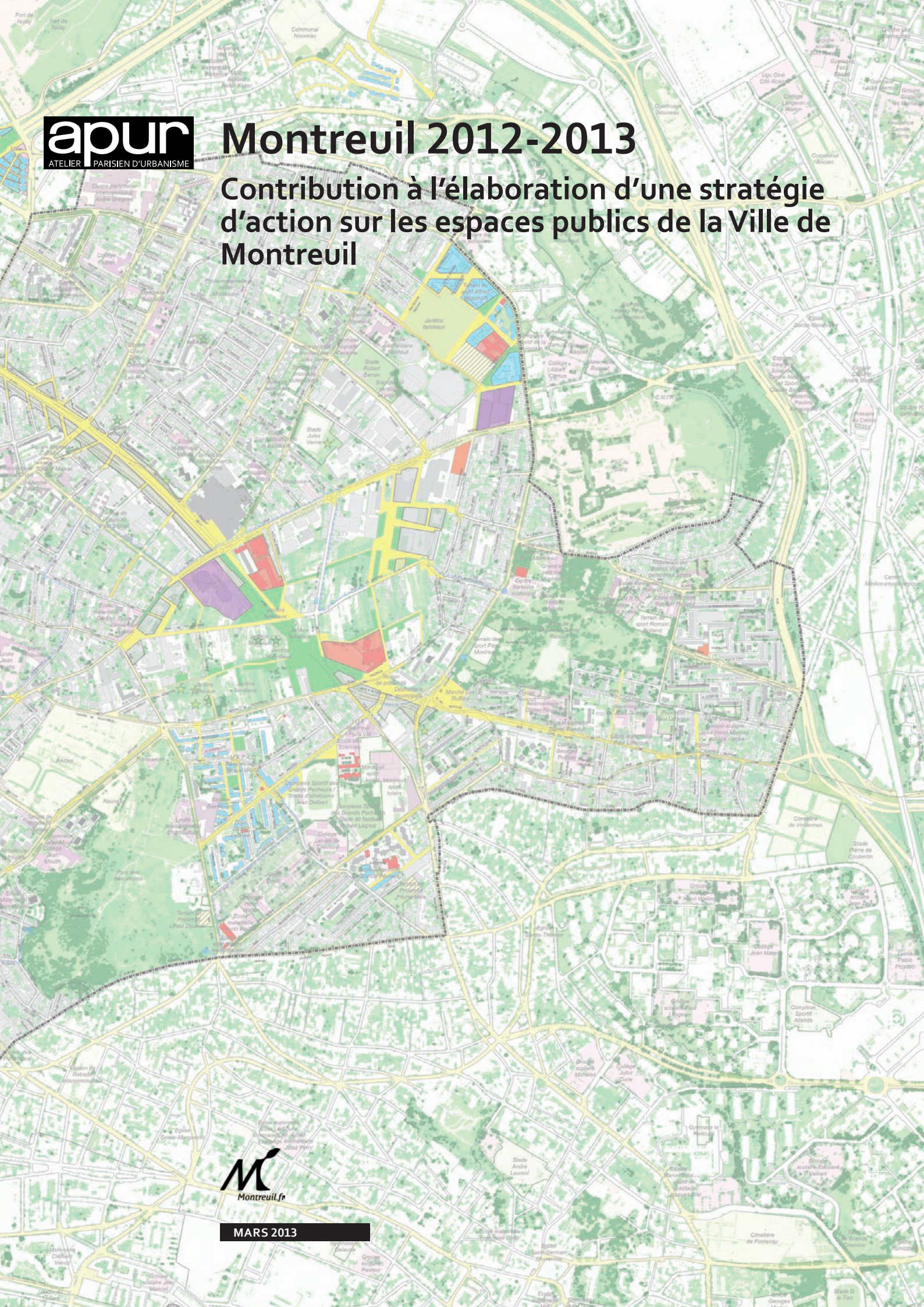


Montreuil 2012-2013

Contribution à l'élaboration d'une stratégie d'action sur les espaces publics de la Ville de Montreuil



Montreuil 2012-2013

Depuis juin 2012, la ville de Montreuil et l'APUR ont engagé une réflexion sur les espaces publics de Montreuil dans le cadre d'une convention pluriannuelle (2012-2014) d'études inscrite au programme partenarial de l'Atelier parisien d'urbanisme.

Les travaux de l'Apur ont concerné les espaces publics de la ville de Montreuil, avec pour objectif d'élaborer un plan stratégique partagé.

La méthode développée par l'APUR pour appréhender toute la complexité du sujet a comporté plusieurs volets, alternants productions cartographiques, analyses thématiques et moments d'échanges sous la forme d'ateliers, qui ont permis partage des connaissances et regards critiques sur les projets et leurs méthodes de fabrication:

• Description du territoire

Une part importante du travail a consisté à proposer les outils cartographiques indispensables à une analyse à toutes les échelles, allant des enjeux métropolitains à l'échelle du devant chez soi. Au-delà de servir à l'étude, ce matériel cartographique communiqué sous forme de SIG aux services doit pouvoir constituer le socle d'une gestion fine et coordonnée du territoire communal.

• Analyse prospective

Appuyées sur le matériel cartographique produit, l'analyse prospective s'est organisée autour de plusieurs thématiques ; hiérarchie du réseau viaire, paysages, et usages, avec à chaque fois un constat de la situation actuelle suivi d'une analyse prospective des évolutions qui seront induites par les projets à venir.

• Méthodes et principes

La question des méthodes et principes est particulièrement importante face à l'ampleur des travaux à entreprendre. L'évolution dans les façons de concevoir les aménagements des espaces publics doit s'appuyer sur une culture et des objectifs partagés par l'ensemble des acteurs, qu'ils soient en charge de la gestion quotidienne, ou de la transformation de secteurs d'aménagement.

• Les Ateliers

Les ateliers ont mobilisés les différents services de la Ville de Montreuil et les acteurs des transformations en cours, afin de partager les expériences de chacun. Le premier Atelier s'est intéressé aux méthodes, enjeux et grands principes d'actions sur les espaces publics, les suivants ont cherché à définir collectivement les lieux et stratégies de projets potentiels.

• Application des principes stratégiques à la rue de Paris

La rue de Paris, qui structure l'ensemble du bas Montreuil a permis d'expérimenter ce que pourrait être une stratégie d'aménagement rapide, sobre et financièrement réaliste.

Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Paul Baroin

Sous la direction de : Christiane Blancot

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Julien Gicquel, Stéphane Ribes

Maquette : Apur

Photos Apur sauf mention contraire

www.apur.org

Sommaire

A-Description du territoire.....	5
<i>Histoire des tracés structurants.....</i>	<i>6</i>
<i>Topographie.....</i>	<i>8</i>
<i>Pente des rues.....</i>	<i>9</i>
<i>Itinéraires cyclables.....</i>	<i>10</i>
<i>Statut des voies.....</i>	<i>11</i>
<i>Largeurs des voies.....</i>	<i>12</i>
<i>Largeurs des trottoirs.....</i>	<i>13</i>
<i>Hauteur du bâti.....</i>	<i>14</i>
<i>Morphologie du Bâti.....</i>	<i>15</i>
<i>Végétation.....</i>	<i>16</i>
<i>Répartition de la végétation.....</i>	<i>17</i>
<i>Accessibilité aux espaces verts.....</i>	<i>18</i>
<i>Thermographie d'été 2010.....</i>	<i>19</i>
<i>Centralités et vie urbaine.....</i>	<i>20</i>
<i>Initiatives citoyennes.....</i>	<i>22</i>
<i>Les repas de quartiers 2013.....</i>	<i>23</i>
<i>Quelques données statistiques.....</i>	<i>24</i>
<i>Plan détaillé de la Ville.....</i>	<i>26</i>
B-Analyse prospective	29
<i>Montreuil dans le SDRIF.....</i>	<i>30</i>
<i>Projets de transport.....</i>	<i>31</i>
<i>Transports en commun.....</i>	<i>32</i>
<i>Les opérations d'aménagement.....</i>	<i>34</i>
<i>Un nouvel équilibre ?.....</i>	<i>36</i>
<i>Tracés structurants et périmètres de projets.....</i>	<i>37</i>
C-Méthodes et principes.....	39
<i>Deux natures d'espaces publics.....</i>	<i>41</i>
<i>Lier la construction sociale à la construction de l'espace - Fédérer les usages.....</i>	<i>42</i>
<i>Faire interagir les espaces privés et publics.....</i>	<i>43</i>
<i>Mettre les jardins partagés et familiaux en vitrine sur rue.....</i>	<i>44</i>
<i>Composer avec l'existant.....</i>	<i>45</i>
<i>Quel état d'esprit pour dessiner l'espace public ?.....</i>	<i>48</i>
<i>Quelles variables d'ajustement ?.....</i>	<i>50</i>
<i>Mobiliers urbains.....</i>	<i>51</i>
D-Les ateliers.....	53
<i>Premier atelier - 23 Octobre 2012.....</i>	<i>54</i>
<i>Second atelier - 11 décembre 2012.....</i>	<i>55</i>
<i>Plan de synthèse des travaux en ateliers.....</i>	<i>56</i>
<i>Troisième atelier - 21 mai 2013.....</i>	<i>58</i>
<i>Fiches projet.....</i>	<i>59</i>
E-Application des principes stratégiques à la rue de Paris.....	67
<i>Une Stratégie pour une requalification pas à pas de la rue de Paris.....</i>	<i>68</i>
<i>1- Désencombrer.....</i>	<i>71</i>
<i>2- Corriger.....</i>	<i>79</i>
<i>3- Transformer.....</i>	<i>87</i>

Description du territoire | A

Histoire des tracés structurants

1728, Abbé Delagrive - Montreuil au XVIII^e

Montreuil, petit village vivant de cultures maraîchères, installé au pied du relief du plateau de Romainville, prend de l'importance au XII^e siècle. Plusieurs traités royaux exemptent la ville de taxes et d'impôts en échange de l'alimentation en eau de source du domaine royal de Vincennes.

Sa situation géographique privilégiée, entre Paris et Vincennes en fait un lieu très recherché des petits Seigneurs mais surtout du Clergé. Cette situation assure la prospérité de la bourgade.

Cette attraction cléricale se matérialise au XII^e siècle par la construction de l'église Saint Pierre Saint Paul.

Montreuil est alors situé sur la route reliant Paris depuis la porte Saint Antoine, à Rosny et sur la route reliant Romainville à Vincennes. Le croisement de ces deux routes, aujourd'hui la Croix de Chavaux, est un carrefour important de la région. Peu avant la Révolution, lors des grands troubles, la paroisse de Montreuil se transforme en municipalité et s'organise autour d'une « Mairie ».



1839, Plan Pelet - Montreuil au début du XIX^e

En 1785 est édifié le mur des fermiers généraux, celui-ci ne s'ouvre que sur des portes qui collectent les taxes sur les marchandises entrant dans Paris. En 1841 est édifié l'enceinte de Thiers accompagnée d'une enceinte de forts protégeant Paris. Le Château de Vincennes est alors fortifié. Les aménagements marquent profondément le paysage. Une route de crête appelée « chemin stratégique » relie les forts entre eux à l'est de Paris.

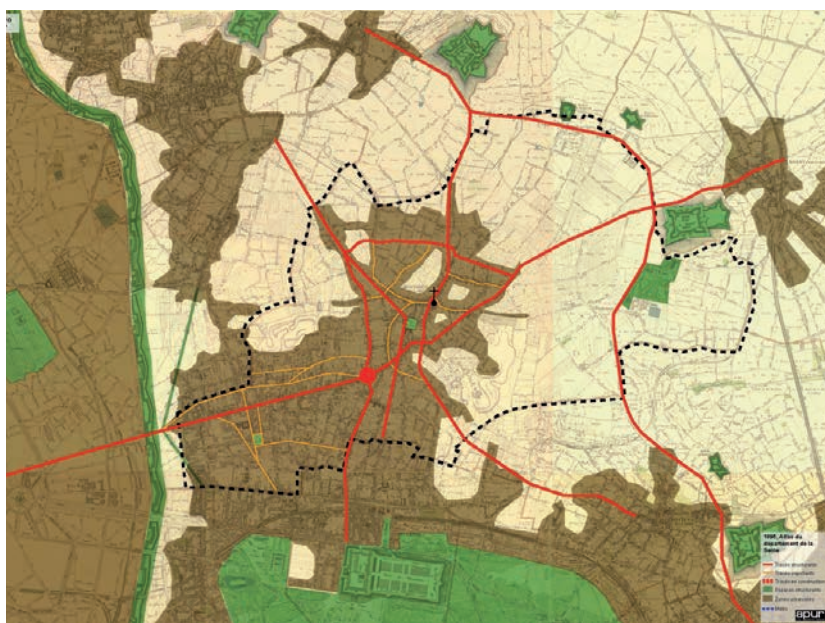
La rue principale de Montreuil passant devant l'église se prolonge au sud jusqu'à Fontenay et au nord jusqu'au « chemin stratégique ». Un espace non urbanisé en cœur d'îlot, situé à proximité de l'église, est désenclavé et sert de forum où s'organise la vie de la municipalité.

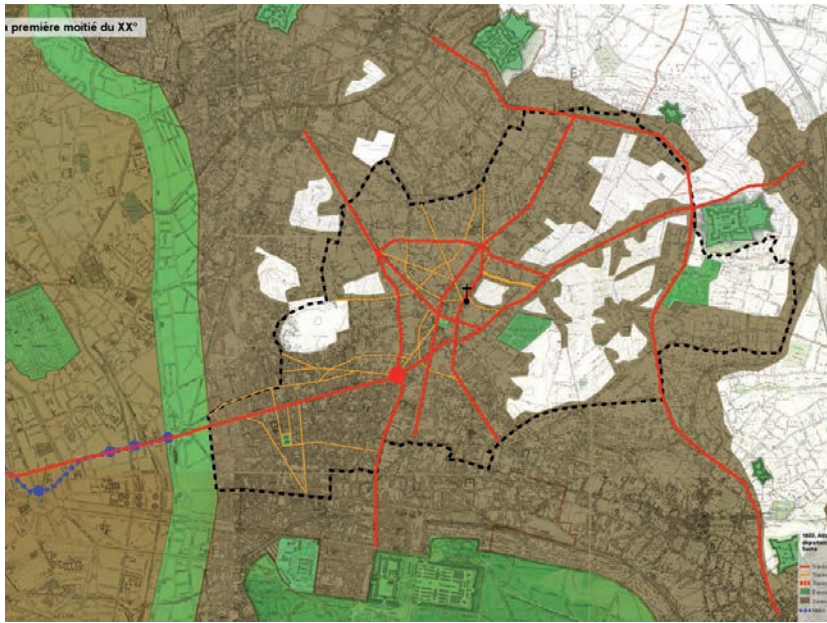


1895, Atlas du département de la Seine - Montreuil à la fin du XIX^e

Le mur des fermiers généraux a été détruit peu de temps après la construction de l'enceinte de Thiers. Les communes limitrophes de Paris comprises dans l'enceinte de Thiers ont été annexées en 1859. Montreuil développe son industrie autour de la rue de Paris entre l'enceinte de Thiers, son centre bourg et la Croix de Chavaux. La place de l'Hôtel de Ville est désormais flanquée à l'ouest d'une mairie. Le domaine de Montreuil est transformé en parc public.

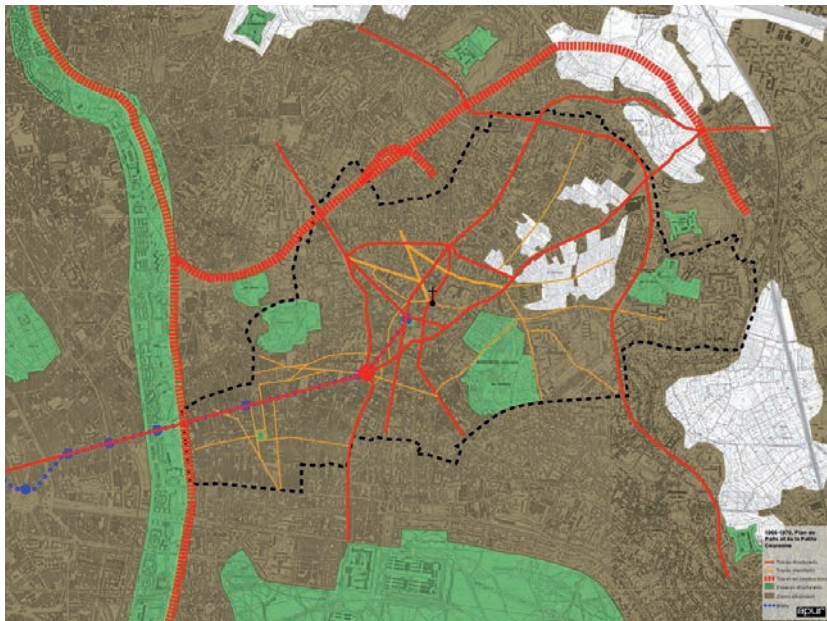
Deux grands percements sont opérés dans le tissu du centre bourg à partir de la place de l'Hôtel de Ville. Il s'agit de deux rues typiques de l'urbanisme moderne du XIX^e.





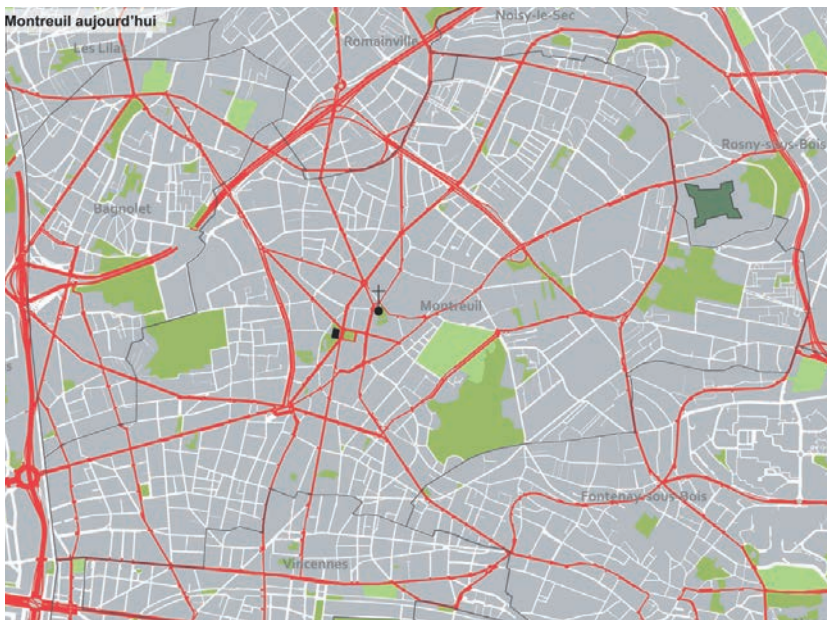
1933, Atlas du département de la Seine - Montreuil dans la première moitié du XX^e

L'enceinte de Thiers est détruite pour laisser la place à divers projets d'aménagement entre ceinture verte et HBM. La ligne 9 du métro arrive porte de Montreuil en 1933. Son trajet, de la place de la Nation jusqu'à son terminus, est celui de la route ancienne Paris-Montreuil. La partie industrialisée de Montreuil se densifie jusqu'à être plus urbanisée que son centre bourg. Montreuil se dote d'un cimetière sur d'anciennes parcelles maraîchères. Les nouveaux tracés partant de la place de l'Hôtel de Ville font réseaux avec les anciens qui partent du parvis de l'église Saint Pierre Saint Paul.



1966-1970, Plan de Paris et de la Petite Couronne - Montreuil pendant les 30 glorieuses

Le 14 octobre 1937 la ligne 9 du métro est prolongée jusqu'à la Mairie de Montreuil. Les anciennes carrières de Montreuil sont aménagées en parc. Le sud de Montreuil s'urbanise en adoptant l'urbanisme moderne des grands ensembles, au nord ce sont des pavillons qui s'installent sur les parcelles maraîchères. Les seuls terrains non urbanisés de Montreuil sont « les murs à pêches ». Les tracés modernes se sont multipliés dans le centre bourg, remplaçant d'autres tracés historiques mais en incluant quelques-uns. L'arrivée du boulevard périphérique et des grandes radiales le desservant viennent bouleverser le territoire à une plus grande échelle.

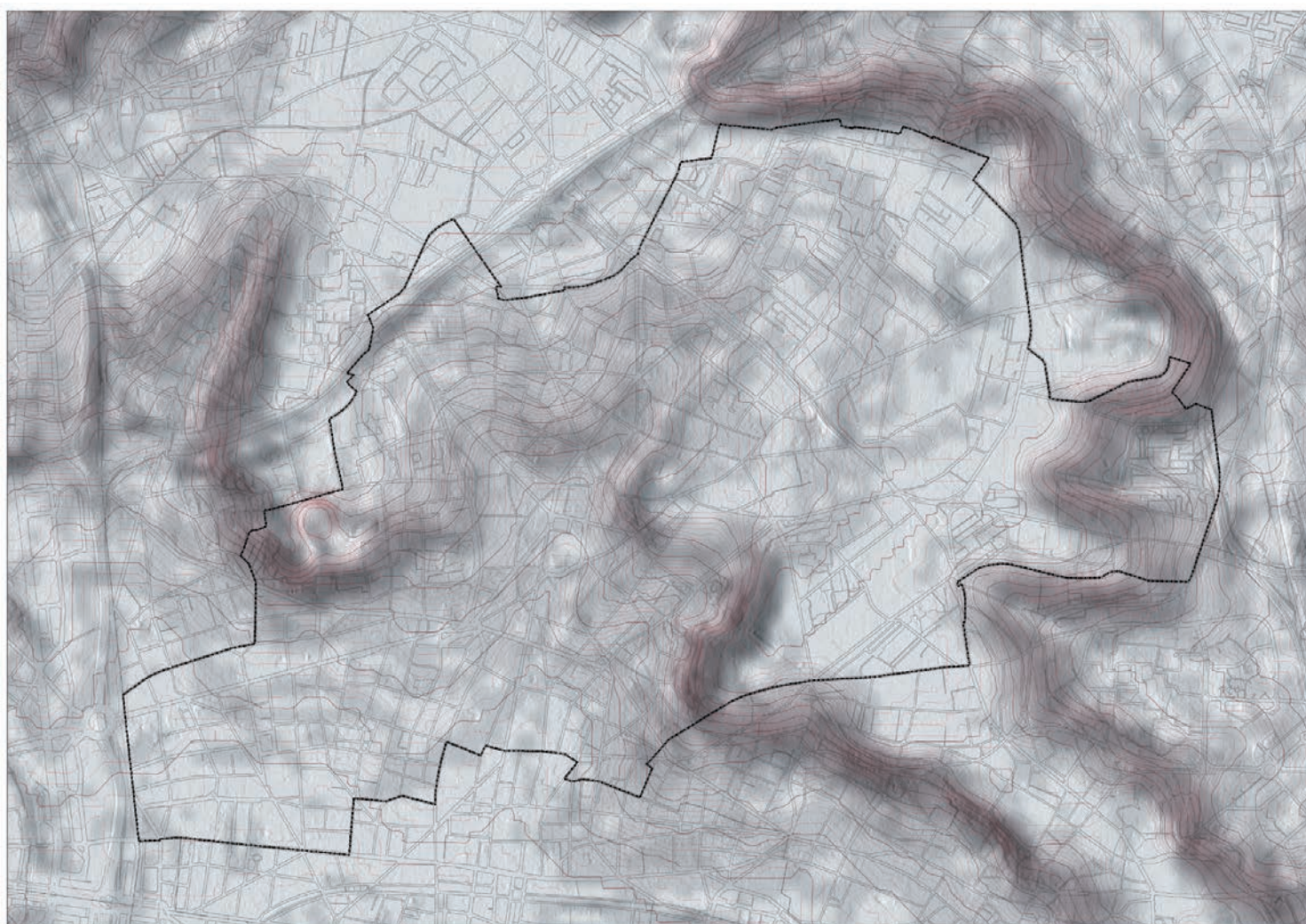


2012 - Les tracés structurants aujourd'hui

Le carrefour historique de la Croix de Chavaux reste le lieu de convergence de la plupart des tracés structurants. Connecté à Paris par la rue de Paris et le boulevard Chanzy, vers la porte de Bagnole, il distribue dans toutes les directions des voies qui connectent Montreuil à ses communes voisines. Ce réseau radial est ramifié à une série de rocades, les avenues Pasteur, Walwein dans le centre-ville, l'A186 et la route des forts dans le haut Montreuil. Dans le bas Montreuil, la rue de Paris est l'axe principal. Il est croisé par quelques voies de faible largeur mais qui jouent cependant un rôle important dans les liaisons entre Vincennes et Bagnole.

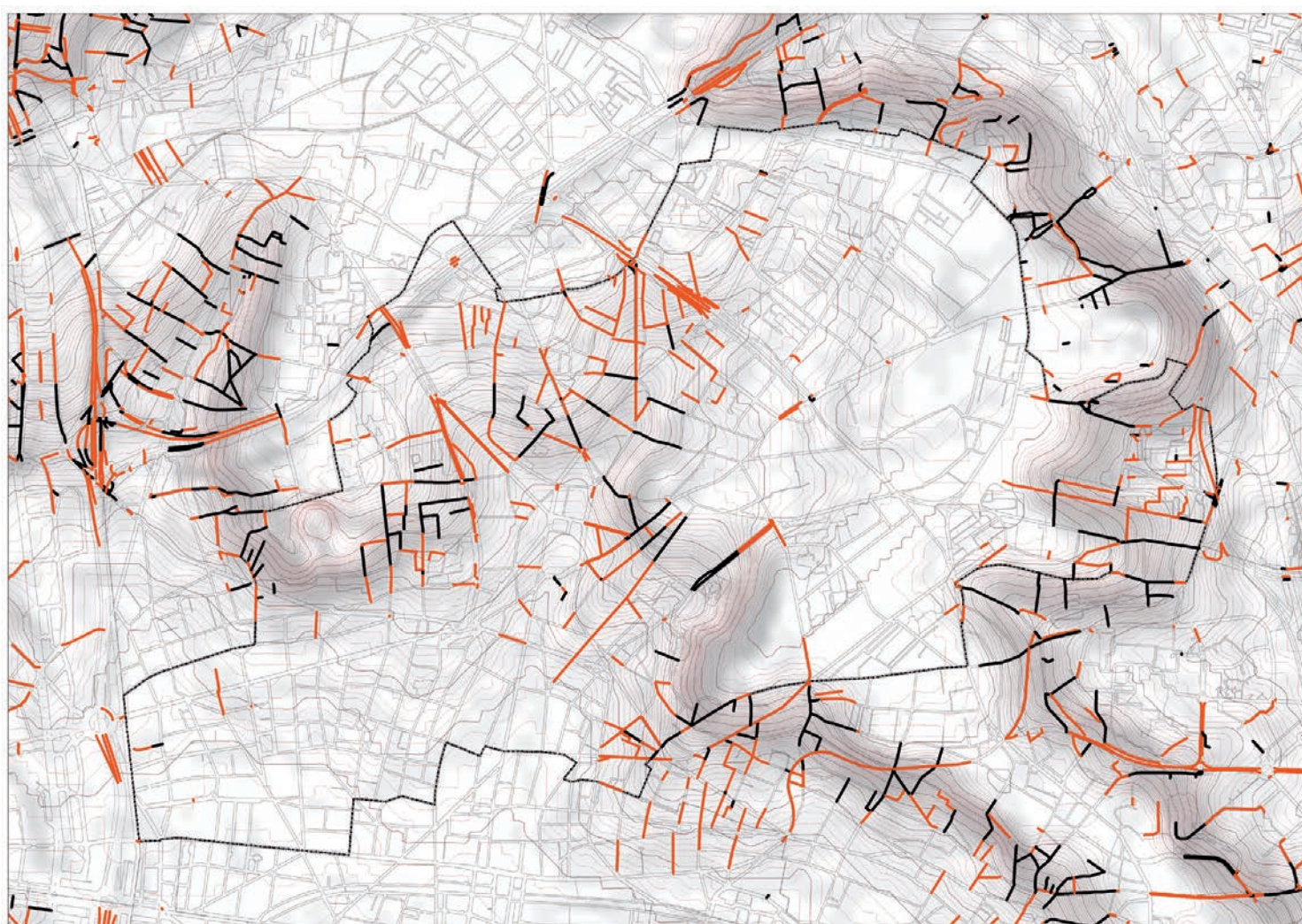
Topographie

Le paysage de Montreuil est marqué par la présence du plateau de Romainville qui se traduit dans les appellations des trois grands secteurs de la ville. Le Bas Montreuil, au niveau de la vallée de la Seine, en continuité avec Paris, de la limite communale ouest au talweg passant par la croix de Chavaux, le centre-ville, installé au pied du coteau et sur les pentes, puis le haut Montreuil, sur le plateau.



Pente des rues

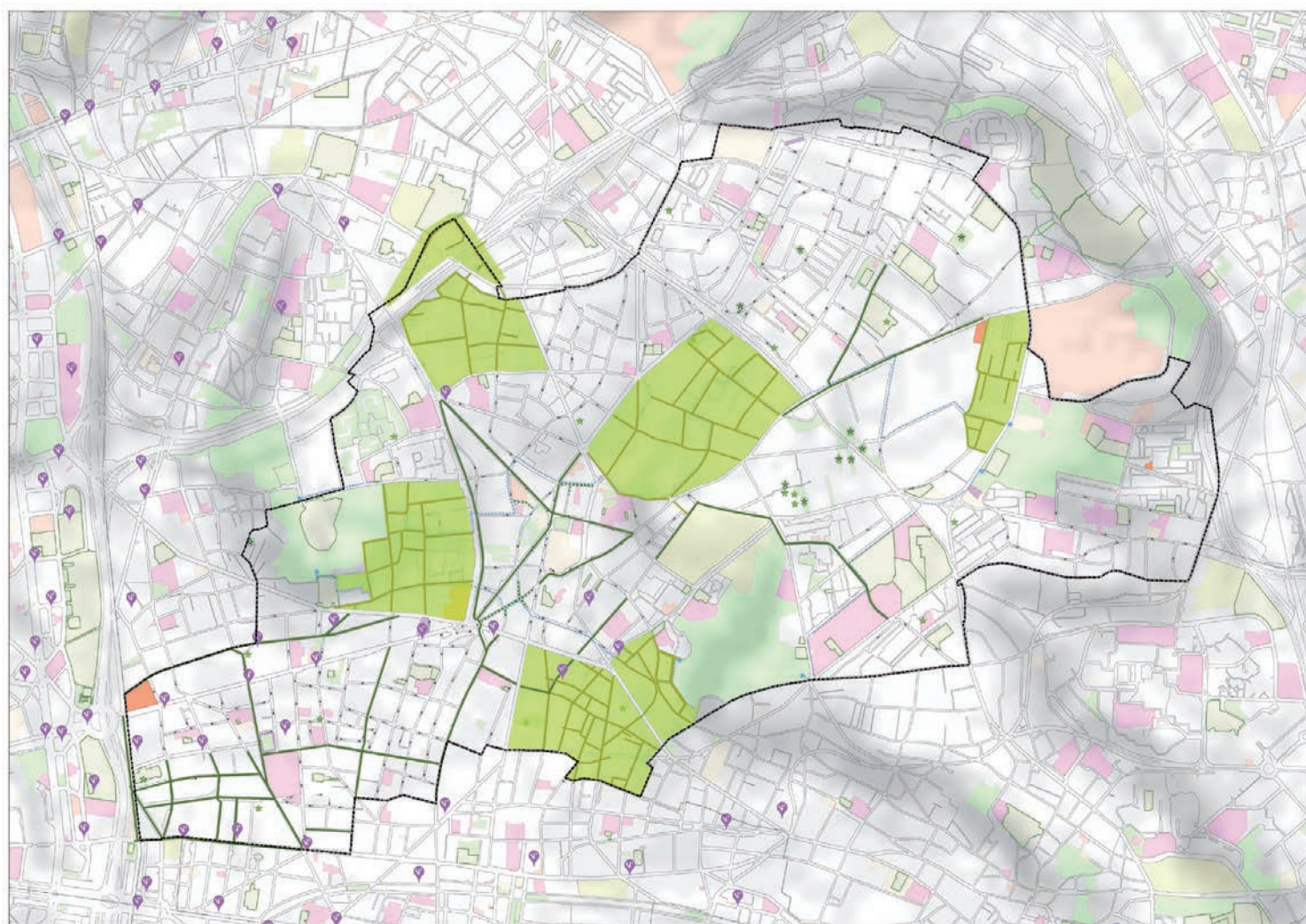
Située entre la plaine et le plateau les voies en pente qui parcourent le relief donnent une spécificité urbaine aux quartiers. Elles jouent le rôle de belvédères et permettent des vues lointaines orientés vers le sud Ouest, en direction de Paris et vers la vallée de fontenay et XXX au Nord Est. sur le plateau les voies relativement plates



Itinéraires cyclables

Le bas Montreuil dispose d'un maillage de pistes cyclable relativement dense, complété par les zones 30, néanmoins, l'axe majeur rue de Paris, avenue Gabriel Peri ne comporte pas de piste en site propre.

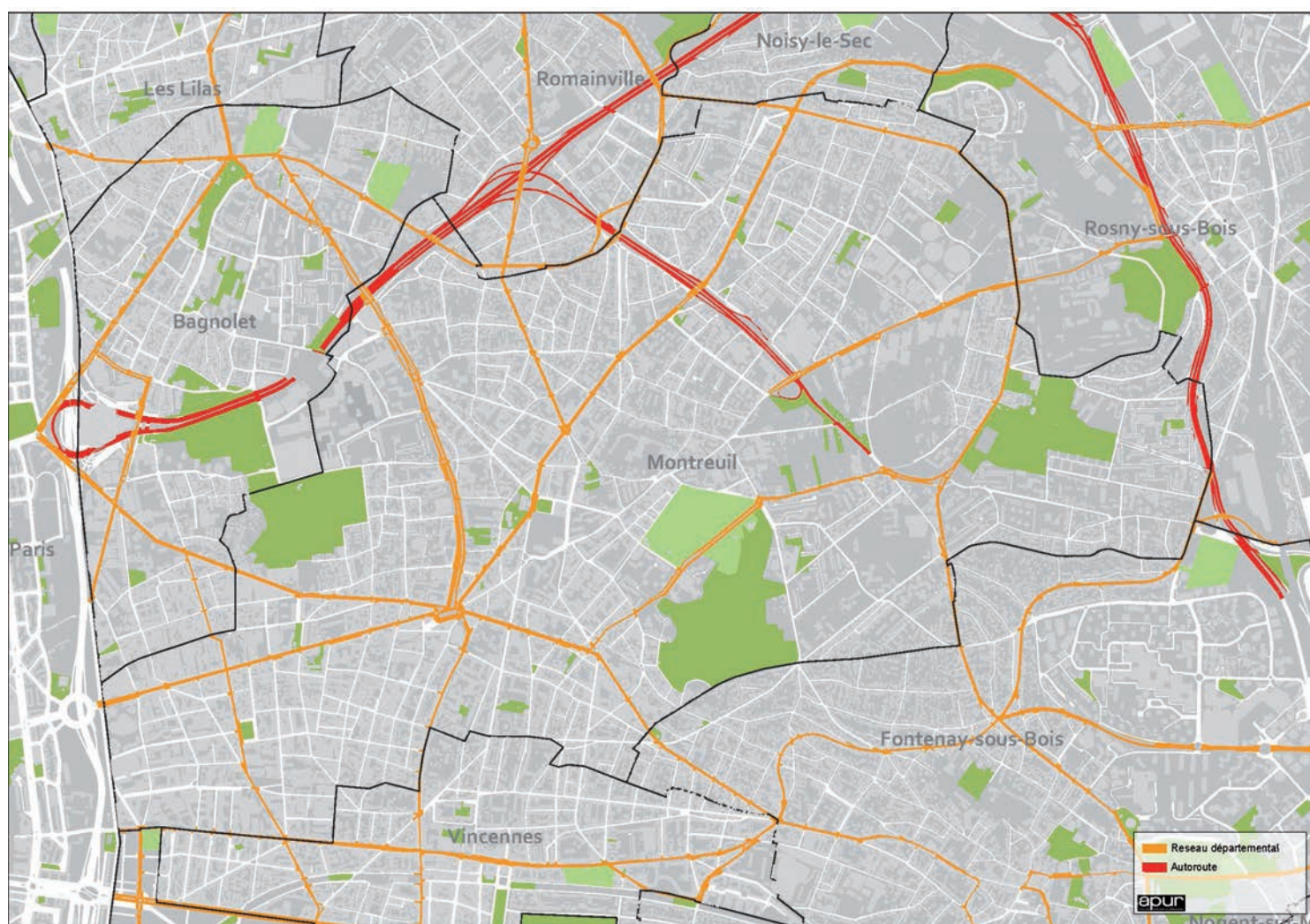
Passé le centre ville, le dénivelé ne facilite pas les déplacements cyclables vers le haut Montreuil qui en dehors des zones 30 ne comporte que très peu de pistes cyclables. Les stations velib ne sont présente que dans le bas Montreuil,



Statut des voies

Une grande part des tracés structurants font partie du réseau de voirie départemental. La rue de Rosny dont une portion est piétonne et dont le tracé a été malmené par les ensembles des années 60-70 du centre-ville, a perdu son statut départemental, qu'elle retrouve à partir de l'A186. Le réseau départemental est composé de voies au profil très variable, très larges comme l'avenue de la résistance, ou très étroites comme la rue de Vincennes.

On peut s'interroger sur la pertinence d'un tel maillage départemental dans une seule commune.



Largeurs des voies

La carte ci-dessous représente les largeurs de voies. Elle est réalisée de manière automatique à partir du fond de plan des ilots.



Largeur de voie

- Moins de 10m
- de 10m à 15m
- de 15m à 20m
- de 20m à 30m
- supérieure à 30m

Largeurs des trottoirs

La carte ci-contre représente les largeurs des trottoirs.
Elle est réalisée à partir du plan de voirie et du fond de plan des îlots



Largeur de trottoir

- Moins de 2m
- de 2m à 3.8m
- de 3.8m à 6m
- de 6m à 8m
- supérieure à 8m

Hauteur du bâti

Les projets des années 60-70 ont marqué le paysage en fabriquant les tours qui sont devenues des grands repères visibles de loin, qui émergent du tissu faubourien du bas Montreuil, ce sont le quartier de la mairie et l'hôtel de la Porte de Montreuil, et, situés sur le relief, les grands ensembles de la Noue et de la Boissière. Plus loin, les grands repères métropolitains, tour Eiffel et Montparnasse, tour de Romainville, Mercuriales ou château de Vincennes renvoient au grand territoire.



Hauteurs des bâtiments



Sources : APUR
MNT, MNE - 2012 - (c) InterAtlas

Morphologie du Bâti

Cette carte propose une cartographie du bâti en fonction de l'emprise du bâtiment et de sa hauteur. Elle fait apparaître clairement le contraste entre les différents tissus de Montreuil.

Le Bas Montreuil constitué d'un enchevêtrement compact de constructions de natures variées, petit immeubles, maisons, petits entrepôts industriels, et immeubles tertiaires récents côté Paris et en limite de Vincennes.

Passé le centre-ville le pavillonnaire domine, ponctué de quelques grands ensembles, et de zones d'activités. Au sud de la rue de Rosny, se trouve un enchaînement d'espaces peu bâtis - Parc des Beaumont, cimetières, mur à pêches, parc de Montreau, puis Fort de Rosny - bordé d'ensembles au tissu discontinus.



Morphologie des bâtiments

- emprise bâtie de 3 à 190m², hauteur inférieure à 10m
- emprise bâtie de 190 à 1000m², hauteur inférieure à 10m
- emprise bâtie inférieure à 1000 m², hauteur de 10 à 37m
- emprise bâtie supérieure à 1000m², hauteur inférieure à 20 m
- emprise bâtie supérieure à 1000m², hauteur de 20 à 37m
- hauteur supérieure à 37m

Sources : APUR
MNT, MNE - 2012 - (c) InterAtlas

Végétation

Les trois grands parcs situés sur les pentes les plus abruptes de la commune, offrent des vues lointaines sur le paysage métropolitain. Urbanisé plus tard le haut Montreuil bénéficie d'une présence importante de végétation grâce aux murs à peches et au tissu pavillonnaire. Par contraste le bas Montreuil apparaît comme peu végétalisé.



Hauteur de la végétation

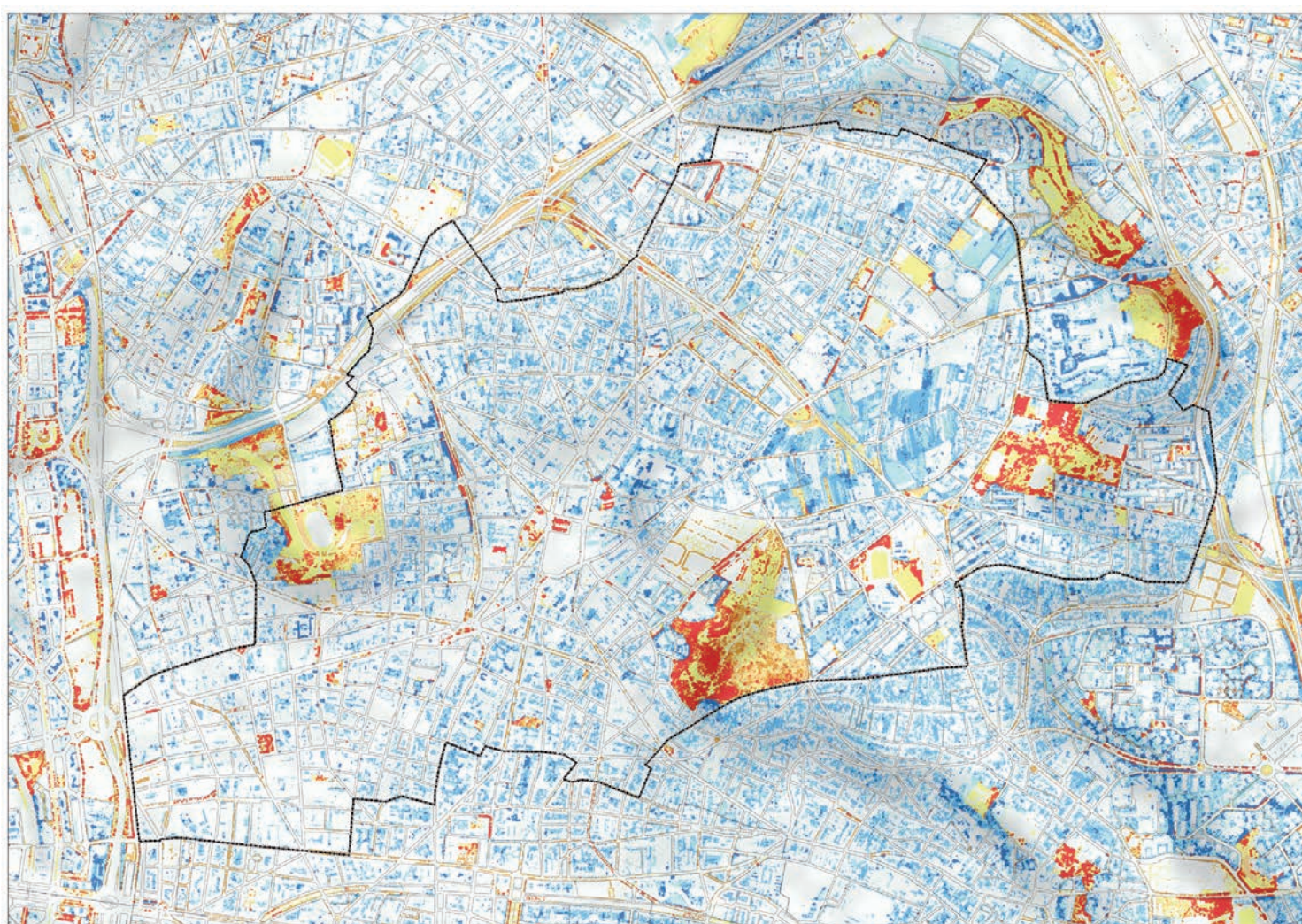
En mètres :

- Moins de 1
- De 1 à 10
- Plus de 10

Sources : APUR
Photo proche infrarouge - MNE -
MNT - 2012 - (c) InterAtlas

Répartition de la végétation

Cette carte permet de distinguer la végétation et son statut. En tons chauds la végétation sur l'espace public et en tons froids celle sur les espaces privés. On constate la part importante de la végétation sur les espaces privés, ainsi qu'un patrimoine végétal public de voies plantées inégalement réparti sur le territoire. Les trois grands parcs de Montreuil constituent une offre remarquable d'espaces verts publics à l'échelle de la commune.



Domaine public :

Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :



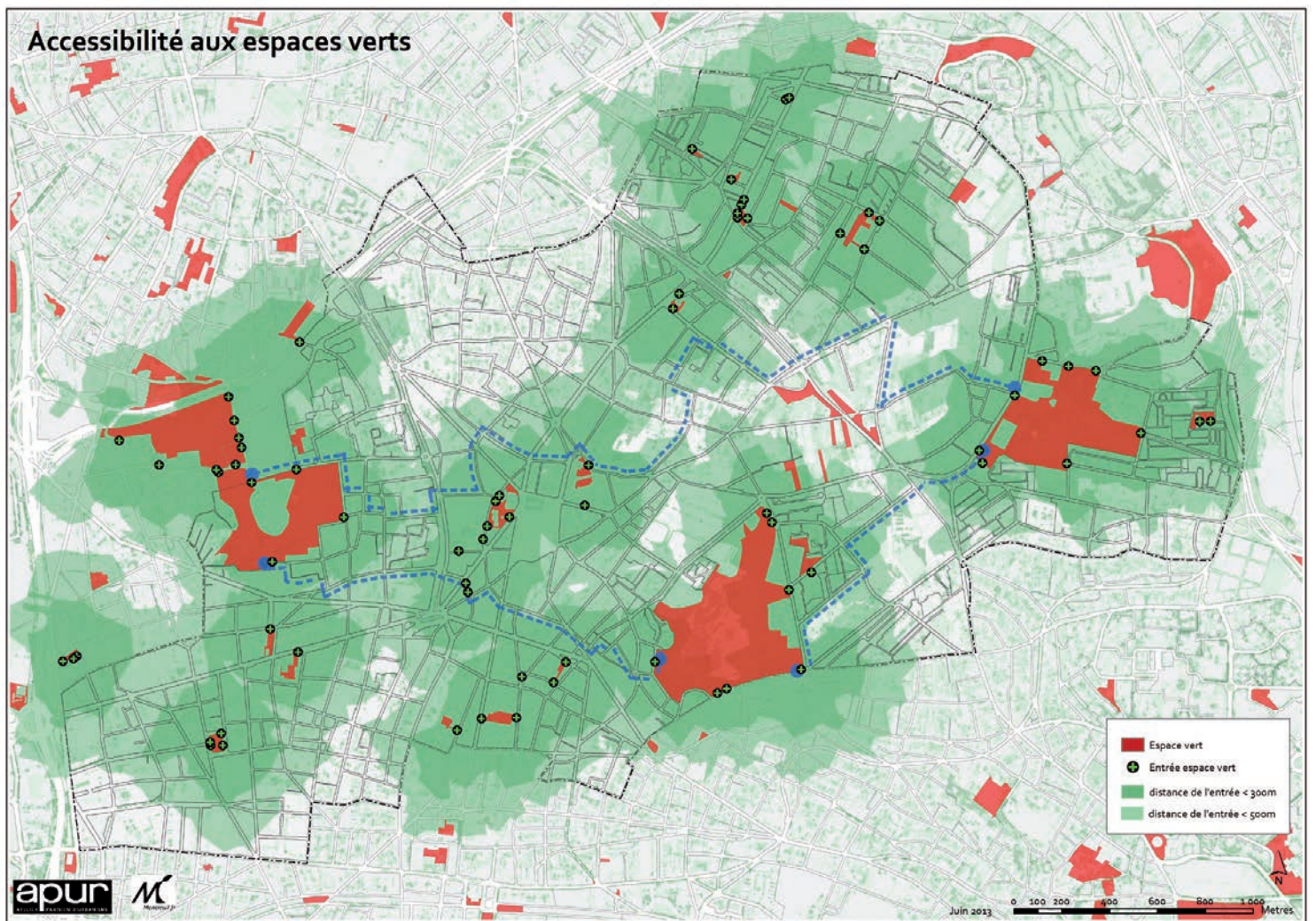
Espaces privés :

Hauteurs de la végétation hors des voies publiques, des infrastructures de transport, des terrains de sport, des cimetières, des jardins publics, des espaces de loisirs de plein air publics :



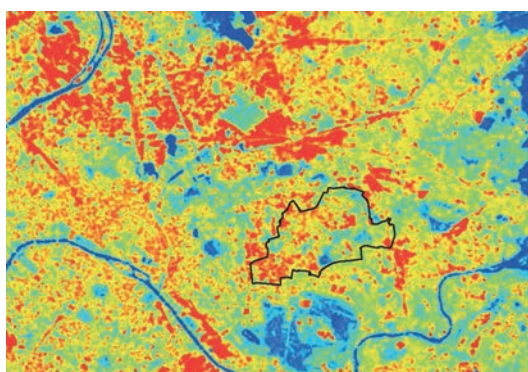
Sources : APUR, Proche - infrarouge MNE - MNT - 2008 - (c) InterAtlas

Accessibilité aux espaces verts



Thermographie d'été 2010

Cette carte est issue des relevés satellites des températures lors de l'été 2010. On constate la relation entre les types de tissu urbain et la température locale, liée au phénomène d'îlots de chaleur urbain. Le bas Montreuil, très minéral et relativement dépourvu de masses végétales "chauffe", comme les zones d'activités. Au contraire, les espaces végétalisés, parcs et jardins dans le tissu pavillonnaire permettent une régulation de la température. Dans un contexte de changement climatique, les prévisions d'augmentation de la fréquence des périodes de fortes chaleurs rendent nécessaires la prise en compte du confort thermique dans les aménagements en favorisant la pleine terre et la présence de végétation.

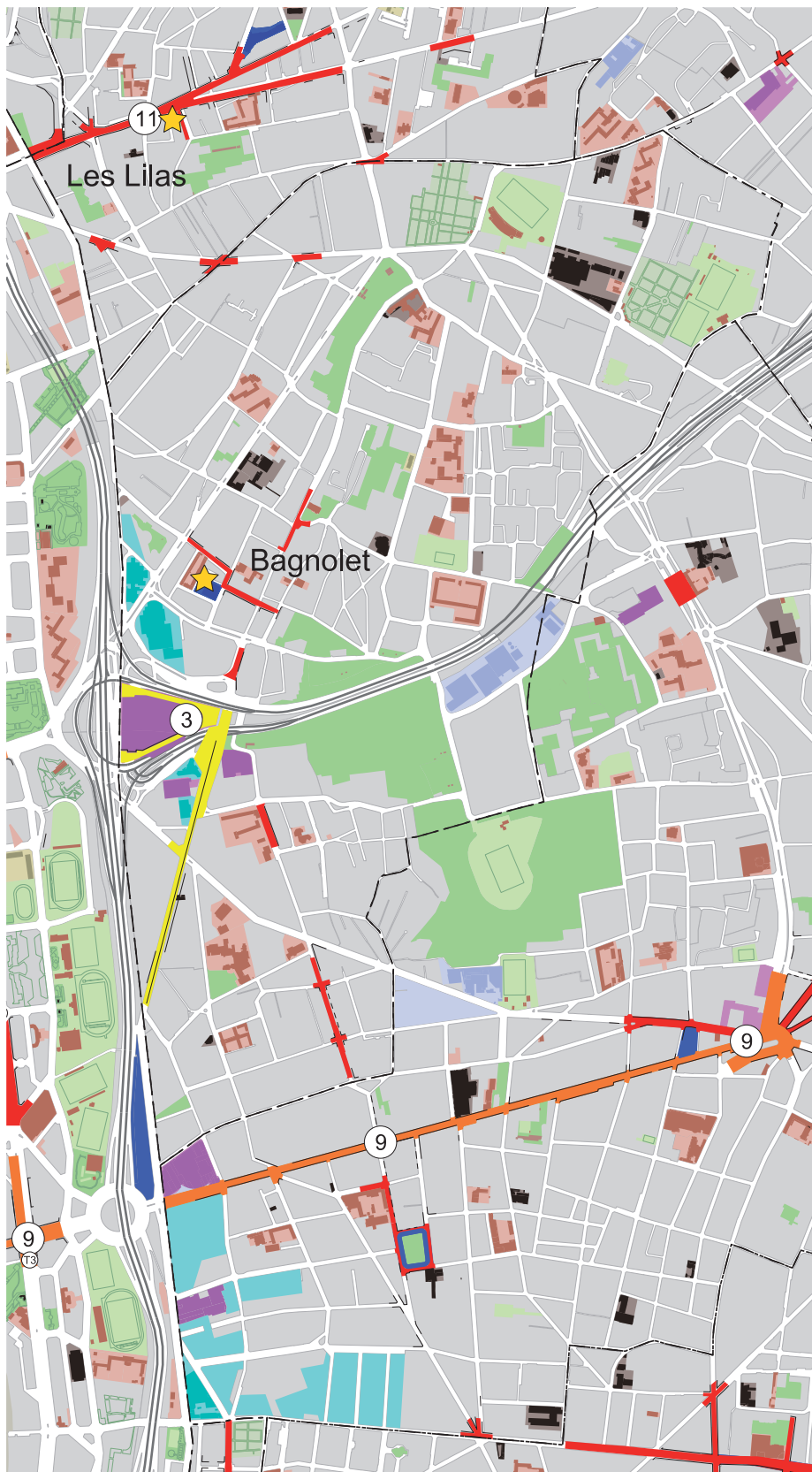


A l'échelle de la petite couronne Parisienne, le réchauffement de Montreuil est relativement équilibré par rapport aux zones de tissu industriel de la plaine St Denis par exemple.

Centralités et vie urbaine

La carte des centralités ci-contre fait la synthèse des éléments qui contribuent à la vie urbaine. Elle est construite à partir de différents indicateurs : présence de commerces, d'équipements, proximité des transports en commun, le tout complété par des repérages sur le terrain. Les centralités sont représentées par la couleur des rues, du jaune au rouge, suivant la portée du rayonnement de la centralité.

Aujourd'hui les centralités sont, comme le reste, réparties inégalement sur le territoire. Elles se concentrent sur l'axe Porte de Montreuil-Mairie de Montreuil, avec des rayonnements autour des secteurs Croix de Chavaux et Mairie de Montreuil. Une autre centralité existe vers le nord de la commune à proximité de l'hôpital André Grégoire. Aujourd'hui toute le secteur des hauts de Montreuil autour de l'A186 ne présente pas de centralité.



CENTRALITES

- Local
- Mixte
- Globale

COMMERCES et ANIMATIONS

- Linéaire commercial
- Emprise commerciale
- Marché

GRANDES EMPRISES VEGETALISEES

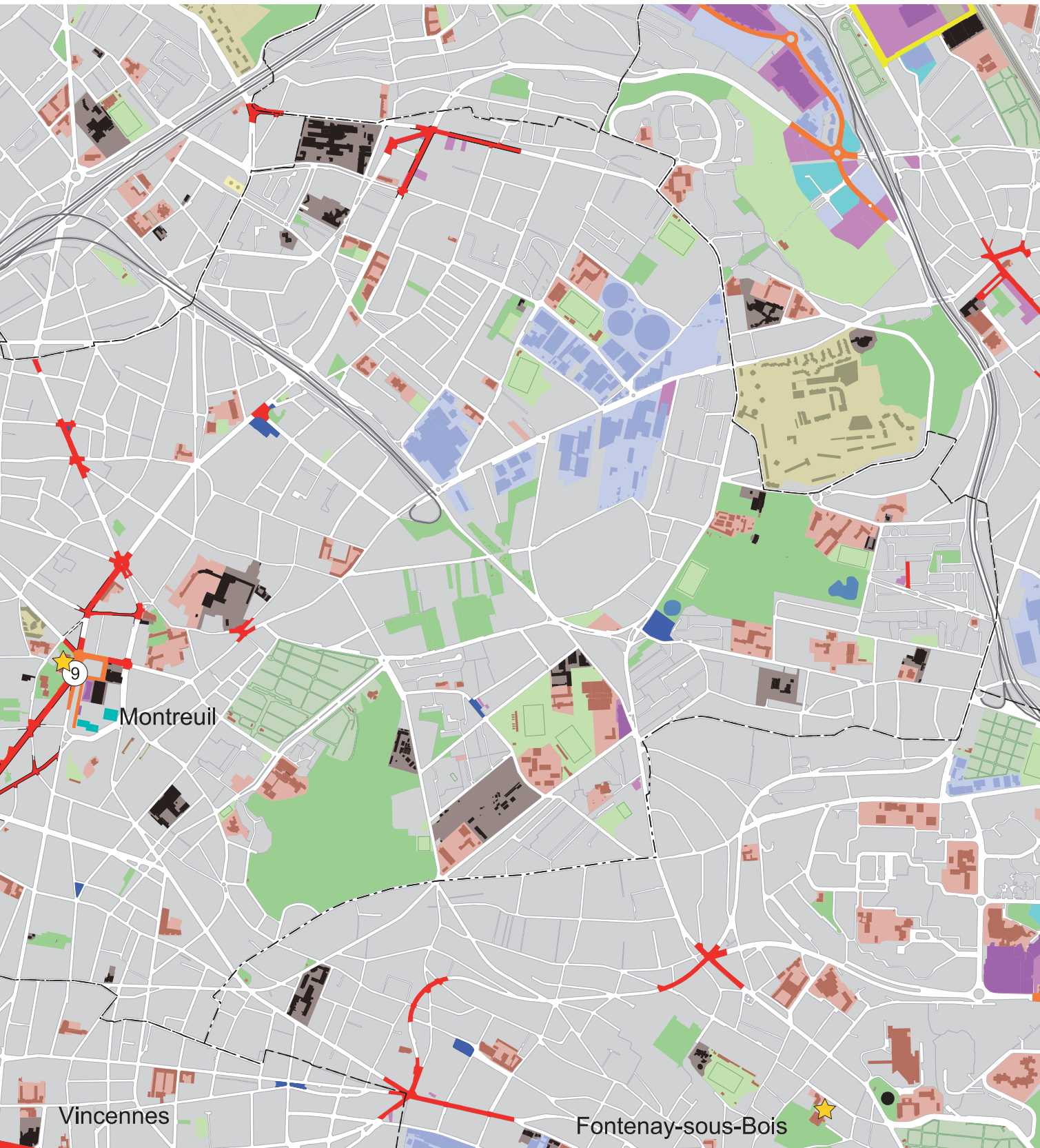
- Espace vert public et des grandes institutions
- Sport et loisir de plein air
- Cimetière
- Terrain agricole

EQUIPEMENTS

- Local (de proximité)
- Global (métropolitain)
- Mairie - hôtel de ville
- Station RER, Métro et/ou Tramway
- Gare RATP et/ou SNCF
- Principales zones d'activités tertiaires

GRANDES EMPRISES ET INFRASTRUCTURES

- Zone d'activité économique et/ou industrielle
- Service urbain
- Grande Infrastructure de transport (aéroport, port de marchandise...)
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau autoroutier
- Réseau hydrographique

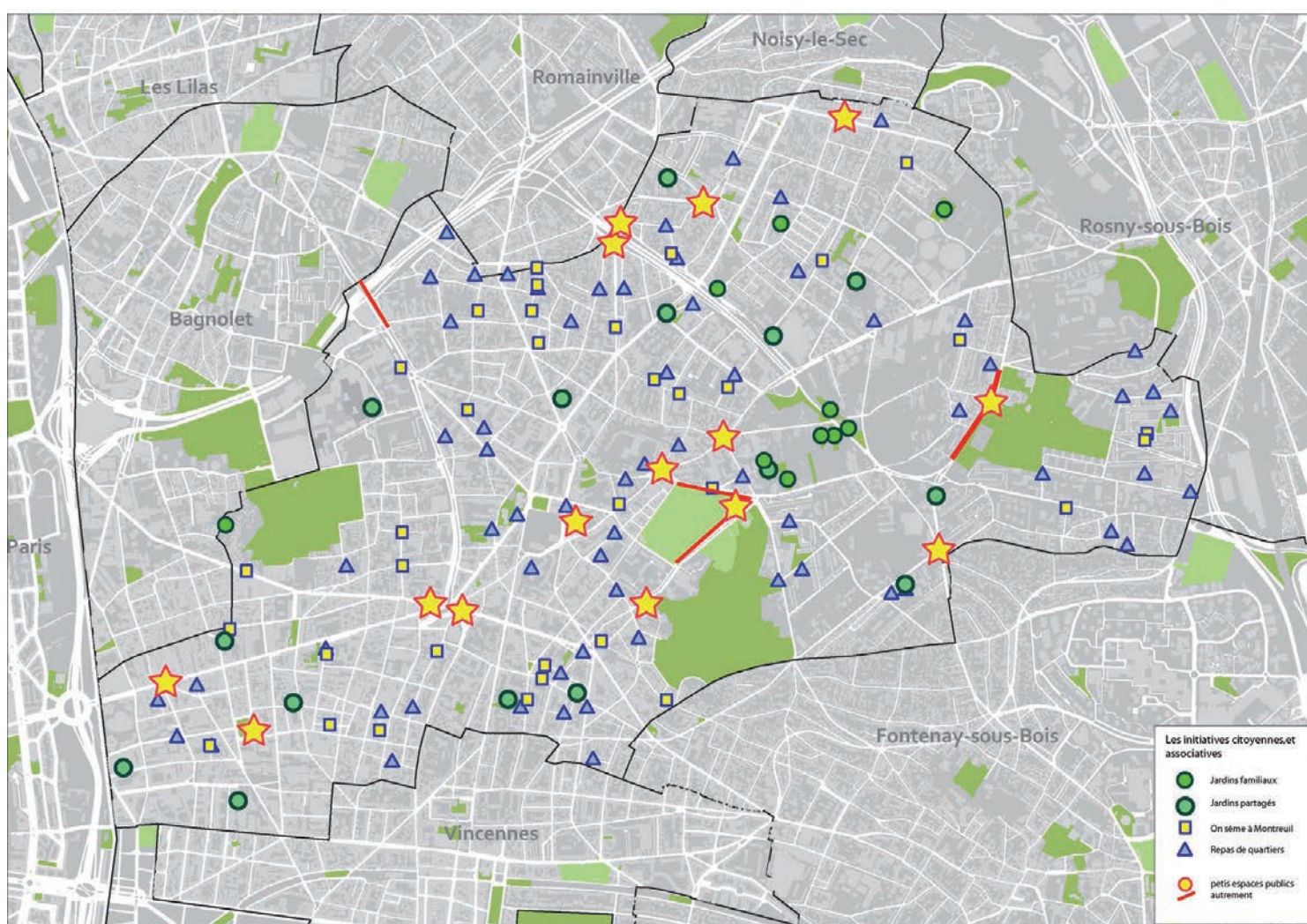


Initiatives citoyennes

Sur cette carte sont localisés une série de lieux ou d'événements qui impliquent les habitants de Montreuil de façon individuelle ou par l'intermédiaire d'associations, et qui ont déjà ou pourraient avoir un impact sur l'espace public.

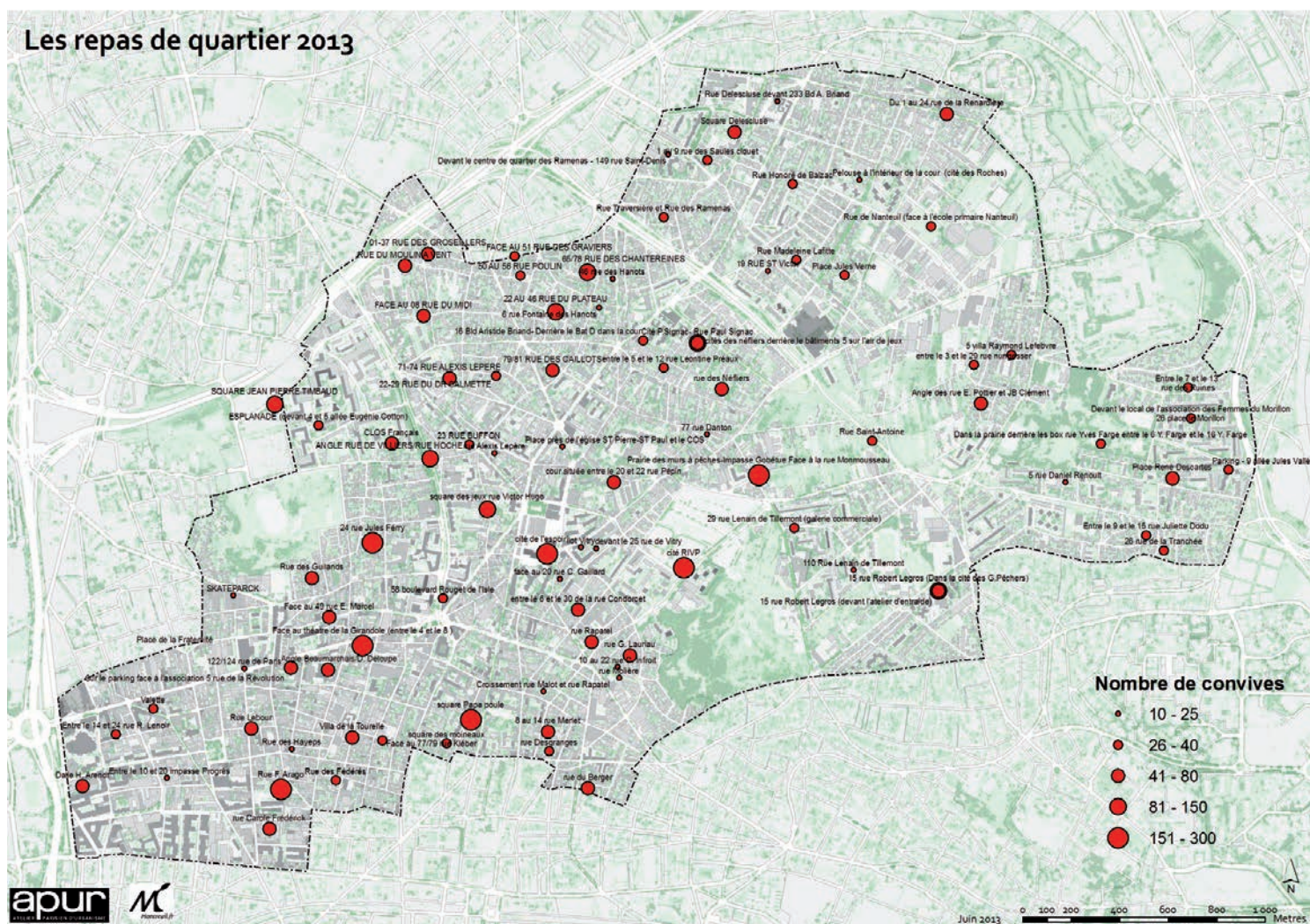
Les jardins familiaux ou partagés, très présents sur le haut Montreuil, avec une concentration dans le secteur des murs à pêche et également dans le bas Montreuil, ne participent que peu au paysage de la rue et sont trop souvent derrière des grillages. Ils pourraient faire l'objet d'un travail sur la relation qu'ils entretiennent avec l'espace public, en termes d'usages et de paysage.

Avec le projet « on sème à Montreuil » La municipalité souhaite développer la présence du végétal dans l'espace public en accompagnant les habitants qui veulent participer à l'embellissement de leur rue tout en retrouvant le plaisir de travailler la terre. Ce projet innovant constitue un levier intéressant à encourager pour impliquer les habitants dans la conception et la gestion de l'espace public de proximité.

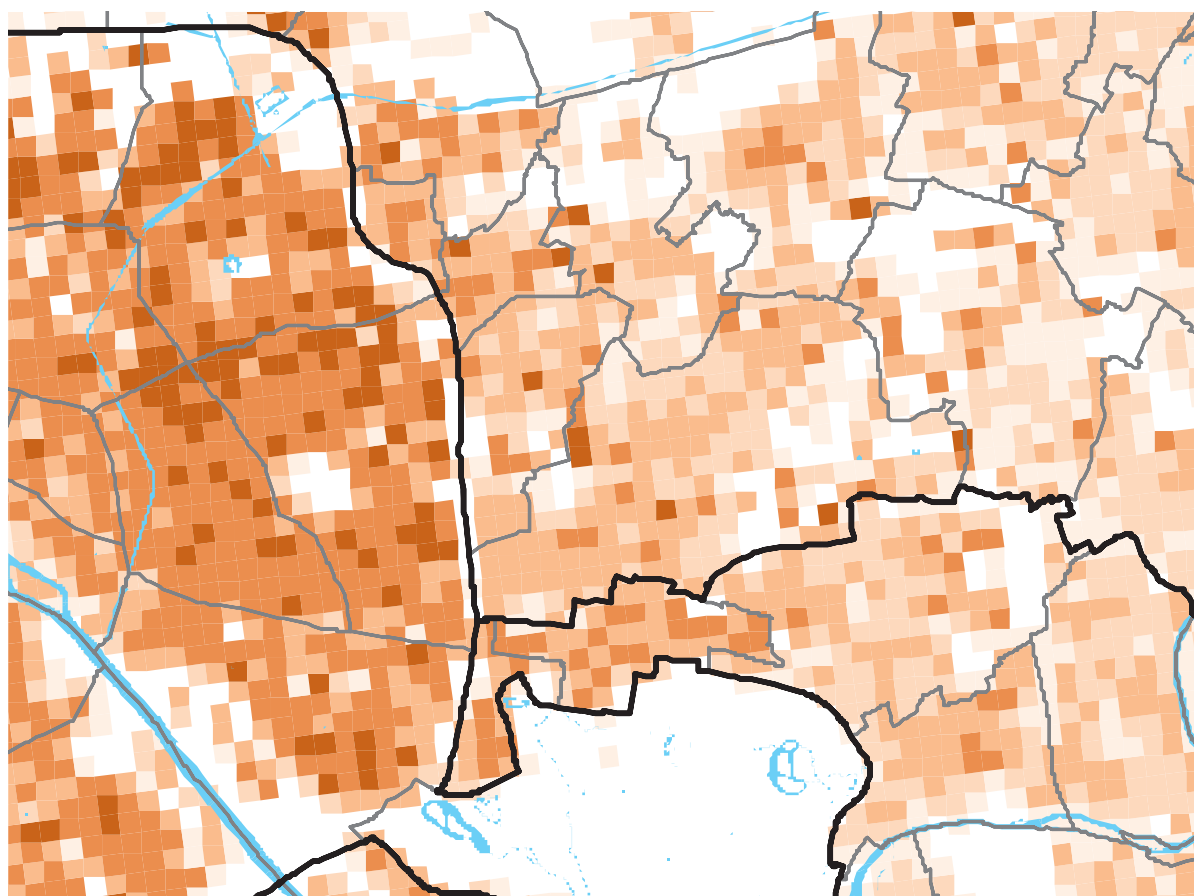


Les repas de quartiers 2013

Les quatre-vingt repas de quartier organisés annuellement, sont des moments qui remettent en question l'usage de l'espace public, avec des fermetures de rues à la circulation par exemple. Ces repas constituent des moments qui peuvent permettre des expérimentations de fonctionnement différent.



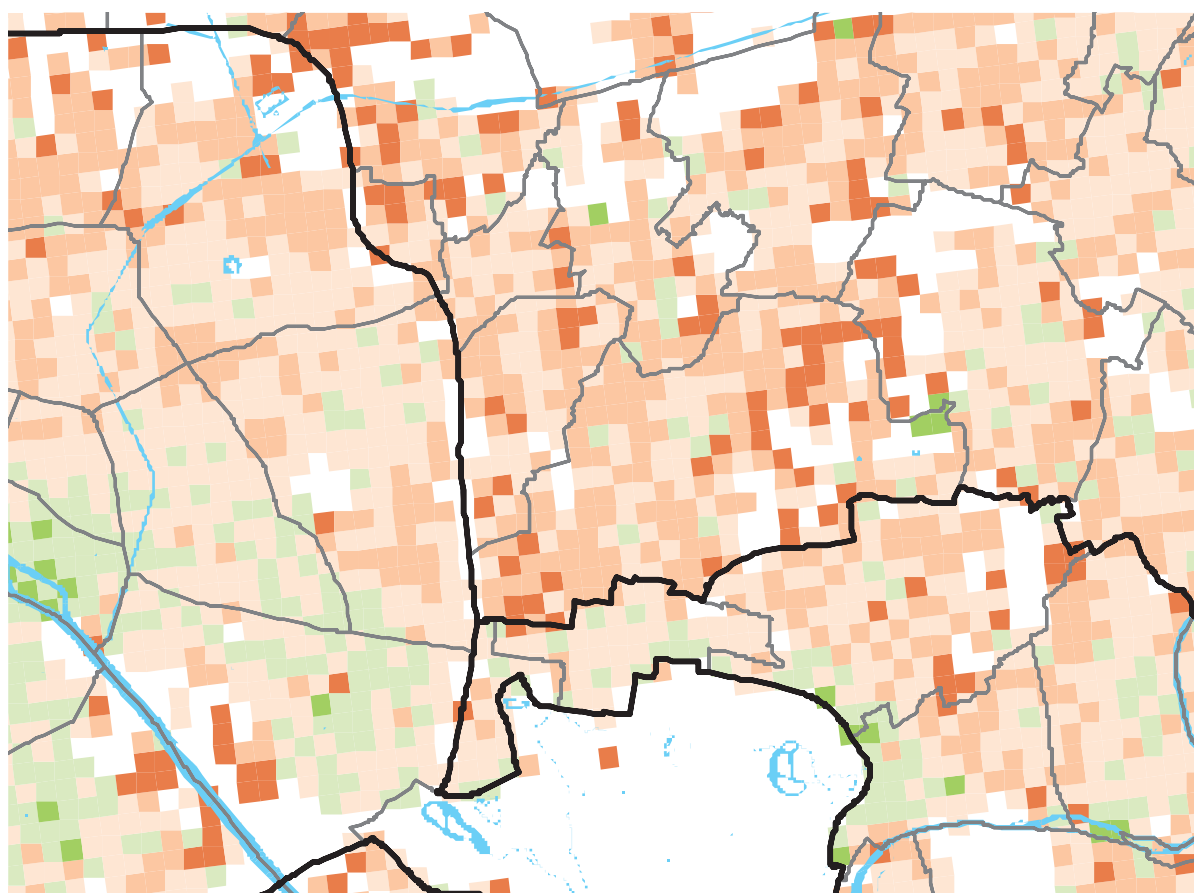
Quelques Données Statistiques



Densité de population à l'hectare

- Moins de 50
- De 50 à 100
- De 100 à 250
- De 250 à 500
- Plus de 500

Source : Fichier (Insee) 2010
© Apur



Indice de jeunesse

Nombre de jeunes de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes de 65 ans ou plus

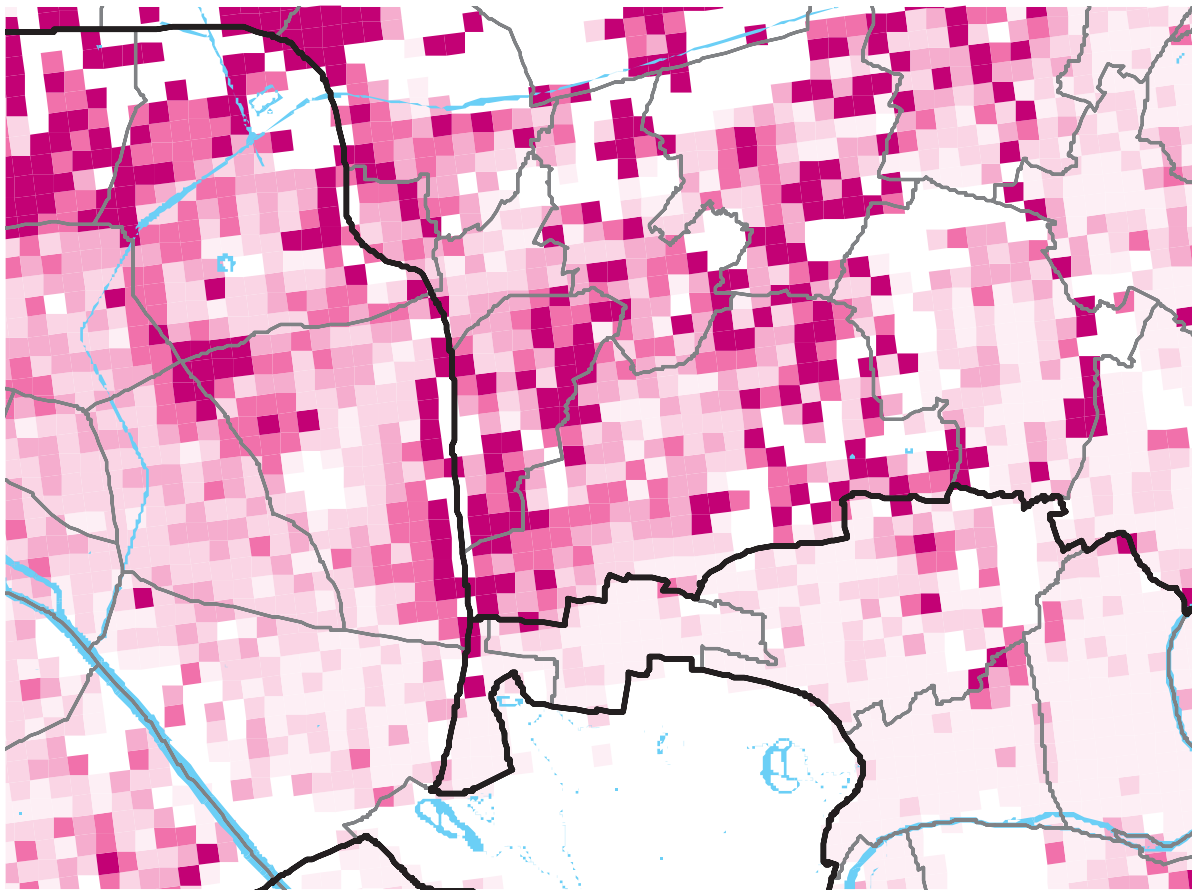
Dominante Jeunes

- De 1 à 2 jeunes pour 1 senior
- De 2 à 4 jeunes pour 1 senior
- Plus de 4 jeunes pour 1 senior

Dominante Seniors

- De 1 à 2 seniors pour 1 jeune
- Plus de 2 seniors pour 1 jeune

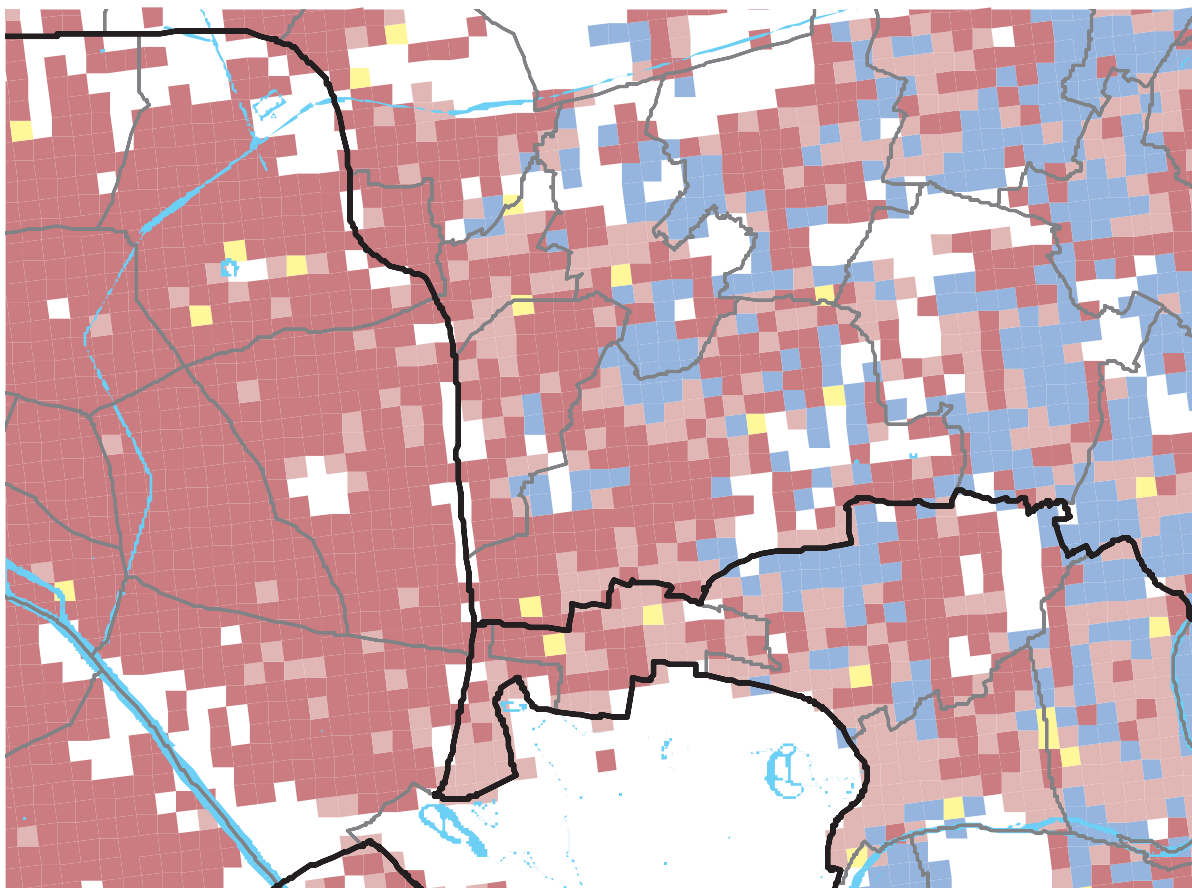
Source : Fichier (Insee) 2010
© Apur



Part des ménages à bas revenus

- Moins de 10 %
- De 10 à 15 %
- De 15 à 20 %
- De 20 à 25 %
- Plus de 25 %

Source : Fichier (Insee) 2010
© Apur



Typologie de l'habitat

- Dominante habitat individuel
- Dominante habitat collectif (plus de 50 % des ménages)
- Plus de 50 % de propriétaires
- Plus de 50 % de locataires
- Pas de dominante


Source : Fichier (Insee) 2010
© Apur

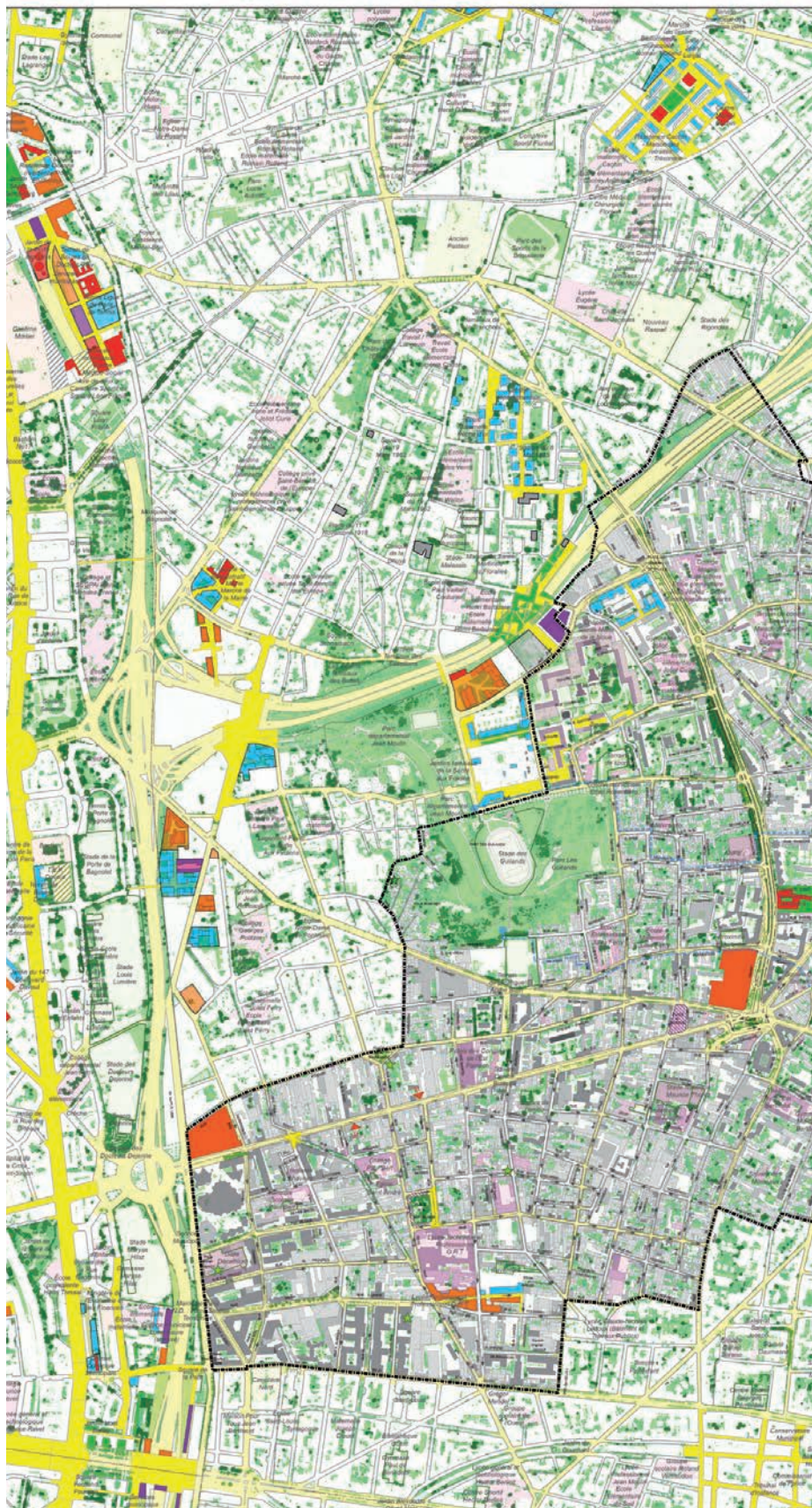
Plan détaillé de la Ville

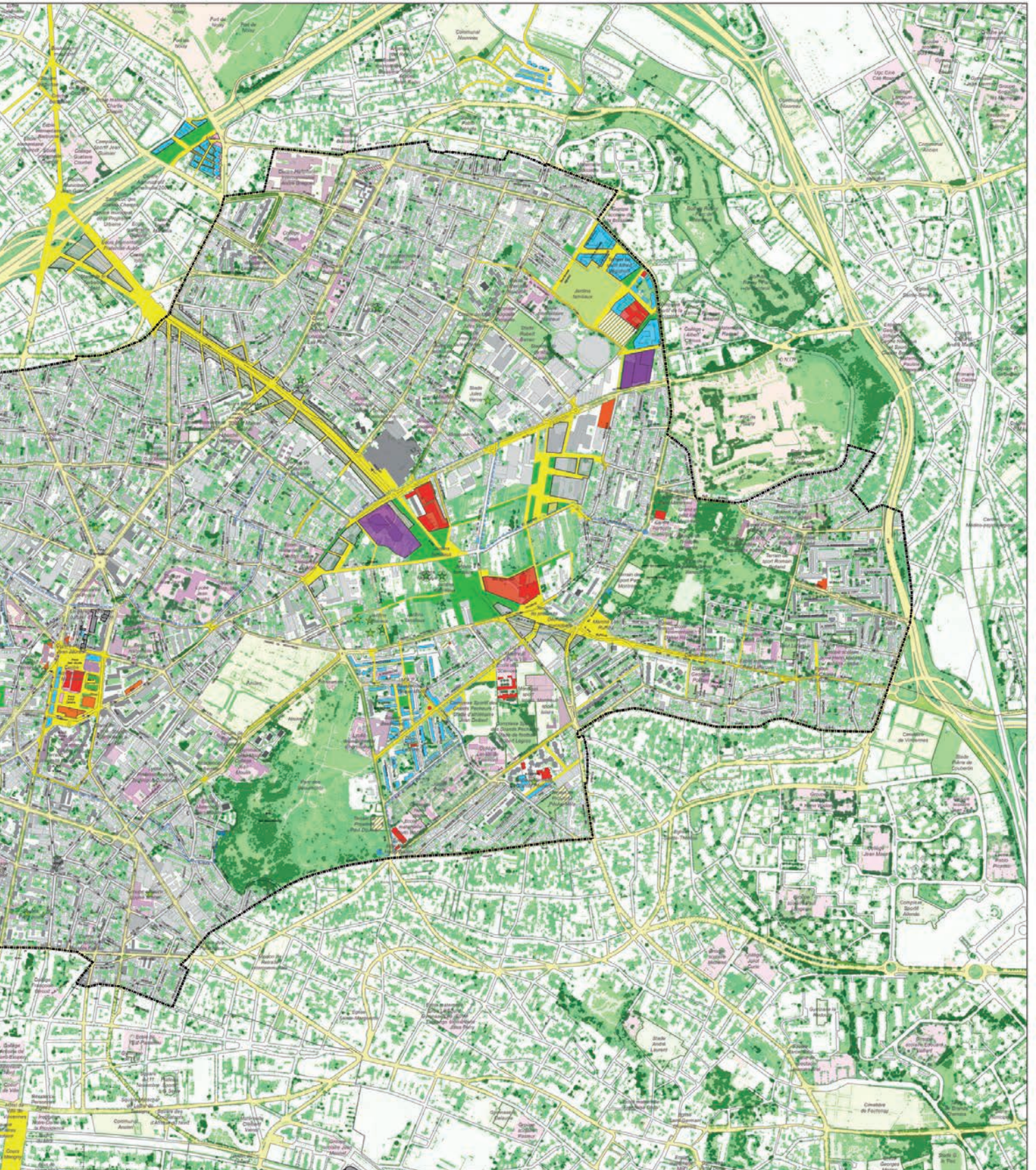
La somme des cartes thématiques produit un plan détaillé de la ville qui doit permettre de penser la stratégie à toutes les échelles. C'est autour de ce plan imprimé au 5000ème que se sont tenus les ateliers.

-  Equipement
-  Terrain de sport
-  Centre commercial
-  Accès métro
-  Voies empruntées par des bus
-  Itinéraire cyclable
-  Station Vélib
-  Jardins Partagés
-  Jardins familiaux
-  PR Boucle des trois Parcs

Projets en cours ou à l'étude

-  Batiment
-  Parcelle
-  Voirie
-  Espace vert
-  Equipement



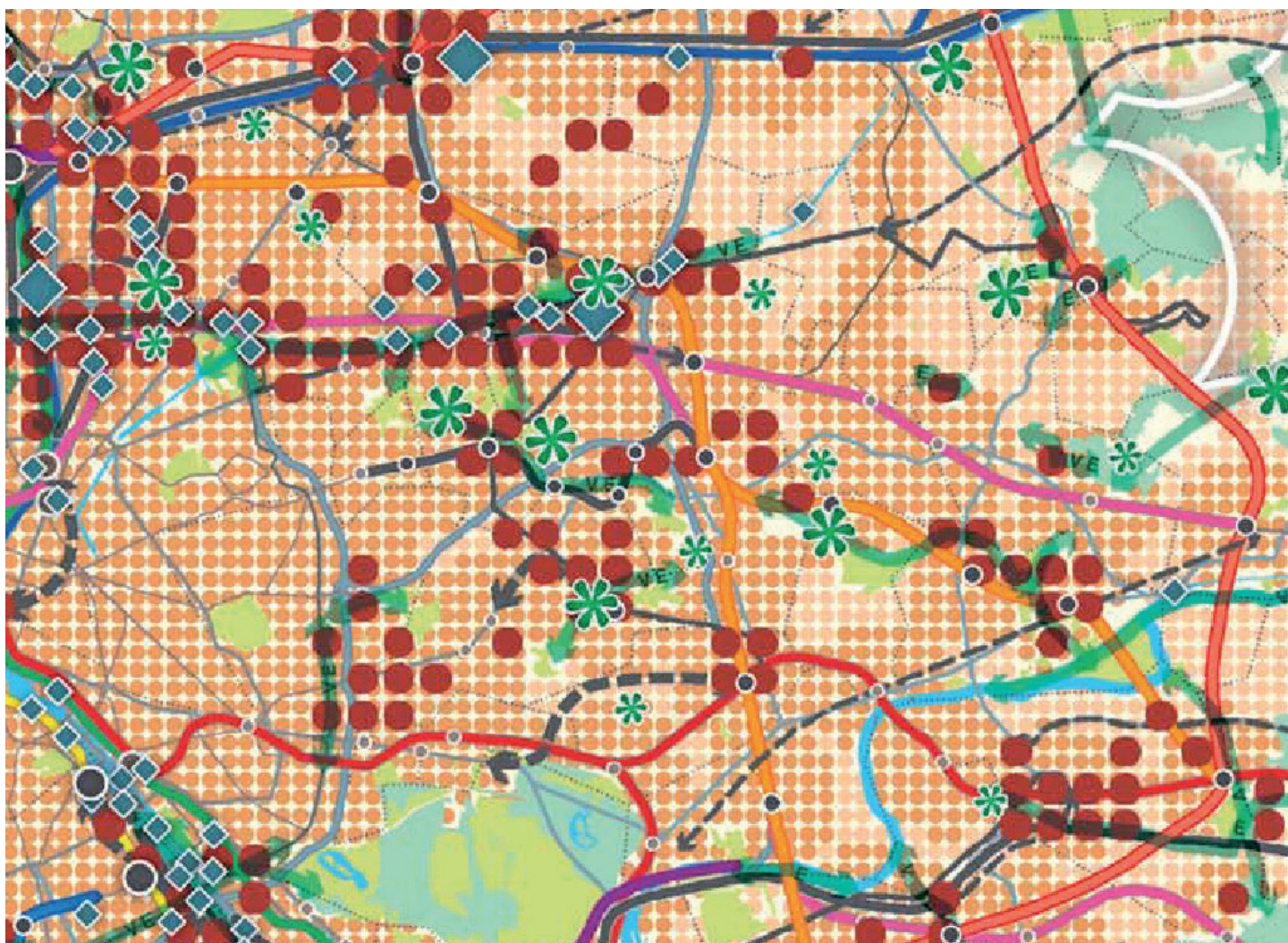


Analyse prospective | **B**

Montreuil dans le SDRIF

Le plan de destination générale du SDRIF identifie les abords du T1 prolongé et le Bas Montreuil comme secteurs à fort potentiel de densification.

La commune est également concernée par des continuités vertes et écologiques à préserver et valoriser afin de mettre en réseau les grands espaces verts et les forts.



Relier et structurer

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports en commun

Existant	Projet (nouveau)	Projet (Principe de liaison)	Meilleure desserte nationale et internationale
Nouveaux RER	Étude Paris Express		
Nouveaux Métro			
Nouveaux Tramway			
Nouveaux Bus à Haut Niveau de Service			
Nouveaux Vélos en libre-service			
Nouveaux Vélos à Assistance Électrique			
Nouveaux Vélos à Assistance Électrique			
Nouveaux Vélos à Assistance Électrique			

Meilleure desserte nationale et internationale

Meilleure desserte européenne

Meilleure desserte territoriale

Des bornes, station de vélo Paris Seine dans T1

Les réseaux routiers

Existant

À régulariser et renforcer

Libéraire à créer

Automaux et voies rapides

Nouveaux principaux

Franchissements

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Site de densité métropolitaine
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Pôle de centralité à conforter

Préserver et valoriser

Les fronts urbains d'intérêt régional

- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer

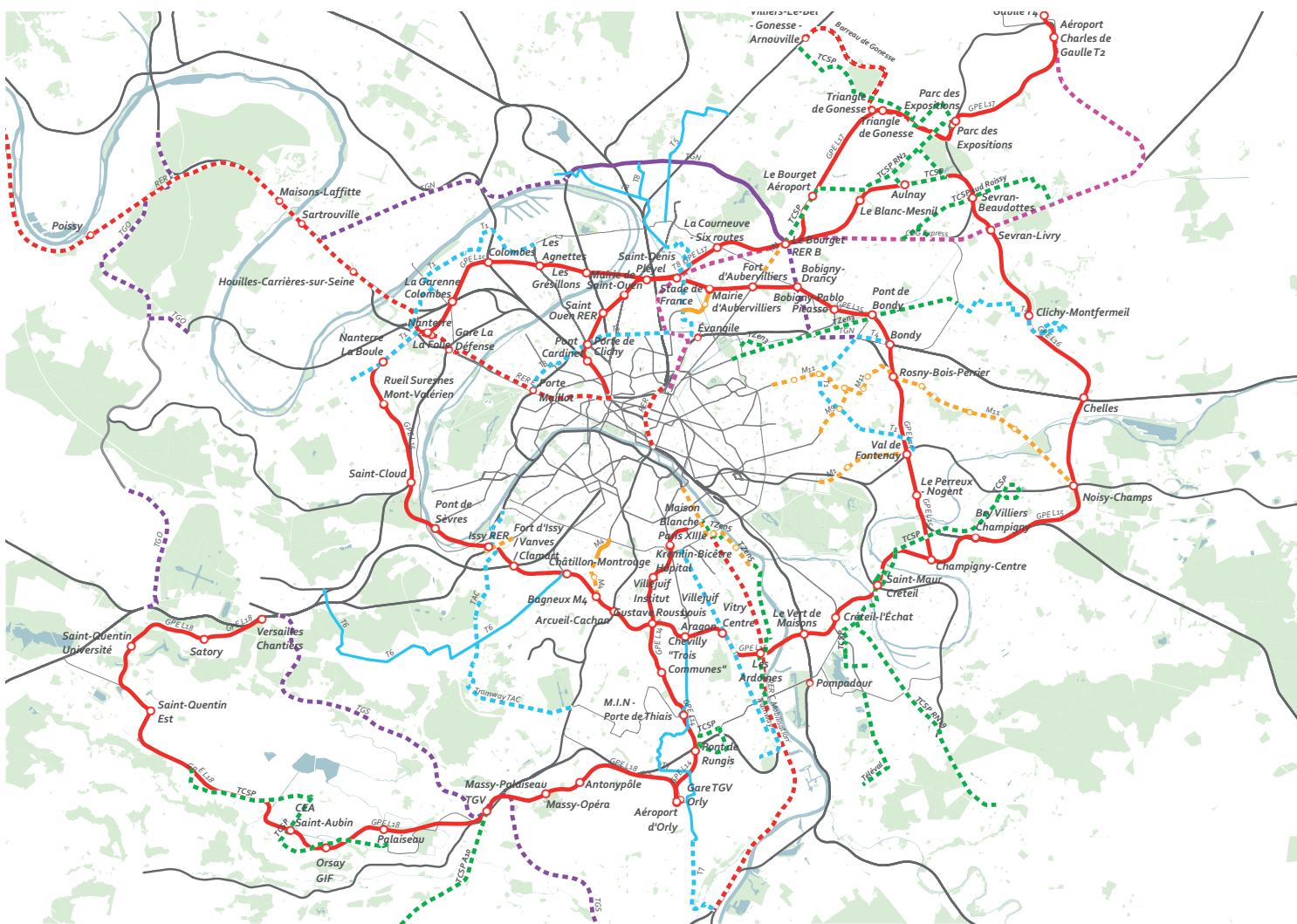
Les continuités

- Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)

Le fleuve et les espaces en eau

Les projets de transport

le réseau du Grand Paris emprunte à l'Est la vallée entre les plateaux de Romainville et d'Avron. Il ne traverse pas la commune de Montreuil. Néanmoins les projets de prolongement des lignes de métro 1 et 11, et du tramway T1 permettront à Montreuil de s'inscrire dans le maillage futur des transports lourds métropolitains.



- TCSP, TZen, Téléphérique* : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- CDG Express : étude
- Réseau du Grand Paris : étude

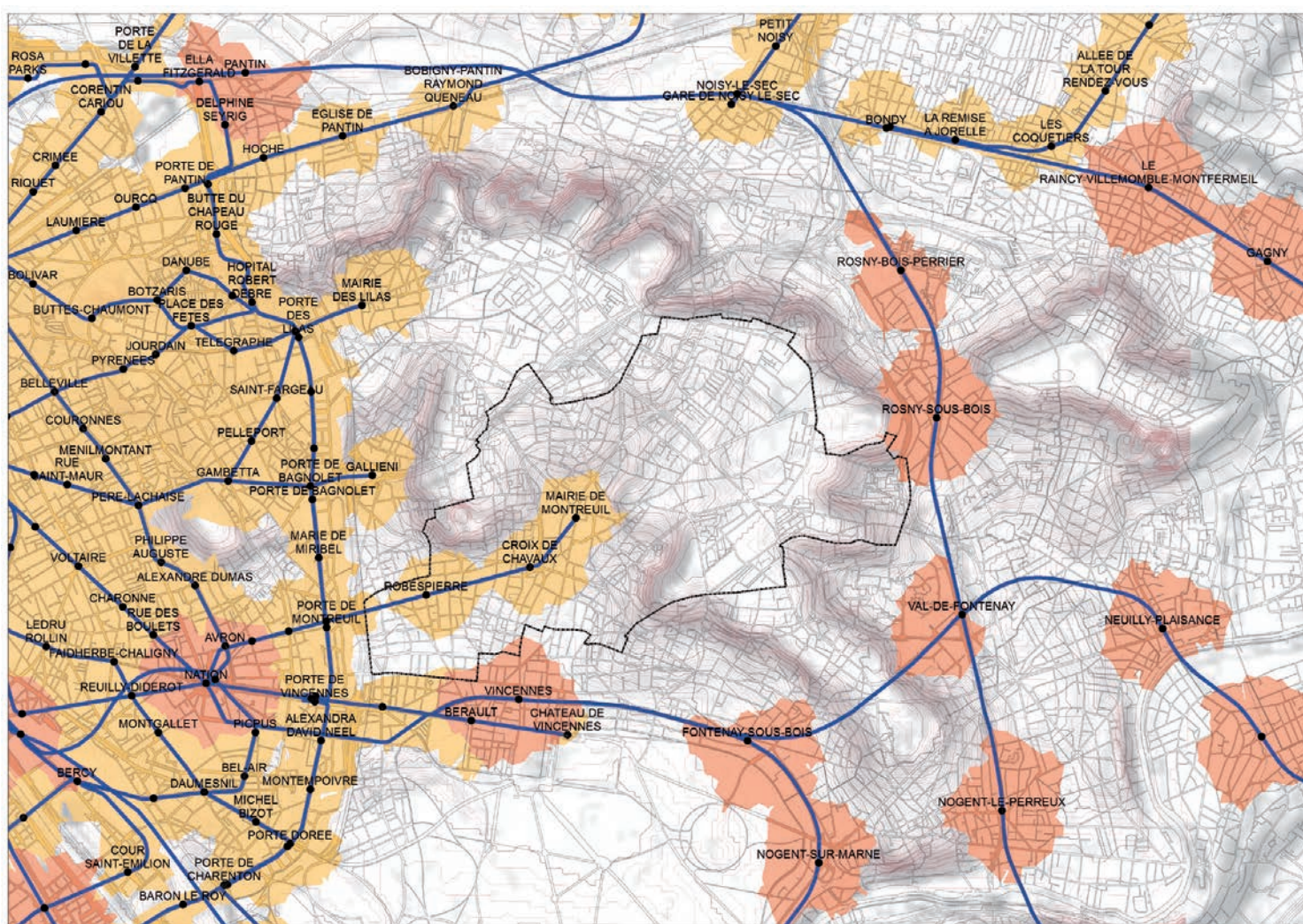
* TCSP inscrits au SDRIF dans le calendrier du Plan de mobilisation

Sources :
 Nouveau Grand Paris, mars 2013
 Protocole Etat Région, juillet 2013
 Projet de PDUIF, janvier 2012
 Projet de SDRIF, octobre 2013, STIF
 © Apur

Transports en commun

Le réseau de transport lourd existant ne dessert pas le plateau de Romainville. Les lignes de métro parisiennes se sont arrêtées aux bas des pentes, qu'il s'agisse de la ligne 3 à Gallieni ou de la ligne 9 à mairie de Montreuil. Seule la ligne 11 qui est montée sur le plateau dans Paris depuis Belleville dessert la Mairie des Lilas. Les autres branches du réseau de transport évitent soigneusement le relief, c'est le cas de la ligne 5 du métro qui a été prolongée en suivant le canal de l'Ourcq jusqu'à Bobigny, ou du réseau RER qui contourne le plateau par le Nord, pour atteindre Val de Fontenay.

De ce fait la desserte en transport en commun d'un vaste territoire repose uniquement sur le réseau de bus, peu performant. C'est un handicap fort pour son développement.



Aires de desserte des Transport en communs lourds

- Existant
- 500m - Métro et Tramway
- 700m - RER et Ferré
- Station
- Tracé

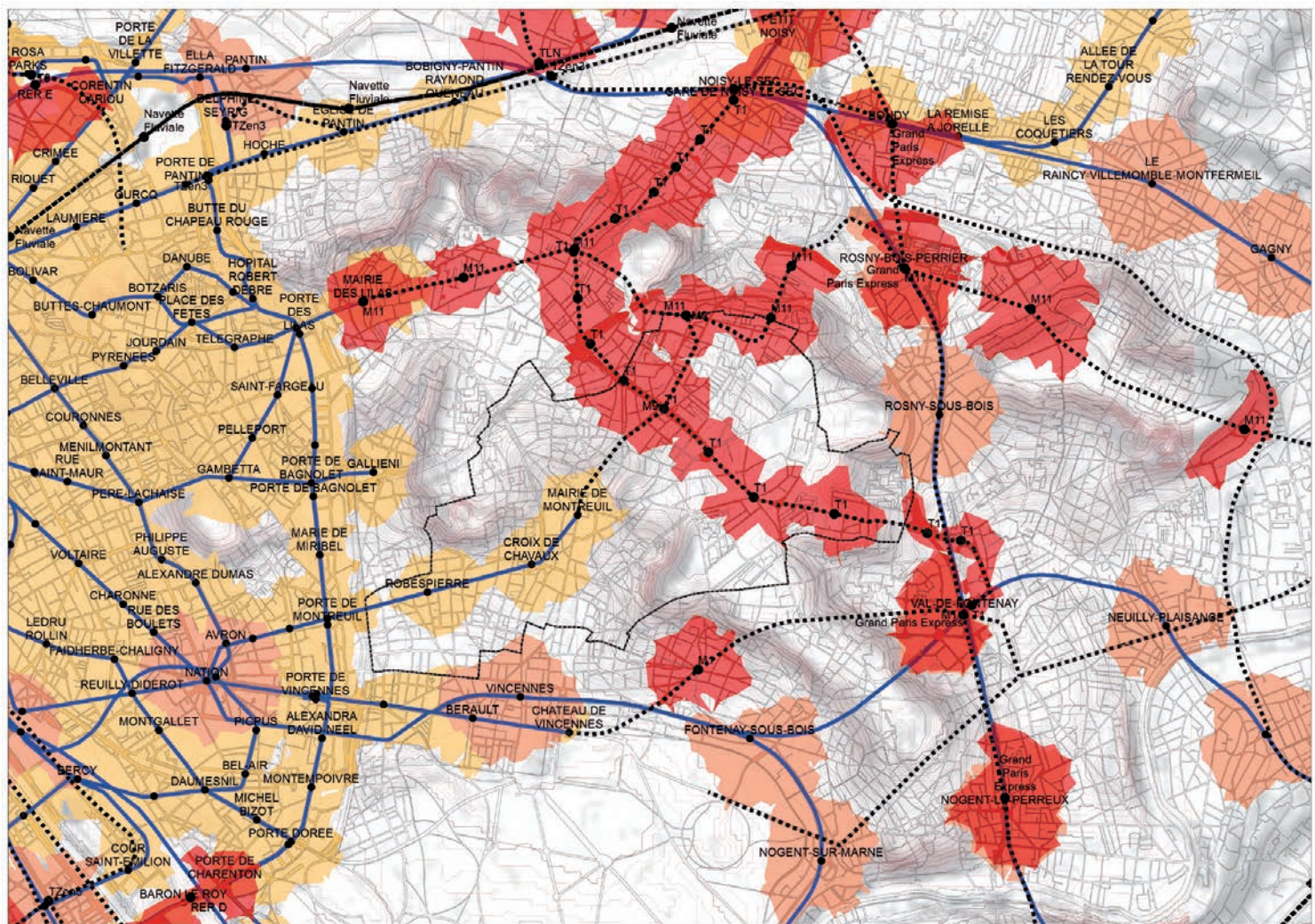
A l'échelle de l'est parisien, les projets à venir vont améliorer de façon significative la desserte d'une partie du plateau. D'abord le prolongement de la ligne de Tramway T1 en rocade depuis Noisy le Sec jusqu'à Val-de-Fontenay va offrir une connexion rapide vers le réseau RER dès 2017 tout en offrant une desserte fine de Noisy, Romainville et Montreuil.

En 2019 le prolongement de la ligne 11 connectée au T1 à Place Carnot ainsi qu'au RER E à Rosny-Bois Perrier va constituer la nouvelle radiale d'un nouveau maillage nouveau.

A partir de 2025, la réalisation de la ligne 15 du réseau du grand Paris ainsi que le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy Champs ne concerneront que de façon très marginale la qualité de l'offre sur Montreuil.

Les autres projets de prolongement notamment celui de ligne 9 jusqu'au T1, puis jusqu'à la ligne 11 à Bois-sière bien qu'inscrits au SDRIF sont envisagés à des dates aussi incertaines que lointaines.

Aucun projet de prolongement lourd ne concerne la ligne 3



Aires de desserte des Transport en communs lourds

Projet

500m - Métro et Tramway

700m - RER et Ferré

● Station

■■■■ Tracé projeté

Les opérations d'aménagement

La commune accueille plusieurs secteurs de projet. Les transformations actuellement en chantier du quartier de la mairie et la ZAC Boissière-Acacias vont amener de grandes modifications des tissus urbains.

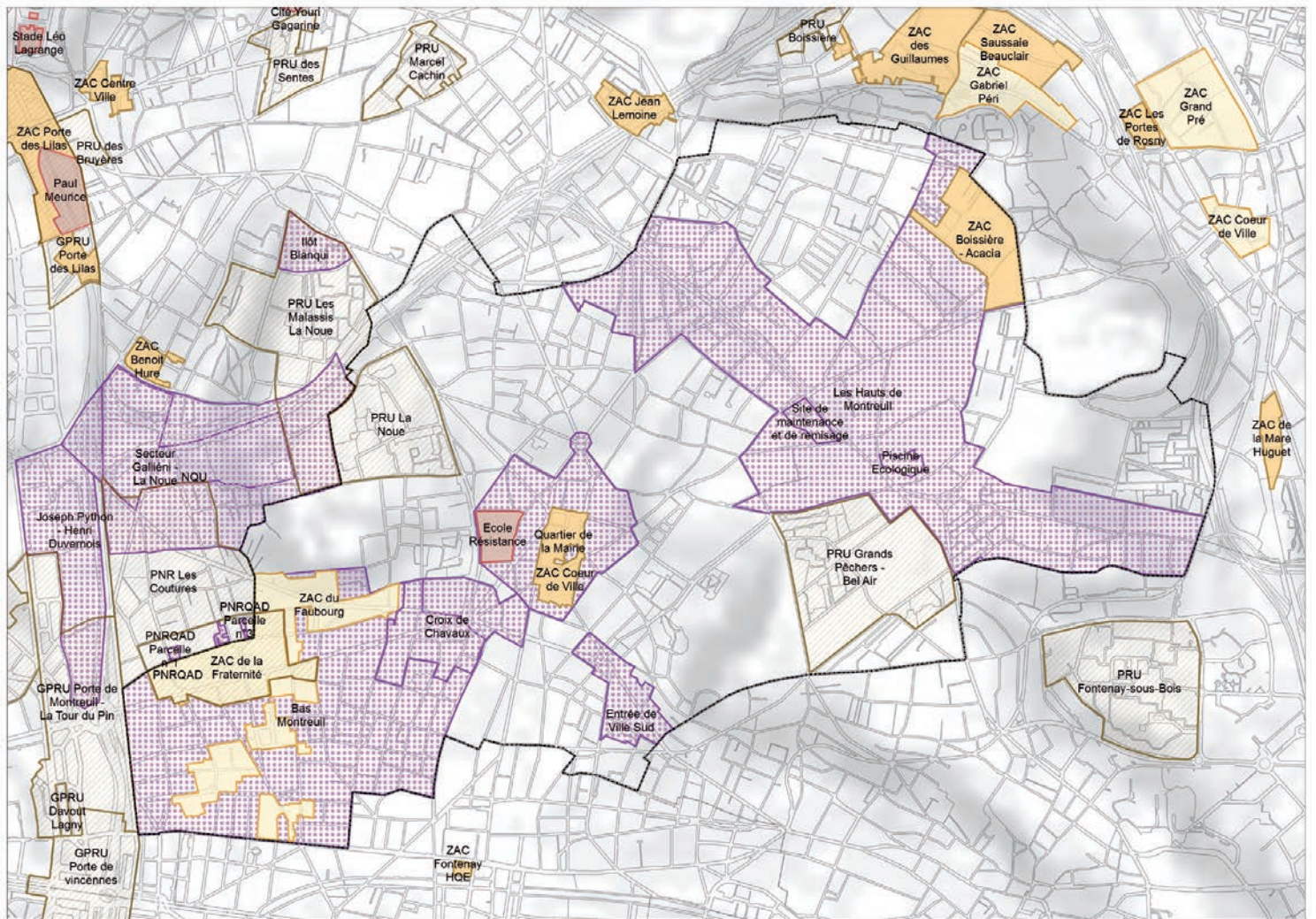
Dans le même temps la réalisation de plusieurs équipements répartis sur la commune est programmée. Concernant les espaces publics la démarche des « petits espaces publics autrement » prévoit la requalification ponctuelle de lieux qui ne fonctionnent pas bien.

Dans Le secteur des murs à pêches et le PRU Bel Air Grands pêcheur, l'ouverture de plusieurs voies est programmée.

Les ZAC récemment créées du bas Montreuil, du Faubourg et de la Fraternité, vont également contribuer à résorber l'habitat dégradé, à la production de logements, ainsi qu'à la rénovation des espaces publics.

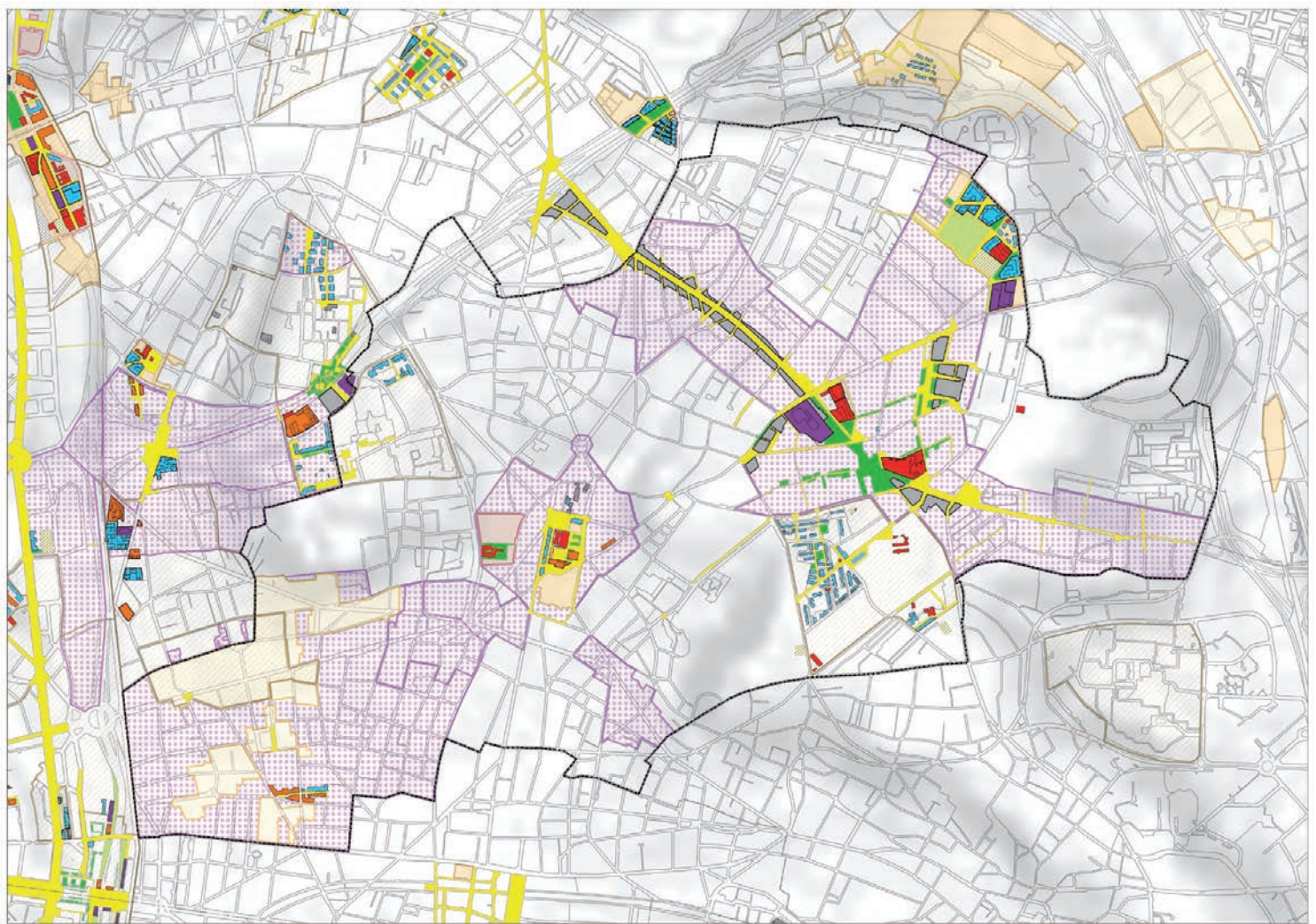
Avec le prolongement du Tramway T1 en 2017 et de la ligne 11 de métro en 2019, l'offre en transport en commun sur le haut Montreuil va fortement se développer, et engager une dynamique de transformation aux abords des stations et plus largement autour de l'A186 transformée en boulevard urbain.

Cette nouvelle offre en transports lourds aura un impact sur l'ensemble des hauts de Montreuil, et va donner à ce secteur une attractivité bien plus forte que celle qu'il a aujourd'hui.













Secteurs d'aménagement

- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- Périmètre de Renouvellement Urbain
- Autre périmètre d'aménagement
- Périmètre d'étude
- Périmètre de réflexion



Projets d'aménagement

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|  | Logement |  | Espace public |
|  | Bureau |  | Espace vert public |
|  | Equipement |  | Espace privé |
|  | Activité |  | Espace vert privé |
|  | Commerce | | |
|  | Hôtel | | |

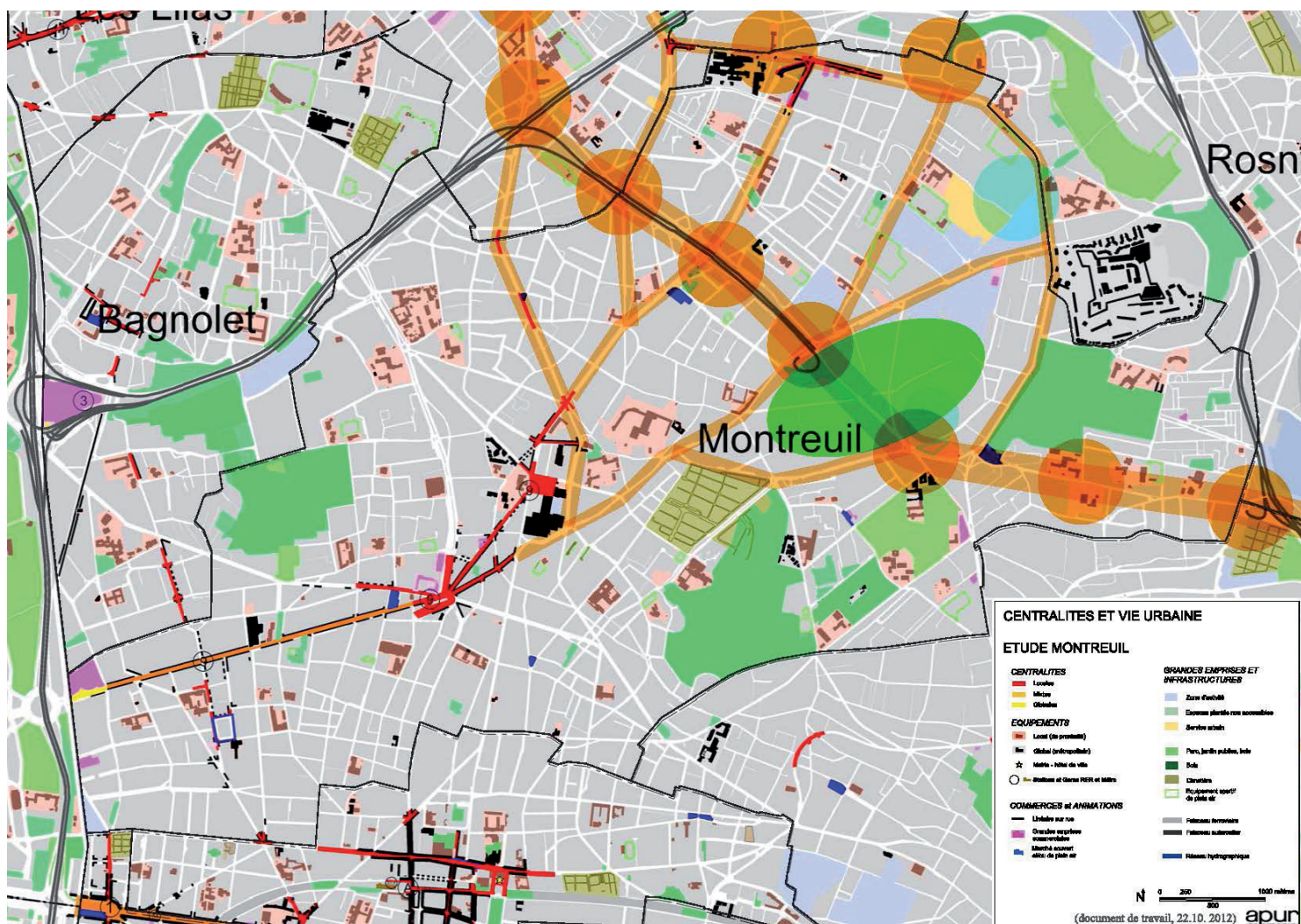
Un nouvel équilibre

Aujourd'hui les centralités se concentrent sur l'axe Porte de Montreuil-Mairie de Montreuil, avec des rayonnements autour des secteurs Croix de Chavaux et Mairie de Montreuil. Une autre centralité existe vers le nord de la commune à proximité de l'hôpital André Grégoire. Aujourd'hui toute le secteur des hauts de Montreuil autour de l'A186 ne présente pas de centralité.

Avec l'arrivée du tramway en 2017, la revitalisation du secteur des murs à pêches, la création de la piscine écologique, d'équipements scolaires, et la transformation de l'autoroute en boulevard accompagné de développements urbains, le secteur des hauts de Montreuil va bénéficier d'une transformation de grande ampleur qui va instaurer un nouvel équilibre entre le

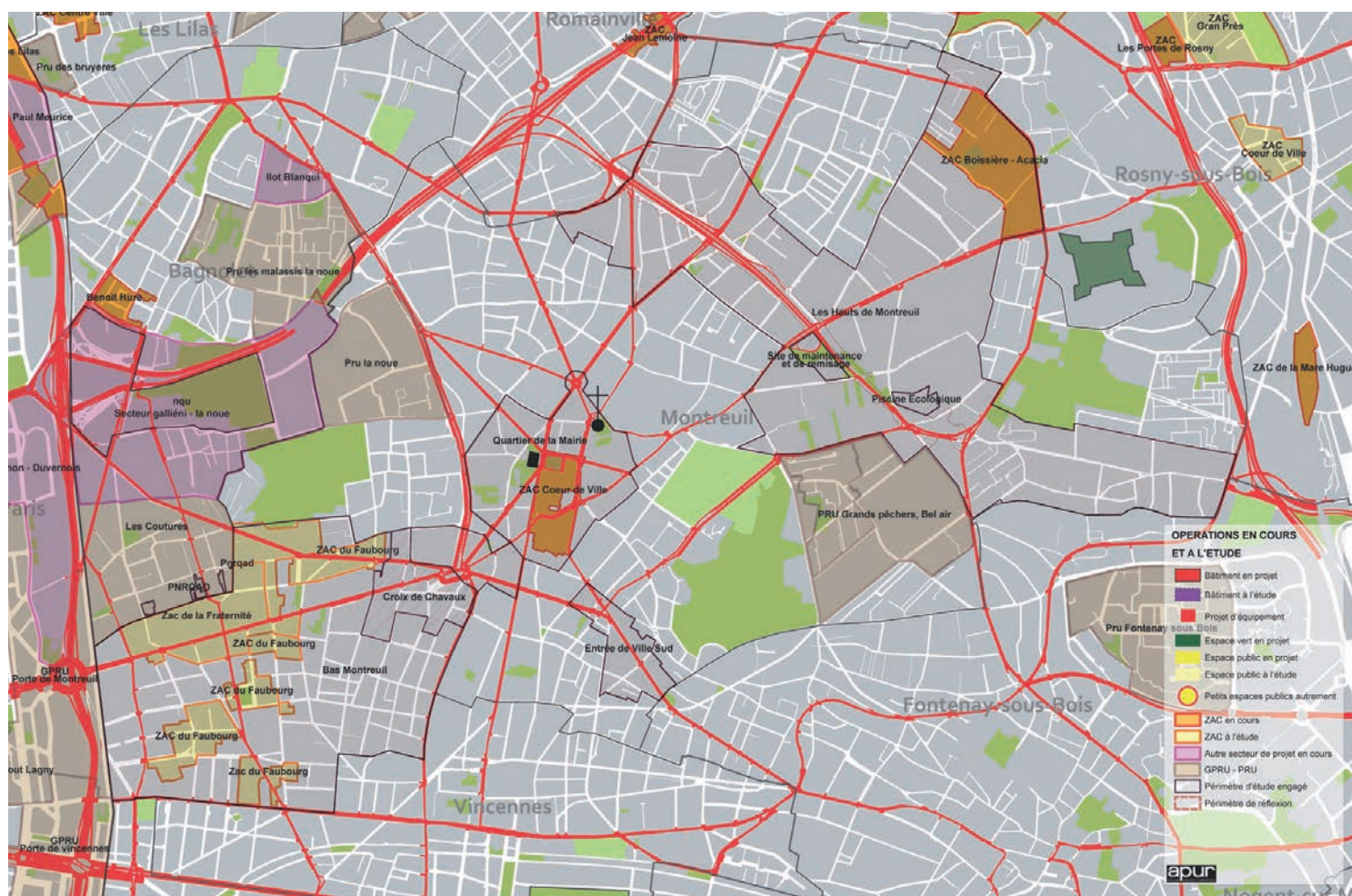
haut et le bas Montreuil. Cette dynamisation urbaine aura un impact sur les tissus existants qui vont gagner en attractivité, sur les modes de déplacements, notamment de rabattement vers les nouvelles stations, amenant une plus forte sollicitation des espaces publics par les piétons et les cycles.

Ce nouvel équilibre va également avoir un impact sur les voies qui relient le bas et le haut Montreuil, rue de Rosny, bd Paul Vaillant Couturier, rue Pierre de Montreuil qui devront jouer un rôle nouveau de liens entre centralités. L'arrivée du métro au Nord de la commune, renforcera ce changement de statut du haut Montreuil et prolongera les dynamiques sur les grandes radiales jusqu'au boulevard de la Boissière.



Tracés structurants et périmètres de projets

En superposant aux tracés structurants les secteurs opérationnels ou de réflexion, on constate que la plupart de ces longues voies peuvent être concernées par plusieurs périmètres distincts. Ce constat pose la question de la cohérence d'ensemble des actions de chacun des secteurs. Le traitement de ces espaces publics doit prendre en compte l'échelle de ces tracés, pour renforcer leur cohérence en définissant des orientations qui s'imposent, aux différents secteurs d'aménagement concernés, comme aux actions liées à des projets ponctuels. La logique des voies devrait prédominer sur celle du périmètre d'aménagement.



Méthodes et principes | C

Deux natures d'espaces publics

L'analyse distingue deux natures d'espaces publics qui appellent des modes d'actions différents, les espaces publics « de la ville de Montreuil » en rouge, et ceux « des Montreuillois » en jaune :

Les espaces publics "de la ville de Montreuil", en rouge

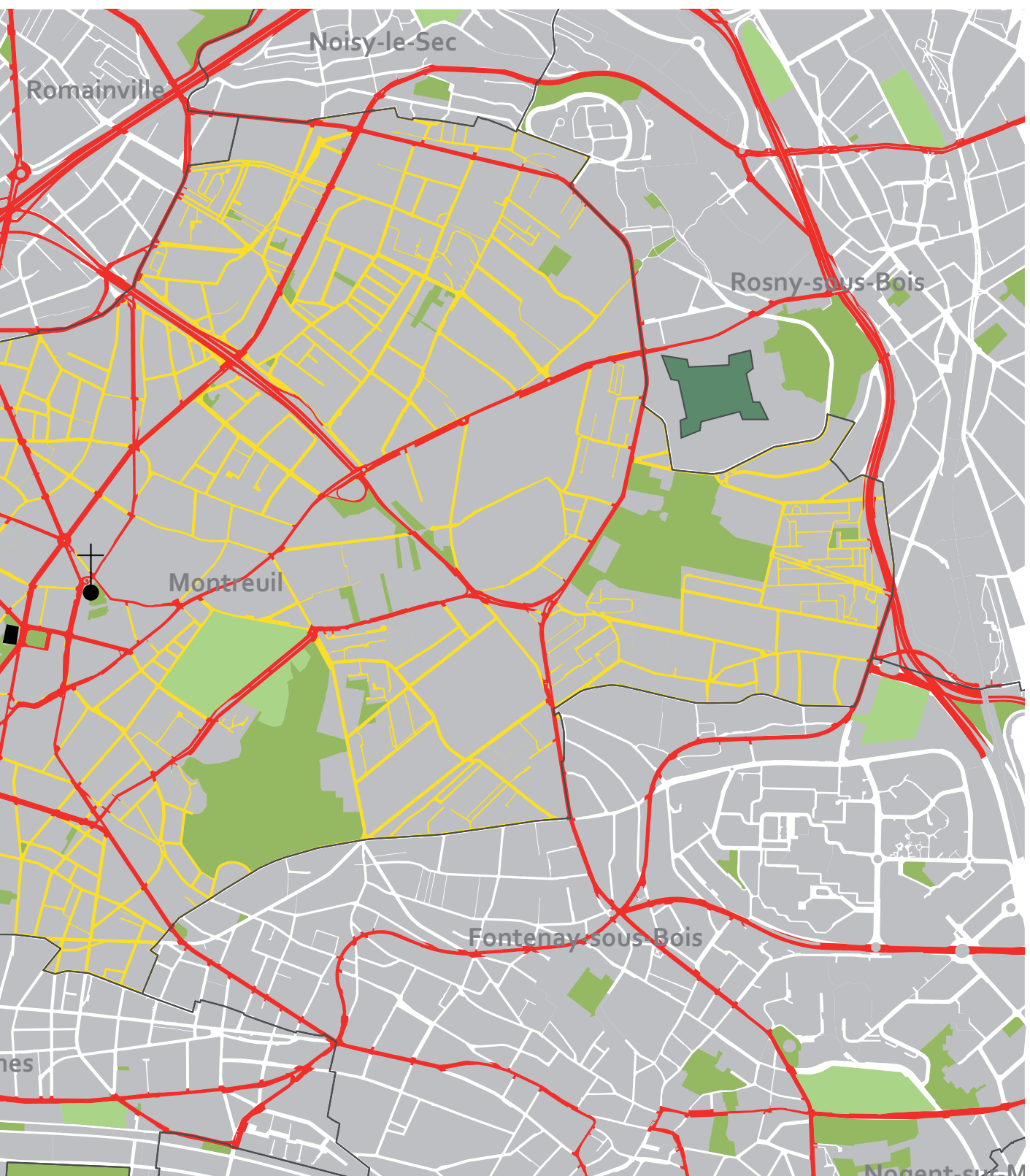
Ces grands tracés structurants qui assurent, en plus de leur rôle à l'échelle de la commune, une fonction métropolitaine appartiennent pour la plupart au réseau départemental (rue de Paris, Bd Rouget de l'Isle, Av de la résistance, etc.), complété par quelques voies communales d'importance historique (Rue de Rosny, Av Pasteur, Av Walwein, Av du président Wilson, etc.).

Le traitement de ces espaces publics doit prendre en compte l'échelle de ces tracés, pour renforcer leur cohérence en définissant des orientations qui s'imposent à tous, que ce soit des secteurs d'aménagement, ou des projets ponctuels.

Les espaces publics "des Montreuillois", en jaune

Sur ces rues qui constituent le réseau de desserte locale, des actions moins conventionnelles peuvent s'appuyer sur l'initiative des riverains et associations.





Lier la construction sociale à la construction de l'espace

Lier la construction de l'espace à la construction sociale - l'exemple de Londres

Dans la conception des espaces publics, l'idée d'un espace au service du public doit être la ligne directrice. Son traitement doit lui donner les qualités qui permettent de s'y déplacer d'une manière confortable, de susciter un désir d'appropriation par les riverains et de constituer un lieu dont chacun se préoccupe.

A Londres, la requalification de la rue a consisté à réali-

ser sur la chaussée une bande en granit de 1.8m de large à la place du stationnement, cet espace est consacré à toutes sortes d'usages, terrasses liées aux commerces présents dans la rue, marché forain, vide grenier etc... Encore à Londres, une rue, barrée par un parking à vélo, est devenue une impasse dans laquelle sont organisés des repas de quartier. Les aménagements végétalisés sont entretenus par le café qui installe sa terrasse sur le trottoir.



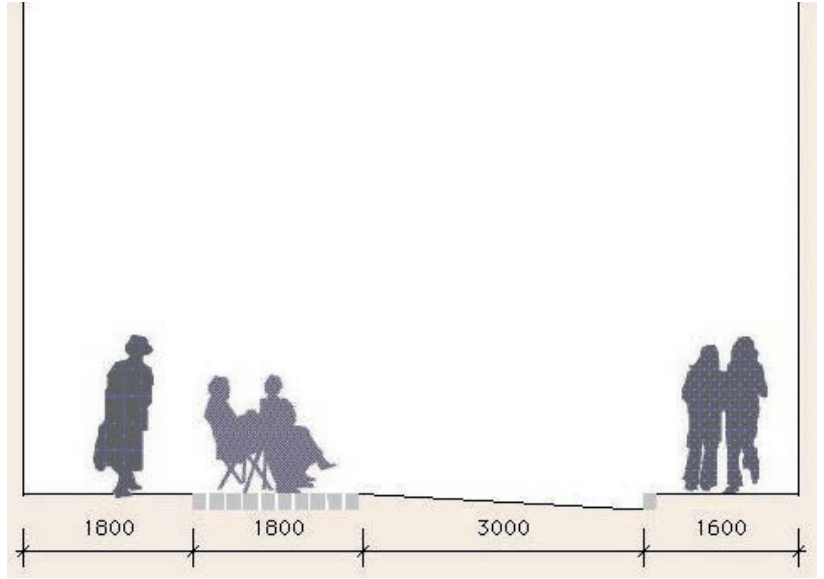
MUF, Londres



MUF, Londres



King Cross, Londres



MUF, Londres



MUF, Londres

Faire interagir les espaces privés et publics

Comme cela existe déjà à Montreuil, quelques places de stationnement conquises pour y installer une terrasse ou même un mini espace vert contribuent à transformer l'ambiance de la rue et permet un regard nouveau sur un partage des usages des voies qui ne soient pas essentiellement dédié aux déplacements



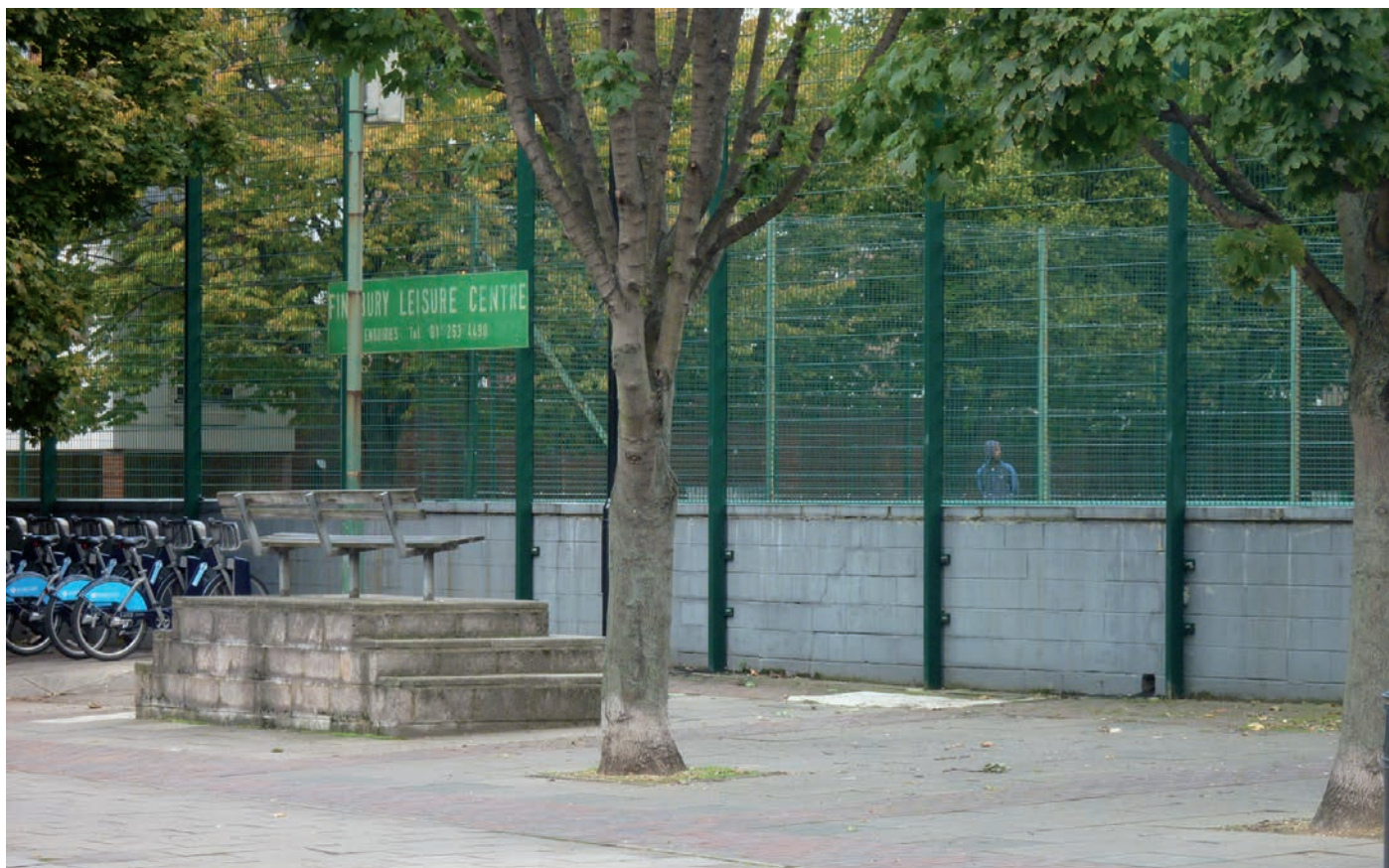
Terrasses sur stationnement



Faire interagir les espaces privés et publics

Faire interagir les espaces publics et privés s'entend dans deux sens.

Il peut s'agir d'offrir la possibilité, à l'image du projet on "sème à Montreuil", au riverain d'utiliser le trottoir comme un jardin, permettant d'augmenter la part du végétal et sa diversité. ou, à l'inverse, de mettre en scène des usages comme l'illustre ce banc sur une estrade qui, tourné vers le stade, devient une tribune



Un banc qui devient une tribune, Londres



Trottoirs transformés en jardins au japon



Mettre les jardins partagés et familiaux en vitrine sur rue

Les lieux associatifs, jardins partagés ou familiaux, au-delà de leur vocation de lieux d'agriculture urbaine, constituent des lieux de convivialité et de rencontre. A Montreuil, ils sont trop souvent derrière un simple grillage. Ils entretiennent un rapport à l'espace public au mieux visuel et ils ne s'appuient pas sur des espaces de transition qui pourraient constituer des lieux singuliers. L'exemple de la placette créée devant le jardin

partagé de Dalston Eastern Curve Garden montre ce qu'il est possible de faire. Ce type d'aménagement existait pourtant dans les murs à pêches qui disposaient initialement d'un espace de transition entre la parcelle exploitée et la rue.



Dalston Eastern curve garden, Londres - Agence MUF



La rue St Antoine en 1900, le mur de clôture en retrait ménage un espace en rapport avec la rue



Le jardin pédagogique les Ruffins, boulevard Théophile Sueur

Composer avec l'existant

A l'occasion de chaque intervention sur l'espace public, partout où cela est possible, la conservation du patrimoine végétal doit être une priorité, et des aménagements sobres, efficaces et économiques doivent pouvoir être réalisés en intégrant l'existant. L'aménagement de la rue des Néfliers constitue un exemple de ce qu'il faudrait éviter de faire. La somme des contraintes issues des concertations, relayant une demande forte de stationnement sur voirie, (les places de stationnement dans les parcelles ayant laissé place à d'autres usages, extensions d'habitation, etc....) ont conduit à un aménagement qui a effacé son caractère singulier en coupant tous les arbres. Les jeunes arbres qui les remplaceront

mettront des années à fabriquer un paysage comparable.

A l'inverse l'intégration des arbres existants dans le quartier de Bercy a largement contribué à son image, et comme à Brème l'espace public peut s'enrichir d'événements comme un arbre sur la chaussée...



La rue des Néfliers avant réaménagement



le même endroit après les travaux

La reconquête d'espaces de voirie pour des usages récréatifs peut, comme dans ce projet de l'agence MUF à Londres, s'appuyer sur l'existant.

Cette intervention transforme une rue par son usage. La mise en place d'éléments simples comme des bancs pour barrer l'accès aux voitures, une table et de chaises, un arbre, délibérément plantés sur la chaussée, suffisent pour évoquer la nouvelle fonction de l'espace. Régulièrement une association de riverains dispose des jeux dans cet espace qui, sans en avoir la forme, devient un véritable espace de jeux pour les enfants du quartier.



Hackney Wick, Londres - Agence MUF

Quel état d'esprit pour dessiner l'espace public ?

Sortir des logiques routières

Apporter plus de confort aux piétons, aux cyclistes, introduire de la végétation dans les rues est une préoccupation qui est déjà présente dans de nombreux aménagements de voirie à Montreuil. Cependant certains aménagements qui ont ces objectifs sont assez maladroits car ils témoignent d'une volonté de canaliser la voiture par des aménagements qui restent routiers. L'usage de bordures avec vibreurs, d'obstacles bas adaptés aux véhicules plutôt que de potelets adaptés aux piétons, sont trop fréquents et ne donnent pas le sentiment que la place prise sur la chaussée profite aux autres usages, et même la végétalisation des massifs de voirie ne parvient pas à donner à ces aménagements l'image d'un espace public plus urbain.



Partager ce n'est pas diviser

Les exemples ci-contre multipliant les séparations par des lignes blanches, des bordures, des mobiliers, des clôtures, divisent l'espace public. Chaque fonction a un espace qui lui est exclusivement affecté. Ce principe, même appliqué à des trottoirs relativement larges, produit des espaces où chacun est à l'étroit, augmentant ainsi la sensation d'inconfort. Cette conception fonctionnaliste, normative, est potentiellement source de conflit entre usagers. Partager l'espace public n'est pas le diviser, l'expérience montre que lorsque toutes les fonctions sont dans le même espace la cohabitation se passe mieux, chacun trouvant naturellement sa place dans le respect des autres.



Quelles variables d'ajustement ?

Agir sur l'espace public nécessite de trouver des marges de manœuvres qui permettent d'implanter de nouvelles fonctions, de la végétation, et d'avoir un partage modal rééquilibré en faveur des modes doux.

La répartition actuelle de l'espace est largement à l'avantage de la voiture. Chaussées larges, bandes de stationnement ininterrompues, constituent les principales variables d'ajustement sur lesquelles il est possible d'agir. On touche alors à une question sensible qui est l'offre de stationnement qui sera nécessairement impactée par le rééquilibrage.

En terme de paysage, le rapport des constructions à la rue peut également constituer un levier intéressant, par exemple en encourageant, lorsque c'est possible, la présence de végétation sous toutes ses formes dans les parcelles et espaces résiduels.



Mobiliers urbains

Lorsqu'on parcourt Montreuil, la diversité des mobiliers urbains employés saute aux yeux, et témoigne d'une juxtaposition d'aménagements qui ont chacun mis en place des éléments nouveaux. L'homogénéisation des mobiliers n'est pas un objectif économiquement raisonnable, d'autant plus que cette diversité participe à l'identité des quartiers et même de Montreuil. En revanche faut-il encore en rajouter dans les aménagements en cours? La manière de les disposer dans l'espace varie elle aussi et ne semble pas guidée par des principes qui s'appliquent partout. Un travail sur ces règles d'implantation doit être mené.



Les Ateliers | D

Premier atelier - 23 Octobre 2012

L'après-midi du 23 Octobre s'est déroulée en trois temps. En introduction l'Apur a présenté la première étape de son travail, suivi de la présentation de l'étude sur le cimetière de Montreuil menée par l'agence Panorama Paysagiste. Ces présentations ont permis d'apporter les éléments de cadrage des thématiques abordées par la suite en configuration d'ateliers. Les discussions des deux ateliers ont fait l'objet de restitutions synthétiques, suivi d'un débat en séance plénière en présence des élus. Suite aux présentations ont été constitués deux ateliers pour échanger autour des questions suivantes :

- **Quelles méthodes pour agir demain sur les espaces publics ?**
- **Quelle place pour la végétation, l'eau ?**
- **Quelles variables d'ajustements ?**
- **Comment se servir de l'événementiel pour engager des dynamiques de transformation ?**

1-Les méthodes

- Comment faire face à l'ampleur du travail à accomplir ?
- Aujourd'hui les méthodes sont multiples : Interventions ponctuelles au coup par coup liées à une demande de riverain d'antenne locale, de conseil de quartier, petit projet de voirie localisé, réaménagement de voirie dans un secteur de projet, par un aménageur, un office HLM, à l'initiative des habitants, avec le dispositif on sème à Montreuil etc... .
- Un décalage apparaît entre les secteurs faisant l'objet d'un projet, sur lesquels sont concentrés les investissements, et le reste des voies.
- La question du décalage entre le temps long du projet urbain et le temps plus court de la commande politique est plusieurs fois abordée comme explication d'aménagements peu qualitatifs ou inachevés.
- Il n'existe pas de doctrine générale, chaque intervention à la possibilité de réinventer sa méthode, son vocabulaire.
- Ne pas avoir la même approche partout, distinguer les espaces publics de la Ville de Montreuil et ceux des Montreuillois.
- Concevoir des aménagements sobres, économiques, esthétiques, financièrement réalistes.
- La logique de la voie devrait prédominer sur la logique du périmètre d'aménagement
- En complément du manque de direction commune, apparaît la nécessité d'agir sur les moyens humains par la disponibilité, la formation, l'information et la coordination de l'ensemble des personnels des services concernés
- On ne devrait pas être obligé de concerter pour chaque intervention

2-La végétation

- « On a déjà du mal à entretenir l'existant » comment gérer ce qu'on va créer ?
- Comment valoriser le socle déjà présent, le rendre visible, compléter la trame verte ?
- L'idée que la présence de végétation est un levier essentiel à la requalification des espaces publics est partagée par tous.
- Où trouver de la place pour le végétal, pour la pleine terre ?
- Comment agir sur la végétalisation des espaces privés ?
- Comment valoriser les démarches de gestion sans désherbant, par exemple dans le cimetière où cela est parfois perçu comme un défaut d'entretien ?
- Agir à différentes échelles, intercommunales (SDRIF, SRCE, etc...) et locales (projets on sème, alignements d'arbres)
- Eviter le « tartinage » de végétal qui n'a pas de sens.
- Planter des arbres là où c'est possible
- Développer le projet "on sème à Montreuil"
- Agir sur les espaces privés qui pourraient être plus végétalisés

3-Les variables d'ajustement

- Réduire la place prise par les aménagements pour la voiture, largeur de chaussée, stationnement, au bénéfice des autres modes de déplacements et de la végétalisation.
- Il y a une différence entre la création d'une rue nouvelle qui peut ne pas avoir de stationnement et la suppression de stationnement existant, qui se heurte souvent à la résistance des riverains.
- Jouer sur la polyvalences des usages

4- L'événementiel

- Lors de certains événements la ville fonctionne autrement, par exemple pour les repas de quartier ou l'opération « la voie est libre », on se permet d'interrompre la circulation.
- Le maintien des transports en commun est nécessaire.
- On ne coupe pas une rue de la métropole avec un repas de quartier.
- Les antennes municipales devraient animer et gérer les événements culturels.

Second atelier - 11 décembre 2012

L'après-midi du 11 Décembre s'est déroulée en trois temps. En introduction l'Apur a présenté la Méthode de travail proposée pour les ateliers, puis quatre groupes ont été constitués pour travailler autour d'un plan général de la ville, accompagné de cartes thématiques. A l'issue des ateliers, chaque groupe a restitué à l'ensemble des participants une synthèse de son travail. Les plans produits sont synthétisés dans le plan de la page suivante.

La Méthode

Issu du premier atelier, le principe retenu est de décomposer la réflexion autour de la hiérarchie proposée des espaces publics, « de la ville de Montreuil » ou « des Montreuillois » qui appellent des modes d'actions différents :

- les espaces publics « de la ville de Montreuil »

Ils sont composés des grands tracés structurants qui assurent une fonction métropolitaine, pour la plupart appartenant au réseau départemental, des voies communales d'importance historique, des voies empruntées par des bus, complété par des rues structurantes à l'échelle des quartiers. Le traitement de ces espaces publics doit prendre en compte l'échelle de ces tracés, pour renforcer leur cohérence en définissant des orientations qui s'imposent à tous, que ce soit aux secteurs d'aménagement concernés, ou aux actions liées à des projets ponctuels.

- Les espaces publics « des Montreuillois »

En négatif des espaces publics de la ville de Montreuil, sur ces rues qui constituent le réseau de desserte locale, des actions moins conventionnelles peuvent s'appuyer sur l'initiative des riverains et associations.

Il est demandé aux groupes de répondre aux questions suivantes :

- **Quels objectifs à terme ?**
- **Où agir ?**
- **Comment commencer, Agir dès à présent – Agir dans la durée ?**
- **Quels leviers, méthodes, acteurs ?**

Chaque groupe a annoté le plan général de la ville, le plan de synthèse des annotations est joint au présent compte rendu.

Les objectifs à terme :

- Faciliter les déplacements en résorbant les coupures, en améliorant les relations entre le haut et le bas Montreuil
- Augmenter la présence du végétal, planter durable
- Agrandir les îlots de fraîcheur
- Permettre le maintien et le développement de la biodiversité
- Mettre en valeur le site en prenant en compte les spécificités du territoire, creux de vallons, crêtes, belvédères, vues lointaines, sentiers
- « Grignoter » sur les places de stationnement en les remplaçant par des nouveaux usages, terrasses de cafés, végétation, stationnement vélo et deux roues motorisés, cheminements piétons plus confortables.
- Faire évoluer les stratégies de réduction de la vitesse des véhicules en utilisant des dispositifs moins routiers et plus urbains
- Travailler sur le paysage nocturne, les illuminations
- Tenir compte des temporalités jour/nuit, semaine/week-end

Les espaces publics « des Montreuillois »

Où agir, et comment :

1. Améliorer la visibilité et les accès aux espaces verts,
2. Saisir les opportunités pour planter, en profitant par exemple des interventions des concessionnaires pour repenser les aménagements, ou le passage en zone 30

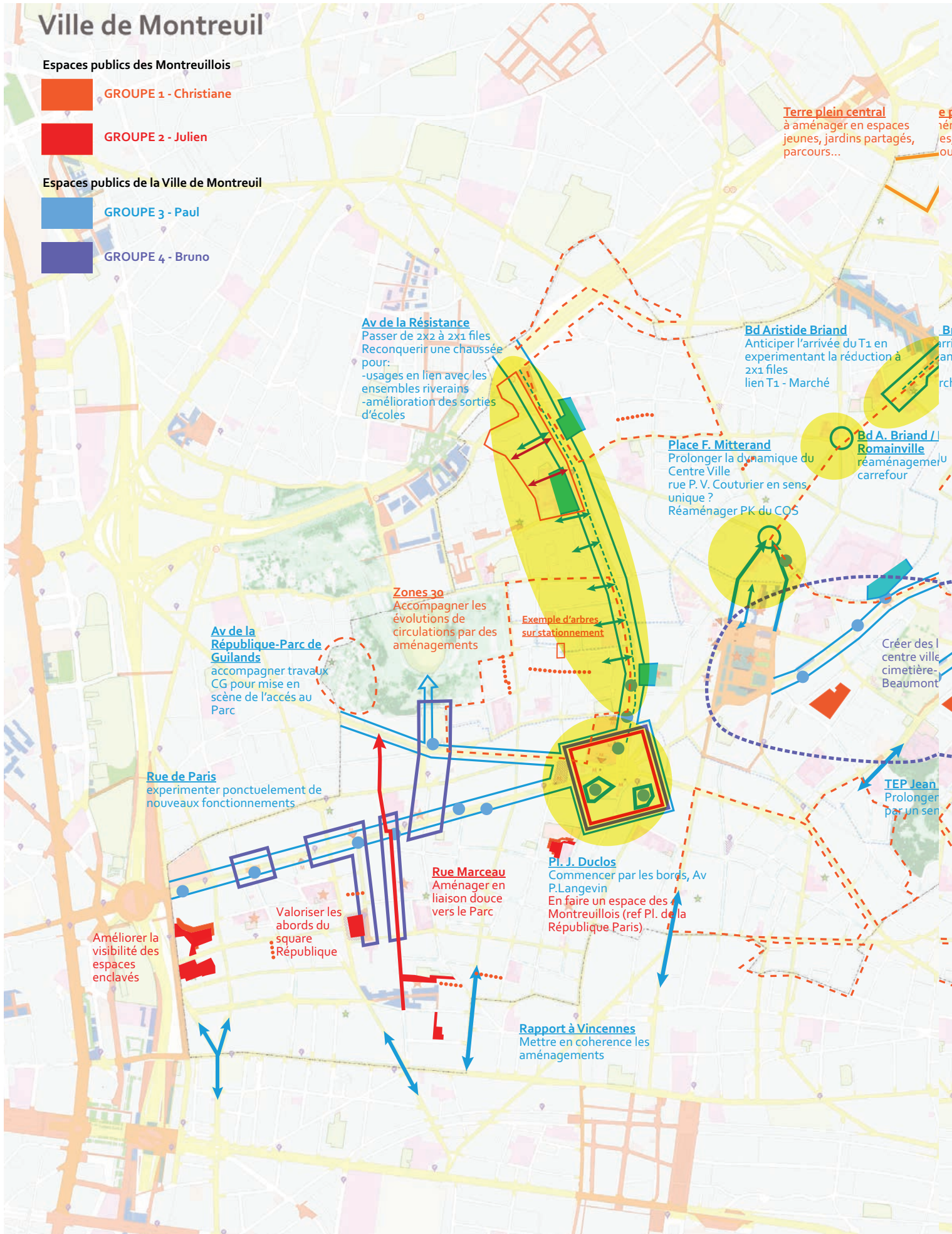
3. Fermer les rues le dimanche avec des mobiliers à usages (bancs, attaches à vélos etc...)
4. Dans les ensembles des années 60, implanter des jardins partagés et les accompagner, faire avec les enfants, les écoles. Augmenter la qualité des coeurs d'îlots, planter des arbres, installer des jeux
5. Dans le tissu pavillonnaire, Les sentiers, caractéristique de Montreuil, à montrer et valoriser
6. Créer des liens depuis le centre-ville vers le cimetière et le parc des Beaumont
7. Faire des jardins dans les friches
8. Planter des légumes sur les espaces publics
9. Faire des prescriptions sur les espaces privés
10. Sentier des trois parcs
11. Utiliser les cours d'écoles hors des périodes scolaires
12. Impliquer les services de propreté, afin qu'ils ne détruisent pas les plantations
13. Mettre à profit les stratégies de gestion des eaux de pluies dans les aménagements
14. Impliquer les associations, les enfants, les centres de loisirs, etc.

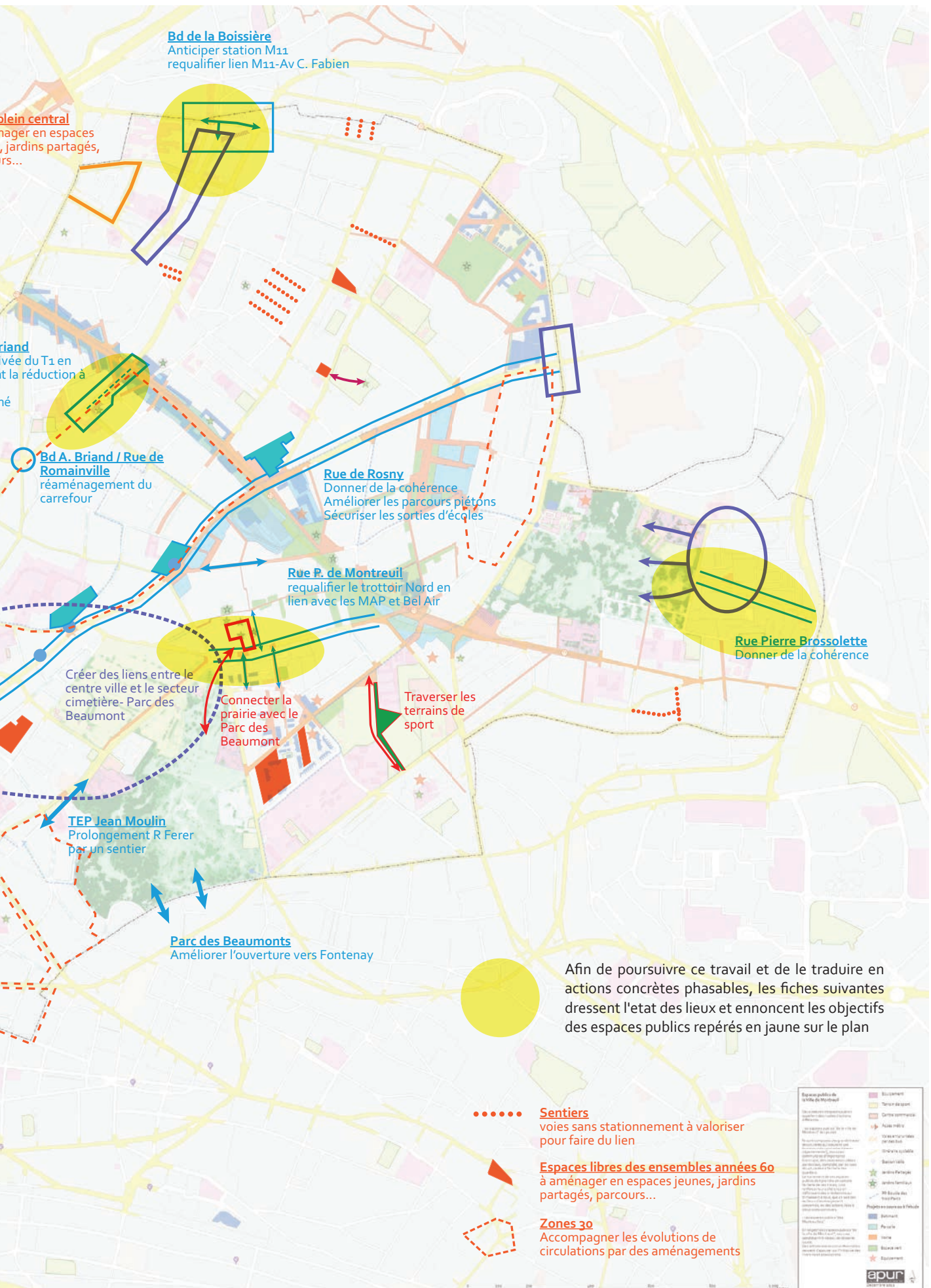
Les espaces publics métropolitains « de la Ville de Montreuil »

Où agir, et comment :

1. Rue de Paris, intervenir ponctuellement en expérimentant des changements de fonctionnement. Améliorer la visibilité et le confort des piétons à proximité des entrées et sorties de métro. Agir sur les rues transversales pour y diffuser la dynamique de la rue de Paris
2. Rue de Rosny, planter les trottoirs déjà larges. Améliorer les cheminements piétons, mettre en sens unique, dans la séquence en pente, intervenir au droit des sorties d'écoles.
3. Croisement Rue de Rosny/Bd de la Boissière
4. Place François Mitterrand, mettre la rue Paul Vaillant Couturier en sens unique, remettre en question le fonctionnement en giratoire, prolonger la dynamique du quartier de la Mairie. Réaménager le parking du COS
5. Place Jacques Duclos, expérimenter de nouveaux principes de circulation, requalifier en commençant par l'avenue Paul Langevin, par une réduction du stationnement sauvage, la mise en place de plantations.
6. Avenue de la résistance, compléter la promenade existante en réorganisant la dépose minute croix de Chavaux. Il est possible de supprimer deux files de circulation pour reconquérir une chaussée et le terre-plein. Favoriser la perméabilité, et trouver des usages en liens avec les ensembles riverains.
7. Rue Pierre de Montreuil, reconquérir le trottoir Nord, reconstituer les « costières » pour rendre visible les murs à pêches
8. Boulevard Aristide Briand, réaménagement du carrefour avec la rue de Romainville. Au sud de l'A186, suppression de deux files de circulation. Se servir des espaces récupérés pour les liens entre la station T1 et le marché Paul Signac
9. Boulevard de la Boissière, anticiper l'arrivée du métro, travailler sur sa relation avec les centralités existantes Av Colonel Fabien
10. Boulevard Chanzy, accompagner les travaux du CG, mettre en scène l'accès au Parc des Guillaud, aménager l'entrée et la traversée de l'équipement sportif.
11. Rue Pierre Brossolette, requalifier en donnant plus de cohérence. Mettre en valeur sa fonction d'accès au parc de Montreuil.

Plan de synthèse des travaux en ateliers





Bd de la Boissière
Anticiper station M11
requalifier lien M11-Av C. Fabien

plein central
à aménager en espaces
jeunes, jardins partagés,
parcs...

Bd A. Briand
réaménagement du T1 en
vue de la réduction à
court terme

Bd A. Briand / Rue de Romainville
réaménagement du carrefour

Rue de Rosny
Donner de la cohérence
Améliorer les parcours piétons
Sécuriser les sorties d'écoles

Rue P. de Montreuil
requalifier le trottoir Nord en
lien avec les MAP et Bel Air

Rue Pierre Brossolette
Donner de la cohérence

Créer des liens entre le
centre ville et le secteur
cimetière- Parc des
Beaumont

Connecter la
prairie avec le
Parc des
Beaumont

Traverser les
terrains de
sport

TEP Jean Moulin
Prolongement R Ferer
par un sentier

Parc des Beaumonts
Améliorer l'ouverture vers Fontenay

Afin de poursuivre ce travail et de le traduire en actions concrètes phasables, les fiches suivantes dressent l'état des lieux et énoncent les objectifs des espaces publics repérés en jaune sur le plan

..... **Sentiers**
voies sans stationnement à valoriser pour faire du lien

Espaces libres des ensembles années 60
à aménager en espaces jeunes, jardins partagés, parcours...

Zones 30
Accompagner les évolutions de circulations par des aménagements

Espaces publics de la Ville de Montreuil	
	Bâtiment
	Parc
	Espaces libres
	Sentier
	Sentiers
	Espaces libres des ensembles années 60
	Zones 30
	Traverser les terrains de sport
	Connecter la prairie avec le Parc des Beaumont
	Créer des liens entre le centre ville et le secteur cimetière- Parc des Beaumont
	TEP Jean Moulin Prolongement R Ferer par un sentier
	Rue P. de Montreuil requalifier le trottoir Nord en lien avec les MAP et Bel Air
	Rue de Rosny Donner de la cohérence Améliorer les parcours piétons Sécuriser les sorties d'écoles
	Bd A. Briand / Rue de Romainville réaménagement du carrefour
	Bd de la Boissière Anticiper station M11 requalifier lien M11-Av C. Fabien
	plein central à aménager en espaces jeunes, jardins partagés, parcs...
	Bd A. Briand réaménagement du T1 en vue de la réduction à court terme

Troisième atelier - 21 mai 2013

L'atelier du 21 mai s'est inscrit dans la continuité du processus engagé en 2012 qui a réuni les différents services de la Ville de Montreuil afin d'élaborer collectivement une stratégie d'action sur les espaces publics.

Pour cet atelier la réflexion s'est concentrée sur le bas Montreuil, concerné par les projets suivants, présentés en introduction aux ateliers :

- Une requalification pas à pas de la Rue de Paris (APUR)
- La ZAC de la fraternité
- Les chantiers « petits espaces publics autrement »
- Le projet de requalification de la rue Paul Eluard
- Le projet de requalification de la Rue Navoiseau

A partir de ces présentations trois groupes ont été constitués afin de réfléchir aux questions suivantes :

La somme des projets présentés fait-elle stratégie ? sinon quelles adaptations leur apporter ?

- Comment définir des priorités territoriales ?
- Prolonger les projets ?
- Multiplier les interventions ponctuelles ?
- Développer des interventions thématiques ?

Quels outils ? (Plan guide ? cahier de références ? Catalogue ?...)

- Pour s'assurer des cohérences entre les interventions
- A mettre à la disposition des différents acteurs

Quelle organisation pour élaborer ces documents ?

Chaque groupe a désigné un rapporteur. Les rapporteurs se sont réunis le 17 juin afin de mettre en commun les travaux des trois groupes. Les réflexions issues de cette réunion sont les suivantes :

La méthode des ateliers qui permettent de partager entre les différents services des visions aux angles variés est intéressante. Elle permet d'initier l'émergence d'une culture commune et partagée du projet. Cette démarche pourrait à partir de maintenant s'appliquer à des périmètres de réflexion plus restreints afin de mettre en application les principes généraux à des cas concrets.

La démarche de partage de l'information doit pouvoir s'appuyer sur des documents partagés. Le plan de récolement des projets mis à disposition de l'ensemble des services est un outil indispensable. Sa mise à jour régulière est nécessaire. D'autres documents ou données thématiques pourraient également faire l'objet d'une diffusion large.

La démarche de consultation des services de gestion, si elle existe dans les faits, intervient parfois tard dans l'élaboration du projet. La méthode appliquée au PRU qui intègre dès le départ du projet l'ensemble des acteurs mériterait d'être appliquée plus systématiquement.

- Un travail sur les retours d'expérience est à mener. Il pourrait concerner des pratiques mises en œuvre dans des projets, par

exemple les dispositifs paysagers, les noues, les mobiliers urbains élaborés avec des associations, les expériences de fermeture des rues à la circulation, etc...

Ce travail critique élaboré collectivement pourrait donner lieu à la création de documents cadres dont la forme reste à définir, entre cahier de prescription, de bonnes pratiques, ou de références, charte de l'aménagement des espaces publics etc...

Ces outils doivent permettre de fournir les arguments qui permettent aux services de porter l'idée de cohérence dans les discussions avec l'ensemble des intervenants sur l'espace public.

La question des moyens donnés à la cohérence des interventions est posée au travers de la question des périmètres de projet. Par exemple celui de la ZAC de la fraternité ou de la ZAC du Faubourg qui ont été définis autour des potentiels des transformations dans les îlots sans inclure les espaces publics aux échelles de traitement qui permettent d'assurer leur cohérence d'aménagement. La redéfinition des périmètres de ZAC pourrait permettre de diffuser les financements sur des emprises d'espaces publics plus large, afin d'éviter l'effet de remise à neuf de portions isolées de leur contexte.

Concernant les priorités territoriales, différentes approches semblent pertinentes :

- Des approches thématiques, qui peuvent porter par exemple sur la question de l'aménagement des parkings deux roues, sur une façon de planter des arbres, sur l'initiative « on sème à Montreuil », etc... Ces actions ont le mérite de constituer une somme d'intervention légères, relativement facile à mettre en œuvre et qui pourraient se diffuser sur l'ensemble du territoire de la commune.

- Des continuités à créer entre des aménagements ponctuels. Agir entre les projets engagés ou récents peut permettre la constitution d'ensemble cohérent.

- De nouveaux lieux de projets, dont la définition s'appuie sur la sollicitation des voies ou l'existence de lieux ou usages remarquables.

Avenue de la Résistance

Fiche projet

État de lieux

- un des espaces majeurs de la Ville de Montreuil
- un rôle métropolitain
- des ambiances contrastées
- une voie large et déjà plantée
- des flux routiers largement inférieurs à la capacité existante, autorisant la réduction à 2x1 file

Objectifs

- concentrer la circulation sur une file dans chaque sens
- reconquérir la chaussée pour expérimenter de nouveaux usages en lien avec les tissus riverains



Existant, 2x2 voies de circulation



Réduction à 2x1 voie de circulation



Av de la Résistance, entrée de la Ville de Montreuil depuis l'autoroute A3



La promenade existante au niveau de la rue Hoche



Au niveau de la rue Parmentier, l'entrée de la contre allée vers Croix de Chavaux

Place Jacques Duclos - Croix de Chavaux

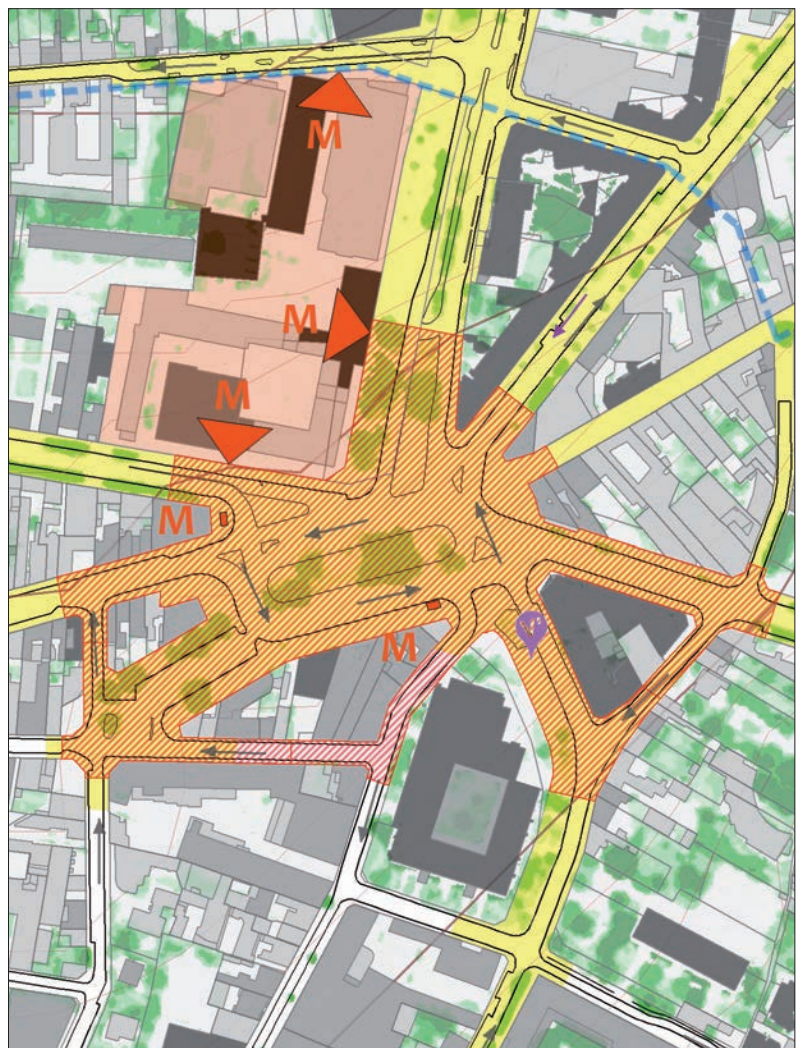
Fiche projet

État de lieux

- un espace majeur de la Ville de Montreuil, à l'articulation entre le Bas Montreuil et le centre Ville
- une place dédiée à la circulation automobile
- avenue Paul Langevin

Objectifs

- réduire la place consacrée à la circulation au profit d'autres usages
- reconquérir la chaussée pour expérimenter de nouveaux usages en lien avec les tissus riverains



Place François Mitterrand - Parking bd Henri Barbuse

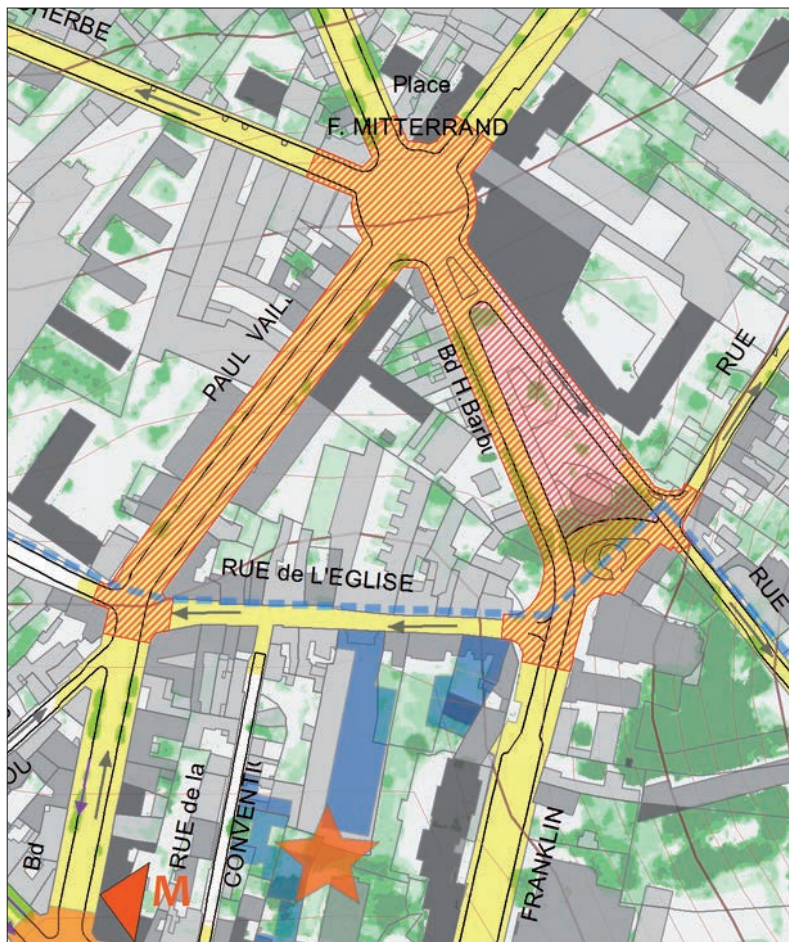
Fiche projet

État de lieux

- un lieux stratégique dans la relation du centre ville avec le haut Montreuil
- la place François Mitterrand est aujourd'hui traitée comme un giratoire routier plutôt que comme une place publique

Objectifs

- en faire de vraies places publique
- prolonger la dynamique du centre ville
- réaménager le parking H. Barbuse
- réduire l'emprise de la chaussée au profit d'élargissements des trottoirs qui pourraient être plantés
- réinterroger l'offre en stationnement pour offrir des espaces à d'autres usages



Le COS depuis la rue Pepin, sur la boucle des trois parcs



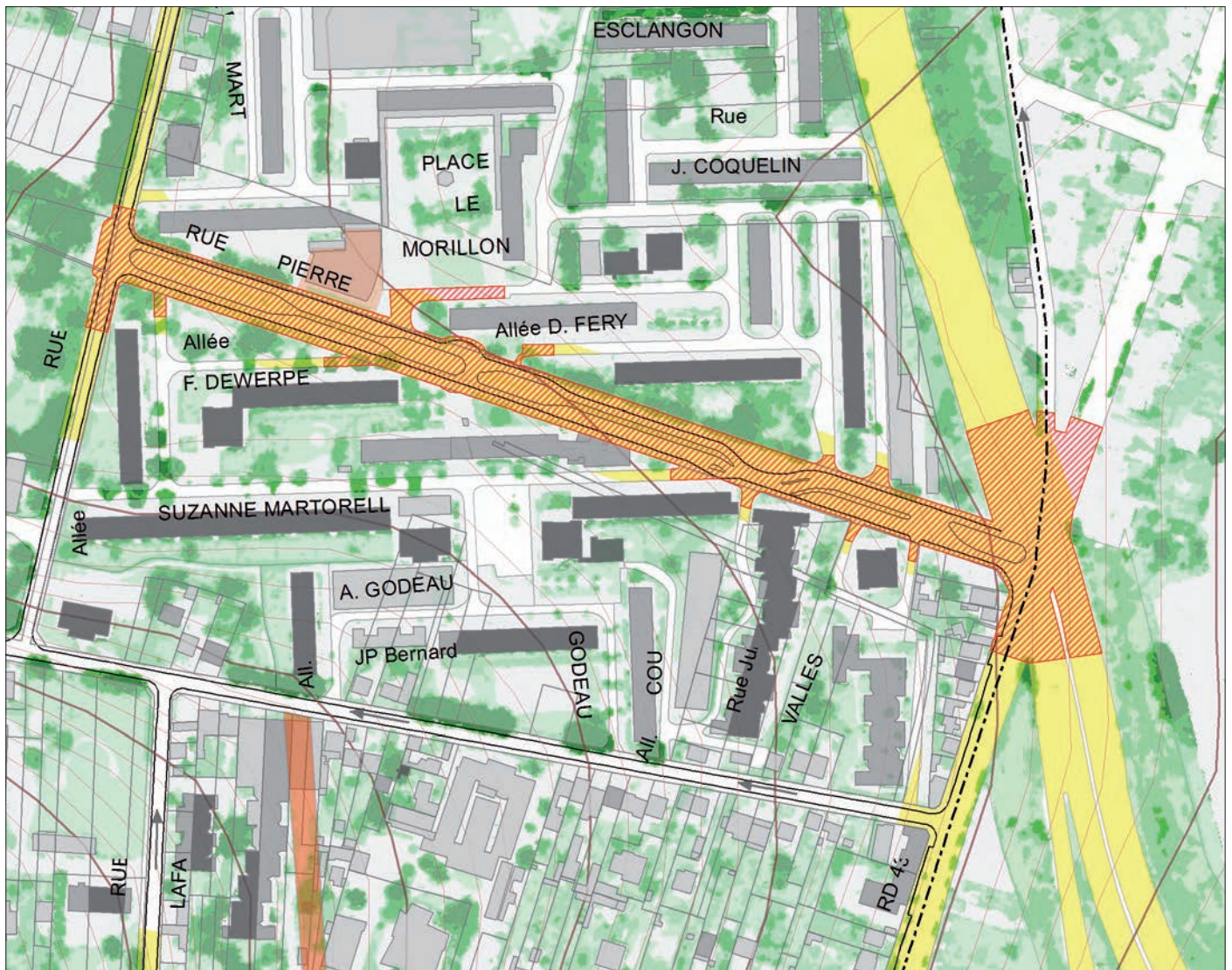
Le giratoire de la place François Mitterrand

État de lieux

- voie d'accès au parc de Montereau
- rue large, déjà bordée de végétation sur les espaces privés
- peu ou pas d'arbres d'alignement
- Succession de chicanes, terre plein de différentes largeurs qui nuisent à la lecture de la composition de l'espace public

Objectifs

- retrouver un aménagement de voirie plus cohérent qui mette en valeur la composition d'ensemble
- planter des arbres sur la voie



Boissières - Colonel Fabien

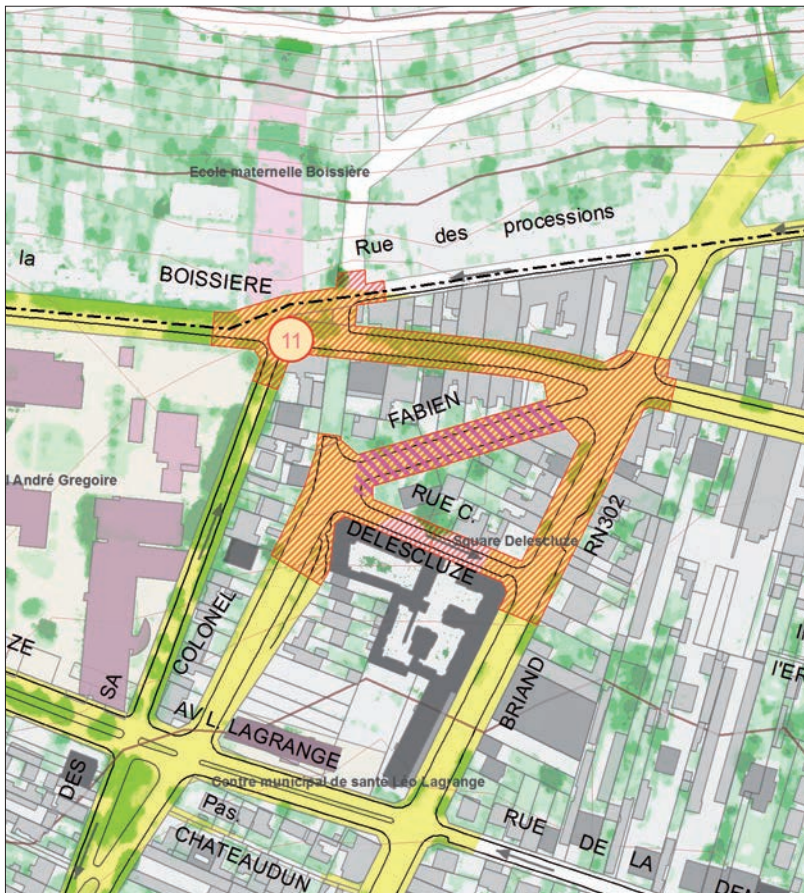
Fiche projet

État de lieux

- lieu de centralité existante, autour de carrefour bd Boissière et bd Aristide Briand
- nouvelle station du prolongement de la ligne 11 en 2019 à proximité du centre hospitalier prévue à l'intersection du bd de la Boissière et de la rue des Saules Clouet

Objectifs

- relier la centralité actuelle distante de l'emplacement de la future station de métro
- requalifier le lien M11 vers Colonel Fabien
- prolonger la rue de la Dhuy jusqu'à l'avenue du Colonel Fabien



Carrefour du 8 mai 1945

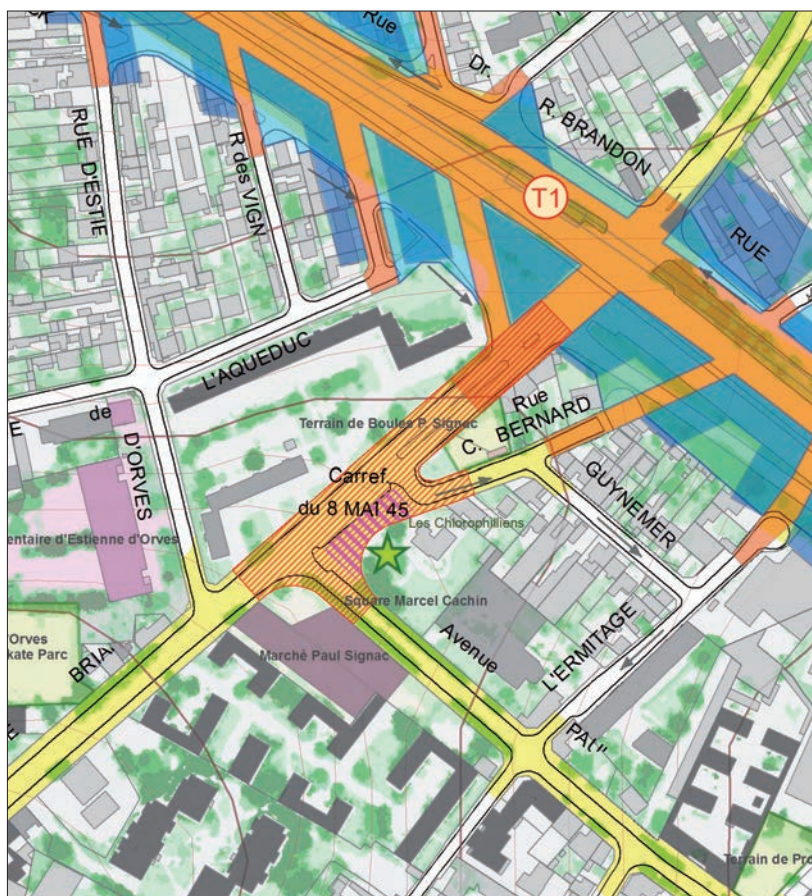
Fiche projet

État de lieux

- actuellement le Boulevard Aristide Briand est connecté à l'A186, avec la réalisation du tramway T1 les ouvrages autoroutiers vont disparaître
- sur cette section le Bd comporte deux files dans chaque sens
- présence au niveau de l'avenue Paul Signac du marché et d'un centre commercial

Objectifs

- anticiper les aménagements de la voie pour que le projet T1 les prenne en compte
- les flux attendus permettent de réduire les chaussées à deux fois une file
- récupérer les emprises de chaussées pour installer de nouveaux usages en lien avec ceux déjà en place et en anticipant l'urbanisation liée au projet T1



Rue St Just - rue Pierre de Montreuil

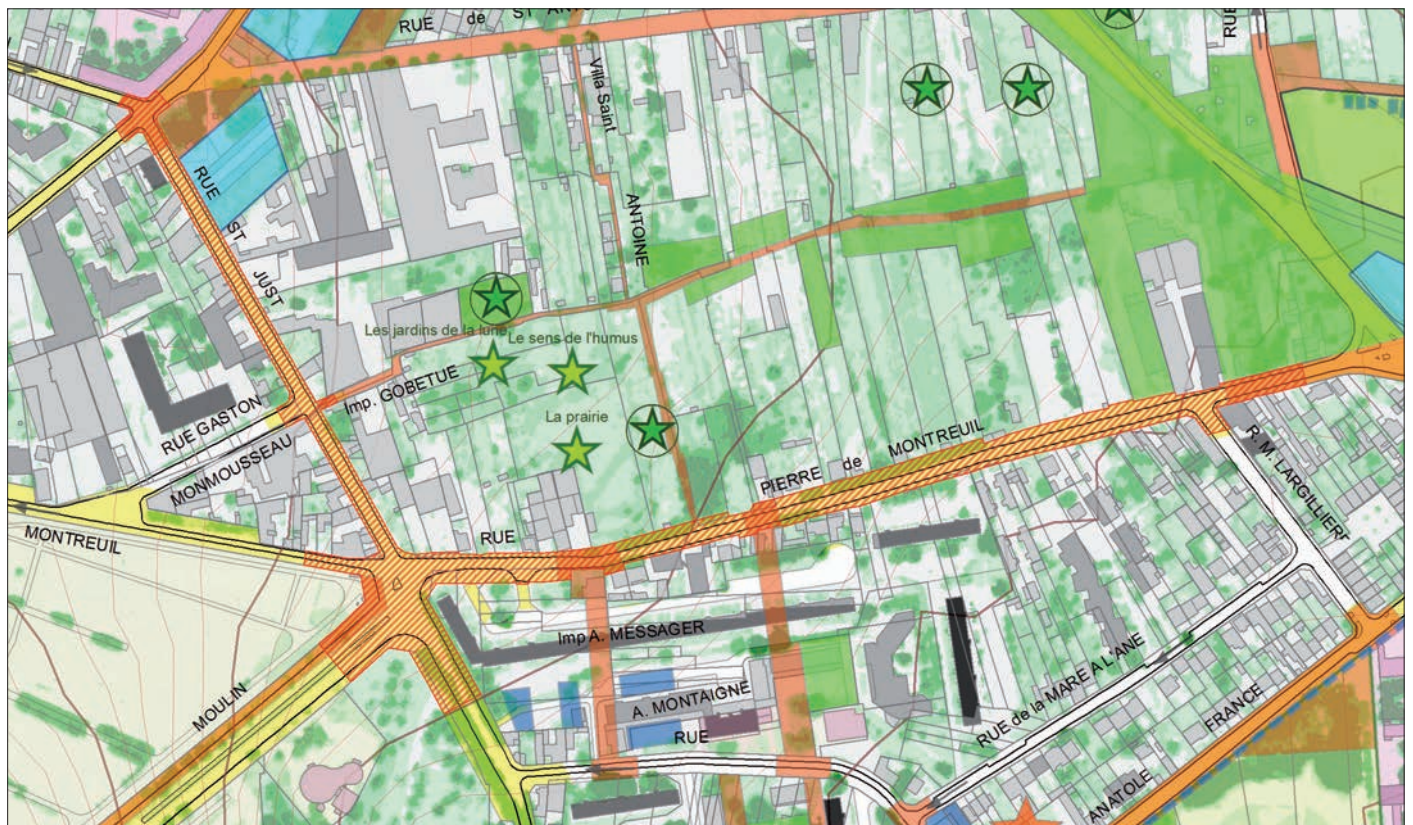
Fiche projet

État de lieux

- ces deux rues qui bordent le secteur des murs à pêches constituent potentiellement le rapport de ce territoire singulier aux espaces publics
- Actuellement le paysage des murs à pêches est invisible depuis ces rues

Objectifs

- travailler sur les clôtures des jardins partagés et familiaux pour qu'ils se manifestent dans la rue
- reconquérir sur la rue Pierre de Montreuil le trottoir nord pour reconstituer le paysage des cotières
- travailler aux relations entre les murs à pêches, le Parc des Beaumonts et le cimetière



Application des principes stratégiques | E à la rue de Paris

Une Stratégie pour une requalification pas à pas de la rue de Paris



La rue de Paris est l'un des espaces majeurs de la Ville de Montreuil, aujourd'hui son aménagement cristallise les volontés d'évolution de l'espace public de Montreuil. Afin d'engager sa transformation un travail spécifique sur un processus d'action la concernant a été réalisé en 2013. La méthode proposée est d'étudier sa transformation progressive, économiquement réaliste, au travers d'interventions ponctuelles, phasées et cohérentes.

La méthode - des actions successives

Le processus proposé comporte trois étapes. La première étape consiste à réaliser un désencombrement du cheminement piéton afin de proposer immédiatement une amélioration du confort pour l'utilisateur. La seconde étape identifie une série d'interventions légères à réaliser pour améliorer le paysage et les usages. La troisième étape comprend des travaux plus lourds qui supposent des modifications des carrefours ou des aménagements sur des espaces majeurs de la rue.

1- Désencombrer

Actuellement le cheminement piétons de la rue de Paris peu parfois prendre des airs de courses d'obstacles. Les trottoirs, déjà relativement étroits comportent de nombreux éléments : mobilier urbain, panneaux publicitaires, massifs plantés, étalages, terrasses et vérandas, stationnement sauvage de voitures ou de deux roues etc...

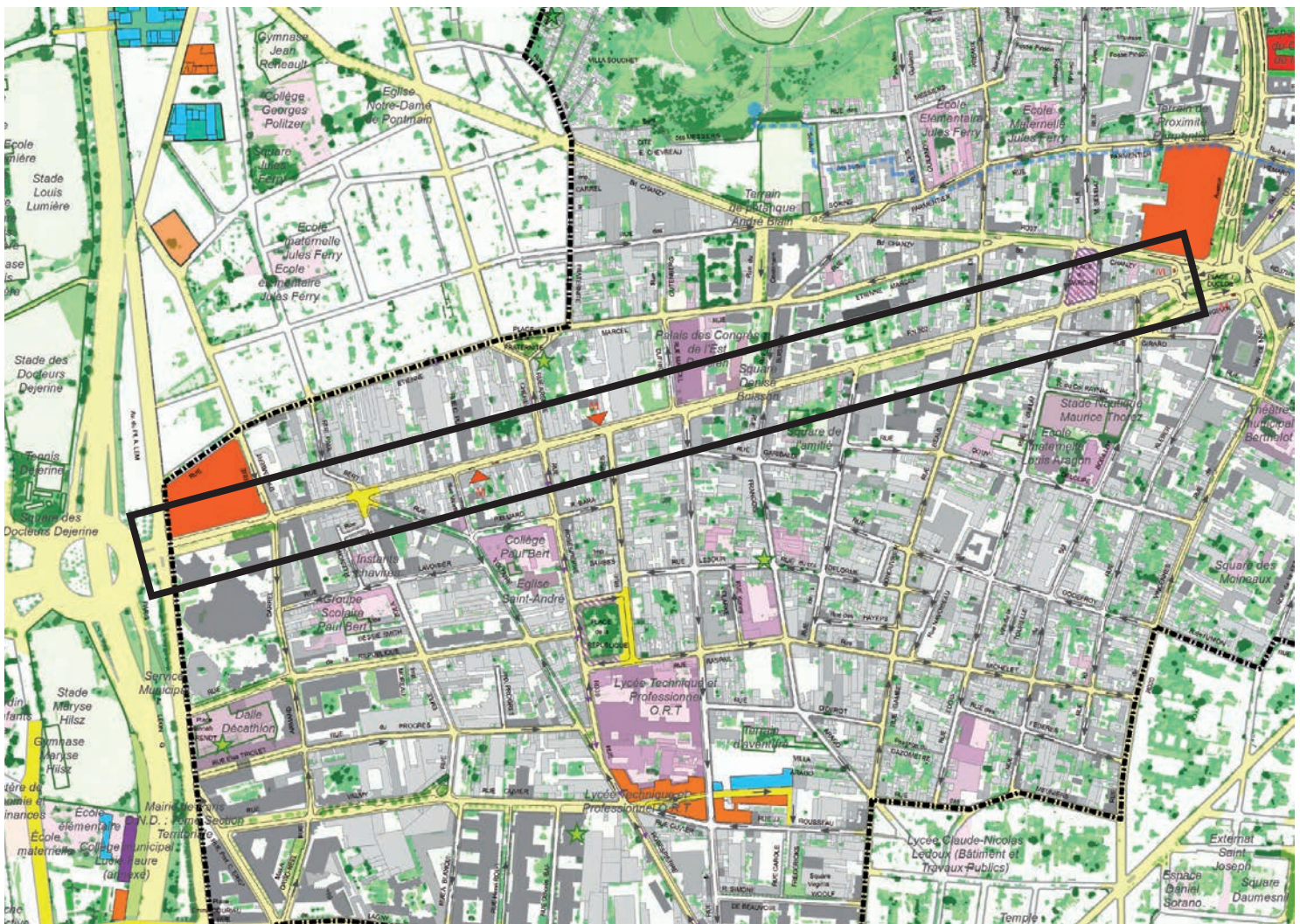
La première étape dresse l'inventaire de ces composantes, les localise et propose quelques lignes directrices à prendre en compte pour leur nouvelle implantation.

2- Corriger

Certaines actions nécessitent des modifications ponctuelles ou thématiques. ces modifications doivent permettre de retrouver des espaces dans la bande servante, d'homogénéiser les mobiliers urbains, ou de rétablir des principes de traitements de sol.

3- Transformer

En dehors des sections courantes, la rue de Paris connaît des situations singulières, à ses extrémités avec la Croix de Chavaux et Porte de Montreuil, mais aussi à l'occasion de surlargeurs de trottoirs ou de carrefour important. ces lieux doivent faire chacun l'objet de réflexions qui permette d'adapter les principes d'aménagement à chaque situation.



Le principe d'aménagement - l'exemple de la rue d'Avron à Paris

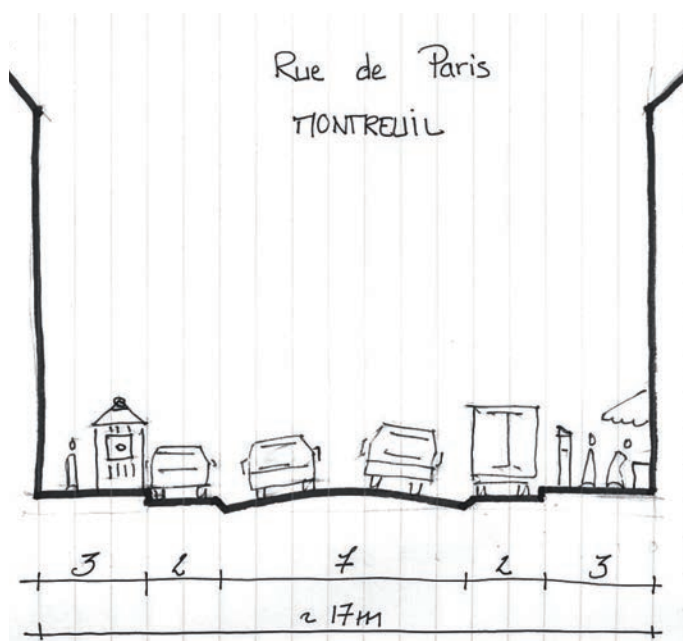
Issues du même tracé historique, la rue d'Avron et la rue de Paris sont assez similaires, elles sont de la même largeur, environ 17 mètres, concentrent la vie urbaine des quartiers avoisinants, sont bordées de multiples commerces, sont desservies par des stations de la même ligne de métro etc...

Le projet de requalification de la rue d'Avron a mis en place un système clair de répartition de l'espace public qui comporte de part et d'autre de la chaussée une bande servante, qui comporte l'ensemble des mobiliers, stationnement, plantations, permettant de libérer un cheminement continu, dépourvu d'obstacle le long des façades. Il est proposée de s'inspirer de cette répartition rationnelle de la voie, confortable pour le piéton et proposant un paysage ordonné, pour la rue de Paris.



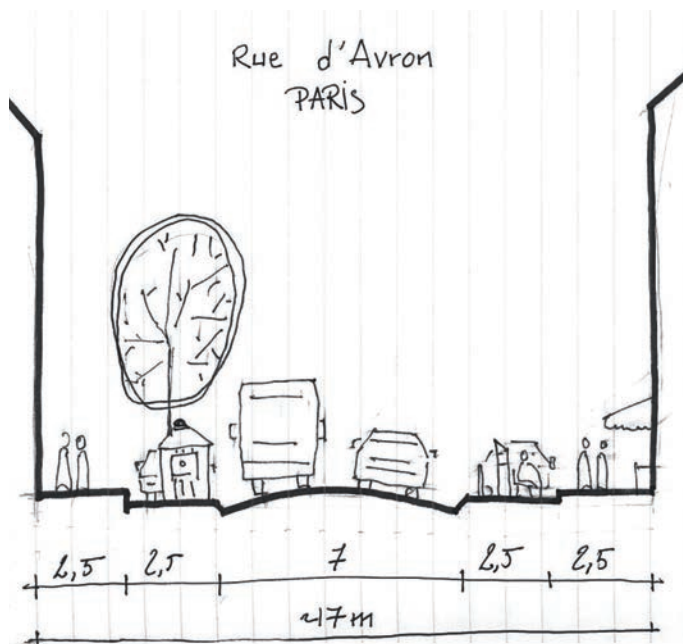
Bande passante dégagée

Bande servante



Bande de stationnement

Bande passante encombrée



1- Désencombrer

2- Corriger

3- Transformer

1- Désencombrer

Les cabines téléphoniques

Avec l'usage intense du téléphone portable, les cabines téléphoniques sont moins utilisées, elles sont encombrantes, souvent vandalisées, mais elles demeurent un service profondément social. Sur la section étudiée on en dénombre six doubles.

L'approche de France Télécom sur les cabines téléphoniques est de supprimer les cabines totalisant moins de cinq minutes d'utilisation par jour sur une année. Concernant la rue de Paris cela conduit à supprimer la moitié des cabines existantes, en conservant celles à l'Ouest.



1- Désencombrer

Les poubelles

Le point de collecte des déchets sont les corbeilles et les bacs d'apport volontaire pour le verre et les déchets recyclables.

Les corbeilles situées dans la bande passante devront être déposées et disposées dans la bande servante, de préférence à proximité des intersections, en cherchant à profiter d'un support vertical ayant une autre fonction, feux tricolore, candélabres etc...

Les bacs d'apport volontaire, qui pourraient à terme être enfouis, sont à disposer dans la bande servante à des emplacements où sa largeur est suffisante pour ne pas empiéter sur la bande passante. D'une manière générale ces bacs, encombrants devraient être disposés dans les sections où les largeurs de trottoir sont les plus importantes. Ils pourraient également peut être prendre place dans les rues transversales dans l'épaisseur du stationnement.

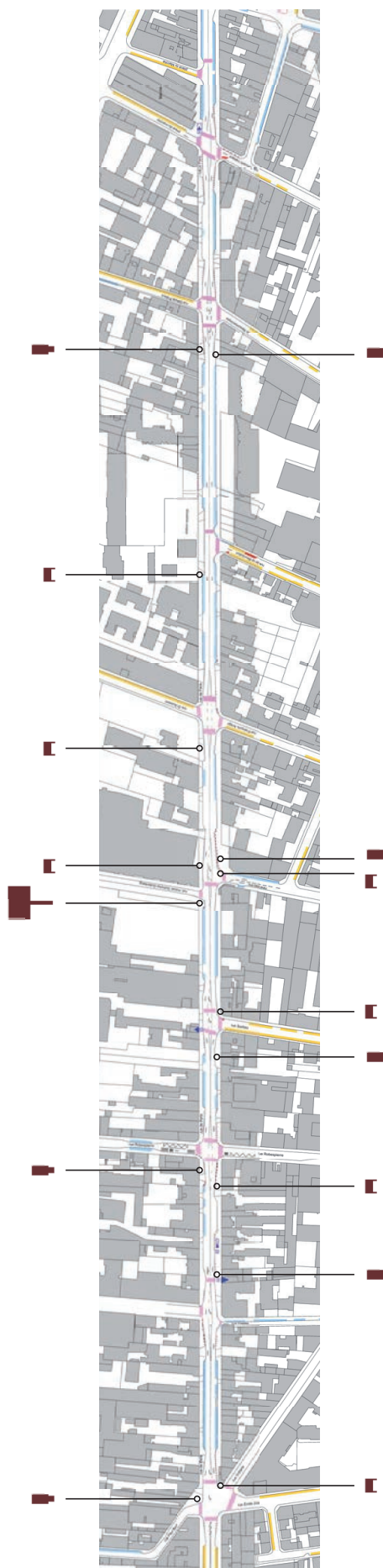


1- Désencombrer

Les supports publicitaires

Ils sont de différents modèles : disposés par les grand concessionnaires ; panneau de petit format sur trottoir, pouvant comporter sur une face des informations municipales, ou 4x3 sur pied ou sur un mur privé. Il existe également des affichages disposés par un petit concessionnaire, qui mélange de l'affichage d'orientation vers des équipements municipaux, parfois en doublon avec les panneaux municipaux, et des publicités pour des commerces. enfin on trouve également des enseignes légères en posées par les commerçants sur le trottoir.

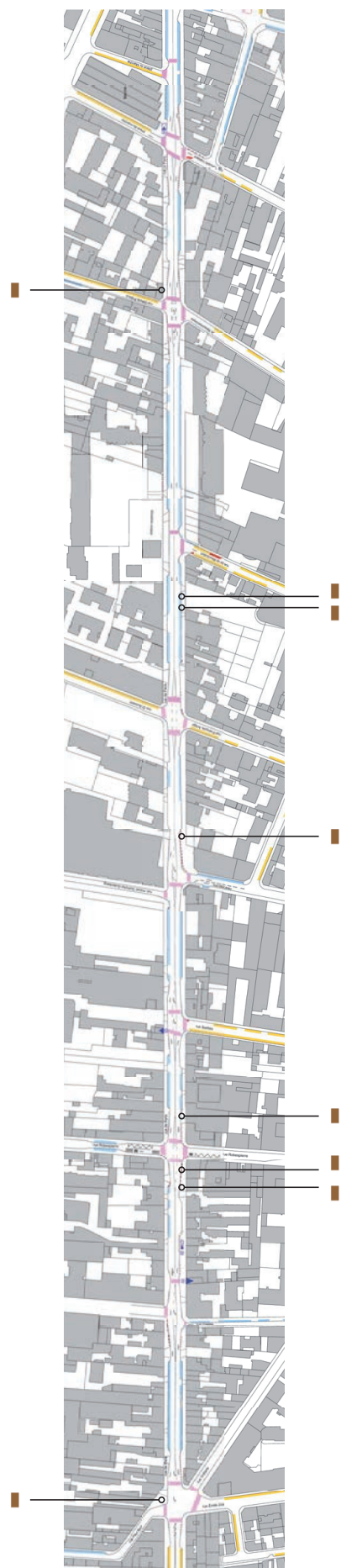
si ces supports sont par nature très visibles leur disposition systématique dans la bande servante permettrait d'éviter qu'ils constituent des obstacles. les nombreux murs pignons pourraient également constituer des supports pour les publicités afin de supprimer quelques supports sur l'espace public



1- Désencombrer Les armoires

Elles peuvent être électrique, de gestion des feux tricolores, de dépôt de courrier etc... elles devront faire l'objet d'un inventaire pour s'assurer qu'elle restent vraiment indispensables.

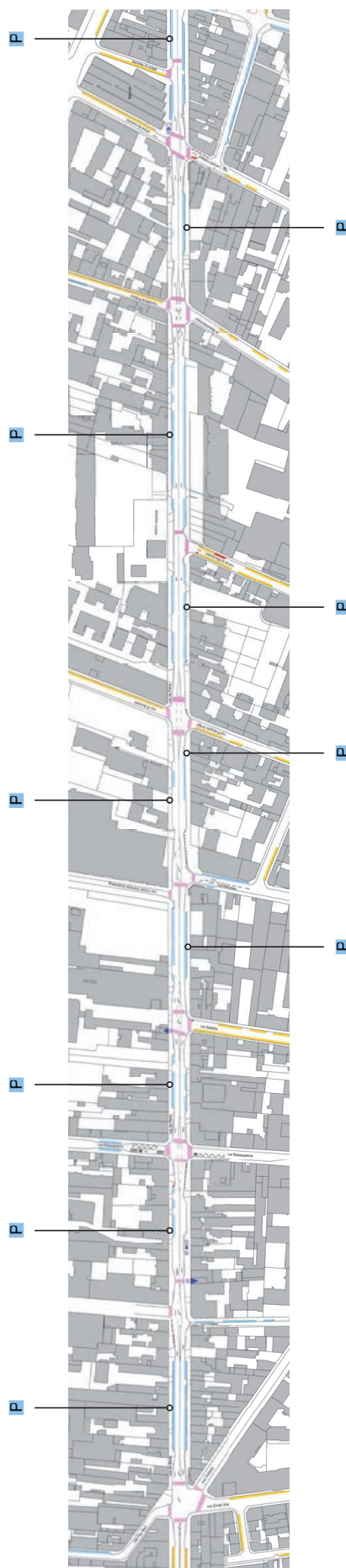
l'action les concernant devrait permettre un entretien régulier afin de réparer les armoires abimées. Elles pourraient être repeintes d'un couleur uniforme afin de réduire l'effet de juxtaposition.



1- Désencombrer

Les parcmètres

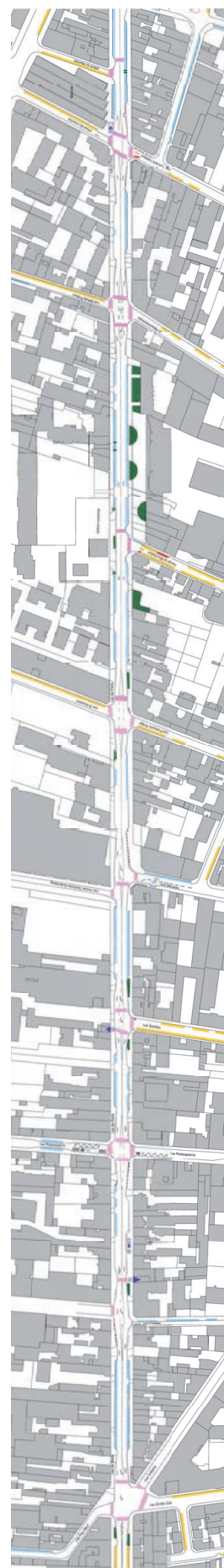
Les parcmètres sont implantés de façon rationnelle avec un appareil par section de stationnement payant pour les deux côtés de la rue. Cependant, ce dispositif peut imposer une double traversée de la rue pour aller chercher son ticket, souvent à distance des passages piétons. S'ils devaient être déplacés ils pourraient prendre place dans la bande servante. ils sont souvent doublés par un panneau d'information réglementaire qui pourrait soit être disposé autrement soit être supprimé en fixant l'information sur le parcmètre lui même.



1- Désencombrer

Les massifs végétalisés

Ils sont de différentes natures, on en trouve dans la bande servante à proximité des intersections, c'est un dispositif efficace pour empêcher les usages illicites du trottoir, mais qui offre une végétation qui compte peu dans le paysage de la rue et occupe de larges emprises qui pourraient permettre des usages variés, associés à des plantations d'arbres. Dans la section centrale face à la station-service, l'aménagement de la sur largeur de trottoir comporte trois vastes jardinières dont deux, implantées très proches de la chaussée, constituent des obstacles au cheminement naturel le long de la chaussée.



1- Désencombrer

Lutter contre le stationnement sauvage des VL

Le stationnement sauvage est très présent sur la rue de Montreuil. On en trouve sur les trottoirs lorsqu'ils ne sont pas protégés par des obstacles, à cheval sur du stationnement licite notamment aux extrémités des bandes de stationnement qui ont une géométrie qui le permet, ou en double file fréquemment au niveau des surlargeurs de chaussée des carrefours. Le stationnement sur ppc est également fréquent.

La verbalisation de ces pratiques ne peut pas être le seul moyen de lutte contre le stationnement illicite. Les aménagements doivent permettre de l'empêcher, par l'implantation de potelets et crois de St André, mais aussi avec d'autres éléments tels que des bancs, poubelles, attaches vélos, arbres, panneaux publicitaires



1- Désencombrer

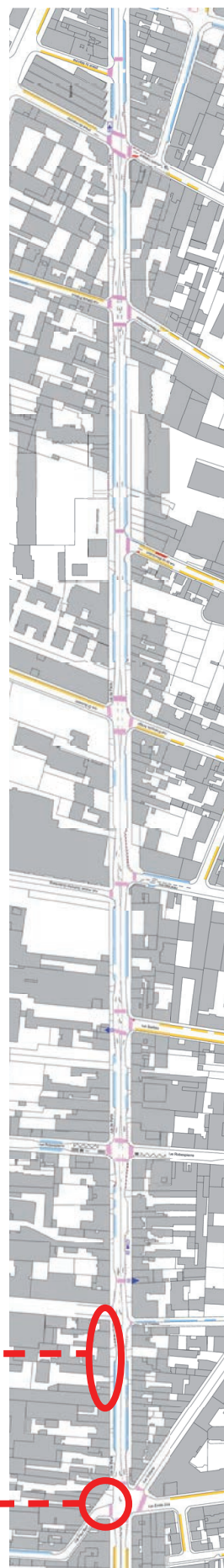
2- Corriger

3- Transformer

2- Corriger

Les branchements provisoires

Certains dispositifs provisoires semblent être présents depuis un certain temps, ou à d'autres endroits les occupation par des emprises de chantier on laissé des traces. il est nécessaire pour lutter contre la pérennisation de ces "bricolages" de mettre en place un processus de suivi et de contrôle qui s'assurent de leur disparition ou s'attache à trouver une résolution pérenne .



2- Corriger

Prendre en compte les besoins d'usages des riverains

Adapter les composantes de l'espace public aux spécificités des commerces

Certains commerces ont un impact fort sur l'usage du trottoir, ainsi les restaurateurs proposant des livraisons ou les concessionnaires de deux roues doivent pouvoir disposer de place de stationnement à défaut ils continueront à encombrer le trottoir.

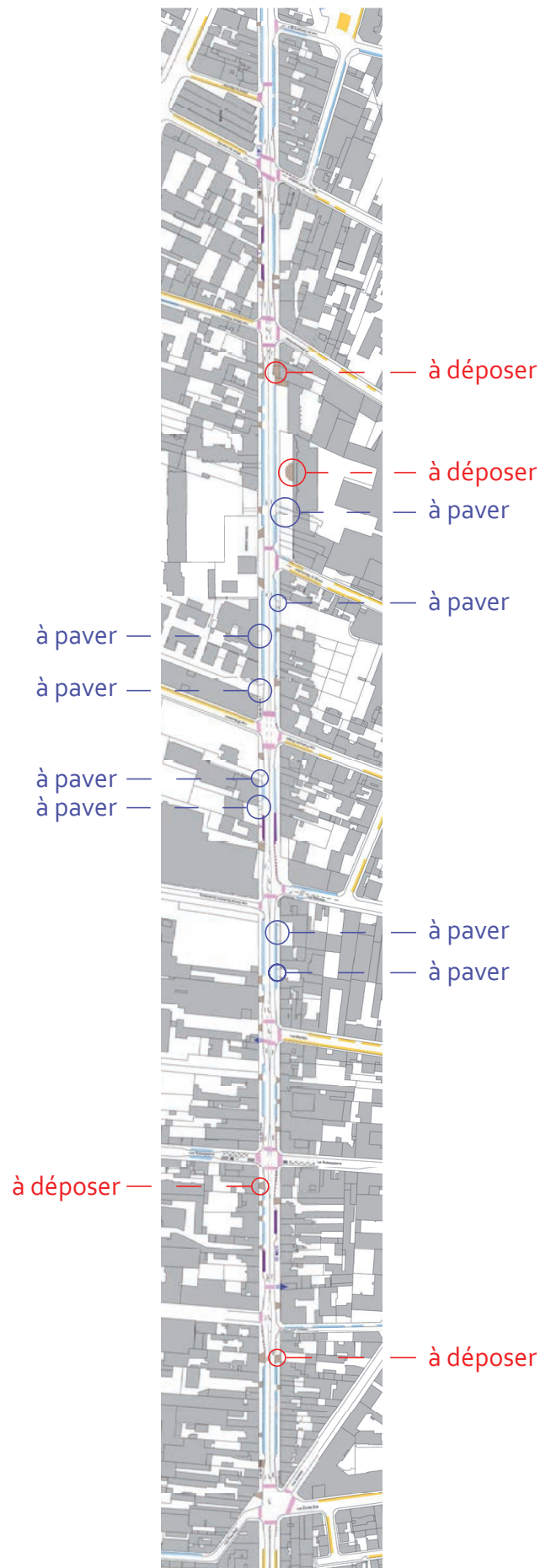


2- Corriger

Rendre les "Bateaux" cohérents avec les accès réels aux parcelles

Les bateaux ou ppc font l'objet d'un traitement traditionnel en pavés de Grés. Cette variation de matériau est une spécificité qu'il convient de conserver dans l'aménagement. Au gré des transformations, certaines portes cochères ont disparues, d'autres ont été créées. Sur certaine il reste le pavé de grés qui ne signale plus d'entrée, sur d'autre l'entrée n'est plus marquée par le ppc en pavé de grés. Il est proposé de petit à petit rendre la cohérence au système en faisant correspondre le traitement de sol à la fonction.

Les pavés inutiles pourront être utilisés pour réaliser les ppc manquants et pour la réfection de ceux qui sont dégradés. Si les pavés anciens s'avèrent insuffisants, il pourrait être envisagé de ne réaliser en grés que la partie du ppc comprise dans la bande servante, la bande passante en asphalté offrant un meilleur confort au piéton et PMR.



2- Corriger

Réfection des sols : rustines et signalisation horizontale

Les traces de mobilier urbain déposé, ou les signalisations horizontales non redessinées après intervention, donnent l'impression d'un espace public dégradé.

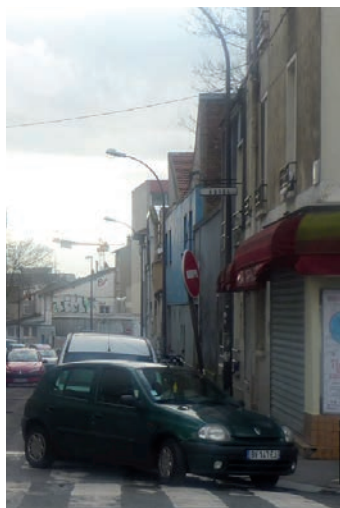


2- Corriger

Homogénéiser les mobiliers

Afin de contribuer à l'émergence d'une nouvelle identité de la rue de Paris ainsi que pour améliorer la cohérence du paysage, il serait intéressant de pouvoir homogénéiser les mobiliers urbains. A l'image des obstacles au stationnement sauvages qui sont de plusieurs types différents, potelets, massifs cylindriques ou trapézoïdaux. D'autres éléments comme les armoires pourraient également faire l'objet d'un traitement homogène.

Une campagne de redressement de panneaux, souvent de travers ou tordues pourrait également à peu de frais donner une image plus ordonnée.



2- Corriger

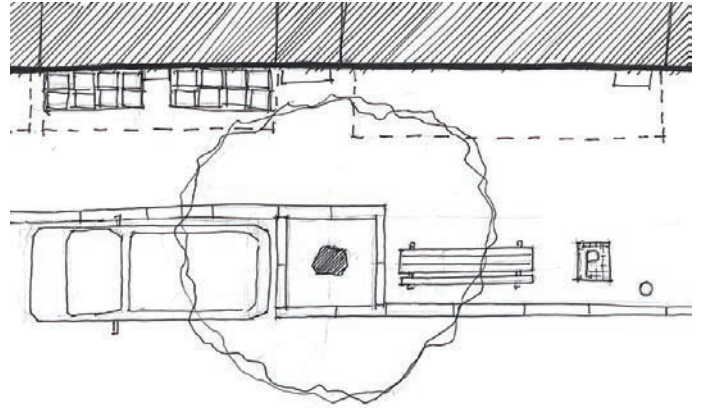
Reconquerir les espaces résiduels pour installer de nouveaux usages

Sur la seule section centrale on retrouve plus de 30 fois la configuration ci-contre de fin de bande de stationnement. L'angle existant fabrique des espaces résiduels et ne permet l'utilisation optimale de l'espace, tout en favorisant le stationnement illicite à cheval sur la chaussée. A chacun de ces lieux il est possible en déplaçant la bordure de retrouver un espace rationnel dans lequel disposer les fonctions de la bande servante, mobilier urbain, plantations, stationnement deux roues, attaches à vélos etc...

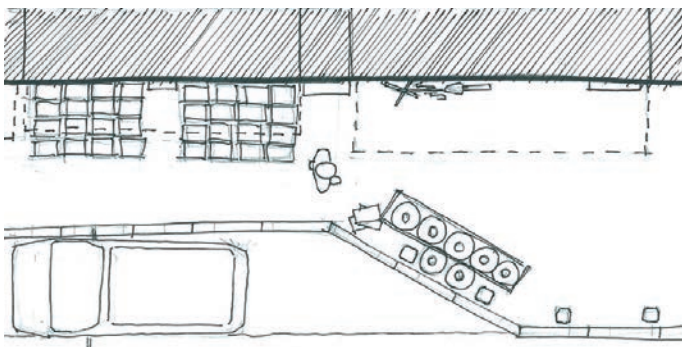
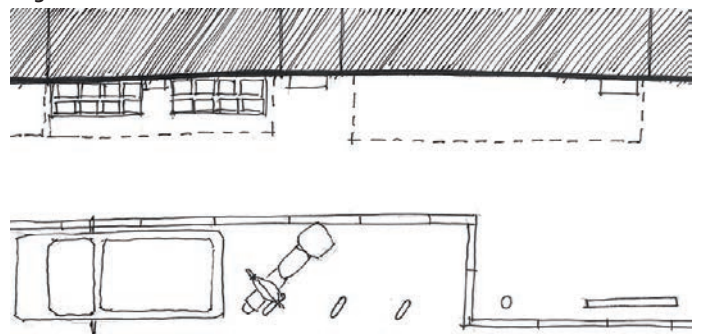


Exemple d'appropriation du trottoir

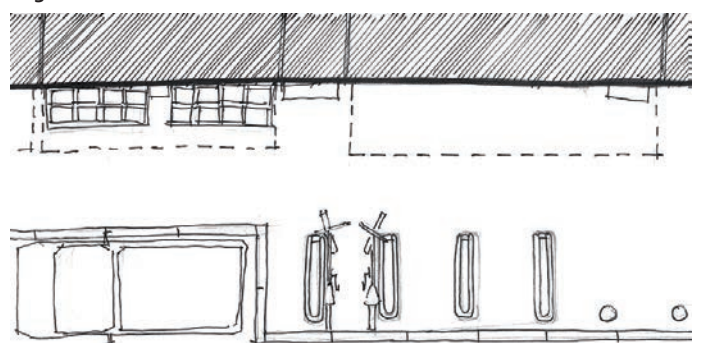
Planter un arbre, mettre un banc



Organiser du stationnement 2 roues motorisées sur chaussée



Organiser du stationnement vélo sur trottoirs



2- Corriger

Planter des arbres

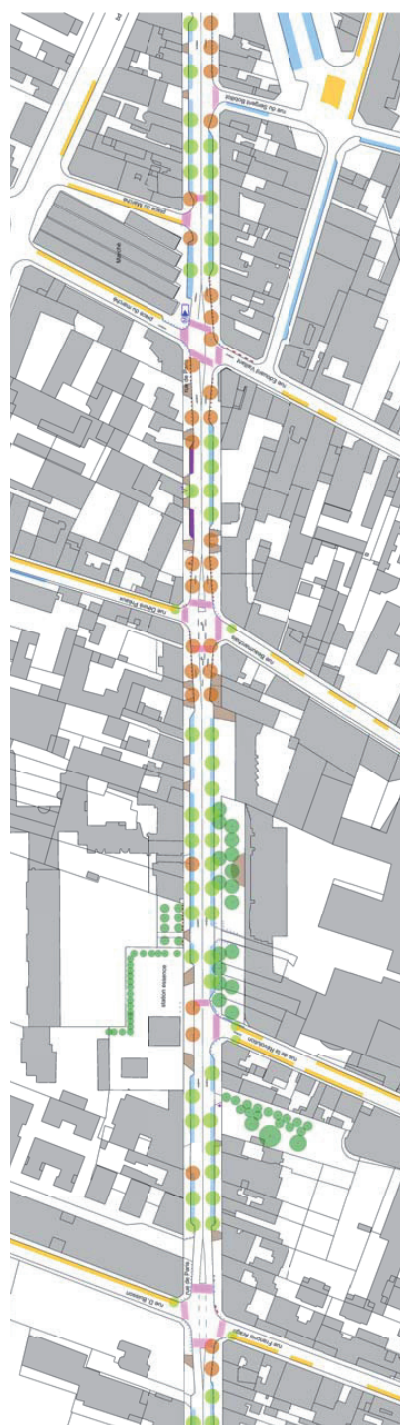
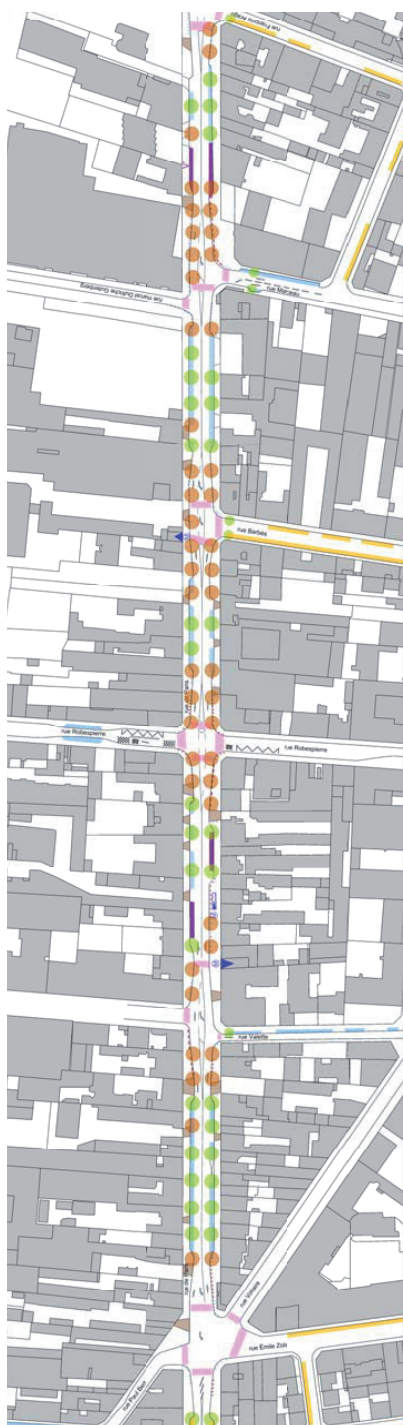
Afin d'augmenter la présence végétale sur la rue de Paris, il est proposé de planter des arbres.

Actuellement seule la surlargeur de trottoir au niveau de la rue de la Révolution comporte une double rangée d'arbres, le reste de la végétation visible depuis la rue de Paris est sur des espaces privés.

Deux stratégies peuvent cohabiter :

- planter dans la bande servante, soit en extrémité de bande de stationnement, soit dans la bande de stationnement en supprimant quelques places. Les plantations peuvent être accompagnée de mobiliers qui les protègent, banc, attaches vélos etc...
- Planter des arbres dans les rues adjacentes sur les premières places de stationnement

Un inventaire complet des réseaux souterrains est indispensable pour connaître la faisabilité des plantations.



1- Désencombrer

2- Corriger

3- Transformer

3- Transformer

Agir sur les rues transversales

Afin de changer à la fois le paysage de la rue de Paris et des rues transversales, les premières places de stationnement dans celles-ci pourrait recevoir des usages divers. Des plantations d'arbres accompagnés des mobiliers encombrants comme les bacs de tri sélectif, ou de stationnement deux roues etc...



3- Transformer

Donner "de la pêche" aux murs

En complément de l'action sur les espaces publics, il est proposé de réfléchir au potentiel qu'offrent les nombreux murs pignons visibles depuis l'espace public, qui pourraient devenir des espaces d'expression artistique, ou porter de nouveaux modes d'affichage publicitaires avec des grands écrans, projection etc...



3- Transformer

Définir des secteurs d'aménagements majeurs

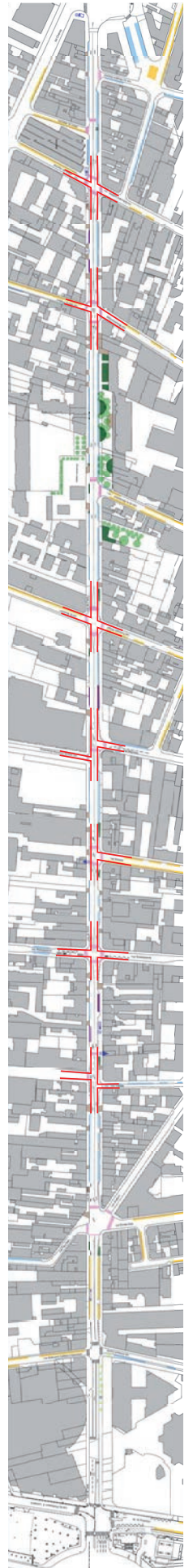
Plusieurs séquences de la rue de Paris comportent des surlargeurs de trottoirs, ou sont en interface avec des espaces majeurs, carrefour de la Croix de Chavaux, ou porte de Montreuil. La requalification de ces lieux doit faire l'objet d'une conception spécifique afin d'adapter les principes de composition issus de la section courante a chacun des contextes particuliers. La méthode d'intervention des PEPA (Petits espaces publics autrement) semble adaptée, si elle s'inscrit clairement dans la logique d'ensemble de la rue de Paris.



3- Transformer

Etudier la suppression des "tourne à gauche"

Actuellement, sept intersections comportent des tourne à gauche la sur largeur de chaussée provoquent un rétrécissement des trottoirs. La suppression de ces tourne à gauche permettrait de retrouver la continuité de la largeur du trottoir, sur des lieux qui concentrent souvent la vie urbaine, à l'image du marché ou de la sortie de métro Robespierre.





Montreuil - Apur 2012-2013

Contribution à l'élaboration d'une stratégie d'action sur les espaces publics de la Ville de Montreuil

En juin 2012, la ville de Montreuil et l'APUR ont engagé une réflexion sur les espaces publics de Montreuil dans le cadre d'une convention d'études inscrite au programme partenarial de l'Atelier parisien d'urbanisme.

Cette étude a permis de proposer une esquisse de stratégie partagée pour les espaces publics montreuillois à partir d'un diagnostic prospectif de l'espace public et du paysage de Montreuil.

La méthode développée par l'APUR pour appréhender toute la complexité du sujet propose :

- un état des lieux, de la situation existante et de son évolution prochaine, le plus précis possible qui a permis de partager la connaissance et de se doter d'une grille de lecture des espaces publics ;
- un processus qui a mobilisé les différents services de la Ville de Montreuil et les acteurs des transformations en cours, sous forme d'ateliers, pour définir de façon itérative les enjeux, modes opératoires et actions à mener pour les années à venir.
- l'application de ces principes stratégiques à la rue de Paris