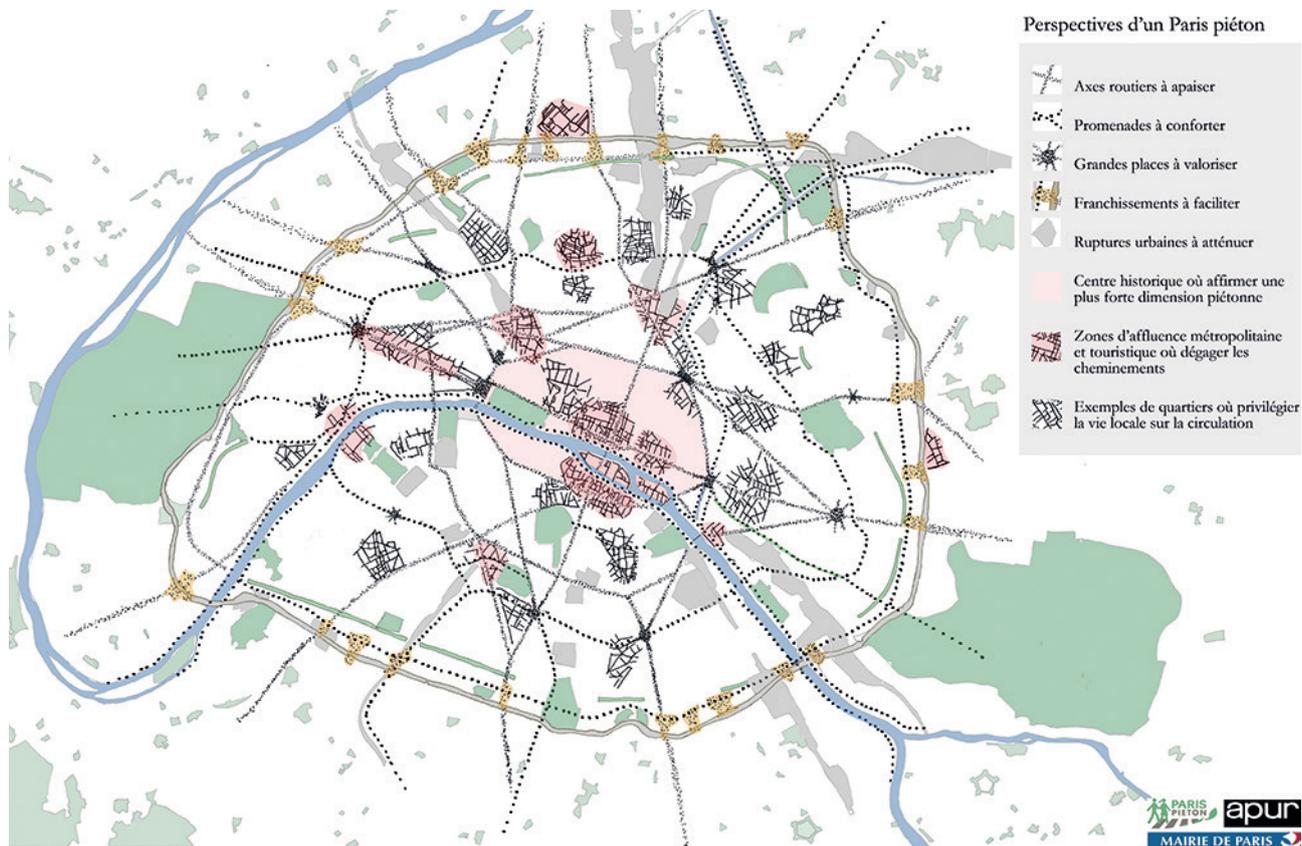
Les actions développées dans le cadre de cette stratégie sont menées en lien avec les Directions de la Ville, les Mairies d'arrondissement, les Territoires limitrophes, les partenaires institutionnels, les structures d'études spécialisées, les associations et les citoyens eux-mêmes.



Valoriser la marche à Paris



Groupe jouant au football — place des Abbesses, Paris (18^e)



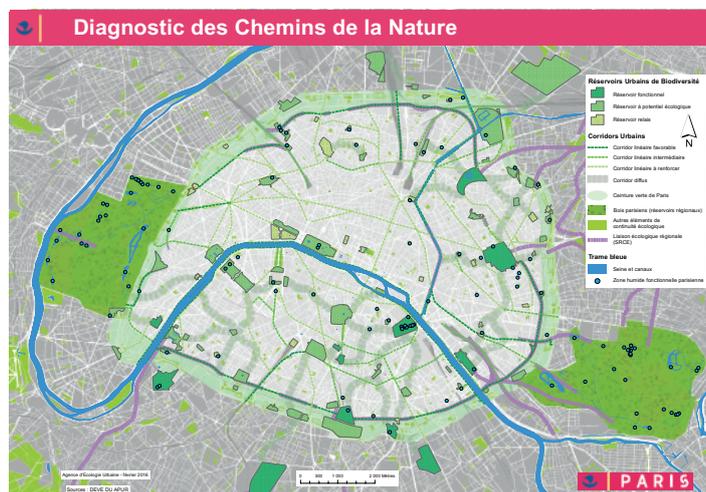
La stratégie Paris piéton propose de lancer cinq chantiers dans la mandature pour :

- 1 ► Faciliter les continuités piétonnes et de nouveaux partages de la voirie.
- 2 ► Favoriser la diversité d'usages de la rue.
- 3 ► Élever les standards de confort des espaces publics.
- 4 ► Repenser l'orientation des piétons.
- 5 ► Conforter la culture piétonne de Paris.

La biodiversité et la place de la nature en ville

Par ailleurs, la Ville de Paris mène de nombreuses actions pour renforcer la place de la nature en ville, au travers du Permis de végétaliser pour les Parisiens, du développement de jardins partagés, d'une végétalisation de l'espace public, des murs et des toitures, mais aussi du plan Biodiversité et d'une gestion écologique des espaces en pleine terre.

Depuis 2015, la DEVE travaille sur un éventail d'actions avec l'objectif de créer 30 ha d'espaces verts, de planter 20 000 arbres nouveaux, et d'aménager une rue végétale par arrondissement en concertation avec les habitants dans la mandature. Les rues de Citeaux dans le 12^e et rue Léon Séché dans le 15^e ont été les premières aménagées.



2

**Des expérimentations
et des références en faveur
des modes actifs, des usages locaux
et de la nature en ville**

Des fonctions complexes se mêlent dans l'espace public, qui doit répondre aux besoins de déplacements, mais aussi de commerces, de loisirs, de culture, de sport, de nature ou de détente. Les projets en cours des 7 places et des rues sportives montrent que la place peut aussi être un équipement culturel, la rue un terrain de sport, tout en préservant sa fonction première de lien social. L'espace public doit rester un lieu ouvert et multiple, où les individus s'arrêtent, se reposent, échangent...

2.1. De nouvelles manières d'aménager la rue (urbanisme tactique)

Les nouvelles politiques d'espace public sont illustrées par les cas de New York, Barcelone, Paris et Montréal, avec des exemples d'opérations menées sur des temps courts et à moindre coût pour répondre rapidement à un certain nombre d'objectifs.

Aujourd'hui développée dans de nombreuses villes nord-américaines (San Francisco, Calgary, Boston, Montréal, Vancouver...), la notion d'« urbanisme tactique » recouvre des projets d'espace public mais aussi des initiatives de gestion, de construction de mobilier urbain, d'occupation de délaissés, à l'initiative des villes, d'acteurs privés, d'associations ou de collectifs mais toujours dans un partenariat de projet.

L'urbanisme tactique répond à cinq objectifs :

- commencer le changement par une approche phasée et progressive ;
- offrir un cadre d'expérimentation aux idées locales ;
- définir des objectifs à court terme ;
- privilégier des investissements faibles aux retombées importantes ;
- renforcer la capacité d'organisation sociale et multiplier les coopérations entre acteurs.

Ces pratiques à l'initiative des villes, d'acteurs économiques, associatifs ou de citoyens, témoignent de cette manière de « faire l'espace public ». Dans un contexte d'innovations technologiques et de transformation des modes de vie, la capacité d'adaptation de la rue constitue un facteur de résilience à favoriser au moyen d'une souplesse et d'une économie des aménagements, mais aussi de systèmes multipliant les interconnexions sociales et environnementales.

La Ville de New York reste emblématique de la reconquête d'emprises routières au profit des piétons et des vélos, avec une économie de moyens et des retombées importantes. L'efficacité de la démarche provient de la multiplication des projets d'aménagement et de la simplicité du mode opératoire, qui ont permis de changer complètement le cadre de vie des new yorkais en un temps très court. La multiplication de pistes cyclables et de placettes de quartier a été rendue possible par de simples marquages au sol et des jardinières posées, donnant une affectation radicalement autre à la chaussée.



Occupation temporaire lors du PARK(ing) DAY préfigurant d'autres usages de la chaussée — place Moro Giafferri, Paris (14^e)



Élargissement des usages piétons sur la chaussée, peinture au sol et mobilier — Broadway avenue, New York

Ce type de démarche répond à des objectifs « low cost, high impact » : des aménagements d'abord testés en grandeur réelle, avec peu de moyens et des dispositifs réversibles, sont ensuite pérennisés après évaluation, améliorés voire abandonnés selon l'appropriation des usagers, mais aussi leur impact sur l'accidentologie, la fluidité de la circulation ou l'activité commerciale. Leur conception repose sur une démarche collaborative construite avec les résidents, les usagers, les commerçants (ateliers, films, porte-à-porte, participation internet).

2.2. Un partage de la rue en faveur des piétons, des vélos et des usages locaux

En s'inspirant des démarches de Barcelone et de villes nord-américaines, l'ambition est de proposer des actions en faveur de la qualité de séjour en ville et des modes actifs, au moyen d'aménagements sobres et d'une gestion concertée avec les acteurs locaux.

Alors que la plupart des grands axes routiers ont été apaisés ou seront réaménagés sous l'impulsion des grands projets de transport et des projets d'espace public, des actions simples sur des placettes, des rues, des passages..., pourraient soutenir la qualité de séjour dans les quartiers, conforter les modes actifs et la vie locale.

La rue forme un espace particulièrement ouvert et évolutif, capable d'offrir des aménités, des services, de la nature, des lieux d'appropriation collective, que ce soit par du mobilier urbain amovible, des dispositifs de végétalisation, des systèmes de gestion ou de co-production repensés avec les usagers.

En accompagnement du plan Vélo et de la stratégie Paris piéton, des fermetures de rues, des résidentialisations de passages, des piétonnalisations de carrefours pour y aménager des places, des élargissements de pistes cyclables..., peuvent être expérimentés par l'installation de mobilier ou des marquages au sol sur la chaussée, afin de tester des usages autres d'une file de stationnement ou de circulation.

Les « zones d'affluence métropolitaine » et les « quartiers de vie locale » de la stratégie Paris piéton pourraient former des premiers secteurs d'expérimentation de ces actions sur l'espace public en concertation avec les mairies d'arrondissement.



Atelier éphémère « sport urbain » — Paris



Tennis de table — St John's shopping center, Liverpool

2.3. Conforter la place de la nature dans les quartiers

Les actions engagées par la Ville de Paris en faveur de l'environnement s'inscrivent dans le cadre du plan Biodiversité mais aussi dans l'essor des pratiques individuelles et le soutien à l'agriculture urbaine. Le permis de végétaliser, les serres urbaines ou les toitures plantées montrent les multiples possibilités d'infiltration de la culture du végétal en ville. Or les aménités liées à un cadre de vie plus naturel et à des activités au contact de la nature influent sur la santé et le bien-être des citoyens.

Les pratiques de végétalisation se sont invitées au cœur des tissus urbains. La nature en ville a dépassé les limites des parcs et des jardins, pour devenir une composante à part entière de l'espace public, valorisée pour ses dimensions tant écologiques, sociales, culturelles qu'économiques. À l'initiative des habitants et des riverains, l'installation de bacs et de palettes végétalisés ou la plantation des pieds d'arbres marque une volonté d'appropriation de parties de trottoirs, de placettes de quartier, de passages ou d'impasses. Le permis de végétaliser a officialisé ces pratiques : la nature qu'elle soit verticale ou horizontale, naturelle ou artificielle forme un vrai facteur d'attractivité pour les résidents, les cafés et les commerces.

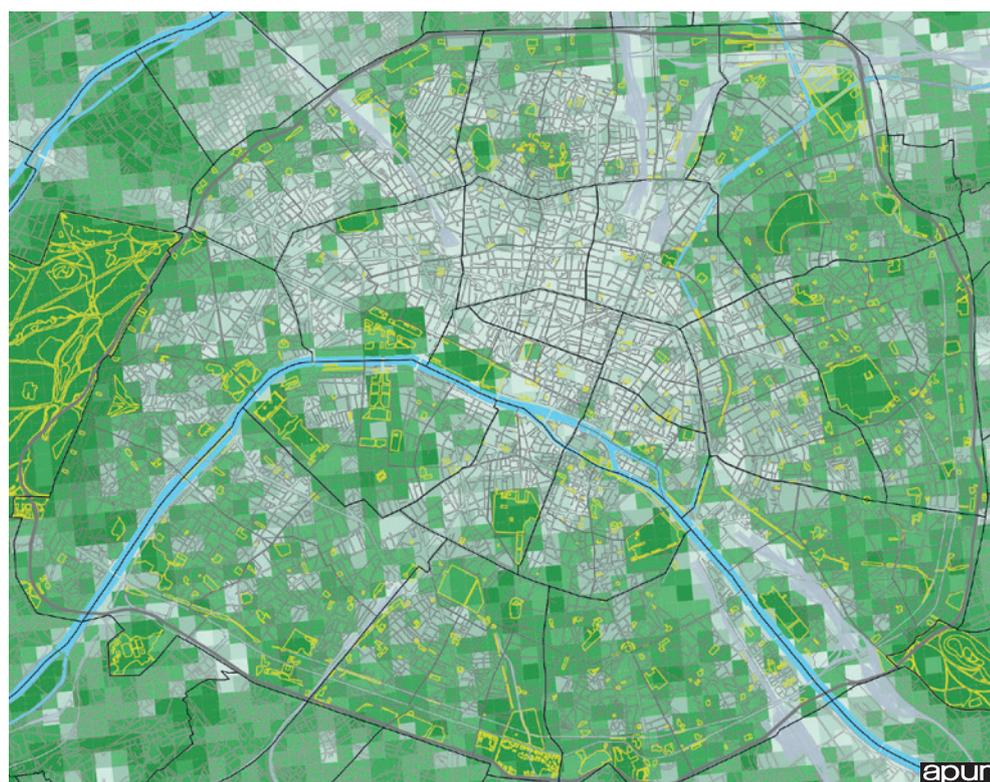
La végétalisation des rues forme un facteur environnemental essentiel à la lutte contre l'îlot de chaleur urbain. La seconde composante, encore embryonnaire, est celle du renforcement de la présence de l'eau dans l'espace public, que ce soit par des revêtements poreux, des systèmes de rétention et de stockage ou sa simple présence visuelle dans l'espace public.



Baignade dans les fontaines du Trocadéro — Paris (16^e)



Potager en toiture du collège Henri Matisse — rue de Vitruve, Paris (20^e)



Part de surface au sol végétalisée (public et privé)

Part de la végétation totale par maille de 200 x 200 m

- Moins de 5 %
- De 5 à 10 %
- De 10 à 15 %
- De 15 à 25 %
- De 25 à 40 %
- Plus de 40 %

 Limites espaces publics ?

Sources : Apur, données végétation 2012 et photo proche infrarouge MNE/MNT 2012 (© InterAtlas)

apur



Opération « Embellissons nos murs » — Rennes



Arbre singulier dans l'axe de la rue, fermeture et résidentialisation d'une rue — Manchester

Des propositions d'expérimentations à étudier en accompagnement de la stratégie Paris Piéton

► EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS SOBRES ET RÉVERSIBLES DANS LES QUARTIERS TESTS DES ARRONDISSEMENTS VOLONTAIRES

Expérimenter de nouvelles de « zones de rencontre » avec des trottoirs élargis gagnés sur la chaussée et végétalisés, du mobilier urbain, des services de proximité ou des interventions artistiques.

Aménager dans chaque quartier une « place de quartier populaire » offrant un cadre de rencontre et de repos convivial.

Résidentialiser et piétonniser certaines rues à l'aide de mobilier ou de peintures au sol.

► ÉTUDIER DES DISPOSITIFS NOUVEAUX POUR OCCUPER ET GÉRER L'ESPACE PUBLIC

Aider au montage de projets d'aménagement (passage, placette) ou de construction de mobilier urbain (terrasses de café, mobilier d'assises, tables de jeux, parking vélos...) à l'initiative de groupes de résidents, d'associations ou d'acteurs locaux.

Étudier des dispositifs de gestion et d'entretien des espaces aménagés avec les acteurs locaux (cahier des charges, charte, appels à projet, permis d'occupation temporaire).

Soutenir le développement d'initiatives et d'applications smartphone pour renforcer la vie de quartier.

► RENFORCER LA PRÉSENCE DU VÉGÉTAL ET DE L'EAU

Multiplier les dispositifs de végétalisation pérennes ou temporaires préfigurant les projets de réaménagement de l'espace public : jardinières sur la chaussée, mobilier urbain végétalisé, arbres en bac.

Expérimenter les revêtements poreux ou enherbés y compris sur les grands axes et les places.

Installer l'eau visible, à rafraîchir et à boire en particulier sur les itinéraires de promenade et les parcours sportifs, aménager des bassins de rétention ludiques dans les squares, des rigoles et des fontaines qui permettent des jeux d'eau.

► ORGANISER DES APPELS À PROJET POUR VÉGÉTALISER DES PLACETTES, DE PETITES RUES ET DES PASSAGES

Aider au montage de projets de végétalisation massive d'espace public sur des rues ou des places, à l'initiative de groupes de résidents, d'associations ou d'acteurs locaux en privilégiant les espaces publics de petite échelle.

Expérimenter l'aménagement d'espaces en pleine terre ou de carottages au pied d'immeubles à la demande des copropriétés ou des bailleurs de logement.

Supermanzana — Barcelone

1/2

Résidentialisation des quartiers

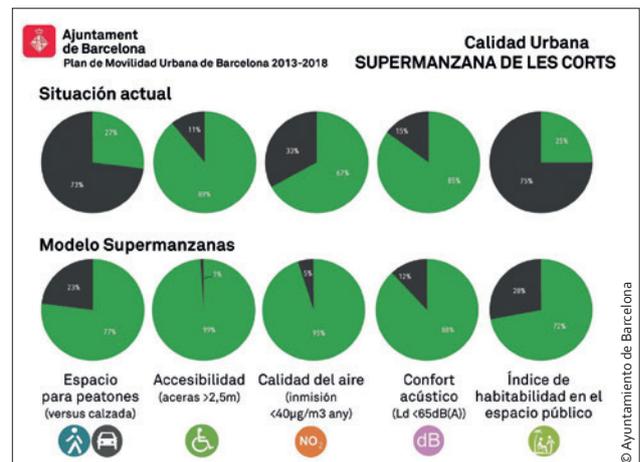
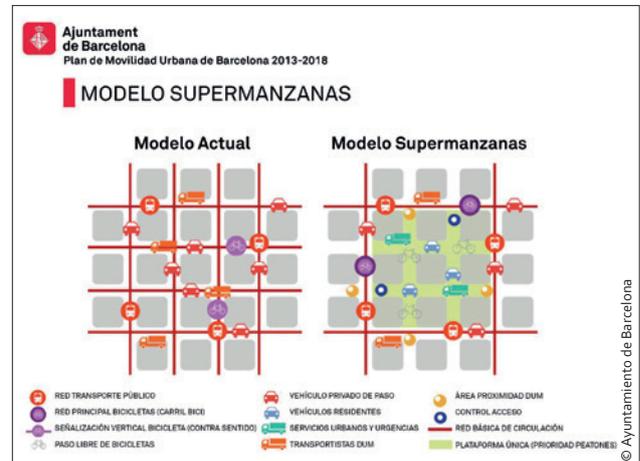
Ajuntament de Barcelona

La Ville de Barcelone a engagé une refonte de la trame du plan de Cerda, repensé en support de nouveaux quartiers piétons. Élément cadre, le plan de mobilité 2013-2018 fixe des objectifs de réduction du trafic routier et d'essor de la marche, du vélo et des transports publics, en réponse aux problèmes de pollution de l'air.

Le concept de « Supermanzana » fait la proposition de micro-quartiers où le trafic automobile est réservé aux résidents, le stationnement interdit et l'espace réaffecté aux piétons et aux cyclistes. Appuyé sur la trame de rues de l'Eixample, cette résidentialisation se traduit par le regroupement de 9 îlots ou manzanas ; le concept s'applique à l'ensemble de la ville, y compris aux quartiers anciens selon des dimensions similaires.

Le Supermanzana couvre une surface de 400 m x 400 m, à l'intérieur duquel la circulation automobile est limitée aux besoins du quartier (10 km/h max). Des dispositifs de fermeture de rue et des installations au sol légers et peu coûteux ont été imaginés, afin de proposer des jeux d'enfants, des salons urbains, des mini-parcs et de sécuriser les déplacements à pied et à vélo.

Suite à la transformation emblématique d'un carrefour dans le quartier de Graci, 120 carrefours seront transformés en places piétonnes de quartier (23 ha).



Plaza Vila de Gràcia
2.035m²



Cruce del Eixample
1.916m²



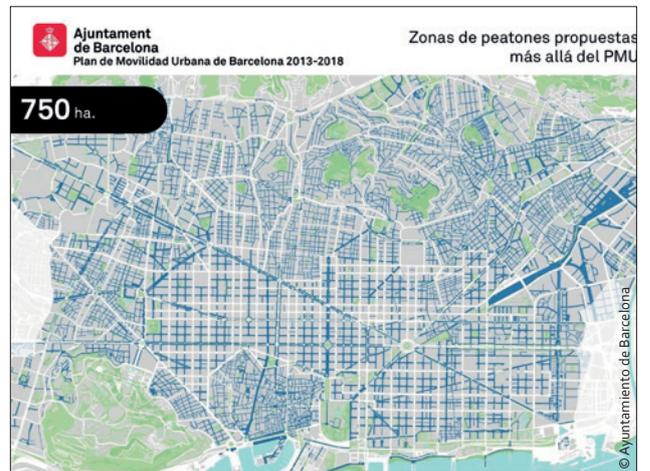
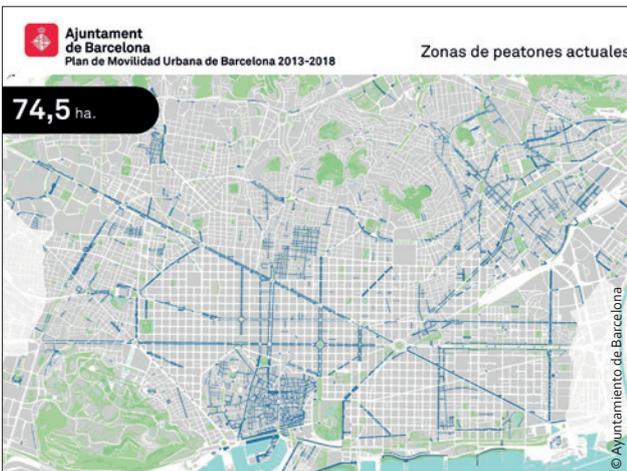
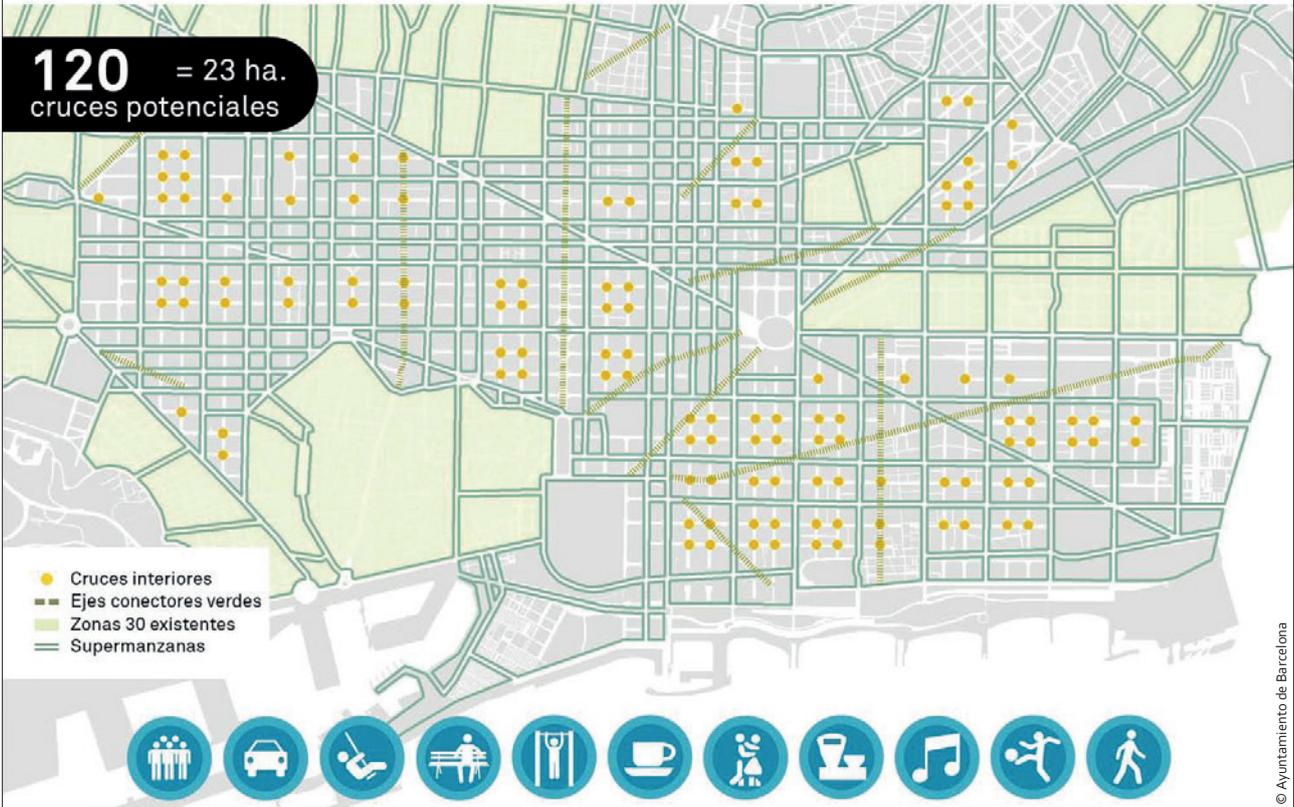
► <http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/presentacio>



Ajuntament de Barcelona

Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018

Modelo Supermanzanas



Exemples de résidentialisation dans le Supermanzana du quartier Poble Nou



Pavement to Plazas program

Des places piétonnes gérées par les acteurs locaux
 DOT department, City of New York

La ville a engagé à partir de 2009 un programme de reconquête de la ville par l'aménagement d'espaces piétons peints directement sur la voirie ou délimités par des jardinières végétalisant l'espace public.

En 2009, le programme Green light Midtown teste une préfiguration d'un Times Square piéton et d'une « voie express piétonne » peinte en bleue sur une file de circulation de Broadway, dans un contexte d'accidentologie élevée. Ce projet se distingue par son calendrier court (6 mois) pour l'ensemble de ces aménagements, qui seront pérennisés en 2010.

Généralisé à l'ensemble de la ville, le projet New York Plaza Program vise à offrir à moins de 10 minutes de marche un lieu extérieur de repos dans une place ou une rue piétonnisée. L'appel à projet est dédié aux initiatives locales selon une démarche proche du budget participatif de Paris, mais spécifique à la reconquête de places de plus de 185 m². Dirigé par le DOT (en charge du réseau cyclable), la ville offre son assistance à conception et à la réalisation de projets, proposés et portés par des associations ou des fondations.

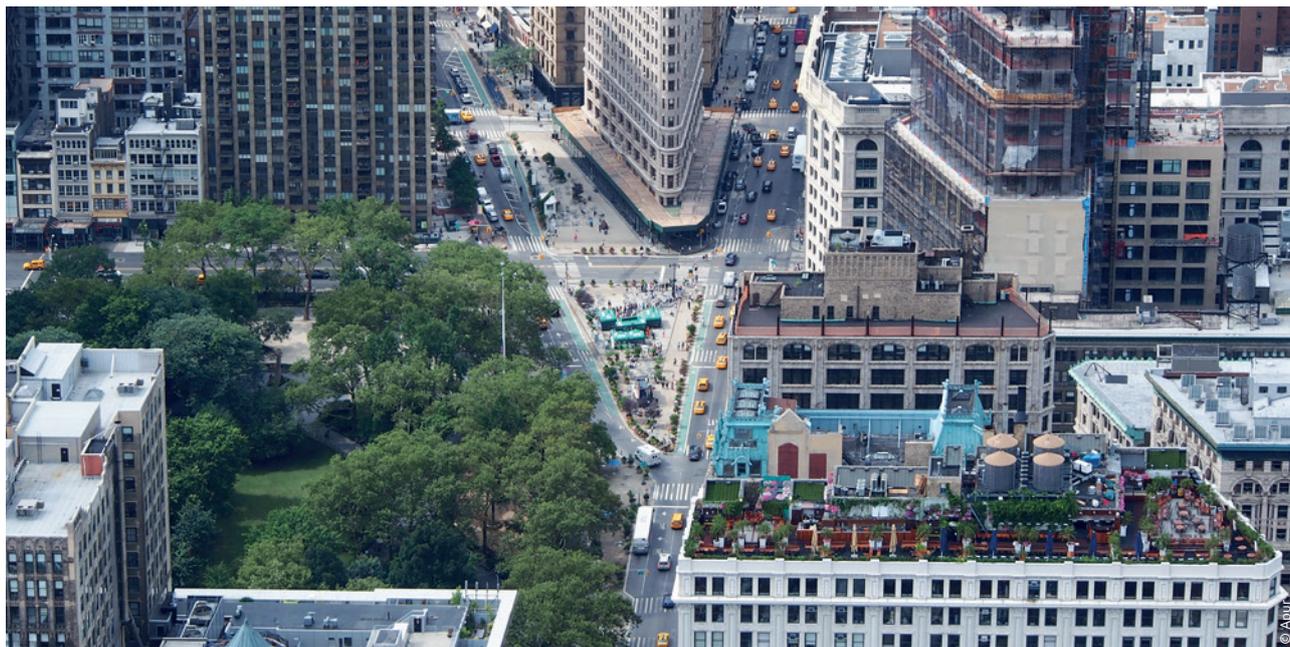
L'éligibilité d'un site engage le porteur de projet en termes de maintenance et de gestion de la future place. La ville garantit la maîtrise d'ouvrage et le financement du projet, depuis la phase de conception jusqu'aux travaux. L'ensemble de la démarche est menée en co-construction avec les résidents, les usagers, les commerçants et acteurs locaux.



Green Light for Midtown : pistes cyclables et place aménagées sur la chaussée de Broadway



Piétonnisation de Times Square en 2010



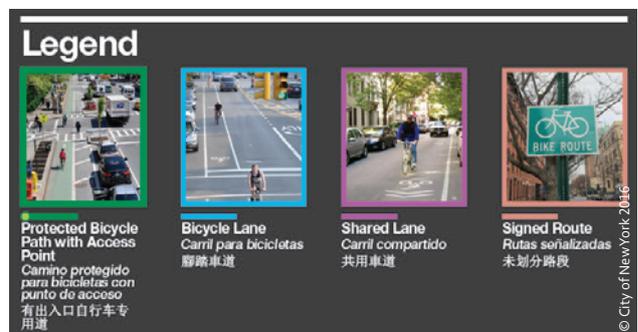
► <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/nyc-plaza-program.shtml>

Un réseau cyclable dense sur un temps court

Entre 2006 et 2010, le Maire a engagé un vaste programme d'apaisement des rues et de doublement de son réseau cyclable par la réalisation de 300 km de pistes cyclables sur les 10000 km de linéaires de voirie urbaine. La largeur des rues de la ville a permis de concevoir un réseau dense de pistes cyclables par simple marquage au sol, éloignées des portières de voitures en stationnement, décliné selon trois types de voies cyclables :

- des pistes cyclables larges préservées de la circulation des véhicules par des voitures en stationnement, des jardinières ou des plots en plastique (surface peinte en vert) ;
- des voies cyclables délimitées sur la chaussée le long de la file de stationnement (marquage blanc) ;
- des voies cyclables communes accessibles aux vélos et aux voitures (chevrons et symboles au sol).

Depuis 2006 ; les déplacements à vélo ont augmenté plus vite que les autres modes, avec des taux variant entre 13 et 32 %. L'objectif de part modale vélo en 2020 est fixé à 6 %. Ces aménagements ont considérablement sécurisé les rues pour tous les modes : le nombre d'accidents routiers graves impliquant un piéton ou un vélo dans les accidentés a chuté de 60 % en moyenne dans les rues ayant bénéficié d'un aménagement cyclable (source New York City DOT 2013).



Un réseau de pistes cyclables à faible coût en test d'aménagements pérennes



Physically separated Bike Lanes in New York City



Yorkville, NYC at the 90th Street

- <http://www.citylab.com/commute/2015/04/the-steady-rise-of-bike-ridership-in-new-york/390717/>
- http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot_bikesmart_brochure_french.pdf

Pop up Café, plaza et mobilier urbain : des projets à l'initiative des acteurs locaux

Les modèles développés par New York ou San Francisco reposent sur un investissement important des acteurs locaux dans la gestion quotidienne des espaces publics et du mobilier urbain mis en place.

Les 376 chaises pliables métalliques achetées par le Maire de New York pour faire vivre le nouveau Times Square ont été confiées à la gestion des commerçants. Dans le cadre du Plazas program, l'espace public est investi par les habitants de diverses manières, et notamment par du jardinage urbain et du mobilier construit par les acteurs eux-mêmes.

Toujours mené par le service municipal du DOT, le programme Street Seats et Pop up Cafés à New York incite à l'installation de mobilier d'assises temporaires sur des places de stationnement. Plateformes, terrasses, bricolage urbain ou parkings vélo occupent une emprise allant jusqu'à plusieurs places. La démarche volontairement courte prévoit dans un calendrier de 6 mois, la soumission du projet jusqu'à sa réalisation. La Ville garantit un financement de 12 000 \$ hors ingénierie à toute association nouvelle, et de 5 000 \$ pour une organisation ayant déjà eu des projets financés.

La Ville de San Francisco a également mis en place un programme de Pop up Cafés pour l'installation de terrasses sur des places de stationnement en concertation avec les services en charge des transports.

Des potagers sur roulettes et des places piétonnes gérés par les commerces et les riverains à Broadway et Brooklyn



Pop up Café et Parklet à San Francisco



4033 Judah Street Parklet hosted by Trouble Coffee



Freewheel Parklet, Valencia Street San Francisco

► <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetseats.shtml>

Transformation des voies sur berges — Paris

La piétonnisation d'une partie des voies sur berges, un processus concerté et progressif

La transformation des voies sur berge s'inscrit dans une dynamique de projet métropolitain le long de la Seine. L'histoire de cette reconquête commence avec Paris Plage en 2002, où l'aménagement d'un lieu de vacances au bord de l'eau en plein Paris crée l'évènement et fait figure d'électrochoc. Les voies sur berges, « confisquées » durant l'année par l'automobile, deviennent durant quatre semaines l'espace de loisirs privilégié des métropolitains. Au fil des années, le succès de l'évènement montre l'attachement des citoyens à leur fleuve et induit un changement de regard sur les voies rapides en ville.

Face aux problèmes graves de pollution atmosphérique, la transformation des voies sur berges s'engage à partir de 2011 au fil des expérimentations. L'approche du projet se veut pragmatique en proposant sur des temps courts et dans une économie de coût, un changement radical des usages et des traitements différenciés selon les rives. Alors que les transformations d'autoroutes en ville impliquaient jusque-là des projets longs et coûteux, l'ambition du projet berges de Seine a consisté à partir de l'existant et à « changer la ville vite ! ».

Pour l'aménagement de la rive gauche, les travaux ont été réalisés en quelques semaines durant l'été 2012, en piétonnisant

2,3 km d'ouvrages sans transformation lourde. Mobiliers urbains, containers, cafés, jeux pour enfants, équipements divers ont alors investi l'ancienne chaussée de voie rapide pour offrir un nouveau grand parc urbain en bord de Seine, accessible et ouvert à tous. Le processus de projet place les usages et l'appropriation de l'espace public au cœur de la démarche au travers d'aménagements tests, d'évènements et d'installations temporaires permettant de préfigurer le projet urbain dans une forme plus définitive.

Rive droite, un premier aménagement a permis de tester une transformation en boulevard urbain, par la mise en place de 6 feux à des endroits clefs. Cet aménagement, avec maintien de files de circulation de largeurs réduites et création de simples passages piétons, a permis d'intégrer l'infrastructure à la ville et de réduire l'accidentologie. En 2016, une nouvelle étape est franchie au travers d'une fermeture de 3,3 km de voie rapide entre le tunnel des Tuileries et le tunnel Henri IV, afin de retrouver un vrai lien à la Seine, d'apaiser le cœur de Paris et de réduire les nuisances environnementales. Les berges de Seine rive droite piétonnisées visent à devenir un lieu majeur pour le rayonnement, l'attractivité et l'identité de Paris, et un nouvel espace public de 4,5 hectares améliorant la qualité de vie des habitants dans le respect du classement au patrimoine mondial de l'UNESCO de ce site.

Rive droite: fermeture des voies sur berge, piétonnisation et projet de transformation



Rive gauche: une démarche concertée autour d'un vaste espace public piéton et événementiel ouvert sur la Seine



« Réinventons nos places » — Paris

Les 7 places

D'ici à 2020, la Ville de Paris s'est engagée à réaménager 7 places emblématiques : place des Fêtes, Bastille, Gambetta, Italie, Madeleine, Nation et Panthéon.

Une méthode de co-élaboration des projets s'est mise en place autour d'ateliers et de concertations avec les habitants, les usagers et les commerçants conduits par des collectifs d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes...

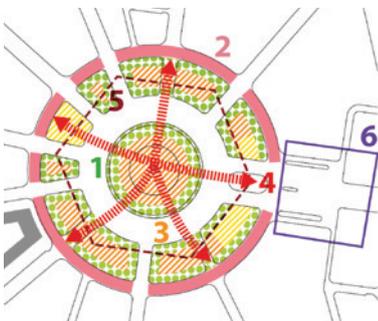
Les ateliers ont permis de dégager des objectifs communs aux différents projets et de faire émerger un souhait de la part des habitants de reconquête des places parisiennes par une moindre place donnée à la voiture :

- désencombrer les places pour développer des usages diversifiés (sportifs, culturels, artistiques, loisirs, repos...);
- favoriser les transports collectifs, les piétons et les vélos;
- végétaliser et rendre convivial l'espace public;
- mettre en valeur l'architecture et l'histoire;
- ouvrir les places à la vie de quartier.

Avec un budget global de 30 M € pour les 7 places, la démarche s'inscrit dans une ambition affichée d'économie des coûts et de co-production de projet, en privilégiant des choix d'aménagements porteurs de nouveaux usages.

Schémas d'objectifs issus des concertations menées sur les 7 places

Place de la Nation (11^e-12^e)



- 1 - Renforcer l'attractivité du terre-plein central par les usages, la présence du végétal et de l'eau et la mise en valeur patrimoniale
- 2 - Apaiser les contre-allées
- 3 - Relier les terre-pleins et diversifier les usages en renforçant la végétation
- 4 - Créer une liaison nord-sud et est-ouest
- 5 - Optimiser l'intermodalité
- 6 - Raccorder l'avenue du Trône avec la place en intégrant le projet du tram

© Apur

Place des Fêtes (19^e)



- 1 - Réorganiser et conforter le marché
- 2 - Réaffirmer le caractère piéton du cœur de place
- 3 - Renforcer la présence du végétal
- 4 - Sécuriser les traversées piétonnes et en créer de nouvelles
- 5 - Valoriser la fontaine

© Apur



© Apur



© Apur



© Valère Marché / Agamobile

Le collectif Faites! (agences Écouter pour voir, YA+K, Plausible possible) en charge de l'animation et de la concertation autour du réaménagement de la place des Fêtes (19^e)

► <http://www.apur.org/etude/reamenagements-7-places-parisiennes>

Les parcours sportifs — Paris

L'espace public parisien, nouvel équipement sportif

Le développement des pratiques dites « libres » (hors clubs de sport) et la fréquentation croissante de l'espace public par les sportifs posent la question d'un sport présent dans la ville et accessible à tous.

À Paris, la réalisation d'un maillage de parcours sportifs permettra d'ici 2020 de relier les équipements et les grands espaces verts entre eux, et de renforcer l'offre en équipement sportif.

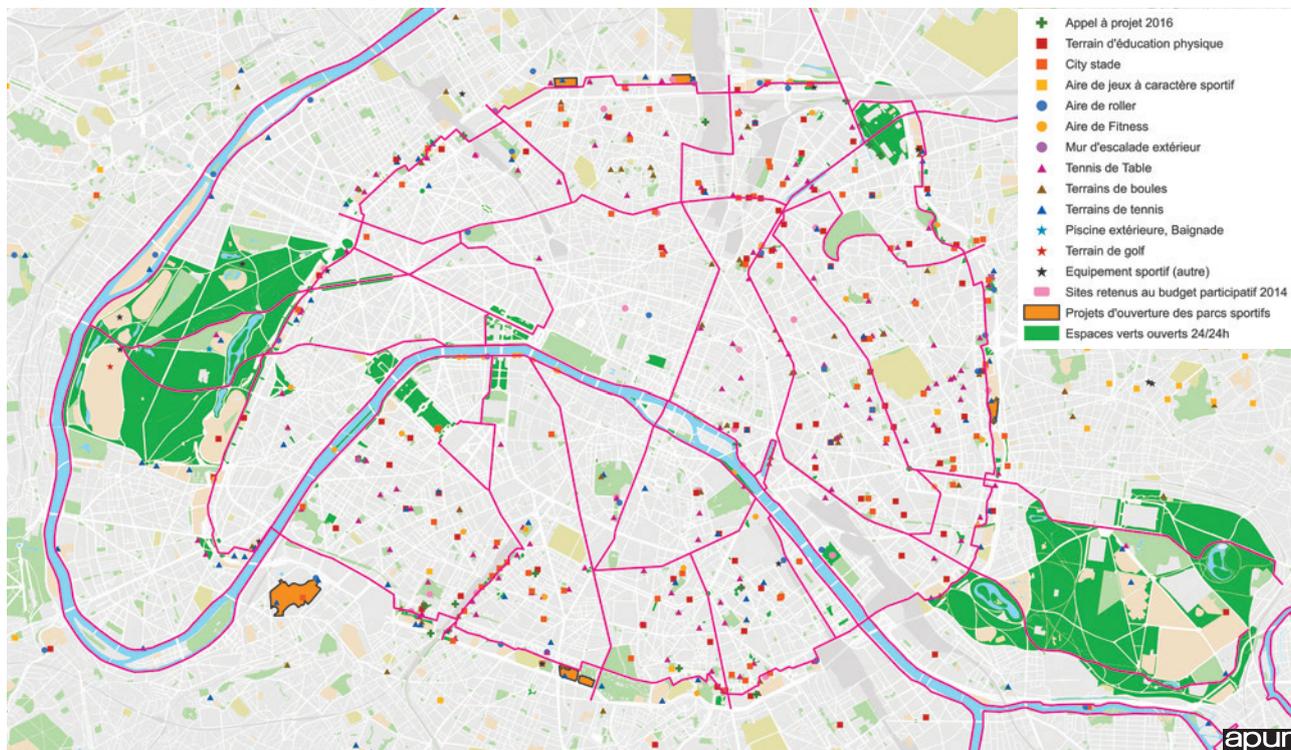
Les grands parcours s'appuient sur des lieux iconiques (berges de Seine, canaux, ceinture verte). Il est complété par un maillage des rues présentant des trottoirs larges ou des terre-pleins centraux. Matérialisés par une signalétique claire (repères et informations), ces parcours sont équipés d'un mobilier polyvalent (agrès et mobilier urbain) et de fontaines à boire, tout en préservant un espace piéton libre et multifonctionnel.

Un grand nombre d'autres espaces publics pourraient être mis à profit pour créer des parcours de proximité : escaliers, places, espaces sous ponts ou ouvrages, murs pignons, retraits d'alignements, rues en pentes...

Projection d'un parcours sportif boulevard Arago, Paris 13^e : installation de fontaines à boire, d'agrès et d'une signalétique discrète



Proposition d'un maillage de parcours sportifs à Paris



► <http://www.apur.org/etude/espace-public-parisien-nouvel-equipement-sportif>

Rues aux enfants — Paris

La « rue aux enfants » désigne une rue ou une portion de rue fermée à la circulation automobile le temps d'une journée ou de quelques heures. La rue se transforme en place, en parvis, en extension de square ou de terrain de sport. L'espace dédié aux enfants et aux adolescents renoue avec des pratiques traditionnelles d'un Paris populaire, avant l'envahissement des rues par l'automobile dans les années 60. La rue devient un équipement public, un lieu sécurisé pour les usagers les plus fragiles encourageant le lien social, les jeux de ballon, la corde à sauter, les jeux collectifs ou le vélo...

Certaines associations investissent l'espace public par des animations, mais la « rue aux enfants » peut aussi être un espace offert aux initiatives individuelles, à l'exemple de la rue Bignon dans le 12^e arr. Le programme européen Bambini (achevé en 2012) ciblait lui la pratique de la marche et du vélo pour autonomiser les déplacements en ville des plus jeunes (pédibus).

Ce dispositif existe dans d'autres pays européens. Dès les années 70 aux Pays-Bas, les luttes urbaines d'enfants et d'habitants soutiennent des demandes de *Speelstraat* auprès des pouvoirs publics (quartier de Pijp à Amsterdam). Elles aboutiront à la création

des célèbres **Woonerf** dans lesquelles la voiture n'est plus prioritaire. Aujourd'hui le terme renvoie aux notions européennes **Living street** ou de **Home zone**, aux panneaux de signalisation explicites. Ces « **rues résidentielles** » **donnent priorité aux piétons et aux vélos, aux jeux d'enfants et aux pratiques des riverains**, alors que la zone de rencontre, en France, ne définit que des modes de déplacement prioritaires. En Belgique, depuis 1998, le code de la route prévoit des « **rues réservées aux jeux** » (art. 2.36) pour désigner une fermeture temporaire applicable aux rues résidentielles sans trafic important ou circulation bus. La moitié des communes de Bruxelles Capitale en sont dotées, avec jusqu'à 10 rues par commune. Le dispositif peut être mis en œuvre sur de longues périodes (grandes vacances).

À Paris, la « rue aux enfants », initialement proposée au budget participatif en 2014, a été expérimentée rue de Colmar dans le 19^e arr. avec l'association Cafézoiide. Désormais **partie intégrante de la Stratégie Paris piéton**, une « **rue aux enfants** » **devrait être aménagée dans chaque arrondissement à l'horizon 2020**, en fermant temporairement la voirie par des barrières amovibles, pour offrir aux enfants un espace protégé.



Rue aux enfants — rue de Colmar (19^e)



Rue aux enfants — rue de Colmar (19^e)



Woonerf — Pays Bas



Home zone in Wonford by David Smith — Grande-Bretagne



Panneau de signalisation « Living street », Suède

© Transportstyrelsen, Public Domain



Panneau de signalisation « Home Zone », Grande-Bretagne

© CC BY-SA 2.0

Végétalisation de rues — Paris

Rues végétales

Depuis 2015, la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement développe des outils pour conforter la place de la nature en ville et encourager les initiatives de végétalisation, au travers du permis de végétaliser et des rues végétales. Dans ces rues d'un nouveau genre, la présence du végétal doit pouvoir inciter à un nouvel usage de l'espace public, avec une rue végétale créée d'ici 2020 dans chaque arrondissement. Cette initiative, tout comme le permis de végétaliser, demande aux habitants de devenir acteurs de leur environnement et de prendre en charge l'entretien des espaces plantés. Les espaces créés contribuent au renforcement de la biodiversité et des continuités écologiques en ville, mais aussi au renforcement du lien social, dans un environnement attractif et convivial.

Permis de végétaliser et budget participatif

Le permis de végétaliser offre un nouveau dispositif qui permet à chacun de devenir acteur de la végétalisation de Paris.

Rues végétales aménagées par la DEVE à Paris, après concertation avec les riverains



Rue Léon Sèche (15^e)

Sur simple demande internet, cette autorisation d'occupation temporaire du domaine public permet aux parisiens de jardiner une portion d'espace public (pied de façade, pied d'arbre ou mobilier végétalisé), pour une période de trois ans renouvelable tacitement. L'obtention du permis, après dépôt d'un dossier sur internet, engage le particulier à aménager et entretenir son espace. Le permis est régi par une charte imposant des méthodes de jardinage écologiques (pas de produits phytosanitaires ni d'engrais minéraux), une liste de végétaux conseillés et interdits (plantes urticantes, invasives, etc.) et des engagements du signataire (entretien et propreté du dispositif, préservation des ouvrages et du mobilier, respect des règles de sécurité et d'accessibilité de l'espace public, etc.).

D'autres actions de végétalisation sont menées dans le cadre du budget participatif, comme l'action « Des jardins sur les murs », qui identifiait 41 murs aveugles ou murs pignons sans fenêtres sur lesquels installer des plantes grimpantes.



Plante grimpante — rue de Moussy, Paris (4^e)

Rue végétale — Bordeaux

Rue Kleber, Bordeaux

Dans le cadre de la réhabilitation du centre ancien, « Bordeaux (Re)Centres », la ville a planté sa première rue jardin dans la rue Kleber en 2014. La concertation avec les habitants a abouti à un projet de piétonnisation de la rue, qui supprime le stationnement et conforte le végétal : pavés à joints enherbés, fosses en pleine terre au pied des façades... La rue Kleber bénéficie d'une

gestion partagée avec les riverains qui sont invités à gérer les plantations avec l'aide d'un jardinier municipal. Mais le bilan reste mitigé concernant l'implication des riverains dans la gestion des espaces verts, en lien avec la grande part de population locataire constituée d'étudiants, ainsi que la dégradation des pavés enherbés sous l'action du roulement des voitures.

Rue Kleber, Bordeaux : première tranche aménagée et axonométrie



Verdissement des ruelles — Montréal

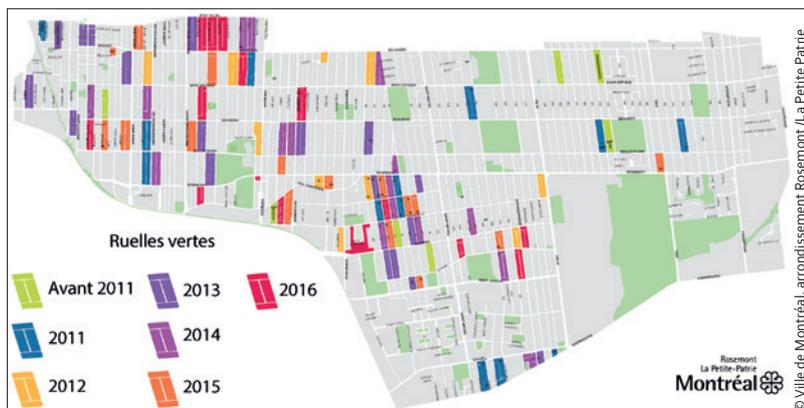
Ruelle verte

Depuis une dizaine d'années, la Ville de Montréal a mis en place un programme de verdissement des ruelles. Dans une ruelle verte, l'asphalte est retiré sur une surface d'environ 70 mètres carrés pour créer des plates-bandes qui reçoivent plantes vivaces, arbres et arbustes. Différents aménagements peuvent compléter les plantations : végétalisation verticale, revêtement poreux, composteurs. Ce sont les habitants, qui doivent s'être regroupés en un comité de 5 à 6 personnes minimum, qui sont à l'origine de la demande et qui prennent en charge l'aménagement du passage, selon une conception discutée avec les services de la ville.

Le rôle de ce comité d'habitants est de supporter l'éco-quartier dans la mobilisation des résidents riverains et dans l'organisation des travaux. Le comité doit ensuite faire signer une lettre d'appui au projet par le plus grand nombre possible de résidents riverains : au moins 20 résidents doivent appuyer le projet.

La ville développe un plan de biodiversité, autour de mesures comme l'élargissement des fosses d'arbres, de distribution gratuite de végétaux et de compost pour végétaliser les pieds d'arbres.

Dans l'éco-quartier du Plateau-Mont-Royal, les résidents (groupe de 5 personnes minimum) sont accompagnés dans la réalisation de « ruelles vertes », au moyen d'appels à projet



Ruelle verte en cours d'aménagement — arr. de Rosemont/La Petite Patrie, Montréal



Ruelle verte aménagée — arr. de Rosemont/La Petite Patrie, Montréal



Ruelle verte — arr. de Rosemont/La Petite Patrie, Montréal



Ruelle verte — arr. de Rosemont/La Petite Patrie, Montréal

➤ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GUIDE%20RUELLES%20VERTES%202016-2017.PDF

➤ <https://ruelleverte.com/about/> et <https://www.facebook.com/groups/37236796433/>

3

**Les lieux singuliers :
valoriser des lieux d'expérimentation
de petite échelle**

Le travail sur la petite échelle fait suite à la multitude d'initiatives et de projets de réappropriation de l'espace public. Un relevé et un classement par types des lieux singuliers ont été réalisés à l'échelle de chaque arrondissement, afin de constituer un outil à l'usage des mairies d'arrondissement et des services municipaux. La carte des lieux singuliers identifie ainsi des publics intéressants pour la stratégie Paris piéton et le budget participatif, des lieux où conforter la place des piétons et des vélos, le rôle de la nature et de l'eau en ville, des services supplémentaires aux habitants dans un paysage urbain renouvelé.

Le relevé des voies en impasse, des passages, des placettes de quartiers, des promenades, des retraits d'alignement, des terre-pleins stationnés ou des parvis d'équipement permet d'identifier des espaces publics particuliers de par leur configuration, leur échelle, leur identité ou leur rôle dans la ville. Cette cartographie non exhaustive identifie un certain nombre de lieux particuliers au sein du réseau viaire afin d'équiper et d'aménager l'espace public, de tester des aménagements ou de proposer des démonstrateurs propres à chaque arrondissement.

3.1. Les lieux singuliers, des espaces publics et des jardins particuliers

Typologie des lieux singuliers

Les espaces singuliers ont été classés en quatre grandes familles :

- les « **places et les parvis** » qui représentent des lieux de centralités d'échelle métropolitaine ou locale;
- les « **promenades et les places-jardins** » qui forment un support de maillage pour la trame végétale;
- les « **rues et les passages** » identifiables par leur gabarit (passage, impasse, rue courte et large) ou par leur usage (rue piétonne...);
- les « **espaces particuliers** » constitués des éléments ponctuels avec une identité propre (escalier, tunnel, trottoir dénivelé, grand retrait d'alignement, murs végétalisés sur l'espace public...).

En complément des lieux de centralités formés par **les places et placettes, les parvis** offrent des espaces privilégiés où externaliser un équipement public par l'installation de services « hors les murs », d'animations en lien avec la fonction de l'édifice.

La place-jardin exerce une fonction écologique et paysagère, mais aussi un rôle social par l'offre de nature dans un environnement calme et agréable. Elle a vocation à être confortée et à se diffuser dans le réseau de rues proches, mais aussi à former un connecteur au sein du réseau de corridors écologiques d'échelle parisienne.

La promenade assure un rôle multiple : créer des continuités écologiques, offrir un lieu de déambulation et de détente, et pour certaines, proposer des parcours sportifs. Outre le renforcement de la végétation et de la place de l'eau, la promenade accueille mobiliers urbains (arbres, bancs, candélabres), kiosques et équipements de loisirs (jeux, agrès...).

La rue piétonne ou semi-piétonne (zone de rencontre ou espace partagé) offre un espace où le piéton est prioritaire sur tous les autres usagers (bornes escamotables, accès autorisés aux livraisons, riverains et véhicules d'intervention). Le nivellement de la voie (abaissement des trottoirs) privilégie les activités sur le trafic routier (commerces, déambulation, repos, terrasses, étals...). Elle vise donc avant tout à faciliter l'animation urbaine en accompagnement d'une activité commerciale ou d'une affluence piétonne.

Le passage se caractérise par son étroitesse (globalement moins de 8 m de large) qui rend tout stationnement incompatible avec des espaces suffisants pour les piétons. Les passages sont particulièrement intéressants dans les réseaux piétons et vélos, car ils offrent des raccourcis et des rues calmes sans circulation. Les passages ont également un rôle à jouer dans la végétalisation (permis de végétaliser), dans l'offre d'un lieu sécurisé pour les jeux d'enfants et d'espace de convivialité pour les habitants.

La rue courte et large est spécifique de par ses dimensions : d'un gabarit de plus de 20 m de large et de longueur souvent inférieure à 200 m. Ce type de rue reste particulièrement intéressant lorsqu'elle se situe à proximité d'une centralité, d'une place d'un parc ou d'un square, d'un équipement public (école, bibliothèque, terrain de sport...).

Le retrait d'alignement résulte d'opérations d'urbanisme ou d'élargissements de voirie non aboutis ; il forme un espace souvent délaissé en raison de l'ambivalence de son statut. Seuls les retrais non clôturés ou privatifs d'une certaine ampleur (plus de 4 m de profondeur ou de plus de 200 m²) ont été relevés, leur envergure étant compatible avec un aménagement, une végétalisation, l'installation de mobiliers urbains ou de services.

Les escaliers peuvent constituer des moments forts d'une promenade en permettant la découverte d'horizons urbains étendus, de lieux de repos ou de contemplation, des lieux singuliers à mettre en évidence par des installations artistiques ou une végétalisation plus affirmée. Ils offrent par ailleurs un intérêt dans la pratique sportive urbaine ou la mise en place d'agrès et de parcours sportifs.

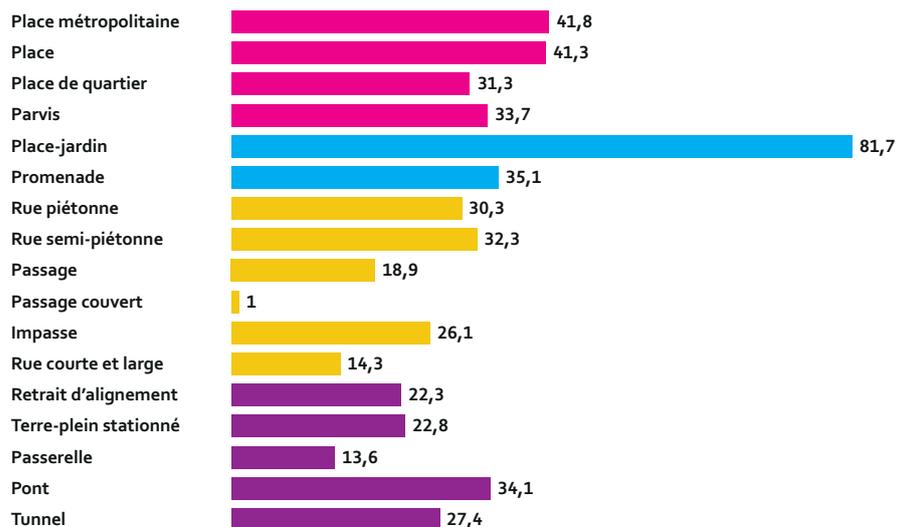
Les trottoirs dénivelés résultent des élargissements de Paris sur les anciennes fortifications ou de remblais qui ont ménagé des lieux particuliers en retrait de la ville : cour anglaise, trottoirs ou terrasses surélevés.

Cartographie des lieux singuliers

Les quartiers parisiens offrent un paysage riche aux expressions variées et le jalonnement des lieux singuliers diffère selon les arrondissements. Les anciens quartiers de faubourg et les quartiers historiques restent marqués par la présence de passages et d'impasses. Les rues courtes et larges et les promenades de petite échelle sont davantage présentes dans les tissus des HBM et de la Ceinture verte. Les grands retrais d'alignement sont surtout manifestes dans les arrondissements périphériques, où les urbanisations successives ont généré des élargissements parfois aléatoires. Les 19^e et 20^e arrondissements offrent de nombreux murs végétalisés, tandis que le réseau de rues piétonnes ou semi-piétonnes est surtout présent dans les quartiers centraux ou les anciens faubourgs. Les places-jardins sont quant à elles partout présentes. Spécificité de l'ouest parisien, les 16^e, 17^e, 7^e ou 8^e arrondissements sont davantage dotés de contre-allées et de terres pleins stationnés.

Superficies indicatives (en ha) des lieux singuliers à Paris (hors bois)

Surface d'espace public à Paris = 2 555 ha*



* Le calcul de la surface d'espace public reprend l'ensemble des espaces publics ouverts : les chaussées (y compris berges et Boulevard périphérique, voies privées ouvertes), les voies en escalier, les trottoirs, les espaces de service et les aires mixtes (espaces piétons).

Source : Apur

Places métropolitaines, places et parvis



Place métropolitaine — place de l'Étoile, Paris (8°, 16° et 17°)



Esplanade Nathalie Sarraute, ZAC Pajol — Paris (18°)



Parvis de la place du Panthéon — Paris (5°)

Places-jardins et promenades



Place-jardin — place des Vosges, Paris (3°)



Promenade métropolitaine — avenue Foch, Paris (16°)



Promenade et itinéraire vélo — cours de Vincennes, Paris (20°)

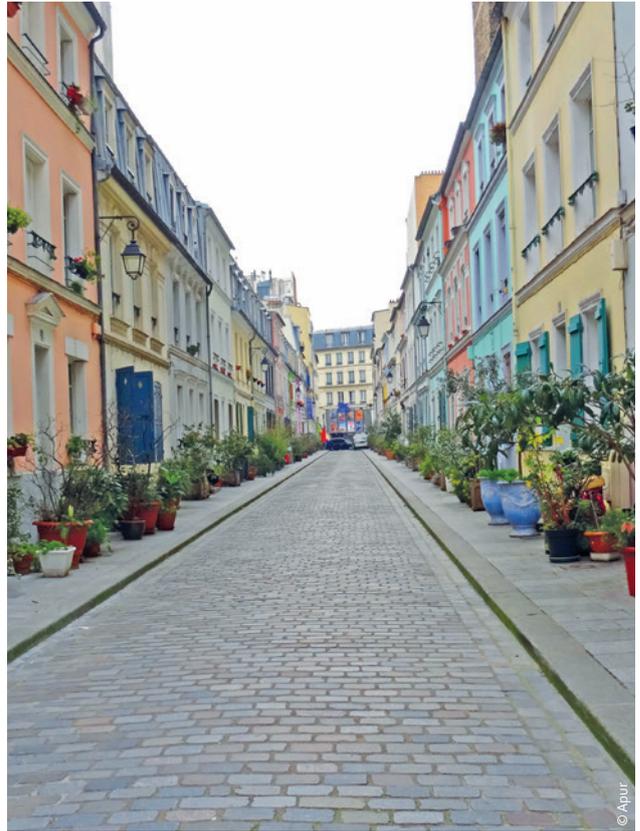
Rues et passages singuliers



Passage Sigaud, Paris (13^e)



Rue courte et large — avenue Dorian, Paris (12^e)



Rue piétonne — rue Crémieux, Paris (12^e)

Lieux particuliers



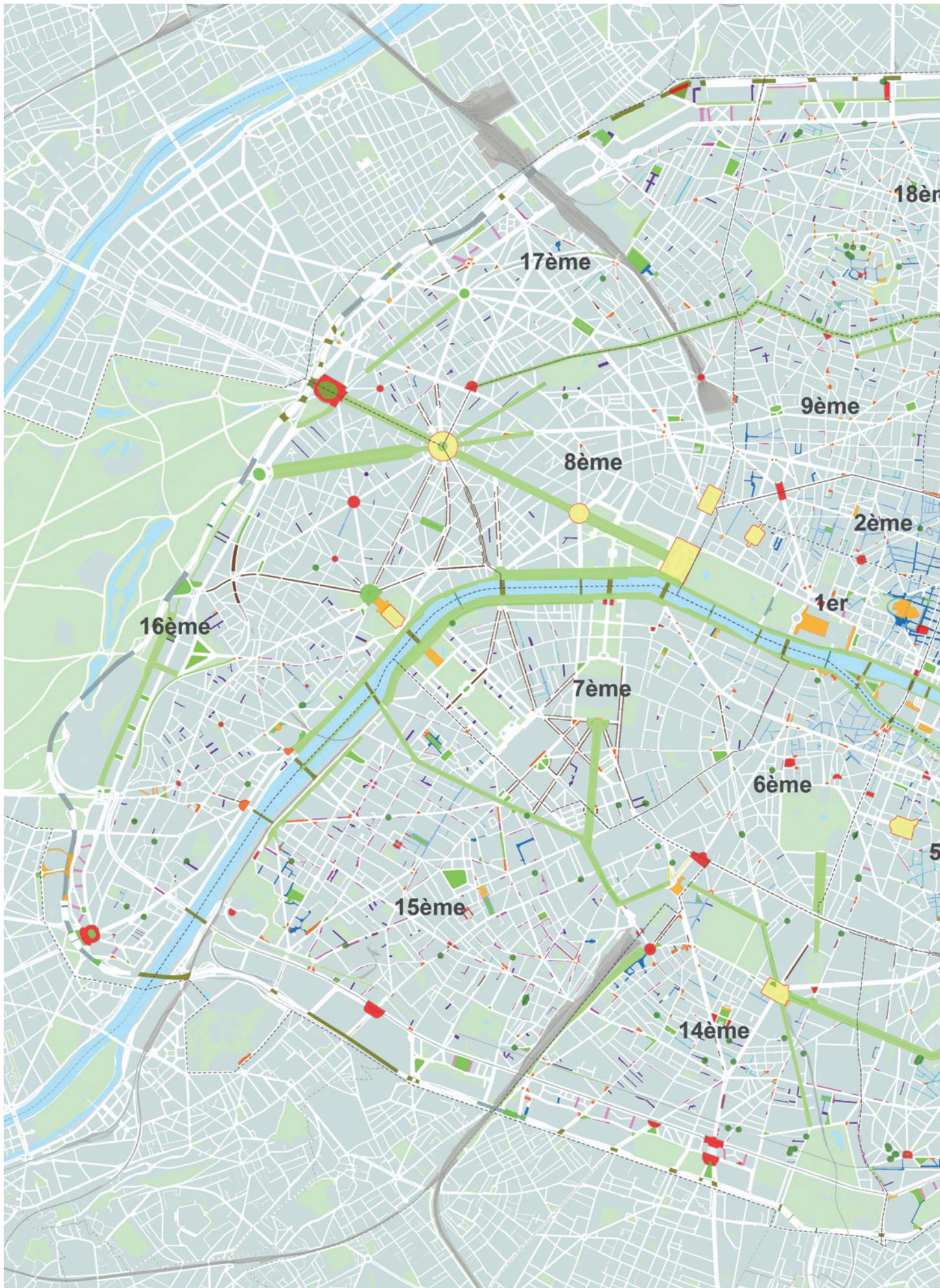
Retrait d'alignement — rue du Petit Musc, Paris (4^e)



Contre-allée stationnée — rue de Reilly, Paris (12^e)



Trottoir dénivélé — rue François Miron, Paris (4^e)



Les lieux singuliers des espaces publics parisiens (hors bois)

Place et parvis

- Place métropolitaine
- Parvis
- Place
- Place de quartier

Promenade et place-jardin

- Promenade
- Place-jardin
- Mur végétal

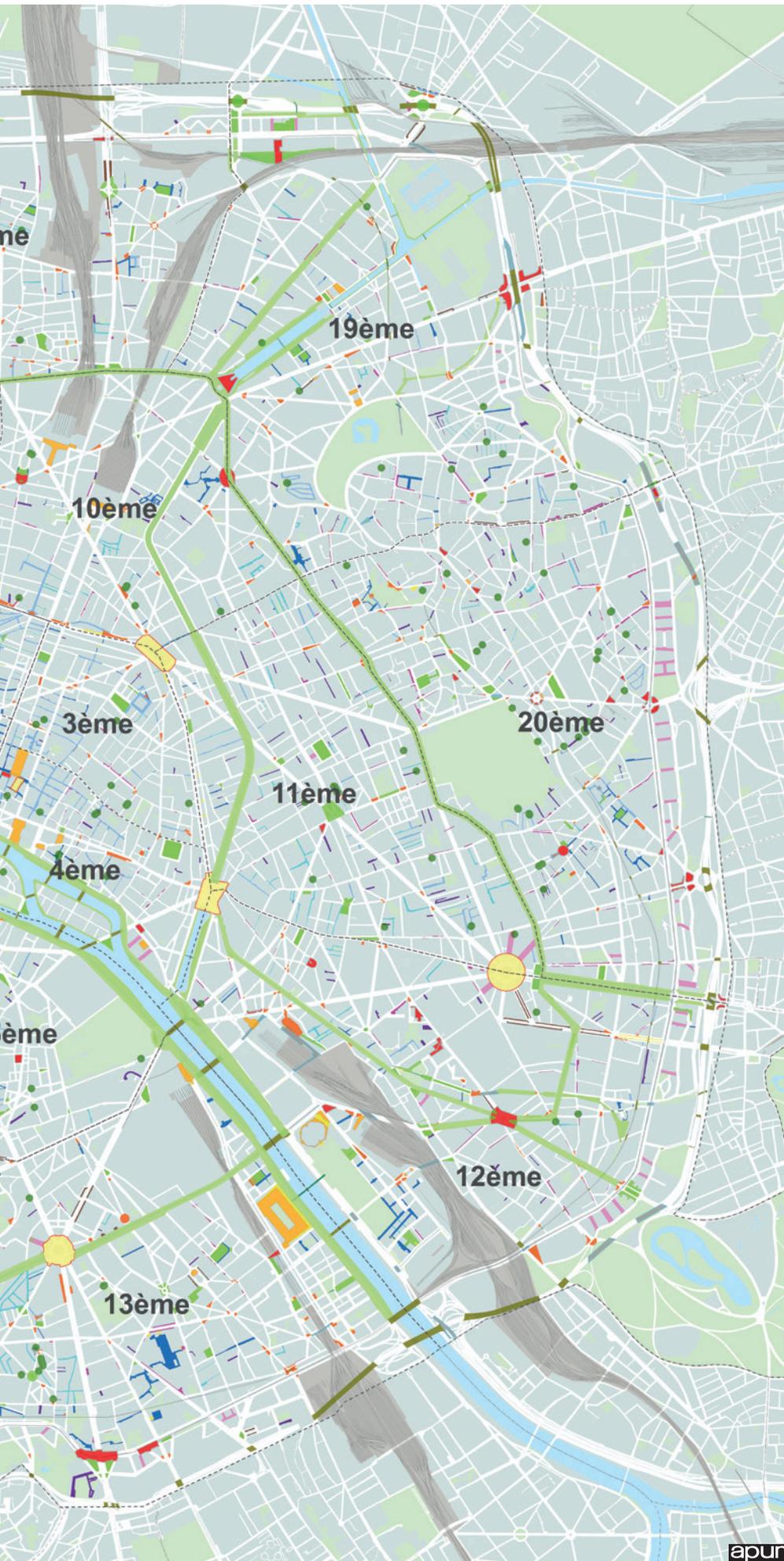
Rue et passage

- Rue piétonne
- Rue semi-piétonne, zone de rencontre
- Passage
- Passage couvert
- Impasse
- Rue courte et large (env. 20 m de large)

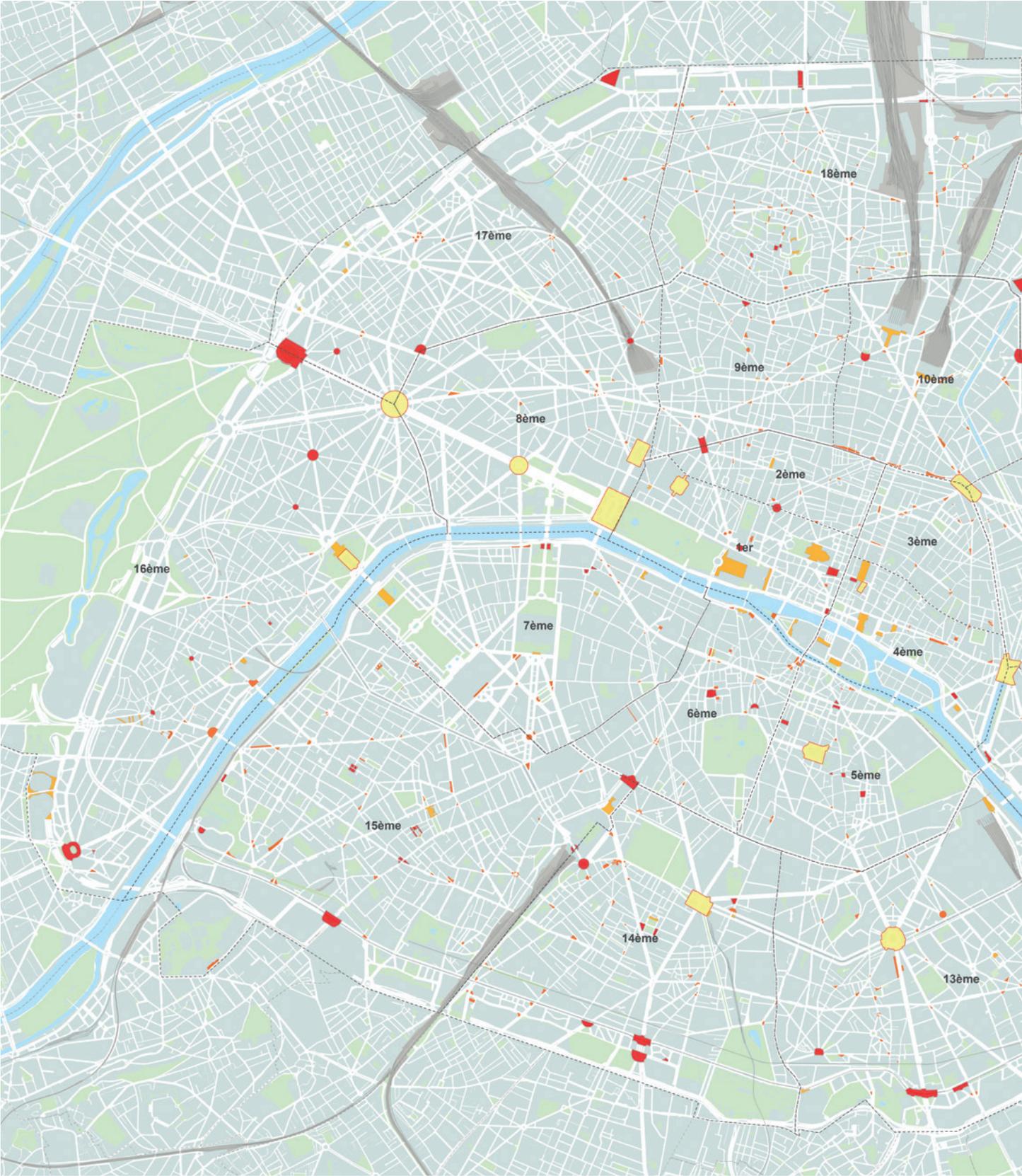
Lieu particulier

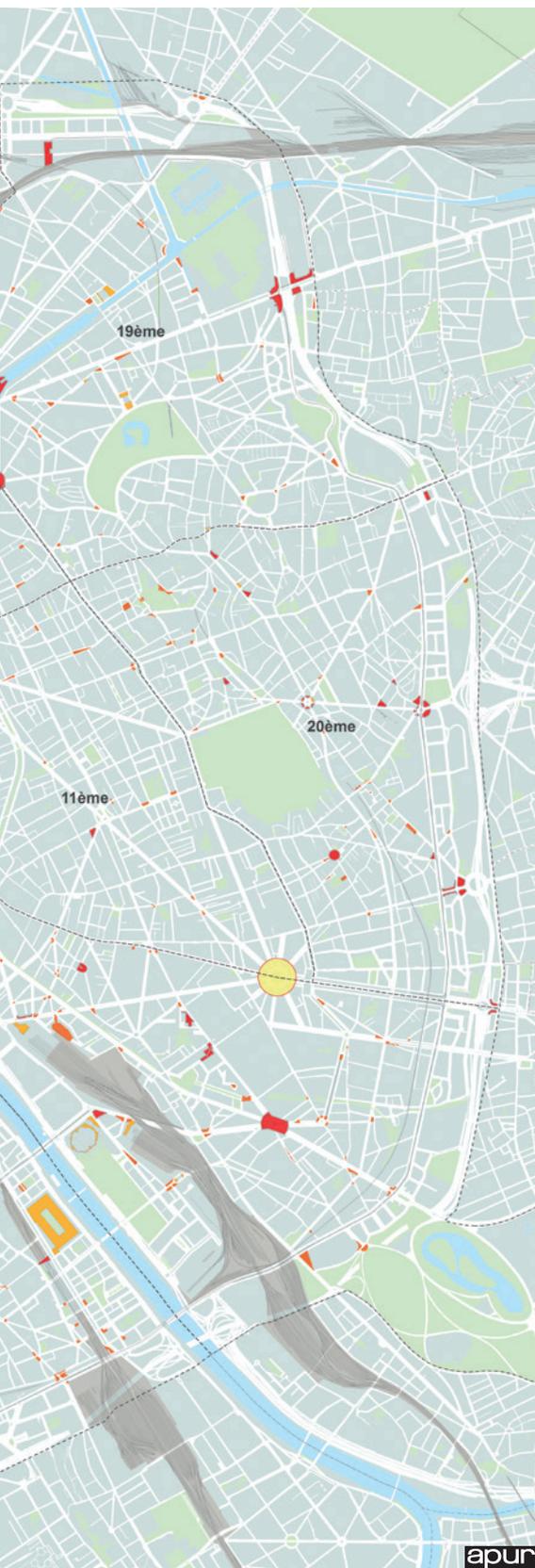
- Retrait (+ 4 m)
- Escalier, trottoir dénivelé
- Contre-allée, terre-plein stationné
- Passerelle
- Pont
- Tunnel

Source : Apur



3.2. Expérimentations autour des places et des parvis





Des actions possibles pour conforter les places et les centralités de quartier

► ÉTENDRE ET APAISER L'ESPACE PUBLIC AUTOUR DES PLACES

Requalifier et redistribuer l'espace public au profit des piétons : aménager des zones de rencontre, fermer des rues par des dispositifs simples (temporaires ou non) autour des places de quartier, supprimer des places de stationnement.

Conforter la place de la végétation.

► CONFORTER LES CENTRALITÉS DE QUARTIER, ÉQUIPER L'ESPACE PUBLIC

Équiper l'espace public en priorité pour les jeunes, les enfants et les personnes âgées par du mobilier d'assise et ludique : tables de jeux, d'échecs, de ping-pong, skatepark, bancs, jardinières, agrès sportifs...

Installer des services de proximité aux habitants : services de mobilité, conciergerie de quartier, point de tri sélectif, box vélo/poussette sécurisé...

► FAVORISER LA CONVIVIALITÉ ET L'APPROPRIATION DES PLACES

Aménager de manière conviviale les places de quartiers pour les habitants, les riverains ou les commerçants par des dispositifs d'appropriation (terrasses amovibles, salons urbains...).

Aménager les places et les parvis pour permettre des installations hors-les-murs des équipements (école, bibliothèque, MJC, gymnase...).

Favoriser des aménagements polyvalents et les systèmes modulables pour des initiatives locales, des installations temporaires, des fermetures de rues, des fêtes de quartier...

Place et parvis

- Place métropolitaine
- Parvis
- Place
- Place de quartier

Source : Apur

► ÉTENDRE ET APAISER L'ESPACE PUBLIC AUTOUR DES PLACES

Exemples d'espaces partagés à différentes échelles



Place de la République, Paris (11^e)



Place Saint-Paul, Paris (4^e)

► CONFORTER LES CENTRALITÉS DE QUARTIER, ÉQUIPER L'ESPACE PUBLIC

Exemples d'installations ludiques ou sportives sur les places publiques



Jeux d'enfants — Barcelone



Jeux d'enfants et tennis de table — Barcelone

► FAVORISER LA CONVIVIALITÉ ET L'APPROPRIATION DES PLACES



Table pop-upuitgeklapt — Pays-Bas





Installation artistique — place Martin Nadaud, Paris (20^e)



Fermeture de rue et salon urbain, Plan de mobilité durable — Medellín



Terrain multisport éphémère — bibliothèque de l'Arsenal, Paris (4^e)



Terrasse sur le parvis du centre culturel Home — Manchester

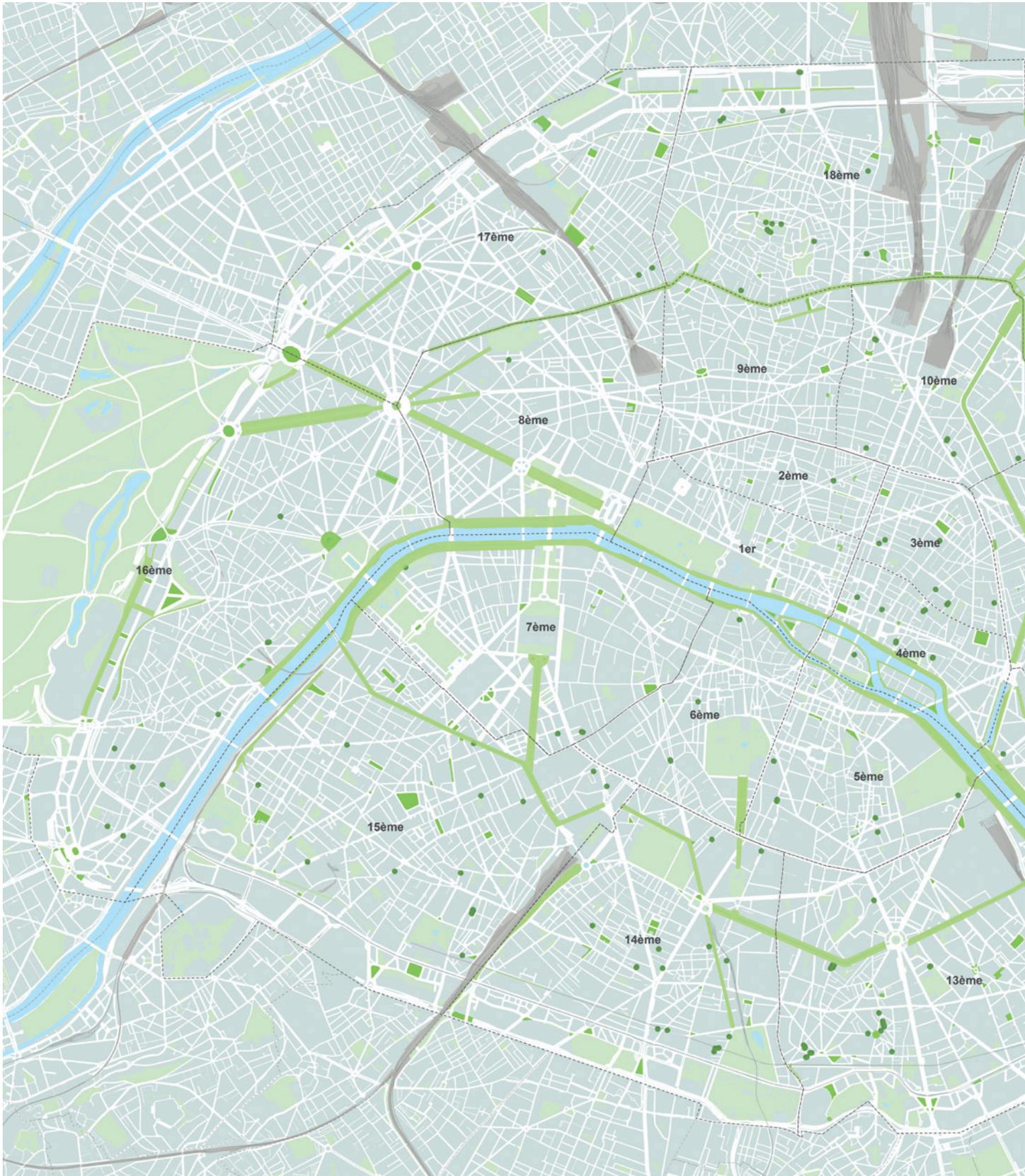


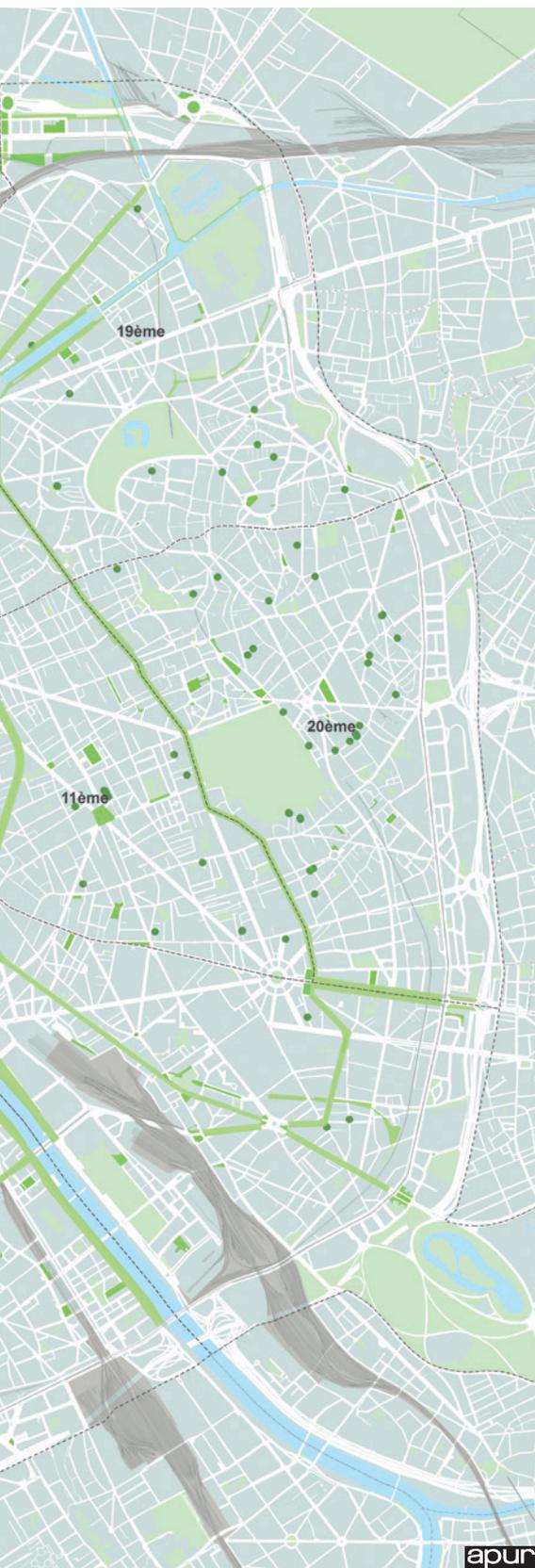
Table d'échecs — Rio



Conciergerie — place Saint-Paul, Paris (4^e)

3.3. Expérimentations autour des lieux de promenade et des places-jardins





Des actions possibles en faveur de la place de nature et de l'eau

► AMÉNAGER DES GRANDES PROMENADES ET CONFORTER LES PLACES-JARDINS

Aménager des promenades à l'échelle de la métropole et des quartiers (jardinières, revêtements enherbés, élargissement des espaces en pleine terre, végétalisation verticale, sols perméables, fontaines) ; **renforcer leur continuité** par l'aménagement des voies coupant les promenades (plateaux traversants, fermetures de rues, cycles des feux longs pour les piétons...).

Autour des places-jardins, **réduire le stationnement, aménager des rues piétonnes ou semi-piétonnes** : réduction des emprises de stationnement, installation de bacs et de jardinières sur la chaussée, fermeture simple de rues (banc, jardinières, bacs à arbre), espace partagé dans les rues adjacentes...

Conforter les usages par l'installation de **mobiliers ludiques, de salons urbains et de parcours sportifs** (assises, jeux d'enfant, agrès...).

► MENER DES ACTIONS D'EMBELLISSEMENT ET DE VÉGÉTALISATION DES RUES DANS DES SECTEURS TEST

Identifier pour chaque arrondissement des secteurs où encourager la **végétalisation**, autour d'un réseau de passages et d'impasses, de squares et de jardins afin de créer un effet de masse et de réseau, qui participe de l'identité du quartier.

Installer des plantations d'arbres singuliers aux endroits stratégiques, dans des perspectives ou au centre des carrefours.

Développer les **murs végétalisés en ville**, y compris sur des façades avec fenêtres.

► FAVORISER LES PLANTATIONS PONCTUELLES ET LES INITIATIVES INDIVIDUELLES

Favoriser les initiatives individuelles ou portés par des associations de riverains ou de commerçants (mobiliers et banc végétal, jardinière).

Expérimenter le **carottage** ou les espaces en pleine terre en pied d'immeubles à la demande de copropriétés.

Promenade et place-jardin

- Promenade
- Place-jardin
- Mur végétal

Source : Apur

► AMÉNAGER DES GRANDES PROMENADES ET CONFORTER LES PLACES-JARDINS

Aménagement possible en promenade avec une place confortée de l'eau et de la nature



Photomontage avant/après du boulevard Jules Ferry, Paris (11^e)



► MENER DES ACTIONS D'EMBELLISSEMENT ET DE VÉGÉTALISATION DES RUES DANS DES SECTEURS TEST

L'eau et le végétal dans les rues et places-jardins



Trottoir végétalisé — avenue Claude Régaud, Paris (13^e)



Place-jardin par fermeture réversible d'une rue — Manchester



Placette-jardin et rue semi-piétonne — ZAC de Rungis, Paris (13^e)

► FAVORISER LES PLANTATIONS PONCTUELLES ET LES INITIATIVES INDIVIDUELLES

Permis de végétaliser et mur planté à Paris



Pied d'arbre — boulevard de Charonne, Paris (20^e)



Palettes verticales (mobilier Green Day) — place Audiard, Paris (13^e)

Aménagement de promenade : revêtements enherbés



Revêtements enherbés — avenue Diagonale, Barcelone



Place-jardin — quai de la Gironde, Paris (19^e)



Rideau végétal — Rome



Fontaine Wallace le long d'une promenade

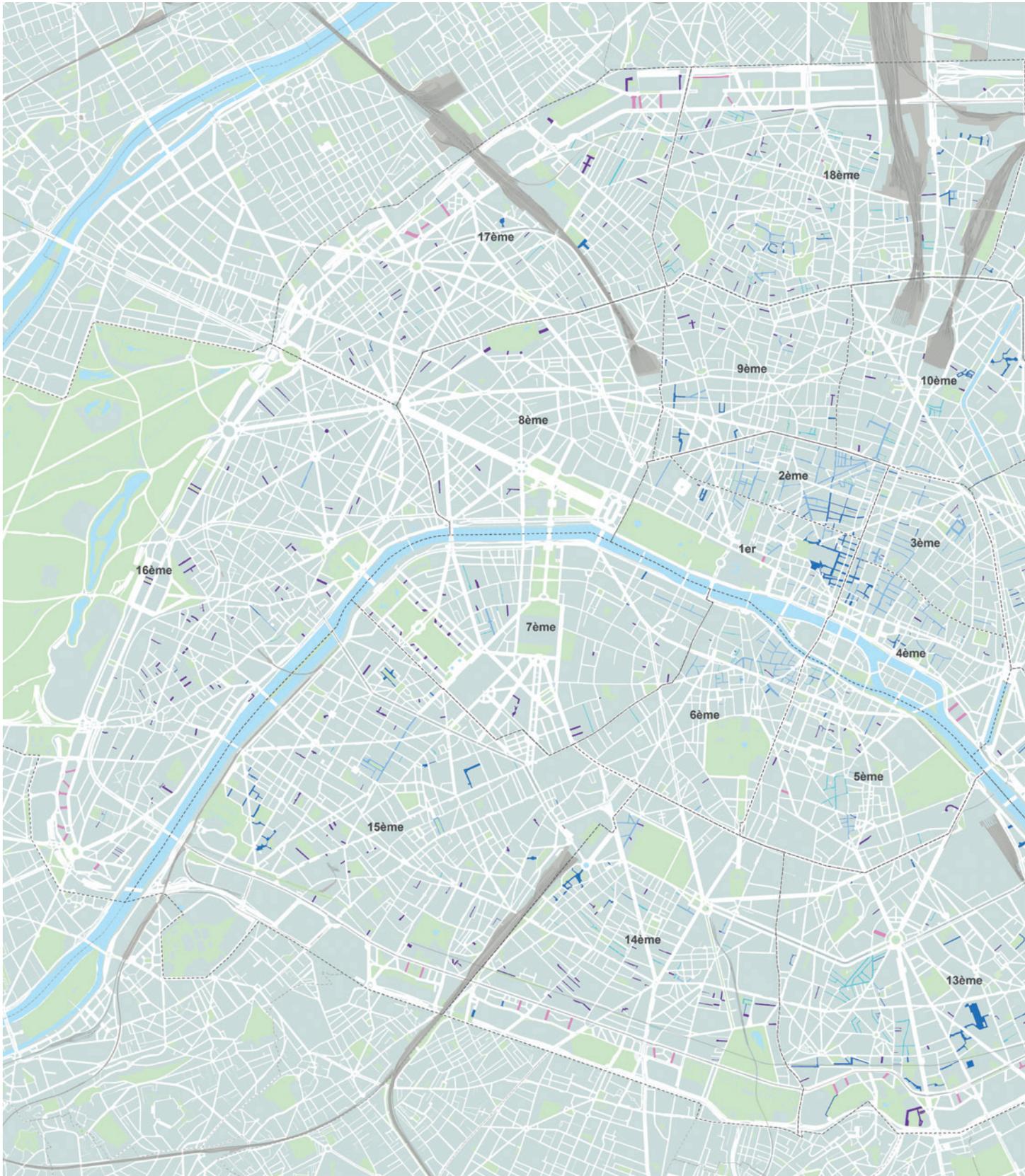


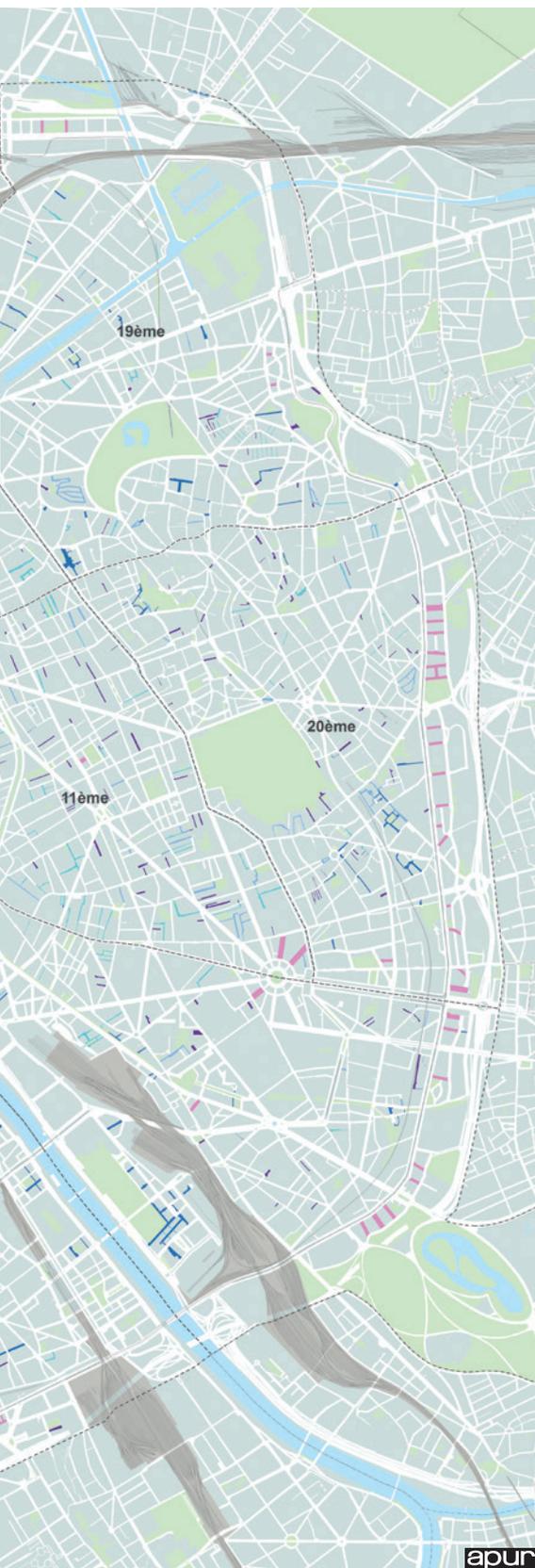
Potelets végétalisés — rue Saint Blaise, Paris (20^e)



Glycine en pleine terre — rue des Thermophyles, Paris (14^e)

3.4. Expérimentations autour des rues et des passages





Des expérimentations possibles pour conforter les rues singulières

► EXPÉRIMENTER LES FERMETURES DE RUE TEMPORAIRES OU PERMANENTES

Prendre appui sur les rues singulières pour créer des rues-places et des événements urbains : construction de mobilier urbain innovant, installation artistique, fête de quartier.

Aménager des « rues aux enfants » aux abords de places, d'équipements publics ou de jardins : barrières ou mobiliers de fermeture amovible, peintures au sol, aménagement de parcours dédiés, jeux d'enfants...

Expérimenter la fermeture à la circulation de « rues courtes et larges » bien identifiables et aménager de manière pérenne ou temporaire en rues résidentielles, en jardins, en lieux de repos ou de jeux.

► FAVORISER L'APPROPRIATION DES PASSAGES ET DES IMPASSES DANS DES SECTEURS TEST

Aménager les passages et les impasses en rues résidentielles favorisant les piétons et les vélos, les usages quotidiens des riverains et les jeux d'enfants.

Développer une signalétique adaptée à la vocation résidentielle de la rue (panneaux de signalisation explicites, marquages au sol conviviaux, mobilier, suppression de potelets).

► FAVORISER LA VÉGÉTALISATION DES RUES SINGULIÈRES

Favoriser des projets de « rues végétales » dans les rues singulières en soutenant les initiatives de collectifs d'habitants ou de commerçants : permis de végétaliser, enherbement des sols, jardinières, plantations sous toutes formes...

Rue et passage

| | | | |
|---|--------------------------------------|---|--|
|  | Rue piétonne |  | Passage couvert |
|  | Rue semi-piétonne, zone de rencontre |  | Rue courte et large (env. 20 m de large) |
|  | Passage |  | Impasse |

Source : Apur

► EXPÉRIMENTER LES FERMETURES DE RUE TEMPORAIRES OU PERMANENTES

Transformation possible d'une rue courte et large



Photomontage avant/après de la piétonnisation et végétalisation de la rue Stanislas Meunier, Paris (20°)

► FAVORISER L'APPROPRIATION DES PASSAGES ET DES IMPASSES DANS DES SECTEURS TEST

Aménagements de voirie et usages



Nivellement avec maintien des fils d'eau — passage Denoyez, Paris (11°)



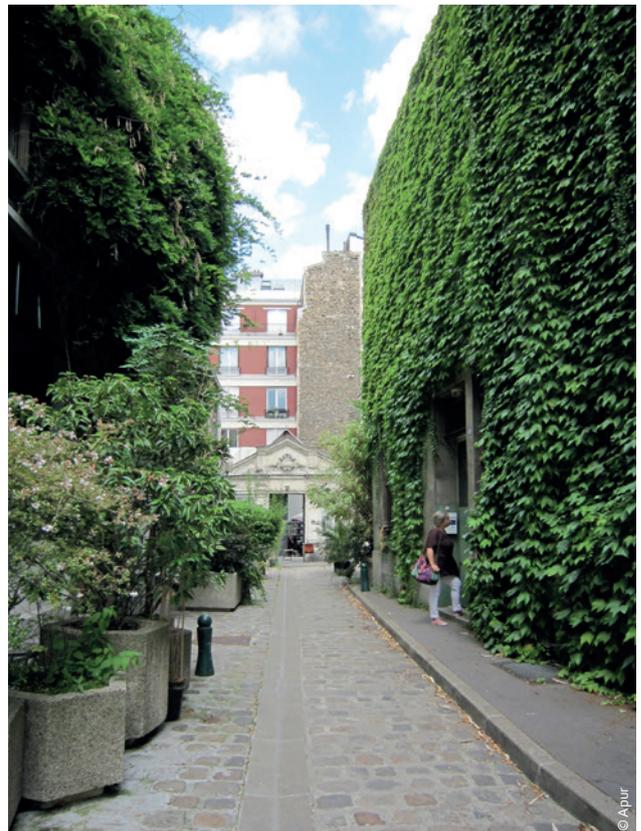
Simple fermeture par des bancs (street interrupted) — Londres

► FAVORISER LA VÉGÉTALISATION DES RUES SINGULIÈRES

Végétalisation de passages et jardins urbains



Pavés enherbés — passage Sainte-Elisabeth, Paris (3°)



Passage privé — villa du Lavoisier, Paris (10°)

Expérimentation de « Rue aux enfants » avec le Cafézoiide dans le cadre du budget participatif



Rue de Colmar, Paris (19°)



Rue de Colmar, Paris (19°)



Profil en « V » — passage Alexandrine, Paris (11°)



Abaissement des trottoirs — cité Phalsbourg, Paris (11°)



Plantes grimpantes par carottage — cour Damoye, Paris (11°)

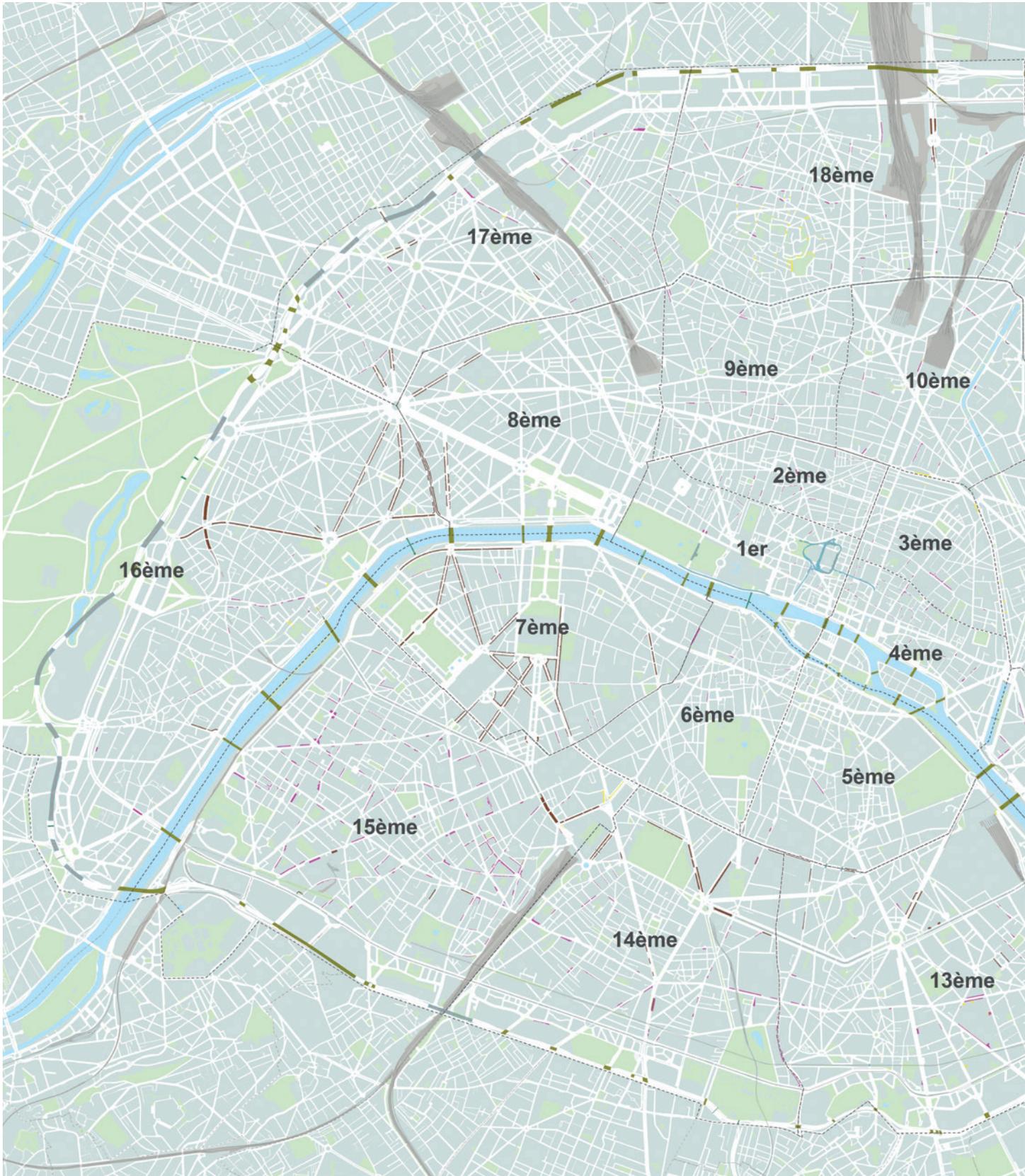


Passage Gustav Lepeu, Paris (11°)



Plantes grimpantes — rue des Thermophyles, Paris (14°)

3.5. Expérimentations autour des lieux particuliers





Des actions possibles pour valoriser les espaces publics particuliers

► REQUALIFIER LES ESPACES DÉLAISSÉS

Favoriser une scénographie particulière ou artistique adaptée aux retraits, aux ouvrages d'art, aux trottoirs dénivelés, aux escaliers, aux tunnels et aux passerelles.

Supprimer le stationnement sur les terre-pleins et les contre-allées pour aménager d'autres usages et renforcer les continuités écologiques.

► DÉVELOPPER LES USAGES ET LES INSTALLATIONS SPORTIVES

Installer des équipements sportifs dans les lieux particuliers : parcours d'escaliers, murs d'escalade sur les murs de soutènement, agrès sur les terre-pleins et les trottoirs dénivelés.

Valoriser les retraits d'alignement : installation de services de proximité, d'assises et de mobilier urbain, végétalisation horizontale ou verticale.

► SÉCURISER ET VALORISER LES FRANCHISSEMENTS

Faciliter les franchissements du boulevard Périphérique, améliorer les continuités piétonnes et cyclistes : réduction des emprises de chaussée, réduction des temps d'attente aux feux, installations artistiques et scénographies lumineuses lors des passages au niveau des ponts et des viaducs...

Lieu particulier

| | |
|---|--|
|  Retrait (+ 4 m) |  Passerelle |
|  Escalier, trottoir dénivelé |  Pont |
|  Contre-allée, terre-plein stationné |  Tunnel |

Source : Apur

► REQUALIFIER LES ESPACES DÉLAISSÉS

Occupations de retraits et de murs



Glycine — rue Saintonge, Paris (3^e)



Mur végétalisé — Rome



Escalier — Croix Rousse, Lyon



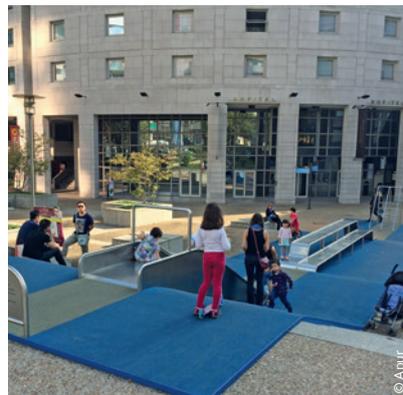
Street art — Manchester

► DÉVELOPPER LES USAGES ET LES INSTALLATIONS SPORTIVES

Installations sportives ou ludiques



Installation ludique — quais de Seine rive droite, Paris



Aire de sports et de jeux — Park am Gleisdreieck, Berlin



Festival Formes publiques — dalle de la Défense, Puteaux



Allée des Cygnes, Paris (15^e)



Aire de sports et de jeux — Park am Gleisdreieck, Berlin

► SÉCURISER ET VALORISER LES FRANCHISSEMENTS

Scénographies lumineuses et artistiques



Autobarrios — Madrid



Tunnel — rue Broca, Paris (5^e)

4

Des leviers et des indicateurs cartographiques pour la suite

L'élaboration d'une base de données de référence de l'espace public parisien est le fruit des travaux menés autour de l'espace public et des lieux singuliers, en lien avec les systèmes SIG de l'Apur et de la Ville de Paris. Ces données décrivent les principales caractéristiques de l'espace public, dans ses multiples dimensions urbaines, sociales, spatiales, sociales et environnementales. Des atlas cartographiques réalisés à l'échelle de Paris et de chaque arrondissement illustrent la diversité des données.

À partir de cette matière, un petit nombre d'indicateurs a été identifié afin de fournir des leviers d'action sur l'espace public autour des questions de confort du piéton, de rééquilibrage de la rue et de déficit en végétal.

4.1. Accessibilité et confort des cheminements piétons

Les trottoirs étroits ou non accessibles

Malgré le plan de mise en accessibilité de la ville, de nombreux trottoirs restent étroits ou ne sont pas encore accessibles aux PMR (bande d'1,40 m sur trottoir sans obstacle) en particulier dans les quartiers historiques ou centraux. La réalisation d'une carte identifiant les trottoirs problématiques permet d'étudier des dispositifs simples pour améliorer les cheminements piétons.

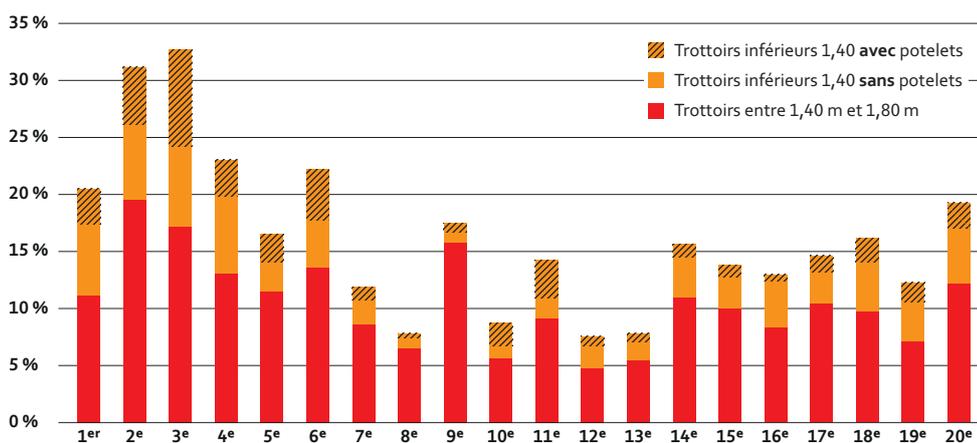
Un premier type d'intervention relève de la suppression simple des potelets, en particulier sur les trottoirs non PMR de moins d'1,40 m de large. Pour les trottoirs fortement sollicités par les piétons, l'annexion par marquage au sol d'une partie de la chaussée permet d'améliorer les cheminements dans des passages, mais aussi de gérer une partie des services urbains sur la voirie, comme les bennes à ordures, le tri sélectif...

► UN INDICATEUR CARTOGRAPHIQUE POUR AMÉLIORER LE CONFORT DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET L'ACCESSIBILITÉ PMR

La suppression des potelets sur les trottoirs de moins d'1,40 m de large.

L'annexion d'une partie de la chaussée par marquage au sol pour élargir les espaces piétonniers le long des trottoirs étroits ou dans les rues fortement sollicitées.

Part des trottoirs peu ou non accessible aux PMR par rapport au linéaire total de trottoirs



Source : DVD, Ville de Paris, 2014

Des cheminements piétons et une gestion des poubelles qui pourraient être améliorés par la simple suppression des potelets



Passage du Monténégro, Paris (19^e)

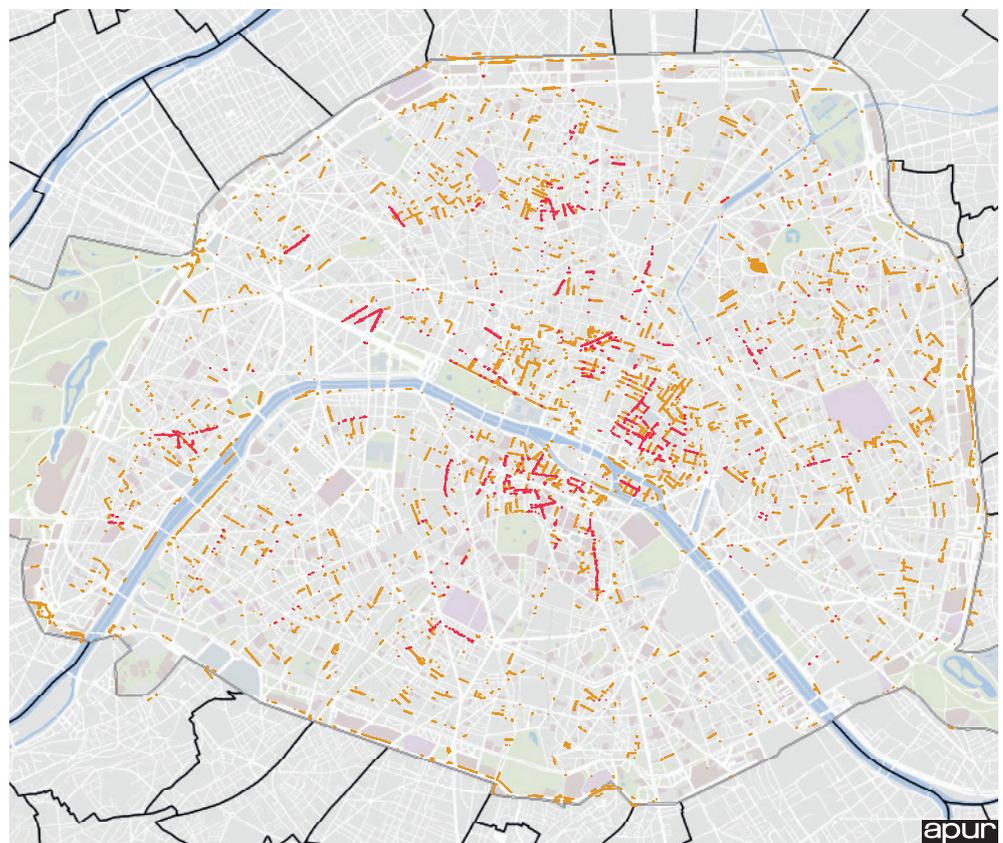


Rue Servandoni, Paris (19^e)

Sollicitation et accessibilité des trottoirs

- Trottoir non PMR (< à 1,40 m)
- Trottoir étroit fortement sollicité (< à 2 m)

Source : Apur



Signalisation des zones 30 et des voies à priorité piétonne

La signalisation des rues à priorité piétonne relève encore souvent de signalétique pensée pour l'automobiliste, et non en faveur des autres usages. Des villes comme Bruxelles ont travaillé à réduire l'emprise et la taille de panneaux, à développer des systèmes d'accroche en façade.

Les « quartiers de vie locale » de la stratégie Paris piéton ou certaines zones 30 identifient des lieux où expérimenter de nouvelles formes de signalisation. L'usage d'un vocabulaire moins routier, que ce soit par un marquage au sol adapté au gabarit des petites rues, un usage approprié des bornes, des potelets et des panneaux de signalisation, incite à une plus grande appropriation des résidents, à l'installation de terrasses ou de chaises sur la chaussée, à la pratique des jeux d'enfants ou de toute autre activité locale.

Des signalétiques qui pourraient être repensées en faveur de la convivialité et du confort des espaces piétons : panneau encombrant sur trottoir étroit, signalisation de piste cyclable et de priorité piétonne dans un passage et une impasse sans circulation dans le 11^e



Rue Mercœur, Paris (11^e)



Passage Rochebrune, Paris (11^e)



Passage Rochebrune, Paris (11^e)

D'autres outils pourraient être développés dans le cadre de la stratégie Paris piéton, comme la sécurisation des traversées piétonnes par la suppression du stationnement au niveau des zébras, une gestion de carrefours adaptés aux faibles volumes de trafic (priorité à droite, mouvements tournants des cyclistes).

► DES LEVIERS POUR UNE SIGNALISATION ET UNE GESTION DE LA CIRCULATION ADAPTÉES AUX RUES LOCALES

La mise en place d'un vocabulaire d'aménagement et d'une signalétique adaptée (panneau, borne, potelet, marquage au sol) incitant aux usages résidentiels et au faible encombrement de l'espace public.

La suppression d'une place de stationnement avant chaque carrefour pour sécuriser les traversées piétonnes.

Sur les carrefours à faibles trafics, le rétablissement de la priorité à droite et la suppression des feux tricolores, ainsi que la généralisation des mouvements tournants pour les cyclistes aux feux rouges.

Les voies piétonnes et l'extension des zones 30 à une grande partie des voies parisiennes



Zones 30 et piétonnes

Zones 30 actuelles et futures

- Zones piétonnes
- Zones 30 actuelles
- Zones 30 prévue en 2016
- Zones 30 prévue en 2018
- Zones 30 à l'étude (2020)

Rues piétonnes ou apaisées

- Rues piétonnes actuelles
- Zones de rencontre (20km/h à priorité piétonne)

Source : Ville de Paris

4.2. Le stationnement sur rue, un levier de transformation de l'espace public

À Paris, 62 % des ménages ne possèdent pas de voiture, mais dans certains quartiers situés notamment dans le centre, dans les 9^e, 10^e, 11^e et 17^e arrondissements, plus de 70 % des ménages n'ont pas de voitures malgré la présence massive de stationnement sur rue.

Ménages sans voiture 2012

Part des ménages sans voitures, dans le total des ménages

- Plus de 80 %
- De 70 à 80 %
- De 60 à 70 %
- De 50 à 60 %
- Moins de 50 %

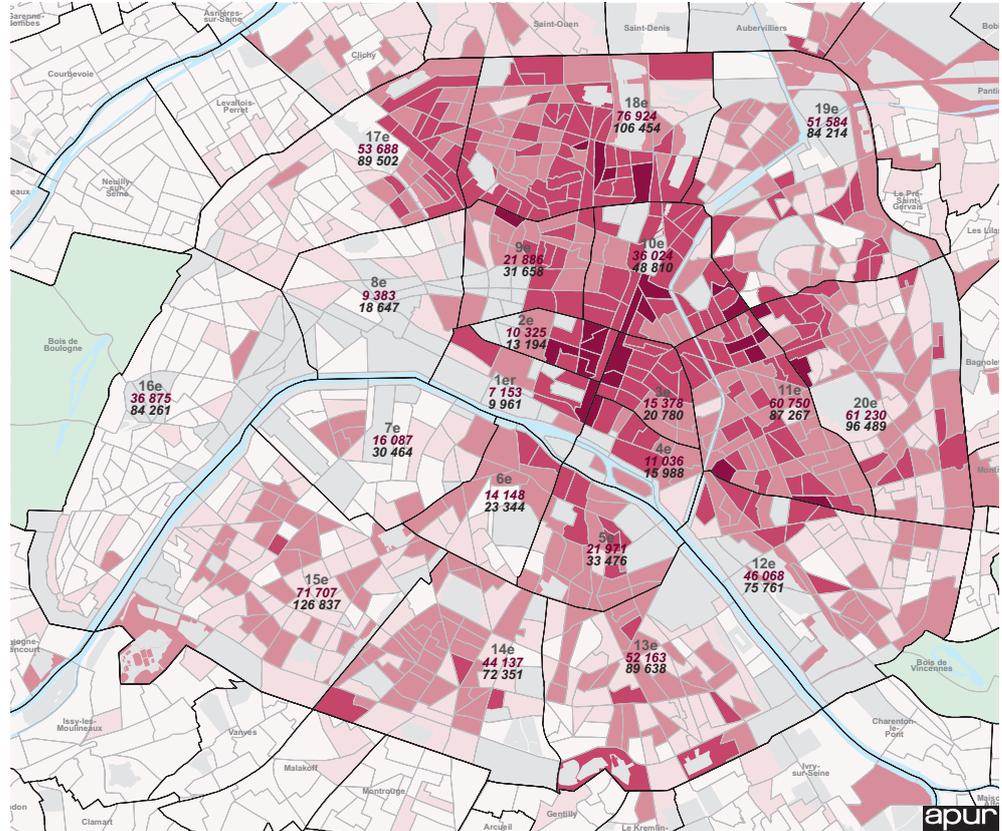
Moyenne paris : 62 %

718 529 Nb de ménages sans voiture

1 159 105 Nb de ménages au total

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Source : Insee, recensement de la population 2012



La question de l'utilisation d'une partie de la chaussée, en particulier celle affectée au stationnement de surface, offre de nouvelles perspectives pour requalifier la rue à moindre coût. Sans toucher au fil d'eau et à la bordure de trottoir, un aménagement léger de la chaussée permet de mettre en place un nouveau partage de la rue au profit des piétons, des vélos et des usages locaux. L'évènement du PARK(ing) DAY illustre de manière temporaire cette réaffectation de la bande de stationnement à d'autres usages des citoyens.

Terrasses de cafés en bois amovibles



Rue de Seine, Paris (6^e)



Rue Saint-Denis, Montréal

Afin d'identifier les secteurs où une telle réaffectation de la file de stationnement est envisageable, une comparaison fine a été réalisée à l'Iris de la demande des ménages parisiens par rapport à l'offre globale en stationnement située à proximité. Cette offre totale en stationnement reprend le stationnement sur voirie, les garages privés, les parkings résidentiels et les parcs publics.

Dans certains quartiers du centre et de l'ouest parisien, l'équipement en voiture des ménages comparée à l'offre en stationnement en ouvrages ne permet pas de réduire l'offre sur rue. Dans de nombreux autres quartiers, les taux de motorisation des ménages restent faibles et l'offre de stationnement en ouvrages suffit à couvrir les besoins en stationnement résidentiel. Les ménages des 11^e, 12^e, 13^e, 14^e, 15^e, 18^e, 19^e et 20^e arrondissements bénéficient ainsi d'une offre importante en ouvrages, qui reste sous-utilisée grâce aux parkings des bailleurs sociaux et des copropriétés. Ceux-ci pourraient être optimisés pour accueillir les voitures des ménages résidant à proximité, libérant ainsi des emprises de stationnement sur rue.

La suppression de places de stationnement sur voirie, dans les secteurs disposant d'une offre suffisante et alternative en ouvrages reste à étudier finement au cas par cas, en fonction de la demande des ménages, de l'offre à proximité et des fonctions urbaines. Le maintien d'une part des places de surface reste par ailleurs indispensable pour l'activité économique (livraisons, entreprises, artisans, visiteurs...), tout comme les emplacements réservés (PMR, police, transports de fonds...).

PARK(ing) DAY 2014



Rue du Général Renault, Paris (11^e)



Place Moro-Giafferi à Paris (14^e)

Photomontage illustrant un usage partagé du stationnement sur la rue Saint-Augustin, Paris (2^e)



Rue étroite (9,80 m) très fréquentée - Trottoir étroit (1,60 m)



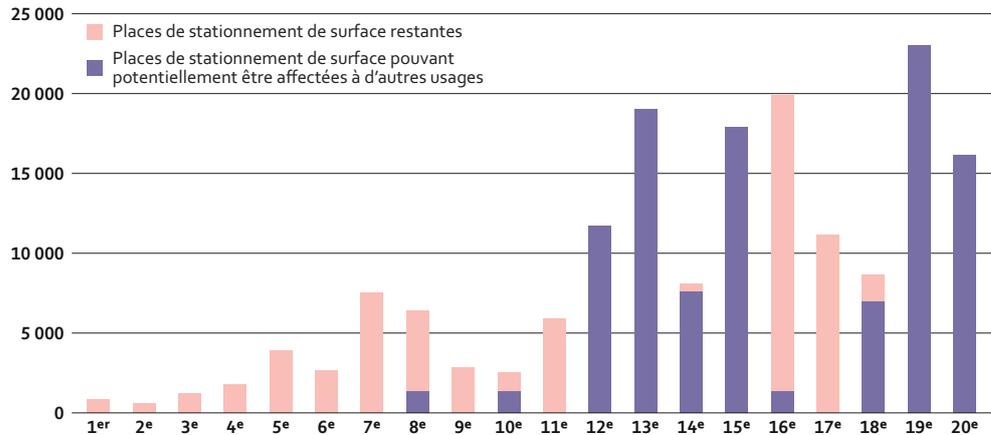
Élargissement des trottoirs

► **UN INDICATEUR CARTOGRAPHIQUE POUR REPENSER LE PARTAGE DE LA RUE : RÉAFFECTER UNE PARTIE DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL DANS LES QUARTIERS EN SUR-OFFRE DE STATIONNEMENT PAR RAPPORT À LA DEMANDE DES MÉNAGES**

Des tests de suppression d'une partie du stationnement dans les quartiers disposant d'une offre excédentaire en stationnement (en surface et en ouvrages) par rapport à la demande des ménages, en privilégiant les rues d'affluence piétonne, les abords de promenades, de jardins ou d'équipements publics.

L'aménagement de démonstrateurs sur la voie publique par des peintures au sol ou l'installation de jardinières sur la chaussée en concertation avec les acteurs locaux et les résidents : piste cyclable large, cheminement piéton, bancs, services de proximité (point de tri sélectif, parking vélos sécurisé, gestion des poubelles...), animation commerciale (étal, terrasse amovible, food truck...), zones de livraison...

Part des places de stationnement de voirie pouvant être potentiellement réaffectées (par arr.)



Source : Apur

Le stationnement sur voirie, un outil pour repenser le partage et les usages de la rue

Potentiel d'actions sur le stationnement résidentiel à Paris

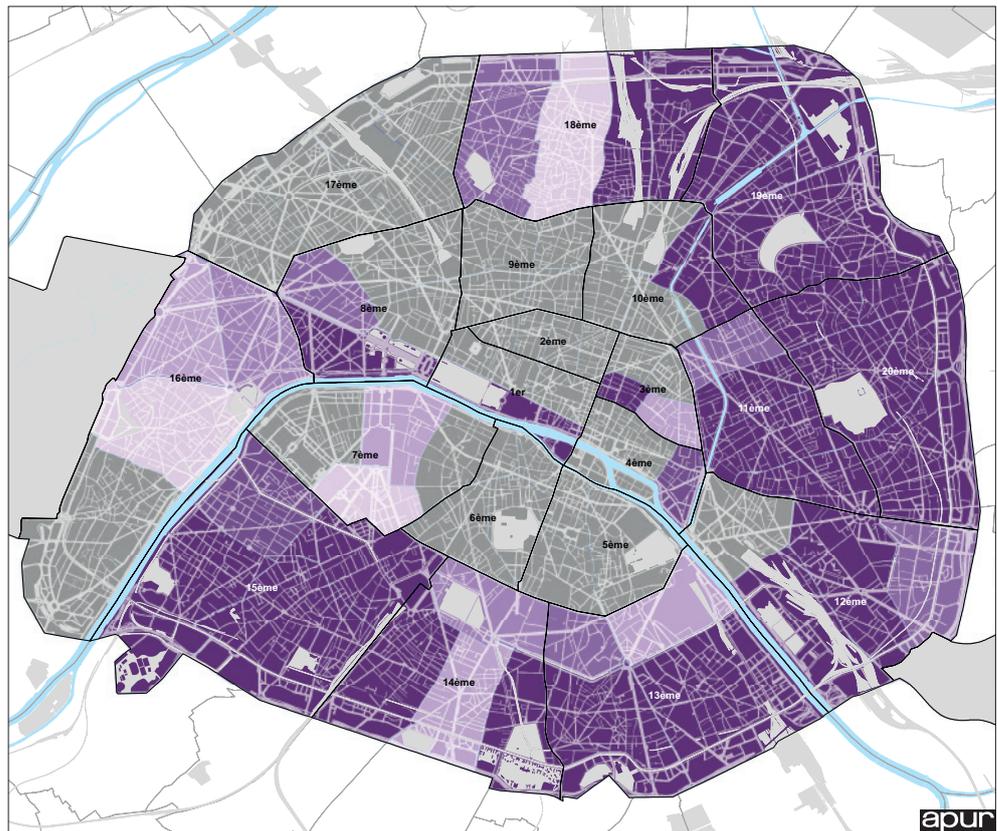
Cette carte découle de l'analyse de l'équilibre entre l'offre de stationnement résidentiel (en infra et sur voirie) et la demande de stationnement des résidents par quartier.

Elle détaille pour chacun des quartiers la part des places de stationnement de surface pouvant potentiellement être affectée à d'autres usages.

Part des places de stationnement de voirie pouvant être potentiellement réaffectée (nb de places concernées)

- Moins de 20 %
- De 20 à 40 %
- De 40 à 60 %
- De 60 à 80 %
- De 80 à 100 %
- Plus de 100 %
- Aucune réaffectation possible pour les places de stationnement résidentiel sur voirie

Sources : DGFiP 2015, DVD, Apur



4.3 Les secteurs en déficit de végétation et les lieux à végétaliser

Les indicateurs concernant le déficit en couverture végétale du sol recensent les rues plantées et non plantées, les rues chaudes, ainsi que les secteurs particulièrement peu végétalisés (domaine public et privé). Les actions de végétalisation s'inscrivent dans le cadre du plan Biodiversité de la DEVE ; elles restent fonction des tissus urbains : rues larges de la ceinture verte, rues étroites dans les secteurs centraux...

Cet indicateur reprend les emprises non plantées dans les domaines publics et privés, rapportées à la surface au sol selon un carroyage de 200 m par 200 m (cf. p. 59). La carte permet d'identifier des secteurs avec des emprises au sol végétalisées à moins de 10 % et 20 % ainsi que les déficits importants (moins de 5 % d'emprises végétalisées). Les réseaux ferroviaires ne sont pas figurés malgré leur rôle de corridor écologique. Les secteurs les mieux dotés en trame verte sont sans surprise les abords des bois et des grands parcs et cimetières, l'axe des Champs-Élysées, de la Seine et du canal Saint-Martin, ainsi que la Ceinture verte. À l'inverse les secteurs aux déficits importants sont présents dans les quartiers historiques centraux et des secteurs denses des 5^e, 6^e, 9^e, 10^e, 11^e, 15^e, 16^e, 17^e et 18^e arrondissements.

► DES INDICATEURS CARTOGRAPHIQUES À USAGE DES SERVICES ET ACTEURS LOCAUX POUR VÉGÉTALISER L'ESPACE PUBLIC

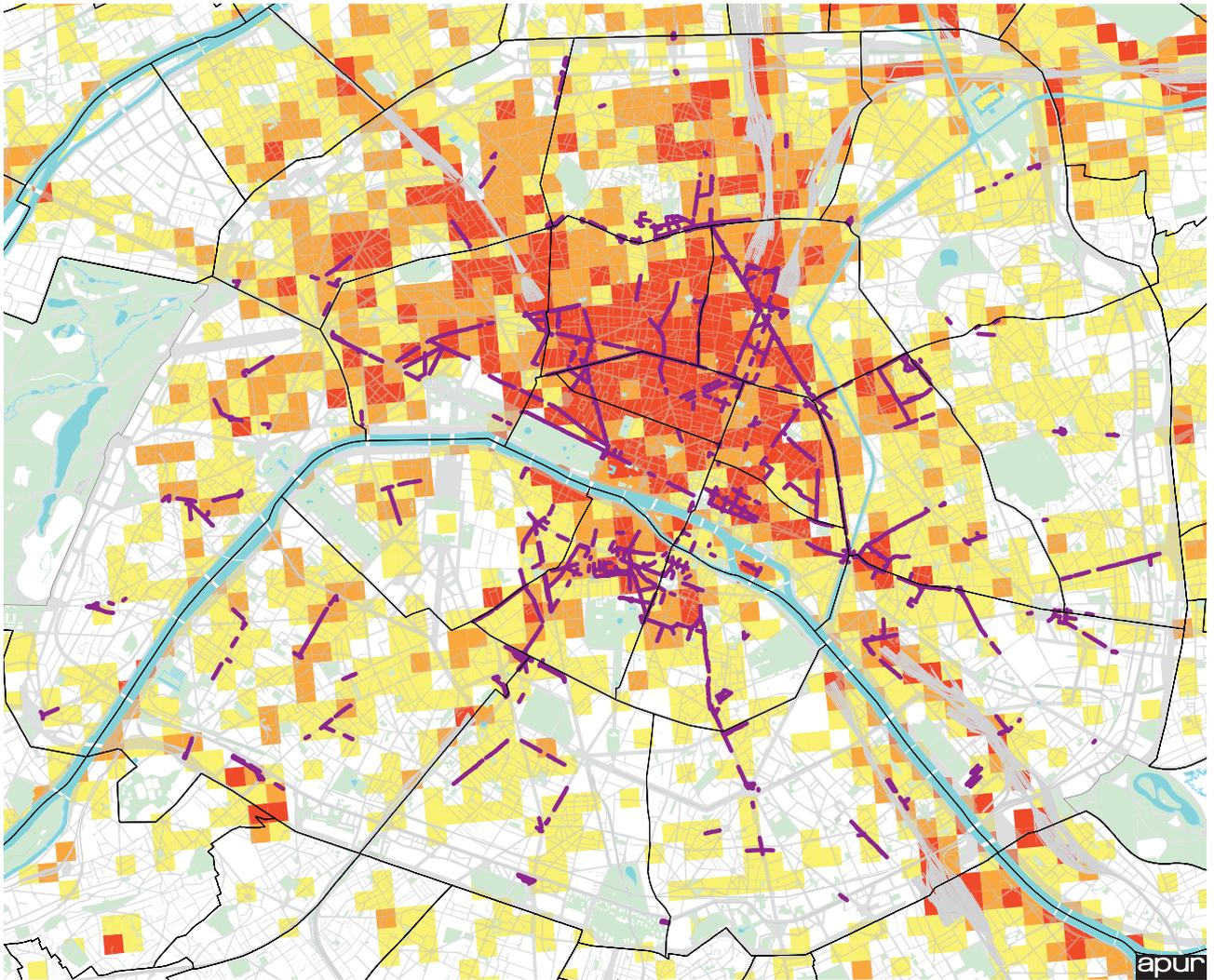
En accompagnement du permis de végétaliser et des rues végétales, travailler à l'élaboration d'une cartographie recensant les espaces publics où favoriser le jardinage urbain et les initiatives locales de végétalisation de l'espace public : présence de lieu singulier (passage, impasse, place, jardin, retrait, rue courte et large), de secteur à fort déficit de végétation, de rue chaude, de voie de la ceinture verte, d'une perspective visible, d'un relief ou d'un carrefour particulier...



Couverture végétale (en %)

- De 5 à 20 %
- De 20 à 40 %
- Plus de 40 %

Sources : Apur, MNT/MNE, photo proche infrarouge (© InterAtlas)



Secteurs à enjeux de végétalisation ou de rafraîchissement

— Rue non plantée et très sollicitée

Part de surface végétalisée (emprises publiques et privées*)

Moins de 5 %

De 5 à 10 %

De 10 à 20 %

Plus de 20 %

* surface totale de végétation publique/privée rapportée à un carreau de 200 x 200 m

Grands espaces verts

Sources : Apur, données végétation 2012 et photo proche infrarouge MNE/MNT 2012 (© InterAtlas)

Les lieux singuliers de l'espace public à Paris, une stratégie de la petite échelle

Accompagnement de la stratégie Paris piéton

En 2016, les travaux de l'Apur sur l'espace public ont étudié les possibilités d'aménagement et de nouveaux usages de l'espace public à partir des lieux singuliers et de petite échelle formé par le réseau des passages, des retraits et des places de quartier.

L'étude conduit à proposer une « stratégie de la petite échelle » autour de ces lieux, selon leur nature et sur l'ensemble de Paris, avec pour objectif :

- l'identification de lieux à valoriser dans les quartiers ;
- la multiplication d'aménagement et d'expérimentation par des actions propres à chaque type de lieu ;
- l'accompagnement à la mise en œuvre de la stratégie Paris piéton, du plan Vélo, des Parcours sportifs et du Budget participatif.

La première partie de l'étude porte sur l'évolution de la mobilité et la mutation des espaces publics dans la Métropole du Grand Paris. L'étude présente ensuite, dans un second chapitre, un rapide aperçu de ce qui se présente sous le vocable « Tactical urbanism » au travers d'exemples dans différentes villes du monde et précise des approches possibles dans Paris pour une production partagée de l'espace public, économe, agile, temporaire ou pérenne.

La troisième partie de l'étude est consacrée aux lieux singuliers de l'espace public parisien, qui participent pleinement de l'attractivité et de l'identité des quartiers mais restent souvent peu pris en compte dans leurs aménagements ou leurs nouveaux usages. Leur relevé cartographique détaillé permet d'identifier des passages non pratiqués, de cibler des démonstrateurs pour aménager des promenades, des lieux où implanter du mobilier urbain, des retraits et des places jardins à valoriser, des rues courtes et larges qui pourraient être fermées temporairement ou de manière permanente.

Dans un dernier volet, cette stratégie de la petite échelle est enrichie par l'identification de leviers d'actions, comme le potentiel d'évolution du stationnement sur rue.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État (la DRIEA, l'Insee), la Métropole du Grand Paris, le Forum métropolitain du Grand Paris, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France, la Régie Autonome des Transports Parisiens, la Société du Grand Paris, l'Assistance publique - Hôpitaux de Paris, La Caisse des dépôts, Eau de Paris, l'Epauprif, Grand Paris Aménagement, Paris Habitat, Ports de Paris, le SIAAP, le SIPPEREC, SNCF Immobilier, le STIF, le Syctom, le territoire Est Ensemble (T8), le territoire Grand-Orly Seine Bièvre (T12), le territoire Grand Paris Seine Ouest (T3).

