



📖 ÉTUDE

RETOUR D'EXPÉRIENCE DU QUARTIER MONTORGUEIL

UN QUARTIER DE PARIS CENTRE, PIÉTONNISÉ
DANS LES ANNÉES 1990

AOÛT 2021



Directrices de la publication : **Dominique ALBA, Patricia PELLOUX**

Étude réalisée par : **Pauline CHAZAL, Vincent NOUAILHAT**

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Avec le concours de : **Yann-Fanch VAULÉON, Sandra ROGER, François MOHRT**

Cartographie et traitement statistique : **Christine DELAHAYE**

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

21P020202

Sommaire

INTRODUCTION	4
Présentation du quartier Montorgueil	5
1. Une évolution des mobilités au profit des piétons	6
La réduction de la place de la voiture au profit des piétons	6
La réduction du stationnement	11
2. Aménagement de l'espace public et place de la végétation	12
Une présence végétale largement renforcée	12
Pistes de réflexions	16
3. L'amélioration de la qualité de l'air et du bruit	18
L'amélioration de la qualité de l'air	19
La diminution du bruit routier	20
4. L'évolution de la démographie du quartier de 1982 à 2021	22
5. L'évolution du contexte économique et des commerces entre 2000 et 2020	24
Une structure commerciale proche de celle de Paris Centre et de Paris, exceptée pour les cafés et restaurants, plus nombreux en proportion	26
Depuis 20 ans, une forte augmentation du nombre de commerces	27
Réflexions sur ces indicateurs de suivi	30
CONCLUSION	32

INTRODUCTION

À l'heure où de nombreuses collectivités s'engagent pour organiser une « ville plus marchable », l'Apur a souhaité faire un premier retour d'expérience en documentant le quartier Montorgueil, piétonnisé dans les années 1990.

Qu'est-ce qu'une aire piétonne ?

L'aire piétonne est une section ou ensemble de sections de voies en agglomération, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Qu'est-ce qu'une Zone à Trafic Limité ?

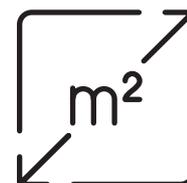
Une Zone à Trafic Limité (ZTL) est un dispositif intermédiaire entre la zone 30 et la piétonnisation d'un secteur. L'ADEME la définit comme une zone dont l'accès est restreint à certains types d'usagers de véhicules routiers dans le but d'apaiser la circulation dans la zone, en réorganisant la mobilité en faveur des transports en commun et des mobilités actives.

Les ZTL sont d'abord apparues en Italie pour protéger le patrimoine des centres-villes historiques. En France, la ville de Nantes fut pionnière avec la création d'une ZTL dans son centre-ville en 2012. Cet outil est actuellement en place dans plusieurs grandes villes européennes comme Madrid, Milan ou Rome pour diminuer le flux de véhicules en centre-ville.

Le quartier Montorgueil est situé dans Paris Centre, au sein du « 2^e arrondissement » de Paris. La piétonnisation a été réalisée au début des années 1990, comprenant un secteur délimité par les rues d'Aboukir, Réaumur, Saint-Denis et Étienne Marcel.

L'objectif de la création de ce quartier piétonnier visait, avant la réduction quasi totale de la circulation automobile, à retrouver une fonction résidentielle et un cadre de vie de meilleure qualité.

Il est apparu intéressant de dresser un bilan des effets observés depuis 30 ans dans le quartier Montorgueil, qui comporte des similitudes organisationnelles, architecturales et morphologiques avec la zone Paris Centre-Saint-Germain pour laquelle la création d'une ZTL est actuellement en réflexion.



13,8 ha

superficie du quartier
Montorgueil piétonnier



1991-1994

travaux
de piétonnisation





5 km
de rues



5 132
habitants¹



6 570
emplois²



488
commerces³

1 – En 2017, source RPG INSEE
2 – En 2018, source SIRENE
3 – Apur, BDCOM 2020

Cette note vise à identifier, analyser et évaluer les évolutions survenues dans le secteur de Montorgueil concernant :

- l'évolution des mobilités et des modes de déplacements,
- l'aménagement de l'espace public et la place de la végétation,
- la qualité de l'air et la pollution sonore,
- la démographie du quartier et son attractivité résidentielle,
- la vie économique et commerciale du quartier.

Enfin, cette note esquisse un panel d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs permettant d'évaluer et de suivre les impacts liés à la limitation de la place de la voiture dans l'espace public.

Présentation du quartier Montorgueil

Le quartier Montorgueil constitue un ensemble de rues piétonnes s'articulant notamment autour de la rue Montorgueil et formant une extension du quartier piéton des Halles.

Montorgueil est prolongée par la rue des Petits-Carreaux. La rue Saint-Denis constitue la limite est du secteur tandis que le sud est limité par la rue Étienne Marcel et l'ouest, par la rue du Louvre. Enfin, les rues Réaumur, des Petits Carreaux et Léopold Bellan forment les limites nord. L'ensemble affiche une grande cohérence morphologique. C'est un quartier à la fois habité (5 132 habitants) mais également fréquenté par ceux qui viennent y travailler (6 570 emplois), faire des courses, se restaurer...

Le quartier est traversé par la rue Montorgueil, axe principal avec de nombreux commerces d'alimentation et de restaurants, rejointe par de nombreuses voies perpendiculaires, les rues Mandar, Bachaumont, Léopold Bellan, Tiquetonne et Greneta. Au nord, la rue

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : QUARTIER MONTORGUEIL



1.

Une évolution des mobilités au profit des piétons

La desserte interne du secteur pour les riverains, professionnels et accès réservés est préservée.

La réduction de la place de la voiture au profit des piétons

Le quartier Montorgueil a été peu affecté par les grands travaux d'Hausmann, sous le Second Empire. Avec ses ruelles sinueuses et ses trottoirs étroits, le quartier a conservé la physionomie du « Vieux Paris ».

Dans les années 80, l'espace public est encombré par un trafic automobile intense, le stationnement des voitures sur chaussée et sur trottoir de jour comme de nuit, et les livraisons en continu liées en particulier à la présence des ateliers de confecteurs présents dans le quartier. Alain Dumait (Maire du 2^e arrondissement) disait en 1989 : « *Si l'on veut sauver ce quartier de la ruine qui le menace, il faut choisir entre le piéton et l'automobile* ».

Ces différents constats mènent alors à la piétonnisation du quartier : dès 1991, son accès est régulé par des bornes rétractables automatiques installées à ses 5 entrées principales et la circulation automobile y est fortement réduite, notamment rue Montorgueil, mais également dans les rues adjacentes. Faisant figure de quartier piéton « pionnier », le quartier devient l'une des zones urbaines piétonnes les plus vastes de France. En 2007, le tronçon de la rue Montmartre compris entre la rue Étienne-Marcel et la rue du Louvre sera également piétonnisé.

Toutefois, en 2011, les bornes, à l'entretien jugé trop coûteux³, sont désacti-

vées par la Ville, entraînant un regain de circulation non-autorisée dans le secteur. À l'été 2013, un nouveau plan de circulation est réalisé, avec comme objectif de réguler la circulation de transit.

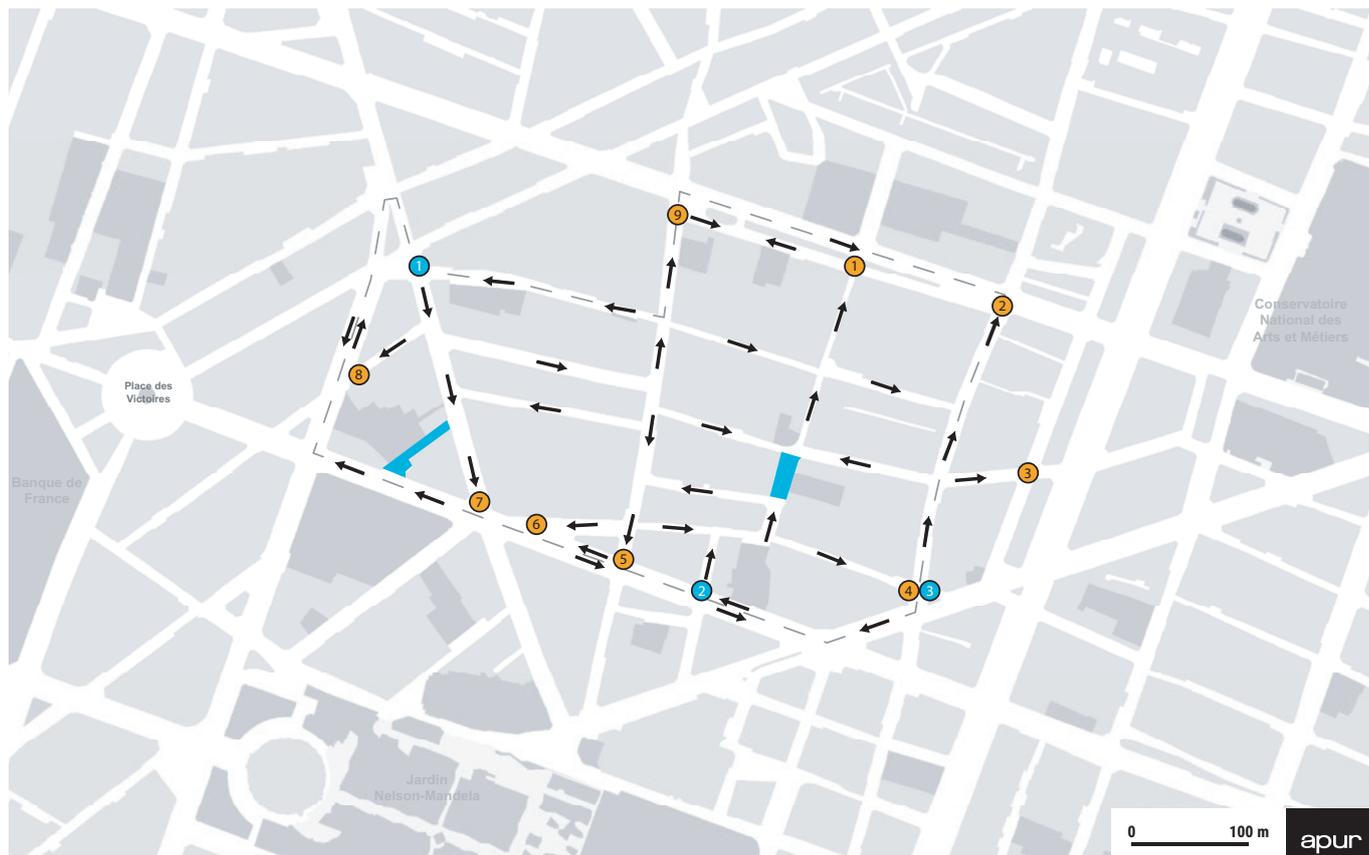
La piétonnisation du quartier s'est faite en préservant **la desserte interne du secteur pour les riverains, les professionnels et les accès réservés (pompiers, déménageurs, collecte des déchets, service à la personne...)**.

Ainsi, le quartier est accessible en permanence aux :

- piétons et vélos (y compris à contre sens) ;
- véhicules des habitants possédant un macaron ;
- véhicules possédant une place de parking ou de garage dans la zone, munis d'un macaron ;
- véhicules souhaitant accéder aux parkings présents dans la zone ;
- taxis pour la desserte interne ;
- véhicules de secours et de dépannage ;
- véhicules des services municipaux intervenant sur le secteur.

Pour livrer des marchandises, seuls les véhicules de livraison d'une surface de moins de 20 m² sont autorisés à s'arrêter pendant 30 minutes selon des tranches horaires limitées (de 6h et 10h et de 13h30 et 15h30 et de 6h à 11h et de 13h30 à 16h30 pour les véhicules propres).

³ – Les entrées et sorties des véhicules étaient strictement régulées, 24h/24 par une cinquantaine de fonctionnaires, opérant depuis deux PC, grâce à des caméras de surveillance et des interphones.



PLAN DE CIRCULATION ACTUEL



- Sens de circulation
- Zone non circulée
- 1 Entrée
- 1 Sortie



Panneau indiquant les modalités de circulation pour les véhicules motorisés dans le quartier Montorgueil, rue Française.

© Apur - Vincent Nouailhat

Lors de la mise en place de la zone piétonne, des travaux visant à requalifier l'espace public sont menés. L'asphalte des rues est remplacé par des pavés de marbre de Carrare, dont la couleur permet de distinguer clairement la frontière des emprises réservées aux piétons, créant

l'atmosphère d'un « village ». La bordure des trottoirs, réalisée dans un matériau différent de celui de la chaussée et du trottoir, est en granit. Les aménagements s'accompagnent de plantations, d'installations de bancs et de fontaines, pour le confort des piétons.

Avant / Après

La rue Mandar, très stationnée en 1991, constitue aujourd'hui une rue apaisée et désencombrée.



© MILLOT BERNARD - Ville de Paris



© Apur - Vincent Nouailhat

Avant / Après

La rue Léopold Bellan en 1991, avant la piétonnisation du quartier, et 30 ans plus tard, en 2021.



© MILLOT BERNARD - Ville de Paris



© Apur - Vincent Nouailhat



2,7 km

de trottoirs étroits rendus accessibles par la piétonnisation de la voirie

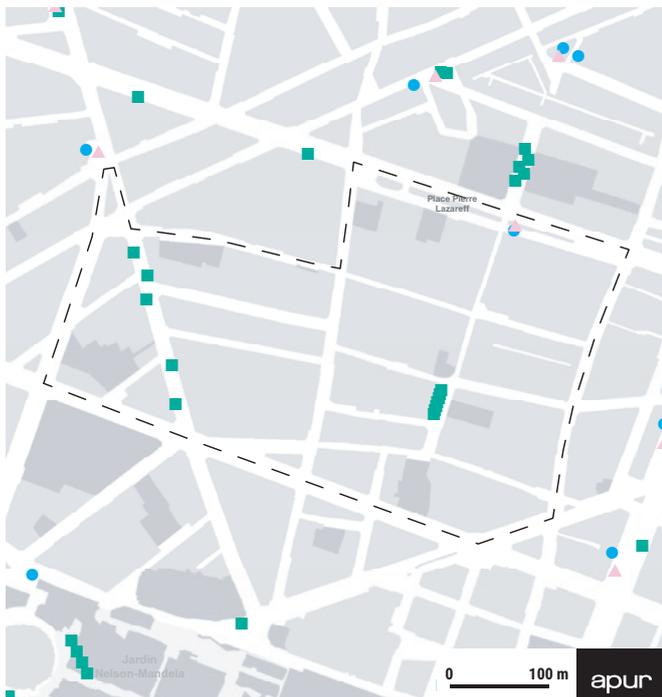
La piétonnisation du quartier a également permis de **désencombrer l'espace public, notamment par le retrait de l'ensemble des potelets** utilisés pour lutter contre le stationnement illégal sur trottoirs.

Lors de la piétonnisation du quartier, des travaux d'élargissement des trottoirs ont ponctuellement été réalisés.

Si aujourd'hui le quartier compte encore environ 2,7 km de trottoirs étroits (inférieur à 1,6 m) sur plus de 5,5 km de

trottoirs et 5 km de voirie, les piétons peuvent se déplacer sur la chaussée.

L'effet conjugué de la piétonnisation et des travaux d'élargissement de trottoirs ont permis un vrai **gain d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite** pour lesquelles les trottoirs étroits et encombrés constituaient des obstacles à la circulation.



MOBILIER URBAIN

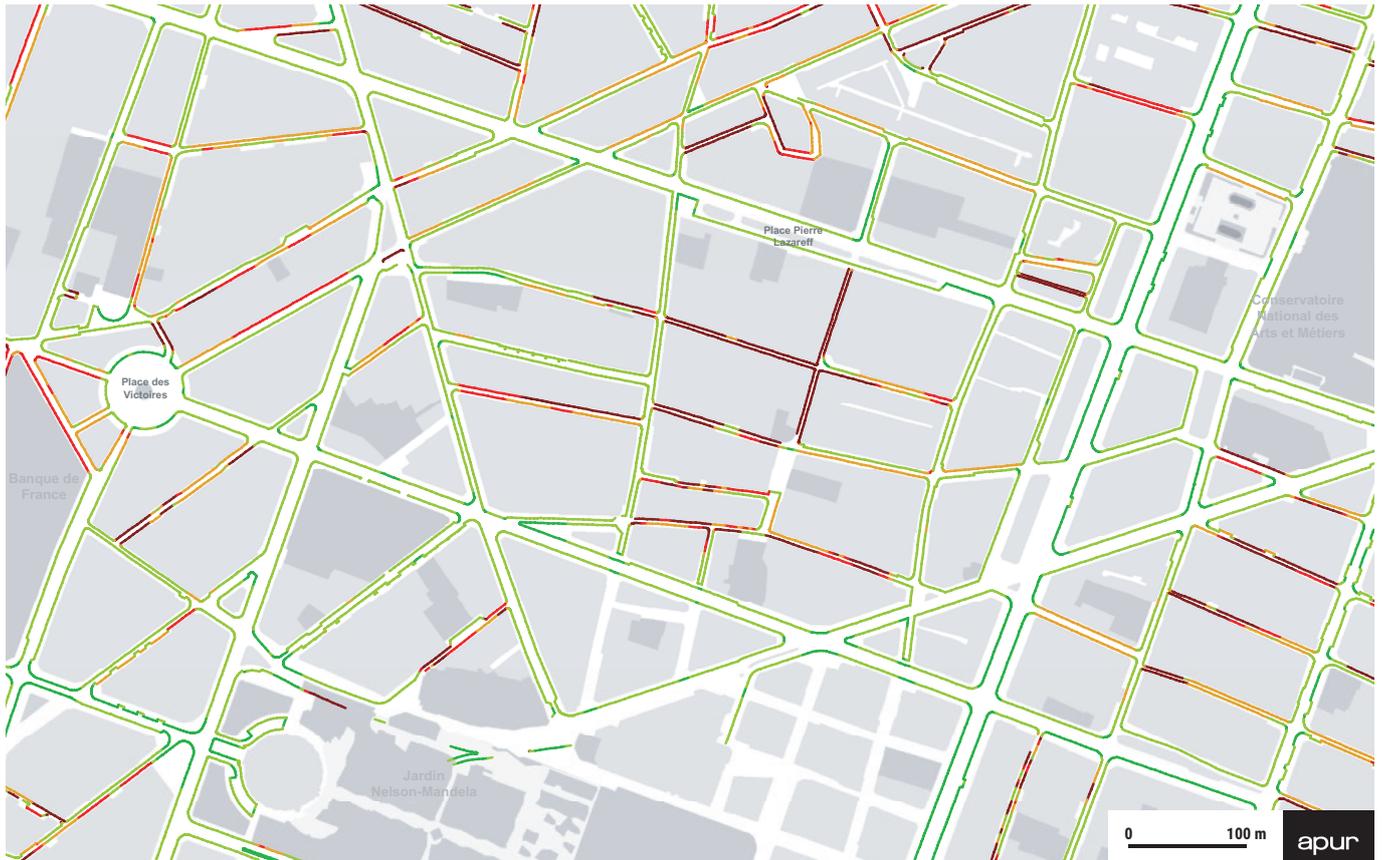


- Banc
- Fontaine à boire
- ▲ Sanisette



La livraison est toujours possible dans un secteur piéton, comme ici rue Bachaumont.

© Apur - Vincent Nouailhat



LARGEUR DES TROTTOIRS

- Largeur supérieure à 6 m (accessible)
- Largeur comprise entre 2,2 et 6 m (bande piétonne de plus de 1,6 m)
- Largeur comprise entre 1,6 et 2,2 m (conforme au PAVE si potelets sur bordure)
- Largeur inférieure à 1,6 m (non conforme au PAVE si potelet)
- Largeur inférieure à 1,4 m (non PMR)

Avant / Après

La rue Léopold Bellan, où les potelets empêchant le stationnement des voitures en 1991, présente aujourd'hui un profil « épuré », libre de mobilier superflu, et des trottoirs plus généreux.



© MILLOT BERNARD - Ville de Paris



© Apur - Vincent Nouailhat

La réduction du stationnement

Lors de l'enquête préalable au projet de piétonnisation du quartier, il avait été recensé 1 200 voitures, soit 0,28 voiture par ménage. On évoque alors une saturation automobile du quartier du fait du fort trafic et du nombre important de véhicules stationnés sur les voies. On peut lire que « les voitures sont enfermées dans des embouteillages permanents. Le stationnement anarchique sur la chaussée aussi bien que sur les trottoirs oblige jeunes et personnes âgées à se faufiler quotidiennement entre les véhicules, quand ils ne sont pas bloqués par une camionnette en train de décharger ».

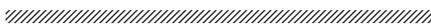
Si la piétonnisation a entraîné la suppression de 500 places de stationnement sur voirie, 700 places de stationnement en ouvrage permettent de répondre aux besoins du quartier. Ces places sont réparties en ouvrages, rue Réaumur, place du Caire, rue Sainte-Foy, boulevard

de Sebastopol, rue Montmartre, rue de Palestro et rue Saint-Martin.

Par ailleurs, de 1999 à 2005, on constate dans Paris une baisse du taux de motorisation des ménages qui s'est traduite sur le secteur par une réduction de 10 à 20 %. La voie publique à l'intérieur du quartier est interdite au stationnement ; seul l'arrêt sur la chaussée est permis et limité à 30 minutes (afin de livrer ou décharger des marchandises, de prendre en charge ou d'accompagner un passager, etc.). Le disque de livraison doit être apposé sur tous les véhicules à l'arrêt (automobiles, scooters, motos...). La vitesse de tout véhicule motorisé est limitée à « la vitesse d'un homme au pas ».

En complément, le stationnement vélo s'est développé atteignant une offre d'environ 130 emplacements Vélib', répartis sur 5 stations, et d'environ 240 places de stationnement vélos.

STATIONNEMENT



- Parking concédé
- Parking d'un centre commercial ou d'un garage commercial

Stationnement sur voirie

- Vélo et mixte
- Vélib'
- Moto
- Payant mixte
- Payant rotatif
- Électrique
- GIG/GIC
- Bus - Livraison
- Autre régime

Sources : Mairie de Paris, Apur



2.

Aménagement de l'espace public et place de la végétation

Une présence végétale largement renforcée

Au début des années 90, le quartier, bien qu'à dominante très minérale, disposait de quelques plantations d'arbres, sur l'Allée Pierre-Lazareff (une quinzaine de tilleuls), la rue Léopold Bellan (4 féviers), et la place Goldoni (2 noisetiers de Byzance).

Les travaux de piétonnisation ont permis de renforcer la place de la végétation dans le quartier.

La création d'un alignement d'arbres rue Montmartre en 1992, accompagné d'un élargissement des trottoirs, a profondément changé le paysage et l'ambiance de la rue qui s'en trouve plus apaisée et agréable à parcourir.

Les arbres de la rue Tiquetonne ont été plantés à la fin des années 1980, puis complétés lors des travaux de 1992.

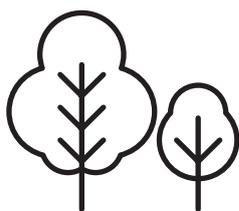
Cette dynamique de végétalisation des espaces publics se poursuit aujourd'hui encore, rue Bachaumont, bénéficiant depuis 2015 de la plantation d'une douzaine d'arbres, ou encore de la place Goldoni

avec 3 noisetiers de Byzance, plantés en 1996, 2015 et 2016. Enfin, la placette entre les rues d'Aboukir, de Montmartre et du Louvre compte 4 nouveaux arbres (2 érables et 2 sorbiers) depuis 2017, venant compléter les érables déjà présents ainsi qu'une grande plantation arbustive et herbacée, transformant radicalement l'atmosphère de la place.

Situé à l'intersection des rues Saint-Sauveur et Dussoubs, devant le « Mur des vents » (installation murale conçue en 1974), un jardinet d'environ 30 m² a été aménagé en retrait d'alignement d'immeubles.

Le quartier compte également un certain nombre de bacs végétalisés, comme rue Française et rue Greneta.

Au total, **le quartier compte 78 arbres,** sans compter la trentaine d'arbres supplémentaires située dans les écoles du quartier – école maternelle Dussoubs, école polyvalente Étienne Marcel, école élémentaire de la Jussienne et le collège César Frank.



78

arbres présents sur l'espace public



DATE DE PLANTATION DES ARBRES



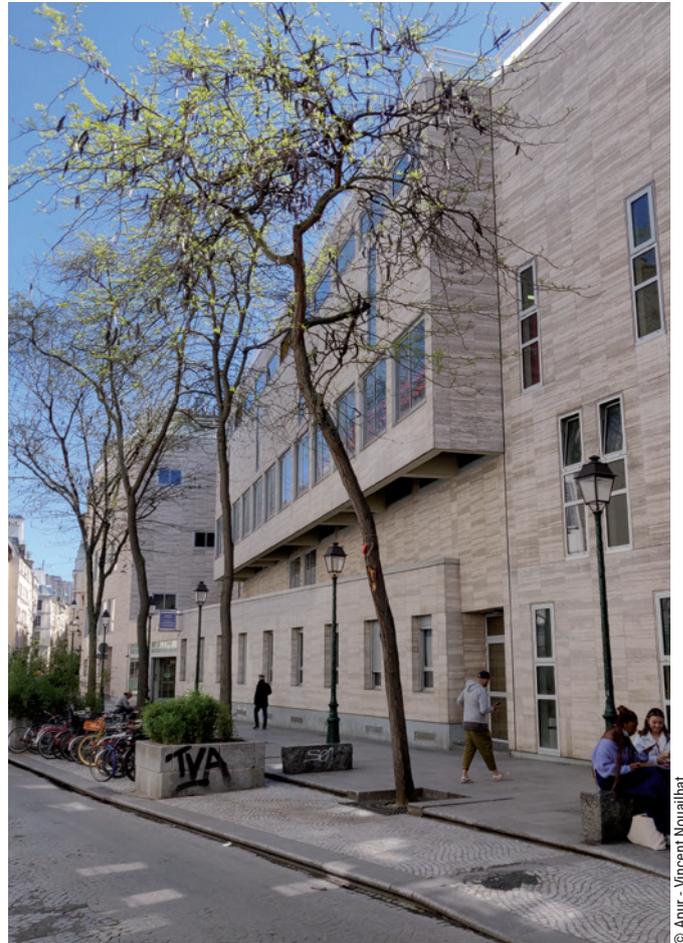
- 1995 et après
- de 1991 à 1994
- de 1900 à 1990
- Date inconnue

Sources : Mairie de Paris DEVE 2020, Apur



Allée Pierre-Lazareff

© Apur - Vincent Nouailhat



Rue Léopold Bellan

© Apur - Vincent Nouailhat

Avant / Après

La rue Montmartre, autrefois minérale et stationnée (en 1991), est aujourd'hui une rue apaisée, profitant d'un alignement d'une douzaine de micocouliers.



© MILLOT BERNARD - Ville de Paris



© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur - Vincent Nouailhat

- 1 - Rue Tiquetonne
- 2 et 3 - La rue Bachaumont
- 4 - Place Goldoni
- 5 - Placette entre les rues d'Aboukir, de Montmartre et du Louvre
- 6 - Espace vert à l'intersection des rues Dussoubs et Saint-Sauveur
- 7 - Rue Française
- 8 - Rue Greneta



© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur - Vincent Nouailhat



© Apur - Vincent Nouailhat

Pistes de réflexions

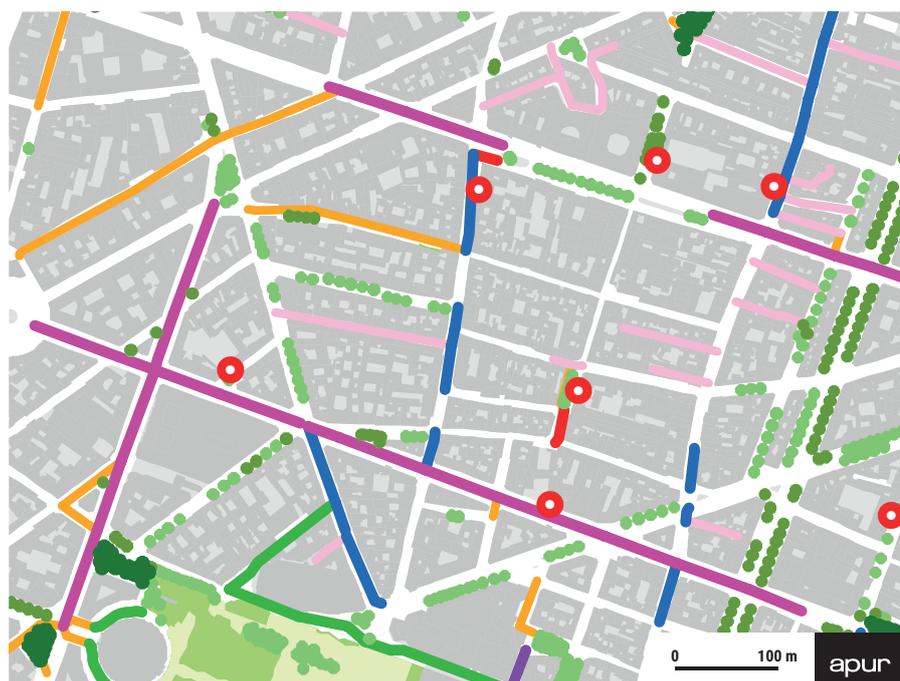
La création de la zone piétonne a permis d'améliorer le cadre de vie des habitants du quartier grâce au retraitement des espaces publics et à la réduction de la présence de l'automobile, en diminuant notamment la pression de la demande de stationnement qui encombrait autrefois les voies, au profit d'espaces publics plus généreux (notamment les trottoirs), pacifiés et plus végétalisés.

Le stationnement était jusqu'alors peu organisé, très présent dans l'espace public et perçu comme une contrainte ou un conflit d'usage pour les piétons et cyclistes. Sa restructuration et sa rationalisation s'inscrivent dans une

logique de meilleure utilisation des parkings en ouvrage et un contexte de baisse du taux de motorisation à Paris et intègre une réglementation d'accès à la zone piétonne adaptée pour assurer la desserte des riverains et véhicules de livraisons.

Le quartier « Montorgueil » pourrait se doter de nouvelles plantations sur ses voies, comme l'illustre l'étude du potentiel de végétalisation de l'espace public menée par l'Apur en 2020. C'est le cas notamment de la rue Étienne Marcel, de la rue du Louvre, de portions de la rue Montorgueil, de la rue Dus-sous ainsi que de portions de la rue Saint-Denis et de la rue Réaumur.

POTENTIEL DE VÉGÉTALISATION DE L'ESPACE PUBLIC



Axe 1 : grandes voies structurantes à l'échelle de la ville

- Double alignement existant
- Double alignement disparu
- Alignement existant sur trottoirs de plus de 6 m de large
- Autres plantations sur l'espace public
- Voie de +de 19 m présentant un potentiel de plantation d'arbre
- Voie de faubourg présentant un potentiel de plantation d'arbre

Axe 2 : rues, jardins de proximité

- Rue école présentant un potentiel de plantation d'arbre
- Rue à proximité d'un parc, cimetière ou terrain de sport, présentant un potentiel de plantation d'arbre
- Rue résidentielle présentant un potentiel de plantation d'arbre
- Rue résidentielle ne présentant pas de potentiel de plantation d'arbre
- Autres voies présentant un potentiel de plantation d'arbre
- École maternelle et élémentaire, publique et privée



Esquisse de principe proposée dans le cadre de l'étude sur les espaces publics à végétaliser
<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/orientations-espaces-publics-vegetalises-paris>

© Apur



La rue Étienne Marcel aujourd'hui

© Apur

3.

L'amélioration de la qualité de l'air et du bruit

Les données permettant une analyse historique avant/après de la qualité de l'air et de l'environnement sonore du quartier n'existent pas car les entités d'observation de ces éléments ont été créées après la piétonnisation du quartier Montorgueil. Toutefois, les experts sollicités pour cette étude auprès d'Airparif et Bruitparif et les mesures actuelles permettent de dire que :

- La qualité de l'air du quartier étant directement liée au trafic routier des voies le traversant, la piétonnisation a nécessairement eu un impact positif sur la qualité de l'air respiré par les habitants. Mais il n'est pas possible de quantifier cet impact. En outre, le quartier subit, comme l'ensemble du centre de la capitale, la pollution dite « de fond » liée aux autres sources de pollution.
- La piétonnisation d'un secteur permet de supprimer les nuisances sonores liées au trafic routier. Toutefois, elle n'exclut pas d'autres sources de nuisances qui peuvent être liées aux activités présentes et à la vie du quartier lui-même.

Les niveaux de pollution respirée décroissent rapidement en s'éloignant des sources de polluants, comme les axes routiers.

L'amélioration de la qualité de l'air

Le trafic routier constitue une source particulièrement importante d'émissions de polluants atmosphériques, notamment d'oxydes d'azote. À Paris, il est responsable de plus de la moitié (56 %) des émissions d'oxydes d'azote de la capitale. Les niveaux de pollution respirée décroissent rapidement en s'éloignant des sources de polluants, comme les axes routiers au droit desquels les niveaux sont les plus élevés, et ce d'autant plus que le trafic est important. Il existe une corrélation directe entre le trafic routier (au regard du volume et des conditions de circulation) et la qualité de l'air respiré par les riverains situés à proximité des axes routiers. La piétonnisation d'un secteur peut donc engendrer une amélioration importante en termes de qualité de l'air à la fois au plus près de l'axe routier exempt de trafic et plus globalement dans le quartier en fonction de l'importance des axes piétonnisés et de l'étendue du domaine piétonnier. Il est également important dans le cadre d'une mise en œuvre d'une zone piétonne de considérer le report potentiel de trafic

routier pouvant entraîner des niveaux de pollution plus élevés au-delà de la zone piétonne.

Il est difficile d'évaluer l'impact sur l'air de la piétonnisation du quartier Montorgueil, la qualité de l'air dans le secteur avant la piétonnisation n'étant pas connue précisément. Aucune mesure spécifique n'a été réalisée avant et après la mise en œuvre de la piétonnisation afin d'en étudier l'influence au moment de sa mise en œuvre. La situation antérieure n'est pas recalculable précisément par manque notamment d'information concernant le trafic routier au sein du quartier à l'époque. Néanmoins, Airparif, l'association chargée de la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, considère que les niveaux de pollution (au dioxyde d'azote et aux particules PM_{10} et $PM_{2,5}$) d'un quartier non circulé comme Montorgueil, atteignent en son cœur des valeurs de pollution dites « de fond », soit des teneurs non influencées directement par les émissions du trafic routier.



À Paris, le trafic routier est responsable de

56 %

des émissions d'oxydes d'azote



Pollution de l'air – Boulevard périphérique

© Ph. Guignard@air-images.net

La diminution du bruit routier

En milieu urbain dense, le trafic routier constitue une source de nuisance sonore particulièrement importante. Ainsi, la piétonnisation d'un secteur engendre un gain très important en termes de réduction des nuisances sonores liées au trafic.

S'il est difficile de connaître précisément les gains en termes de nuisance sonore, les données ne remontant pas jusqu'au

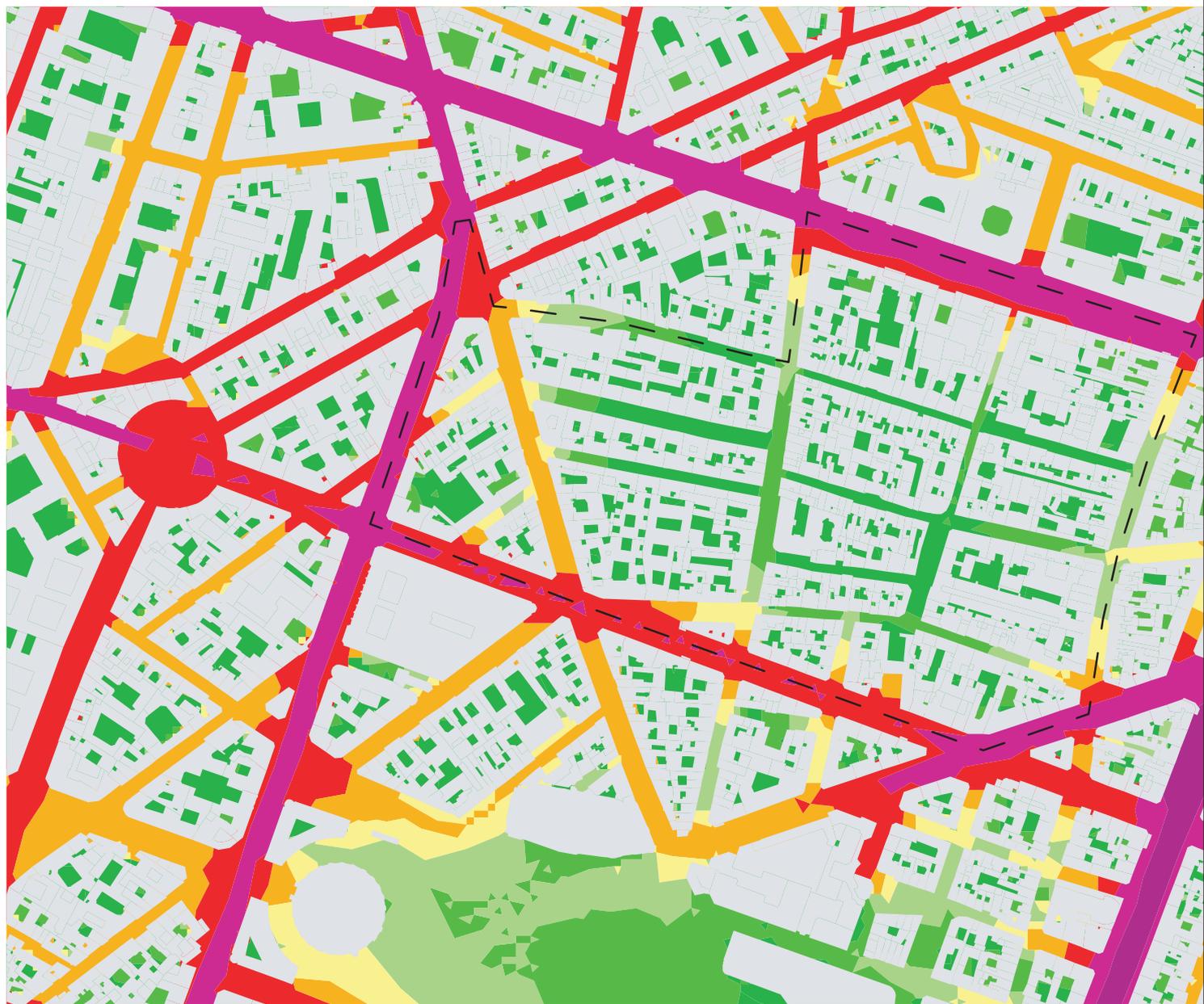
début des années 1990, on peut tout de même observer la carte des niveaux sonores de 2017, représentant l'indicateur du bruit routier L_{den} sur une journée complète (jour, soirée, nuit).

On observe alors que le cœur du secteur de Montorgueil est préservé des nuisances sonores liées au trafic routier, bénéficiant d'un niveau sonore globalement faible, inférieur à 55 dB(A).



55 dB (A)

niveau sonore maximum
du cœur de quartier



Les niveaux sonores des axes circulés proches, comme la rue Réaumur, le boulevard de Sébastopol, la rue Étienne Marcel ou la rue du Louvre par exemple, atteignant des valeurs limites, dépassant parfois les 75 dB(A). De même, il convient de noter que les rues adjacentes aux rues circulées, ont des niveaux sonores variant entre 55 et 65 dB(A).

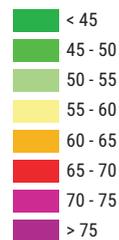
La piétonnisation d'un quartier entraîne une diminution très significative des

nuisances sonores liées au trafic routier. Afin de mener une étude complète sur les nuisances sonores du secteur Montorgueil, il conviendrait également de s'intéresser aux nuisances sonores liées à la vie de quartier, souvent liées à la présence de bars et de restaurants, qui peut jouer également sur le calme du territoire avec la nécessité de considérer que la situation préexistait et n'est pas toujours directement liée à la piétonnisation.

NIVEAUX SONORES LIÉS AU TRAFIC ROUTIER EN 2017



Carte du bruit routier
Indicateur de bruit Lden sur une journée complète, en dB(A)



Sources : Mairie de Paris / Bruitparif



La piétonnisation d'un quartier entraîne une diminution très significative des nuisances sonores liées au trafic routier.

4.

L'évolution de la démographie du quartier de 1982 à 2021

En 1989, le quartier est populaire, à dominante résidentielle, composé de petits logements, habités majoritairement par des familles modestes.

Les immeubles sont souvent dégradés. 75 % des logements (contre 15 % en moyenne à Paris) sont soumis à la loi de 1948, et 65 % d'entre eux sont dans un état « médiocre » ou « très médiocre ».

Entre 1975 et 1982, le 2^e arrondissement a perdu 23 % de sa population (contre une perte de 5 % en moyenne à Paris).

Entre 1982 et 1999, le quartier de Montorgueil a perdu près de 1000 habitants, soit (-1 %/an). Cette diminution n'est pas propre au quartier, la population a également diminué au cours de cette période dans le secteur Paris Centre et à Paris. Cette tendance est liée aux changements de modes de vie qui s'opèrent durant la deuxième moitié du XX^e siècle (recherche de confort, décohabitations, séparations plus fréquentes et plus nombreuses).

Au début des années 2000, cette baisse prend fin et s'accompagne alors d'une augmentation du nombre d'habitants. Le quartier gagne entre 1999 et 2007, 2160 habitants (+0,8 % /an). La croissance démographique est alors 4 fois plus rapide que sur l'ensemble des 4 arrondissements centraux (+0,2 %/an).

De 2012 à 2017, la population se stabilise autour de 5700 habitants puis baisse de nouveau pour atteindre 5138 personnes en 2017.

La hausse de population dont a bénéficié le quartier entre 1999 et 2007 s'explique par une hausse du nombre de logements (+124 sur la période) mais aussi par une baisse du nombre et du taux de logements inoccupés (regroupant les résidences secondaires, les logements occasionnels et les logements vacants). En effet, la part des logements inoccupés est passée de 25 % en 1999 à 21 % en 2007.

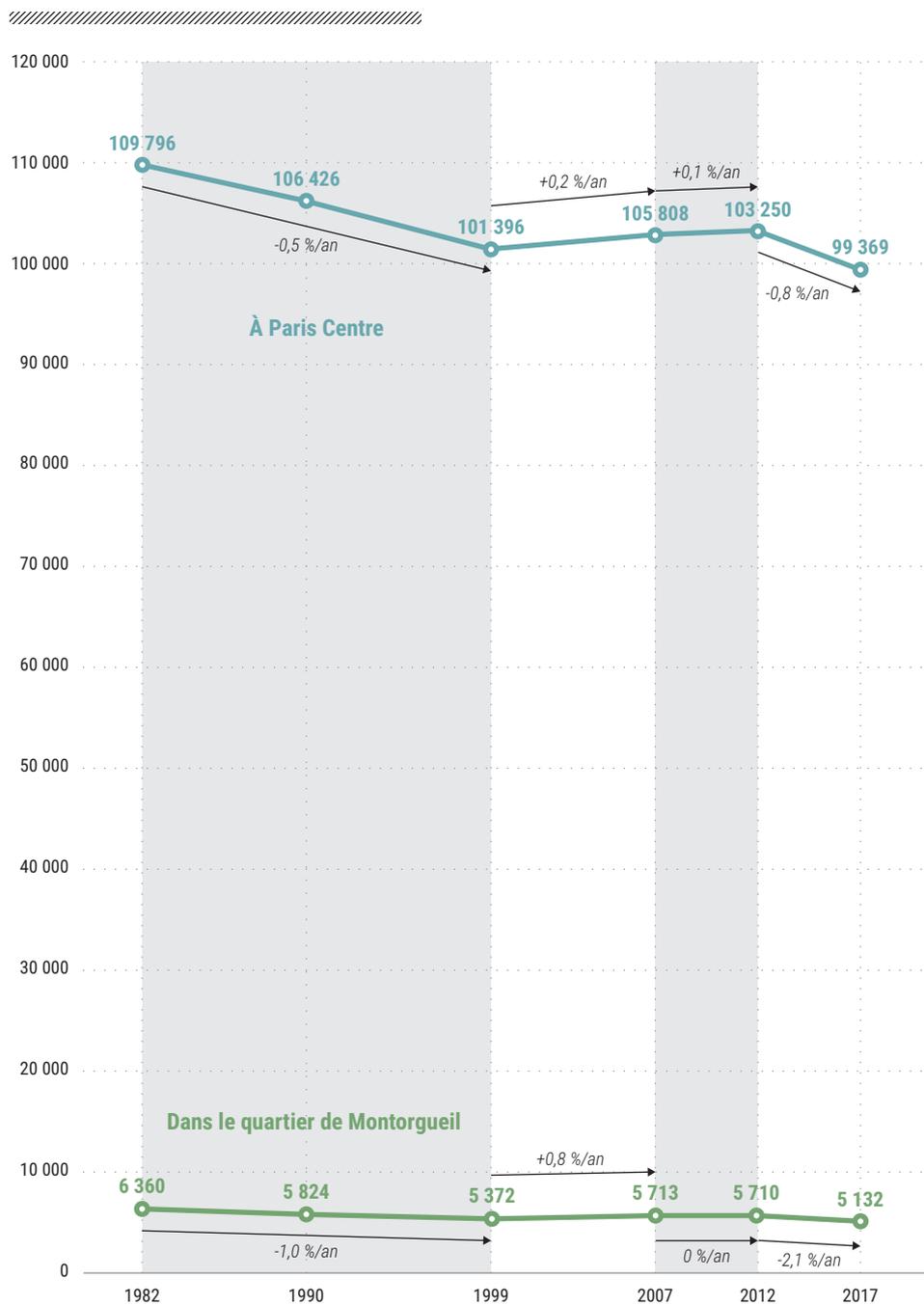
En revanche, entre 2012 et 2017, le nombre total de logements est resté stable alors que le nombre de logements inoccupés a fortement progressé, notamment en lien avec la hausse des logements consacrés à plein temps à la location meublée touristique. En 2017, plus d'un tiers (34 %) des logements du quartier est inoccupé, cette part a bondi de 10 points en cinq ans. En comparaison, la part de logements inoccupés a augmenté de 5 points à Paris Centre et de 2 points sur l'ensemble de la capitale.

QUARTIER DE MONTORGUEIL : ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DE LA STRUCTURE DU PARC DE LOGEMENTS

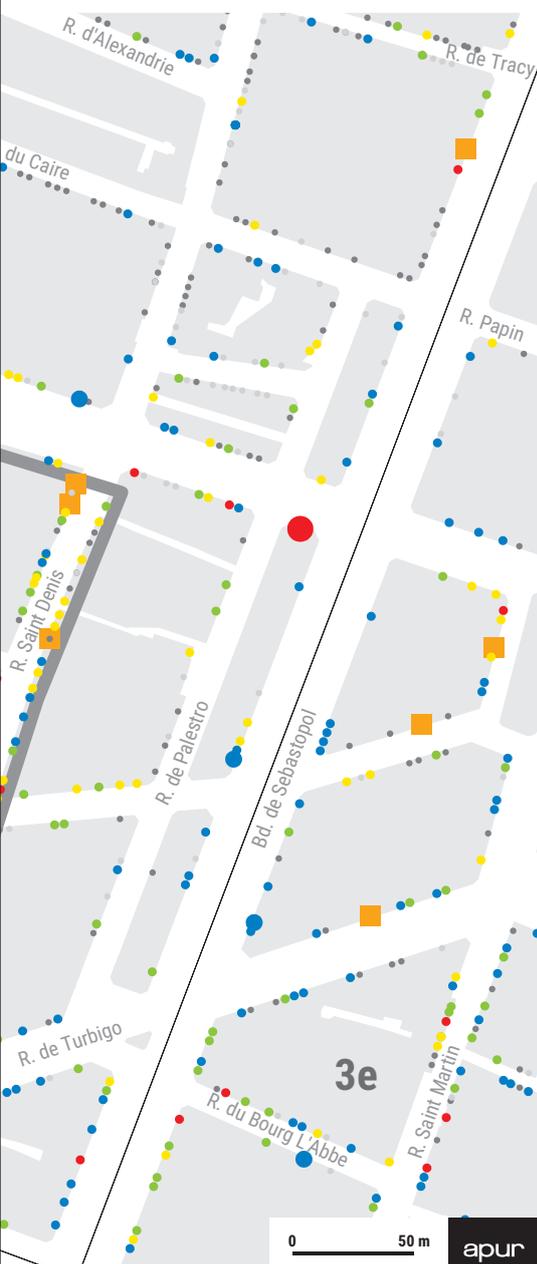
	Population	Logements	Résidences principales	Taux de logements inoccupés	Taille moyenne des ménages
2017	5 132	4 774	3 129	34	1,64
2012	5 710	4 770	3 608	24	1,58
2007	5 713	4 642	3 666	21	1,56
1999	5 372	4 518	3 380	25	1,61
1990	5 824	4 479	3 382	24	1,67

Source : Insee, recensements

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1982 ET 2017



Source : Insee, recensements



En 1989, le quartier à dominante résidentielle a progressivement été « grignoté » par les activités de confection qui « débordent » du quartier du Sentier.

En 2020, les activités de restauration et cafés sont particulièrement représentées dans le quartier et le taux de vacance plus faible que la moyenne du cœur parisien.

Ces 20 dernières années, le nombre de commerces a connu une forte croissance et leur typologie a évolué : 50 bars et restaurant ont vu le jour tandis que les activités de commerces de gros de textile ou d'habillement ont fortement reculé.

Pour l'analyse des commerces et de ses évolutions, le périmètre Montorgueil comprend les locaux en rez-de-chaussée des rues Léopold Bellan/Saint-Sauveur, Bachaumont, Greneta, Mandar, Tiquetonne, Saint-Denis (entre la rue de Turbigo et la rue Réaumur), Montorgueil (entre la rue Étienne Marcel et la rue Léopold Bellan), des Petits Carreaux (entre la rue Léopold Bellan et la rue Réaumur) et Montmartre (entre la rue Étienne Marcel et la rue d'Aboukir). Ce périmètre ne comprend pas les commerces donnant sur les rues Réaumur/allée Pierre-Lazareff, de Turbigo, Étienne Marcel et du Louvre.

Une structure commerciale proche de celle de Paris Centre et de Paris, exceptée pour les cafés et restaurants, plus nombreux en proportion

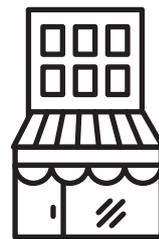
En octobre 2020, on dénombrait 549 locaux en pied d'immeuble dans le périmètre du quartier Montorgueil, dont 422 étaient des commerces et services commerciaux (77 %), 61 locaux vacants et 66 autres locaux (commerces de gros, bureaux en boutique...).

La structure commerciale du quartier Montorgueil se démarque de celle de Paris Centre et de Paris sur un point particulier : on y observe un plus grand nombre, en proportion, de cafés et de restaurants. Ils représentent presque 30 % des locaux contre 19 % à Paris-Centre et 18 % à Paris. On note, en particulier, un nombre plus important de restaurants de cuisine traditionnelle française et de spécialités européennes (42 restaurants), de restauration rapide

assise (24 établissements) et de bars et cafés (29 établissements). La proportion des autres types de locaux et de commerces du quartier Montorgueil est, en revanche, assez proche de celle du centre de Paris et de l'ensemble de la capitale.

Le taux de vacance du quartier Montorgueil est de 11,1 %, plus bas que celui de Paris Centre (13,5 %), mais un peu plus élevé que celui de Paris (10,5 %). Lors de l'enquête, en octobre 2020, on dénombrait 61 locaux vacants dont 9 étaient en travaux.

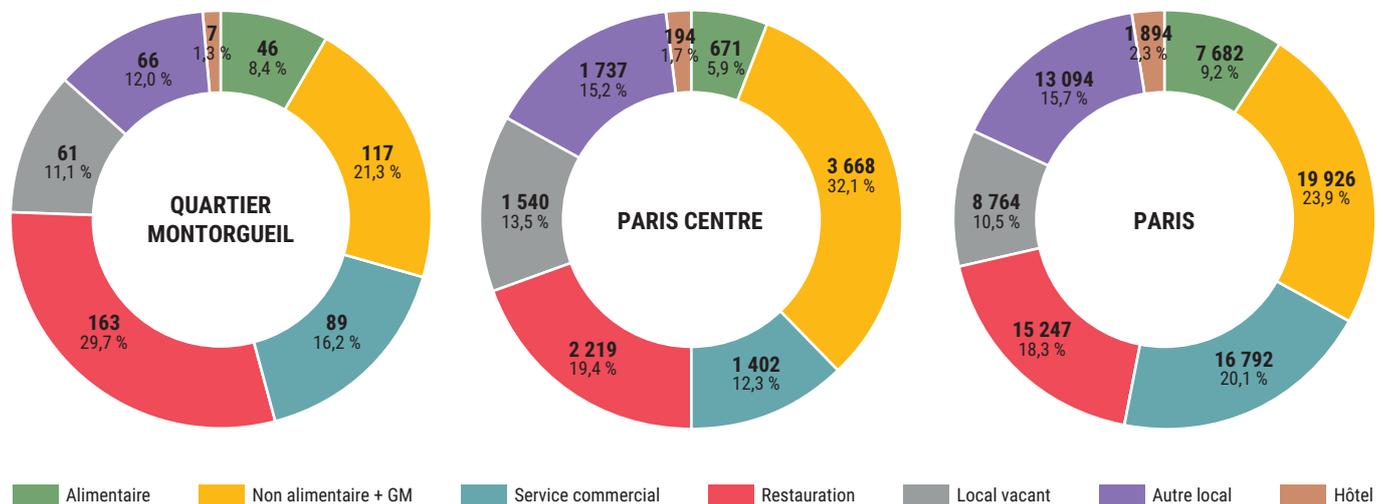
La proportion de magasins appartenant à un réseau d'enseigne est de 19 % (79 établissements). Cette part est plus faible qu'à Paris Centre (26 %) et qu'à Paris (23 %).



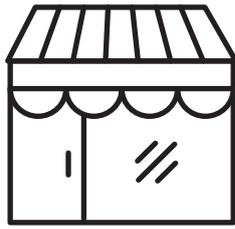
549

locaux en pied d'immeubles dans le périmètre du quartier Montorgueil

STRUCTURE COMMERCIALE DU QUARTIER MONTORGUEIL, PARIS CENTRE ET PARIS



Depuis 20 ans, une forte augmentation du nombre de commerces



+70

établissements
commerciaux en 20 ans

Depuis 20 ans, on constate une forte augmentation du nombre de commerces dans le quartier Montorgueil (+70 établissements, soit +20 %). Cette hausse est due principalement à l'installation de 50 bars et restaurants supplémentaires et à la création de services liés aux soins du corps avec 14 instituts de beauté, ongleries et 9 coiffeurs depuis l'an 2000. Cette hausse contraste surtout avec l'augmentation plus modérée du nombre de commerces constatée à Paris Centre (+6 %) et la diminution globale des commerces à Paris (-3 % depuis 2000).

Le commerce alimentaire reste stable avec un solde de 2 magasins en moins depuis 2000, soit la disparition de 6 boucheries, 3 petites épiceries, 2 primeurs et 1 boulangerie, mais l'apparition de 4 magasins de vente de produits étrangers ou régionaux, 3 cavistes, 2 pâtisseries, 1 torréfacteur et 1 glacier. Malgré l'arrivée de ces commerces alimentaires « de niche », la diversité reste importante en 2020 avec toujours 7 boulangeries, 3 petites épiceries, 2 primeurs, 2 boucheries, 1 poissonnerie...

À rebours, on constate, depuis 20 ans, une diminution importante des commerces liés aux loisirs et à la culture, principalement due à la disparition de

17 sex-shops rue Saint-Denis et à la perte de 2 disquaires, 2 magasins de jeux/jouets et 2 magasins de vente de téléphones. En revanche 2 magasins/réparateurs de vélos se sont installés dans le quartier depuis 2017.

Il ne reste plus que 19 commerces de gros de textile ou d'habillement des 76 qui étaient présents il y a 20 ans. Certains se sont transformés en commerce de détail (12) ou en services ou agences (18 dont 2 coiffeurs, 2 instituts de beauté, 2 agences immobilières...), d'autres en cafés ou restaurants (14). 8 restent vacants et 4 ont disparus.

Des activités médicales, autrefois absentes des rez-de-chaussée commerciaux, se sont établies dans le quartier depuis quelques années, comme 3 cabinets médicaux ou dentaires, 2 centres de radiologie, 1 podologue et 1 kinésithérapeute.

Malgré cette évolution positive sur l'accroissement du nombre et de la diversité des commerces, la vacance des locaux a augmenté de 14 unités depuis 20 ans et l'on compte à présent 61 locaux vacants. Il faut noter cependant que 9 d'entre eux étaient en travaux en octobre 2020, laissant présager une reprise d'activité proche.



ÉVOLUTIONS COMMERCIALES 2000-2020 DANS LE QUARTIER MONTORGUEIL, DANS PARIS CENTRE ET DANS PARIS

	QUARTIER MONTORGUEIL			PARIS CENTRE		PARIS	
	Nombre en 2020	Évolution 2000-2020		Évolution 2000-2020		Évolution 2000-2020	
		Nombre		Nombre		Nombre	
Commerces et services commerciaux	422	70	20 %	453	6 %	-1 718	-3 %
Grands magasins				-1	-33 %	-2	-18 %
Alimentaire	46	-2	-4 %	153	30 %	577	8 %
Équipement de la personne	62	6	11 %	178	10 %	-892	-11 %
Santé-Beauté	16	6	60 %	164	65 %	513	21 %
Équipement de la maison	15	1	7 %	-291	-46 %	-1 777	-40 %
Culture et loisirs	19	-19	-50 %	-144	-14 %	-117	-18 %
Bricolage-jardinage	5	-2	-29 %	-28	-24 %	-400	-31 %
Services aux particuliers	72	30	71 %	43	4 %	-418	-3 %
Agences	17	6	55 %	-16	-4 %	3	0 %
Auto-moto	0	-1	-100 %	2	6 %	-395	-32 %
Café et restaurants	163	50	44 %	410	23 %	2 425	19 %
Hôtels et Auberges de jeunesse	7	-5	-42 %	-18	-8 %	-181	-9 %
Autres locaux en rez-de-chaussée	127	-38	-23 %	-667	-17 %	1 400	7 %
Locaux vacants	61	14	30 %	490	47 %	363	4 %
Commerces de gros	19	-57	-75 %	-1 354	-67 %	-2 271	-69 %
Services aux entreprises	1	-4	-80 %	-24	-41 %	-158	-23 %
Médical	8	7	700 %	65	133 %	949	83 %
Spectacles	1	0	0 %	14	67 %	60	34 %
Autres locaux en boutique	37	2	6 %	142	19 %	2 457	36 %
Total locaux en rez-de-chaussée	549	32	6 %	-214	-2 %	-318	0 %

Source : Apur, BDCOM 2020

Avant / Après

La piétonnisation de la rue Montorgueil a profondément transformé l'ambiance du quartier, notamment de la rue Montorgueil, particulièrement commerçante.



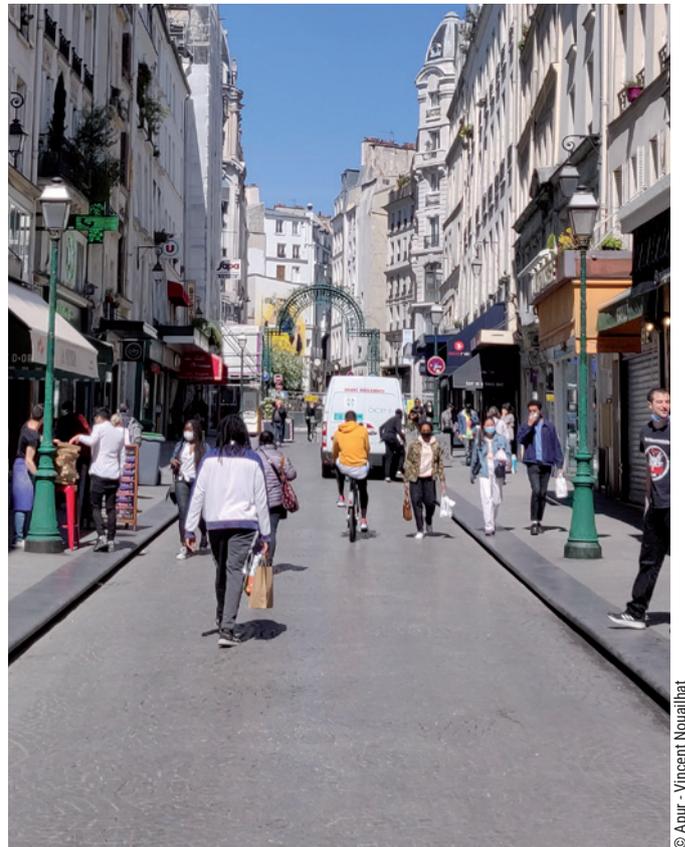
© Apur



© Apur - Vincent Nouailhat



© MILLOT BERNARD - Ville de Paris



© Apur - Vincent Nouailhat

Réflexions sur ces indicateurs de suivi

Il est proposé de premières pistes visant à contribuer à bâtir une grille d'indicateurs urbains à suivre pour évaluer les impacts des évolutions de la circulation dans l'espace public et en particulier dans le cadre d'une ZTL.

1. L'évolution des mobilités et modes déplacements

La réduction de la circulation routière entraîne une adaptation des habitudes et pratiques des résidents et usagers du quartier. En outre, cela impacte nécessairement l'organisation de l'offre de stationnement.

• Le trafic automobile

- > Comptages des flux automobiles.
- > Analyse des reports de circulation.

• Le stationnement

- > Inventaire de l'offre et de son occupation (issue des enquêtes terrain type rotation) avant / après.
- > Mesure de l'usage de l'offre sur voirie et en ouvrage à proximité.

• Les mobilités actives

- > Comptages des piétons (enquêtes terrain / analyse des données GSM).
- > Comptage des cyclistes.

2. L'évolution des usages et de la qualité de l'espace public

La réduction de la circulation routière permet d'envisager la reconquête de l'espace public pour d'autres usages, d'autres équipements et constitue un levier pour l'amélioration qualitative des espaces.

• Les usages de l'espace public

- > Évolution de la chronotopie (enquêtes terrain).
- > Genre et espace public (enquête et comptage).

• La qualité des espaces publics

- > Suivi du mobilier urbain :
 - du désencombrement de l'espace public (notamment sur le mobilier défensif lié à la gestion de la circulation et du stationnement) ;
 - de la présence de bancs et fontaines vecteurs de confort.
- > Suivi de la végétation :
 - des arbres ;
 - des murs végétalisés ;
 - des jardinières de pleine terre et des jardinières hors sol.

• La qualité environnementale

- > La thermographie de l'espace public :
 - instrumentalisation de l'espace public ou campagnes de relevé via une station mobile à périodes régulières.

3. L'évolution de la qualité de l'air et du bruit

Le trafic routier étant l'un des principaux vecteurs de nuisance et de pollution urbaine, sa réduction a nécessairement un impact sur la qualité de l'air et de l'environnement sonore du quartier.

• La qualité de l'air

- > Mise en place de capteurs analysant la pollution de l'air en cœur de quartier et sur les axes voisins.

• Les nuisances sonores

- > Mise en place de capteurs ou campagnes mobiles régulières en cœur de quartier et sur les axes voisins.

4. L'évolution de la démographie

Si l'objectif premier de la piétonnisation du secteur de Montorgueil était la revalorisation du caractère résidentiel du quartier, il convient de suivre les indicateurs permettant de mesurer cet aspect et l'attractivité résidentielle du quartier.

- **La structure de la population**

- > Évolution de la population dans le quartier au regard de celle observée dans l'arrondissement ou à Paris.

- **L'attractivité du secteur**

- > Évolution du taux de logement inoccupé au regard du taux observé dans l'arrondissement ou à Paris.

5. L'évolution de la structure commerciale et des activités économiques

Diminuer la place de la voiture devrait permettre de valoriser des activités commerciales et économiques présentes dans des secteurs bien desservis par d'autres offres de mobilités et être considérée comme une aménité positive. De fait, il convient de suivre les indicateurs liés à l'attractivité économique du secteur.

- **Les commerces**

- > Suivi de **la structure commerciale** et du **nombre de commerces**.
- > Suivi du taux de vacance des commerces.

- **L'attractivité du secteur**

- > Analyse de l'image :
 - analyse des médias et réseaux sociaux (en lien avec le médialab par exemple, voir le travail similaire mené dans le cadre de Naturepradi);
 - analyses et études de l'Office du tourisme.
- > Analyse de l'offre touristique.
- > Analyse de la fréquentation selon les heures, notamment le soir et le week-end (sur la base des comptages routiers, piétons et cyclistes).

CONCLUSION

L'objectif poursuivi lors de la piétonnisation du quartier de Montorgueil dans les années 1990 était la reconquête résidentielle du quartier via l'amélioration qualitative du secteur tout en maintenant des activités liées à la vie du quartier.

Si les indicateurs quantitatifs ne permettent pas d'avoir une évaluation précise sur toutes les thématiques, on peut toutefois appréhender certaines évolutions cohérentes avec les objectifs poursuivis :

- L'espace public a évolué de façon qualitative, tant sur le plan paysager, que sur son apaisement, désencombrement et sur la place de la végétation en ville. Les travaux menés ont également permis un gain d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- La réduction du trafic routier a eu un impact positif sur la qualité de l'air et la baisse des nuisances sonores subies par les résidents (5 132) et les personnes travaillant dans ce quartier (6 570).

- Le nombre de commerces dans le quartier a augmenté depuis 20 ans, notamment en lien avec l'installation de bars et de restaurants. Les commerces liés à la vie du quartier se sont maintenus (stabilité du commerce alimentaire) et se sont diversifiés avec l'arrivée de services tels que les cabinets médicaux.

- L'évolution démographique du quartier est plus favorable que celle de Paris et des arrondissements centraux dans les années suivant la refonte du quartier.

Toutefois, l'attractivité touristique entre en concurrence avec le résidentiel depuis une quinzaine d'années, le nombre de logements vacants ayant repris sa croissance depuis 2007, et de façon plus marquée que pour l'ensemble de la capitale.

Ainsi, la piétonnisation a eu des effets favorables pour la qualité de vie de ses résidents et salariés du quartier.





© A pur

Retour d'expérience du quartier Montorgueil

UN QUARTIER DE PARIS CENTRE, PIÉTONNISÉ DANS LES ANNÉES 1990

L'Apur a souhaité faire un retour d'expérience sur le quartier Montorgueil, piétonnisé dans les années 90. Ce quartier piéton unique à Paris, habité par 5 132 habitants, accueille aussi des activités économiques importantes avec ses 6 570 emplois.

La création de la zone piétonne a permis d'améliorer le cadre de vie du quartier grâce à la requalification des espaces publics, plus généreux et végétalisés. Les travaux de piétonnisation ont également eu un impact bénéfique sur la qualité de l'air et sur l'ambiance sonore du cœur de quartier.

L'analyse de la structure commerciale du quartier atteste d'un dynamisme certain des établissements, et d'une évolution de la typologie de commerces avec l'arrivée de cafés et restaurants un peu plus nombreux et l'installation de services aux habitants.

Ce retour d'expérience d'une réalisation unique à Paris permet de réfléchir aux indicateurs à mobiliser pour évaluer et vivre les grandes transformations à venir de l'espace public.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

