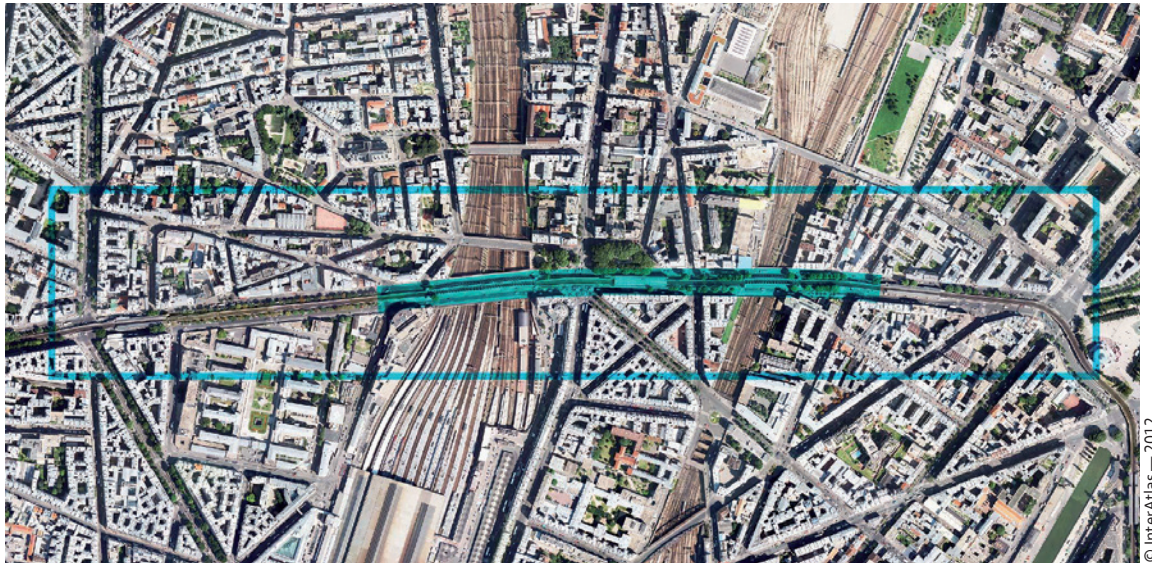
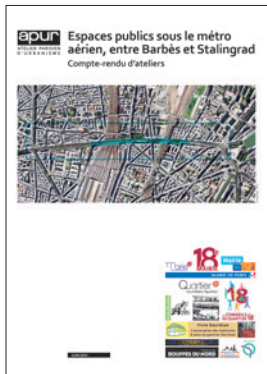


Espaces publics sous le métro aérien, entre Barbès et Stalingrad



© InterAtlas — 2012

L'Apur a inscrit à son programme de travail 2014/15 plusieurs études liées aux évolutions de l'espace public. C'est dans ce cadre qu'il a accompagné la Ville de Paris sur la réhabilitation des espaces publics, de Barbès à Stalingrad.

Grâce à l'animation d'un atelier urbain, copiloté par le SG/Pavex et l'Apur entre janvier et mars 2015, un cadre de coproduction de propositions opérationnelles sur ce secteur est mis en place. Les recommandations nées de cet atelier ont associé mairies d'arrondissement, directions techniques, conseils de quartier, associations concernées, la RATP, les équipements culturels et l'EIVP.

Le projet vise six objectifs majeurs :

- 1 — Faire d'une frontière urbaine un lieu de rencontres. Ouvrir la perspective entre les deux rives du boulevard et restituer aux piétons une large place publique.
- 2 — Relier les grands sites du nord de Paris que sont Montmartre et le Sacré-Cœur, la Gare du Nord, le jardin d'Éole et le Bassin de La Villette.
- 3 — Renforcer le végétal. Déjà présente à l'échelle de la métropole, la plantation d'arbres et la végétalisation des immeubles permettront une liaison écologique entre Montmartre, les voies ferrées, le Bassin de La Villette et les Buttes Chaumont.
- 4 — Faciliter les échanges culturels ainsi que la pratique sportive : un point crucial de la réappropriation de l'espace public.
- 5 — Augmenter les possibilités d'usages par leur déclassement et la prise en compte des différentes temporalités. Arts de rue, jardins et équipements sportifs font vivre un même espace public.
- 6 — Encourager la mixité et répondre sur un même espace aux attentes des différents publics.



Diagnostic

Le boulevard de la Chapelle est une voie des Fermiers Généraux, au tracé régulier, et dotée d'un terre-plein central au-dessus duquel un viaduc supporte la ligne 2 du métro. Une forte présence automobile parcourt le boulevard de la Chapelle dans les deux sens et restreint les espaces dédiés aux piétons. Devant le fort encombrement et la fragmentation des espaces publics, qui entravent les cheminements piétons, cette artère est vécue comme une coupure urbaine entre les 10^e, 18^e et 19^e.

L'axe jouit néanmoins d'atouts importants, dont sa situation stratégique aux échelles métropolitaine et locale. Le quartier reçoit 665 000 voyageurs quotidiens via ses gares. Il bénéficie aussi par la présence de l'hôpital Lariboisière d'un équipement de santé important (en mutation). Le Sacré-Cœur, la butte Montmartre, ses artistes et son histoire forment un pôle touristique majeur de la capitale qui participe au rayonnement francilien et à la visibilité internationale du lieu, tout comme le Bassin de La Villette, et le Cent Quatre.

Le boulevard structure le fonctionnement de la vie urbaine du quartier (métro, commerces, services). Il profite aussi de la proximité d'acteurs culturels dynamiques (Bouffes du Nord, Centre Barbara) et de nombreux équipements scolaires.

Un espace public encombré et fragmenté

La marche urbaine exploratoire du premier atelier a dévoilé certains dysfonctionnements du terre-plein central. L'encombrement de l'espace sous le métro aérien empêche de porter le regard dans l'axe du boulevard et dissuade de l'emprunter comme une promenade. Il contraint les flux piétons et induit des espaces résiduels, dénués de flux et d'usages, qui invitent à l'appropriation par des pratiques marginales. En témoignent l'installation d'un camp de réfugiés sur le site Eurovia et les différents regroupements autour des terrains multisport désaffectés.

Les piétons n'osent ni emprunter, ni franchir le terre-plein, et restent sur les trottoirs latéraux de 3 mètres devenus trop étroits, grignotés par les étals des commerces, les livraisons fréquentes et les nombreux regroupements de personnes devant les boutiques.

Au niveau du carrefour de la Chapelle, c'est la question de la sécurité des piétons, cyclistes et autres usagers que posent chaque jour l'encombrement de l'espace et le trafic automobile.

L'espace, inconfortable, n'est qu'un lieu de passage et un carrefour routier. Cela lui confère une faible mixité d'usages et d'usagers.

Propositions d'aménagements

Les propositions suivantes visent la reconquête des espaces publics par l'élargissement et le désencombrement du terre-plein afin d'améliorer la circulation piétonne et l'appropriation du quartier par les riverains. Cela, avec des ambitions et des temporalités déclinées à trois échelles :

À court terme, mais dans la perspective d'une évolution future plus ambitieuse, l'élargissement du terre-plein autour de la déchetterie et de la station de métro, ainsi que la création d'un parvis devant le théâtre des Bouffes du Nord sont proposés. Ces premiers aménagements comprennent le désencombrement de l'espace par la suppression des deux cages de sports les plus dégradées et la remise à niveau du sol. On préconise aussi l'installation d'un ou plusieurs containers de type ZZZ sur l'espace Eurovia, destinés à une occupation associative. Toujours sur l'espace Eurovia, on suggère la dépose du grillage et des barrières, ainsi que la construction d'un mur étanche doté d'un caniveau à sa base, face à la déchetterie. Ces aménagements sont conditionnés par le déménagement des migrants, qui s'organise en lien avec les services sociaux et les associations concernées.

Enfin, la réouverture de la sortie nord de la station de métro La Chapelle est préconisée.

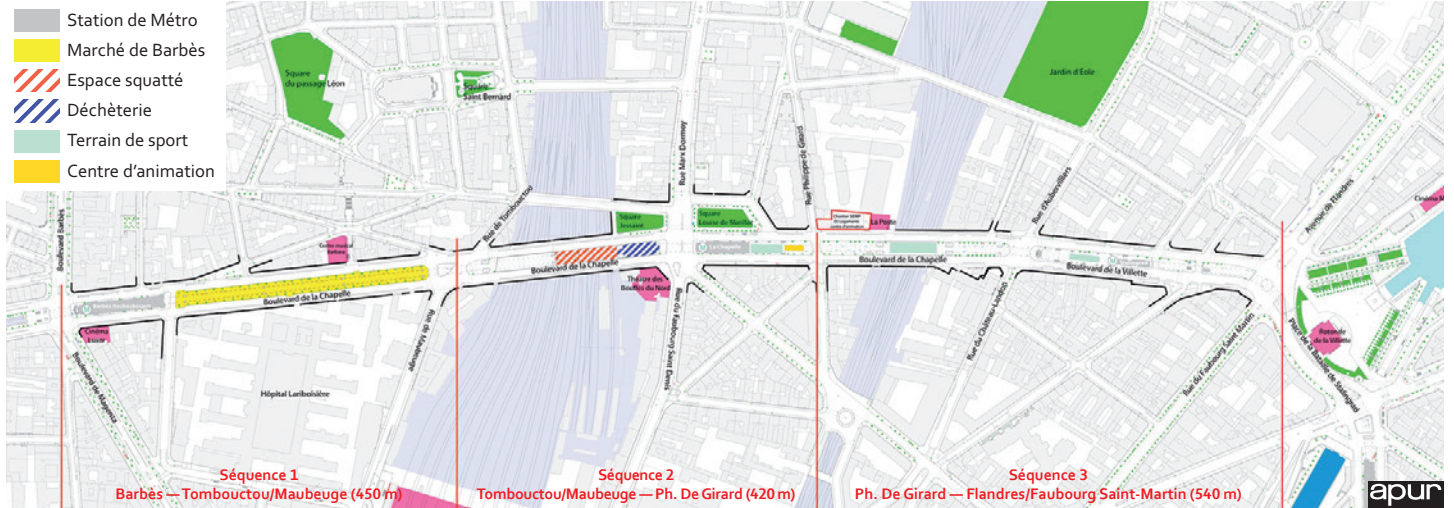
À moyen terme, une vision plus ambitieuse propose d'appliquer l'élargissement du terre-plein à l'ensemble de la séquence. Il s'agit aussi de transformer le carrefour Tombouctou et de supprimer le carrefour Philippe de Girard. Cette étape intègre également l'optimisation de la déchetterie par une organisation plus ouverte sur l'espace public, ou sa transformation en un point de collecte de proximité. La création de nouvelles sorties de métro latérales sur la station La Chapelle complète cette phase d'aménagements.

À long terme, le dernier stade de la requalification du boulevard de la Chapelle implique la fermeture de la rue de Jessaint. On retrouverait alors une continuité entre la façade commerciale au nord et le square de Jessaint par la mise à niveau du sol. Relocalisée sur le site du quai de Jemmapes, la déchetterie serait complétée par un espace déchet/recyclerie, plus intégré à l'environnement. Cette étape propose aussi la réouverture frontale de la station de métro La Chapelle et le réaménagement du carrefour routier pour réduire l'impact de l'espace dédié à la voiture. Enfin, cette hypothèse explore la suppression de la bande de stationnement sur le boulevard de la Chapelle et l'étude d'un éventuel déplacement de la piste cyclable latérale vers le terre-plein.

Une variante propose le passage du boulevard de 2x2 voies à 2x1 voie, tout en conservant le stationnement et le même fonctionnement des bus et pistes cyclables. Cette hypothèse permettrait d'élargir aussi les trottoirs d'1 mètre, pour offrir un plus grand confort aux riverains et à l'activité commerciale des rives.

In fine, ces aménagements proposent la création d'une grande place de la Chapelle intégrant les 2 squares et le terre-plein comme espace public majeur pour le quartier.

État des lieux



© Apur

Propositions d'aménagements



À court terme

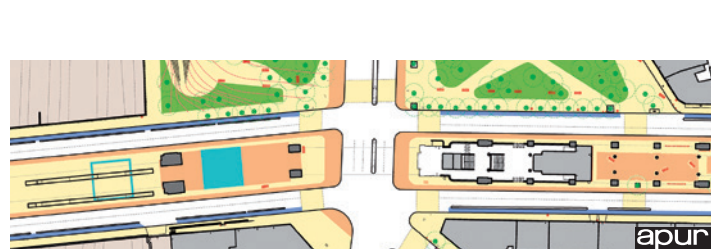
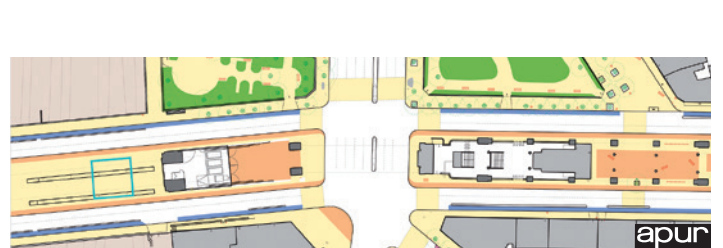
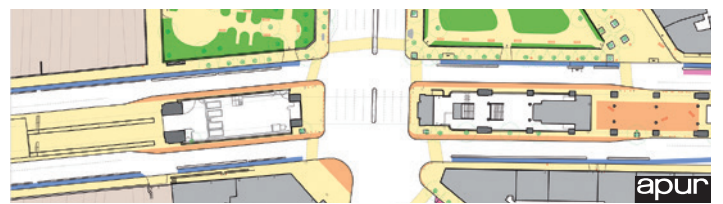


À moyen terme

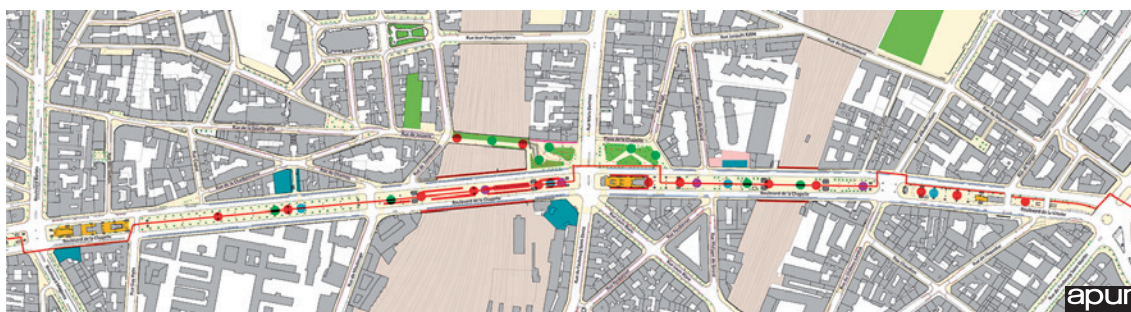


À long terme

Espace public restitué aux piétons



Les usages



- Emprise station de métro
- Espace piéton
- Flux piétons importants
- Espace vert
- Lieu culturel
- Usage culturel
- Usage sportif
- Usage commercial
- Autre usage

Enjeux et principes

Indicateur de la réussite de la requalification d'un espace, la reconquête des lieux par les riverains passe par les usages de l'espace public. Ainsi, la réappropriation de l'espace par les piétons dépasse le simple aménagement du quartier.

Il s'agit donc de permettre la continuité des cheminements, le partage de l'espace et la mixité des usages; mais aussi d'anticiper et de gérer le détournement des aménagements et du mobilier. Dans ce cadre, il est préconisé de ne rien installer de trop figé. Tout nouvel équipement doit être modulable, adaptable et réversible, en fonction de la qualité de son appropriation.

La méthode de l'atelier a permis de collecter les avis de chacun et de construire un récit partagé de l'espace. Un prolongement de la concertation (en lien avec l'équipe de développement local de la DDCT et le réseau associatif) doit permettre d'affiner la programmation et la localisation des nouveaux usages sur le terre-plein.

À l'issue des travaux en atelier, un ensemble de propositions a pu être dégagé, dont le déploiement pourrait être progressif. Il permettrait dans un premier temps une amélioration rapide de la situation actuelle des habitants, puis, dans un second temps, engagerait l'évolution du boulevard et ses abords vers une promenade urbaine, située dans le prolongement du boulevard de Rochechouart pour rejoindre le Bassin de La Villette.

Propositions

Il est proposé de lancer un appel à idées pour des expositions photographiques sur les grilles des faisceaux ferroviaires.

La création d'un parcours sportif urbain polyvalent (intégré à la vision métropolitaine des rues sportives), ou encore la transformation de la rue de Jessaint (en rue végétale, rue sportive et/ou enfants) participent à la réappropriation de l'espace public.

Mixités

Il s'agit d'encourager des initiatives citoyennes et/ou associatives pour faciliter l'occupation de l'espace par les familles et renforcer l'animation et la vie de quartier (jardinage, fêtes, repas, lecture...). Faciliter l'appropriation de l'espace public par les femmes est un des enjeux de la planification de nouveaux usages. Cela passe par des actions participatives: danse, street art, ou encore foot féminin. Les différentes formes de la culture urbaine ont en effet été plébiscitées lors des ateliers. Cela doit s'accompagner d'une plus grande mixité des commerces et activités le long du boulevard.

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État (DRIEA, Insee, Mission de Préfiguration de la Métropole du Grand Paris), la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, l'AFTRP, Paris Habitat, la Société du Grand Paris, le Syctom et SNCF Immobilier.



Directrice de la publication
Dominique ALBA

Note réalisée par
Mehand MÉZIANI
Yann-Fanch VAULÉON
Ismaël BOURENNANE

Sous la direction de
Renaud PAQUE

Cartographie et maquette
Apur
www.apur.org