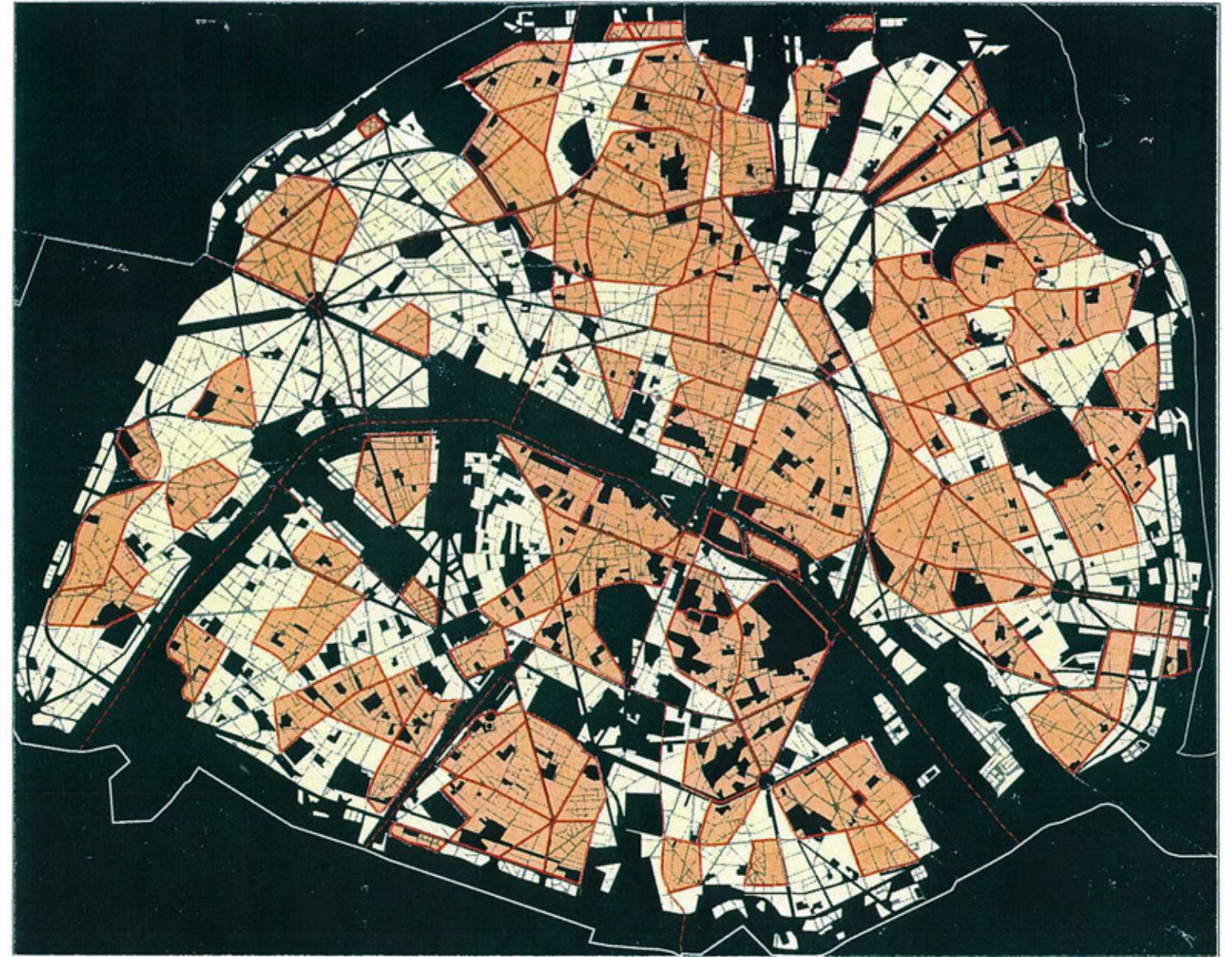


DOCUMENT D'ÉTUDE

créer des quartiers tranquilles à Paris



**Premières propositions
pour une méthode d'étude
105 périmètres possibles**

SEPTEMBRE 1997

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

A. L'IDENTIFICATION DES QUARTIERS

A.1. La méthode

A.2. Les éléments d'analyse :

a. Continuités et discontinuités des tissus urbains ordinaires

b. Fonctions urbaines dominantes

c. Usage de l'automobile :

c.1. la circulation

c.2. le stationnement

A.3. Les critères de choix des quartiers

A.4. Les propositions de quartiers tranquilles

a. L'exemple des quartiers tranquilles réalisés ou programmés

b. Typologie

c. Les propositions

B. LES ACTIONS PROPOSÉES

B.1. Principes généraux

B.2. Les outils

C. LE MAILLAGE DES QUARTIERS TRANQUILLES

C.1. Problématique générale

C.2. Le maillage des quartiers tranquilles par des itinéraires vélos

C.3. Les cheminements entre quartiers en marge des grands axes

D. ÉTUDES TESTS SUR 24 QUARTIERS

D.1. La méthode détaillée adoptée

D.2. Les 24 quartiers retenus

PRÉAMBULE

Les récentes communications du Maire de Paris sur l'urbanisme du 15 avril 1996, l'environnement du 24 juin 1996 et les déplacements du 25 novembre 1996 ont été l'occasion de réaffirmer la volonté d'améliorer la qualité de vie des parisiens, et de l'ensemble de tous ceux qui fréquentent ou visitent la capitale.

Plus précisément, la communication sur l'urbanisme insiste sur la volonté de préserver le caractère particulier des quartiers, c'est-à-dire leur ambiance résultant à la fois de leur aspect, de leur patrimoine bâti et paysager ainsi que de leur vie sociale et de leur animation.

La communication sur les déplacements cite parmi ses objectifs essentiels :

- limiter la place de l'automobile dans la ville,
- donner plus d'espace à la vie locale, aux piétons, aux vélos, aux autobus.

La présente réflexion sur les quartiers tranquilles s'inscrit dans ces grandes orientations.

Face à la diversité des quartiers et des tissus urbains parisiens, il s'agit de définir une méthode d'approche :

- à l'échelle de la ville d'abord pour proposer des secteurs de mise en place de quartiers tranquilles ;
- à l'échelle de chacun de ces quartiers ensuite en décrivant les études à mener et en les illustrant par des exemples.

Les propositions ci-dessous concernent donc des situations très diverses ; elles peuvent selon les lieux viser à :

- conforter les centres de quartiers résidentiels, faciliter l'accès et les déplacements des piétons ;
- préserver la tranquillité de quartiers résidentiels calmes et peu animés ;
- améliorer le cadre de vie et la pratique de certains secteurs à forte concentration d'emploi ou à forte attraction commerciale, culturelle ou touristique.

Les propositions présentées pourront voir leur impact renforcé en cas de synergie avec une action publique d'amélioration ou de préservation de quartiers. Mais elles doivent aussi pouvoir être menées seules, dans des secteurs n'appelant pas d'action municipale.

Il faut enfin souligner que ces propositions restent ouvertes à la discussion. Leur mode de conception peut être approfondi et amélioré ; elles peuvent donc être amendées et complétées sur la base de réflexions et débats à venir.

A. L'IDENTIFICATION DES QUARTIERS TRANQUILLES POTENTIELS

A.1. La méthode

Pour identifier les secteurs susceptibles de devenir des quartiers tranquilles, trois types d'approches préalables ont été réalisés :

a. l'analyse des continuités et des discontinuités des tissus urbains ordinaires : c'est d'abord dans le tissu urbain le plus ordinaire -celui de la vie quotidienne- que les créations de quartiers tranquilles paraissent souhaitables. Cela ne veut pas dire que les secteurs plus exceptionnels par leur activité ou par leur aménagement ne peuvent faire l'objet de mesures destinées à mieux partager l'espace public entre les usagers.

Mais il a semblé justifié d'orienter la démarche **en priorité** vers les espaces banals où l'urbanisation est continue et irriguée par de nombreux espaces publics de tailles variées pratiqués tous les jours. On a donc écarté les grandes emprises monofonctionnelles, quelles que soient les fonctions qui s'y exercent (équipements publics, grands lieux d'emplois ...);

b. l'examen des fonctions urbaines dominantes : l'objectif est ici de déterminer la nature des quartiers, les types de pratiques qu'on y observe afin de faciliter la vie quotidienne ;

c. l'état des lieux concernant la place de l'automobile. Deux aspects sont à étudier :

- l'impact de la circulation, par le biais d'un plan de la structure urbaine du réseau de voirie de Paris ;
- le stationnement, par une approche globale du déficit résidentiel, qui donne une idée des possibilités de modifier l'importance ou la nature du stationnement sur voirie.

Dans les territoires continus définis en a., le réseau principal de voirie et le réseau secondaire structurant découpent des secteurs susceptibles d'accueillir une démarche de quartier tranquille.

Dans certains cas, la continuité de tissus urbains de part et d'autre d'une voie principale ou secondaire structurante, donnant l'image d'une forte identité urbaine, avec des ambiances et des paysages de grand intérêt, pourront conduire à envisager une remise en cause de la nature de ces voies aujourd'hui coupures, mais potentiellement lieux d'une urbanité retrouvée.

L'examen des fonctions urbaines dominantes sera enfin le dernier critère pour retenir ou pas un quartier, la priorité étant donnée aux secteurs les plus résidentiels ainsi qu'à ceux qui présentent un caractère particulier.

A.2. Les éléments d'analyse

a. Continuités et discontinuités des tissus urbains ordinaires (cf. plan n° 1)

L'objectif est de cerner l'ensemble des tissus urbains continus et banals de la capitale à l'intérieur desquels doivent être prioritairement définis les quartiers tranquilles.

En premier lieu, les grands espaces publics et les grands sites urbains ont été exclus de la présente démarche. C'est en particulier le cas du site de la Seine et des grandes compositions qui le bordent. Ceci ne veut bien entendu pas dire qu'il ne faudra pas mener par ailleurs une réflexion sur la place de l'automobile dans ces lieux prestigieux.

Les grandes emprises monofonctionnelles, qu'il s'agisse d'emprises ferroviaires, ou d'activités ou de grands équipements (hospitaliers, universitaires, sportifs) ont également été écartés.

Le plan n° 1 présente une image du tissu parisien, dont on a retiré les emprises mentionnées ci-dessus, l'ensemble des espaces verts, ainsi que les équipements qui ne sont pas de stricte proximité (les équipements de proximité comme les écoles sont maintenus).

Ont également été effacées sur le plan, toutes les voies dont les dimensions importantes ou le niveau élevé des flux de circulation peuvent les faire percevoir comme des coupures.

Ces choix sont bien sûr partiellement subjectifs (on aurait pu ainsi maintenir les squares de quartier au-dessous d'une certaine taille), mais l'image globale qui en résulte correspond assez bien à celle que l'on perçoit en pratiquant la ville au quotidien. La dissymétrie entre les deux rives de la Seine est particulièrement frappante : sur la rive gauche, et surtout dans les arrondissements centraux, le tissu urbain est découpé par les grandes emprises ; sur la rive droite ce même phénomène n'apparaît que sur une épaisseur limitée le long de la Seine ; la plupart des arrondissements se rassemblent dans une vaste zone de tissus continus jusqu'aux boulevards des Maréchaux.



Plan n° 1
PARIS: CONTINUITÉS, DISCONTINUITÉS
DU TISSU URBAIN

b. Fonctions urbaines dominantes (cf. plan n° 2)

Le plan n° 2 donne une image de l'occupation dominante des îlots parisiens en 1990 (sources : Recensement de 1990, exhaustif léger et Enquête Régionale de l'Emploi de 1989).

Les îlots à occupation faible (moins de 20 habitants et 20 emplois, et densités de population et d'emploi inférieures à 150 habitants ou emplois à l'hectare) figurent en blanc. Certaines grandes opérations d'aménagement que les données du recensement de 1990 ne représentent pas sont également placées dans cette catégorie (Citraën-Cévennes, Bercy, Paris Rive Gauche).

Pour les autres îlots, 5 classes sont retenues :

- dominante habitat :
 - . très forte (3 habitants ou plus pour un emploi)
 - . forte (1,5 à 3 habitants pour un emploi)
- dominante emploi :
 - . très forte (3 emplois ou plus pour un habitant)
 - . forte (1,5 à 3 emplois pour un habitant)
- occupation mixte : entre 1,5 emploi par habitant et 1,5 habitant par emploi.

Ce plan donne une image des occupations principales à l'échelle de Paris. Il devra être complété sur plusieurs points :

- dans chaque quartier tranquille potentiel, il conviendra d'examiner les densités réelles de population et d'emploi. En effet, certains quartiers à dominante d'emploi très marquée peuvent néanmoins accueillir également une densité de population supérieure à la moyenne parisienne. Ainsi le quartier Hauteville-Petites Ecuries de part et d'autre de la rue du Faubourg Saint-Denis présente une densité d'emploi près de 3 fois supérieure à la moyenne parisienne, mais également une densité de population qui reste supérieure à la moyenne parisienne ;
- il est nécessaire de tenir compte des fonctions autres que habitant ou emploi, et qui ont un impact fondamental sur la vie locale. Il peut s'agir soit des activités de centre locaux (commerces ou équipements de quartiers), soit de fonctions attractives à influence plus large, parfois régionale, voire nationale ou internationale (grands magasins, grands équipements culturels ou sportifs ...). Ces éléments seront précisés par le biais d'études de terrain dans les quartiers tranquilles potentiels.

Dominante habitat

-  **Très forte**
3 habitants ou plus pour 1 emploi
-  **Forte**
1,5 à 3 habitants pour 1 emploi

avec plus de 20 habitants
et une densité de plus de
150 habitants par hectare

Dominante emploi

-  **Très forte**
3 emplois ou plus pour 1 habitant
-  **Forte**
1,5 à 3 emplois pour 1 habitant

avec plus de 20 emplois
et une densité de plus de
150 emplois par hectare

Occupation mixte

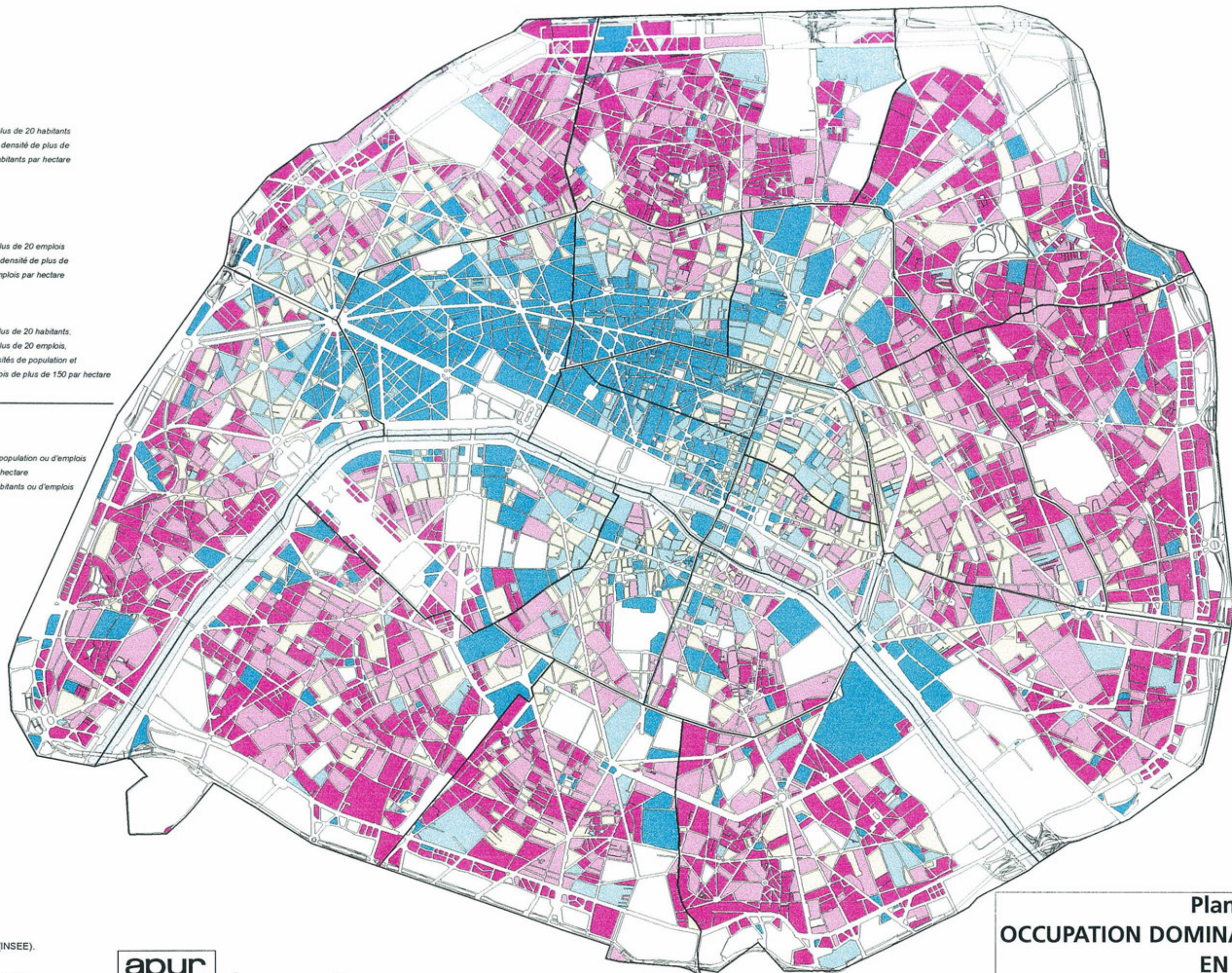
-  **Pas de dominante**

avec plus de 20 habitants,
et/ou plus de 20 emplois,
et densités de population et
d'emplois de plus de 150 par hectare

Occupation faible

-  **Autres cas**

avec une densité de population ou d'emplois
de moins de 150 par hectare
et/ou un nombre d'habitants ou d'emplois
inférieur à 20



Sources : - Recensement de 1990, exhaustif léger (INSEE).
- Estimation de l'Emploi à l'îlot - 1989
(APUR/BDU, France Télécom, INSEE, IAURIF,
RATP, Ville de Paris/Direction de la Voirie).



Plan n° 2
OCCUPATION DOMINANTE
EN 1990
HABITAT / EMPLOI

c. Usage de l'automobile

c.1. La circulation (cf. plan n° 3)

Le plan n° 3 présente une analyse de la structure urbaine du réseau de voirie de Paris, décomposé en 5 catégories :

- les voies principales, à l'échelle de la ville ou plus,
- les voies secondaires structurantes, assurant les liaisons entre arrondissements,
- les voies de distribution locale, assurant la distribution au niveau des quartiers,
- les voies de desserte, dernier maillon au sein des quartiers,
- en complément, les voies piétonnes, les impasses ..., toutes voies très peu ou pas circulées.

Cette classification contient inévitablement une part de subjectivité.

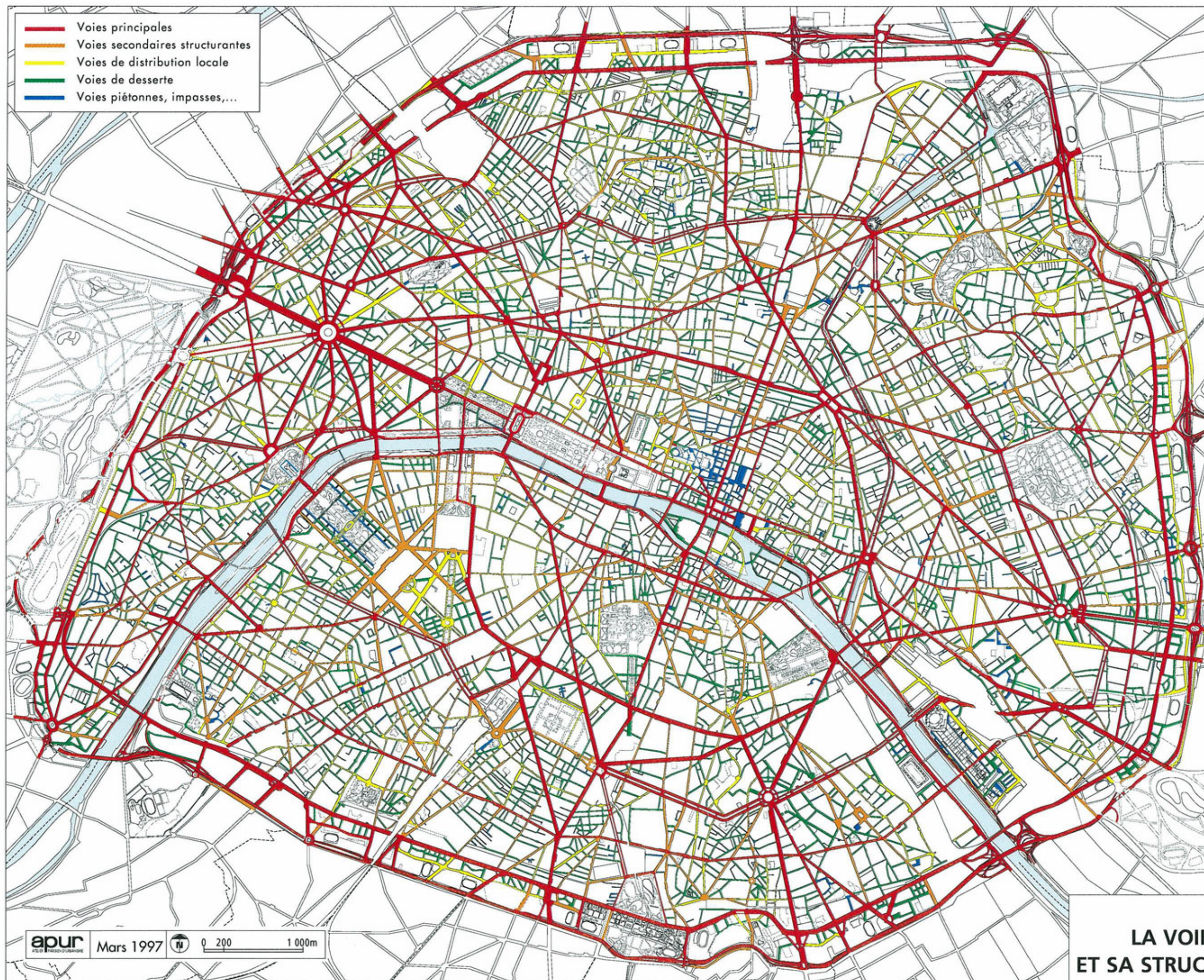
Mais elle privilégie volontairement l'analyse de la structure urbaine, sur une stricte observation des pratiques actuelles. Il existe en fait des transits parasites (« itinéraires malins ») sur des voies très locales, ils ne sont pas retenus dans les catégories proposées.

Elle est donc différente de l'analyse faite par la Direction de la Voirie et des Déplacements de la hiérarchie en terme de circulation sur le réseau principal.

Le principe général adopté pour les quartiers tranquilles est qu'ils ne doivent être traversés par aucun transit parasite. Ceci exclut donc la présence de toute voie principale ou secondaire structurante au sein d'un quartier.

Par rapport à ces voies, deux attitudes sont possibles :

- soit les considérer comme des limites de quartier tranquille, quitte à ce qu'elles soient bordées de part et d'autre par des quartiers tranquilles. Il sera alors important de faciliter leurs franchissements pour les piétons et les vélos. Ce cas sera le plus fréquent ;
- soit, de façon plus exceptionnelle, estimer que l'unité d'un quartier s'impose avec une telle force qu'il est nécessaire de réexaminer le statut d'une voie principale ou secondaire structurante et d'envisager d'y supprimer le transit.



Plan n° 3
**LA VOIRIE PARISIENNE
ET SA STRUCTURE URBAINE**

c.2. Le stationnement (cf. plan n° 4)

La marge d'action dont on dispose sur le stationnement sur voirie est un des points-clés de la redistribution de l'espace public en faveur des modes de déplacements autres que l'automobile.

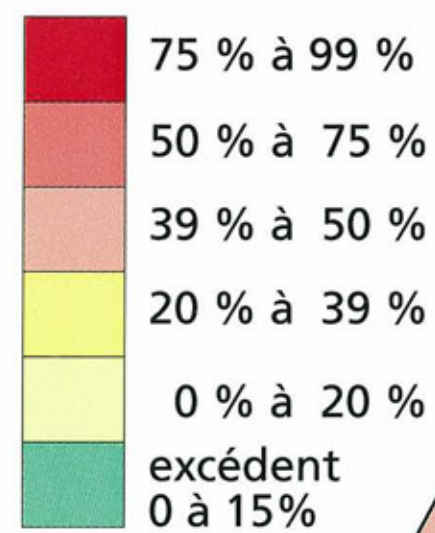
Le plan n° 4 donne un aperçu du déficit de stationnement résidentiel (différence entre le nombre de véhicules des ménages selon le recensement de 1990 et l'offre de places privées selon les données de la taxe d'habitation 1990) à l'échelle des 80 quartiers parisiens.

Cette carte doit être regardée avec beaucoup de prudence, et seules les grandes tendances doivent en être retenues : les données de la taxe d'habitation sur l'offre de garages privés sous-estiment parfois dans des proportions très importantes l'offre réelle, certains grands ensembles de parking étant totalement oubliés. Le déficit est donc globalement surestimé. Il a en outre pu évoluer un peu depuis 1990 du fait des constructions neuves et de la relative stabilité de la motorisation des parisiens.

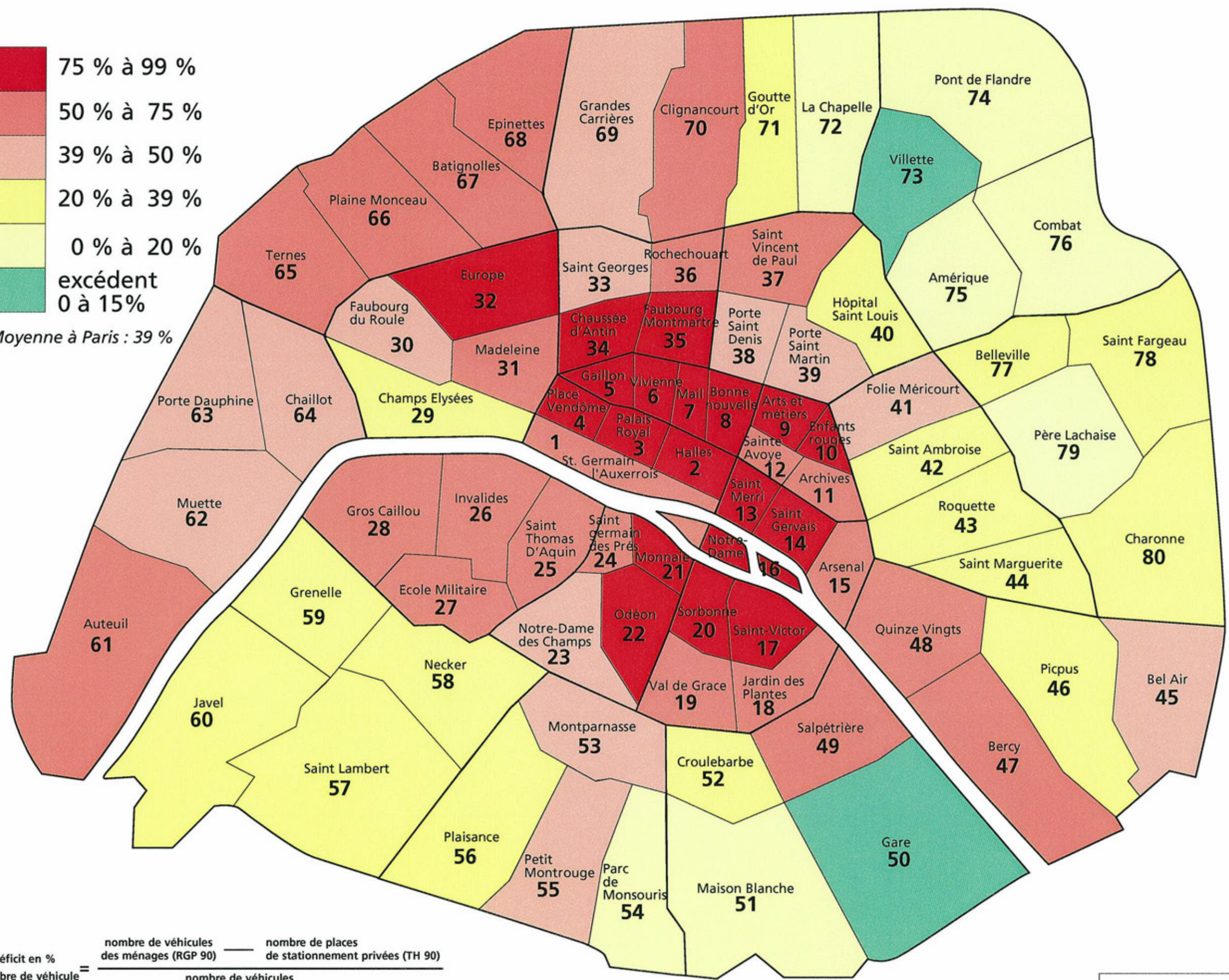
Il conviendra donc, au moment de l'étude fine de chaque quartier, de compléter ces données générales par une enquête de terrain afin d'apprécier l'ampleur des erreurs éventuelles.

Cette analyse devra également prendre en compte le stationnement sur voirie sous ses différentes formes ainsi que les parcs publics (sous ou hors voiries) et les garages commerciaux.

Enfin, en conclusion de ces différentes approches, il conviendra de s'interroger sur le bien-fondé des normes actuelles de stationnement inscrites dans le POS, qui selon les quartiers pourront apparaître soit justifiées, soit excessives.



Moyenne à Paris : 39 %



$$\text{déficit en \% du nombre de véhicule} = \frac{\text{nombre de véhicules des ménages (RGP 90)} - \text{nombre de places de stationnement privées (TH 90)}}{\text{nombre de véhicules des ménages (RGP 90)}}$$

Plan n° 4
**DÉFICIT EN STATIONNEMENT
 RÉSIDENTIEL**

A.3. Les critères pour les propositions de quartiers tranquilles

La superposition du plan de la structure du réseau de voirie et du plan des continuités et discontinuités des tissus urbains permet de déterminer un ensemble de mailles délimitées par des voies principales ou secondaires structurantes et parcourues par des voies de niveau inférieur. Cet ensemble constitue une première approche « par excès » des quartiers tranquilles possibles.

Mais de nombreux secteurs ainsi définis posent des problèmes de dimensions, de forme, de fonction, d'organisation de la voirie, etc ... qui peuvent y rendre difficile la création de quartiers tranquilles fondés sur cette première approche seulement.

C'est pourquoi, dans cette liste exhaustive de quartiers tranquilles potentiels, un tri complémentaire a été effectué pour retenir les propositions de la présente étude.

Les critères de choix utilisés sont les suivants :

- les quartiers à très forte dominante emploi, où la population est très peu présente et qui ne présentent pas de fonction centrale complémentaire (par exemple de type commercial) ont été écartés ;
- un quartier n'est retenu que dans la mesure où il comprend une voirie suffisamment maillée pour qu'existe un réseau minimal d'espaces publics, de niveau local, intérieurs à ce quartier. Les secteurs qui ne sont parcourus que par des voies locales reliant directement deux voies principales ou secondaires structurantes mais sans rencontrer d'autres voies locales ne sont pas retenus dans la présente étude ; cela ne veut pas dire qu'ils n'appellent pas d'amélioration, mais ces interventions concernent alors des rues et non des quartiers et relèvent plus de traitements ponctuels. Ce mode de tri explique que certains ensembles d'HBM aient été retenus, et d'autres pas ;

- la taille des quartiers doit être suffisamment grande pour qu'une certaine identité soit perceptible, sans l'être trop pour éviter la dilution dans un espace trop vaste. Cette taille adaptée est donc variable selon l'étendue des types de tissus urbains, mais 80 % des quartiers proposés ont une surface comprise entre 10 et 40 hectares. Un découpage opérationnel pourrait être envisagé si nécessaire, pour les plus étendus (ce qui est sans doute le cas du Marais).

Enfin, si une grande partie des quartiers choisis s'impose de façon assez évidente, il en reste un certain nombre dont le choix (ou le non-choix) conserve une part de subjectivité.

Il conviendra donc bien sûr de corriger les propositions faites en fonction de la perception et des demandes au niveau local. L'un des critères majeurs pour le choix d'un quartier doit être la pratique locale, l'utilisation des espaces publics et les difficultés qu'elles rencontrent dans la vie quotidienne (par exemple, la fréquentation d'équipements ou de commerces de proximité), ou dans les pratiques plus exceptionnelles.

Ainsi le fait de retenir le quartier Saint-Ferdinand dans le 17^{ème} arrondissement (cf. ci-après) peut être discuté : ce quartier à forte dominante emploi n'a pas en effet l'intensité de vie locale, ni la qualité et la richesse urbaine que présente par exemple le quartier Hauteville-Petites Ecuries. Néanmoins, l'existence d'une maille de voirie locale relativement complexe et la présence de près de 10 000 habitants ont conduit à le retenir dans les propositions de quartiers tranquilles. A l'inverse un quartier tranquille aurait pu être proposé aux abords des rues de Lourmel et Saint-Charles dans le 15^{ème} arrondissement. C'est la faiblesse du maillage du réseau de voirie, la taille importante des îlots qui en résulte et la diffusion d'une circulation non négligeable sur l'ensemble de ce réseau qui ont conduit à ne pas le retenir à ce stade.

A.4. Les propositions de quartiers tranquilles (cf. plan n° 5)

a. L'exemple des réalisations achevées ou programmées

Les réalisations achevées ou programmées (en gris sur le plan n° 5) présentent une très grande diversité quant à la nature du quartier, à sa taille et aux traitements qui y sont réalisés.

Ils peuvent être classés de la façon suivante :

- *des quartiers essentiellement résidentiels*, entrant clairement dans la catégorie des quartiers tranquilles. Par ordre de réalisation :

- . Nationale (13ème arrondissement)
- . Saint-Blaise (20ème arrondissement)
- . Butte-aux-Cailles (13ème arrondissement)
- . Charles Hermitte (18ème arrondissement)
- . Hallé (14ème arrondissement)

Deux de ces quartiers (Butte-aux-Cailles et Saint-Blaise) correspondent à des tissus urbains de petite échelle très caractéristiques par leur différence avec un environnement bâti plus dense et plus récent.

- *des zones à fonction centrale* :

- . fonction touristique-commerciale : Saint-Séverin, Hautefeuille, Mouffetard
- . fonctions administratives plus locales, comme les abords des mairies (exemple 14ème ou 15ème arrondissement) (non figuré sur le plan n° 5, car les interventions sont trop ponctuelles)

- *des zones piétonnes* :

- . Beaubourg
- . Les Halles
- . Montorgueil

Il s'agit là d'un ensemble très spécifique, à très forte centralité, combinant une

desserte en transports en commun exceptionnelle à un réseau de voirie souterraine et à une offre importante de places de stationnement public. Un tel ensemble ne paraît pas reproductible ailleurs dans Paris.

- *le secteur du Marais*, entité très vaste et diverse, qui ferait aujourd'hui l'objet d'un découpage en plusieurs quartiers tranquilles ayant chacun son identité.

b. Typologie

Il est proposé de retenir 4 types de quartiers tranquilles :

- *quartiers à très forte dominante résidentielle* : plus de trois habitants pour un emploi ;
- *quartiers mixtes à dominante résidentielle* : entre un et trois habitants pour un emploi ;
- *quartiers mixtes à dominante emploi* : plus de un emploi par habitant ;
- *quartiers mixtes à dominante commerciale, touristique ou universitaire* : ils correspondent aux secteurs à très forte attractivité situés dans des tissus continus (par exemple secteur des grands magasins à Provence-Mogador) ou combinant des grands équipements à un tissu banal (par exemple ensemble Jussieu - Jardin des Plantes - Quartier mixte mitoyen) ;

A ces quatre types de quartiers s'ajoutent quatre périmètres appelant des études pour définir des quartiers tranquilles en réexaminant l'organisation de la circulation. Il s'agit de secteurs présentant une réelle identité urbaine, mais dont la taille est trop importante, et qui sont trop découpés par des voies primaires pour pouvoir faire l'objet d'un seul quartier tranquille.

C'est le cas par exemple du Faubourg Saint-Antoine (11ème et 12ème arrondissements), ou des deux secteurs Maubeuge - Saint Georges (9ème et 10ème arrondissements) et Saint Germain des Prés (6ème et 7ème arrondissements), qui posent la question des flux de transit Est-Ouest et Nord-Sud dans le centre de Paris, sur des voies de faibles dimensions.

c. Les premières propositions

Les plans n° 5 et n° 6 figurent 105 propositions de quartiers tranquilles déterminées en fonction des critères définis précédemment, et qui s'ajoutent aux 10 quartiers déjà traités ou dont l'évolution est engagée ou envisagée à court terme.

Ces 105 propositions se répartissent de la façon suivante :

- 25 quartiers à très forte dominante résidentielle
- 53 quartiers mixtes à dominante résidentielle
- 9 quartiers mixtes à dominante emploi
- 5 quartiers mixtes à dominante commerciale, touristique ou universitaire
- 4 périmètres d'étude, correspondant potentiellement à 13 quartiers tranquilles se répartissant en 1 quartier à très forte dominante résidentielle, 7 quartiers mixtes à dominante résidentielle et 5 quartiers mixtes à dominante emploi.

Le tableau ci-après indique pour chacun de ces 105 quartiers (classés par arrondissement) la population totale, l'emploi salarié total, le rapport population-emploi, la surface, la densité de population et la densité d'emploi.

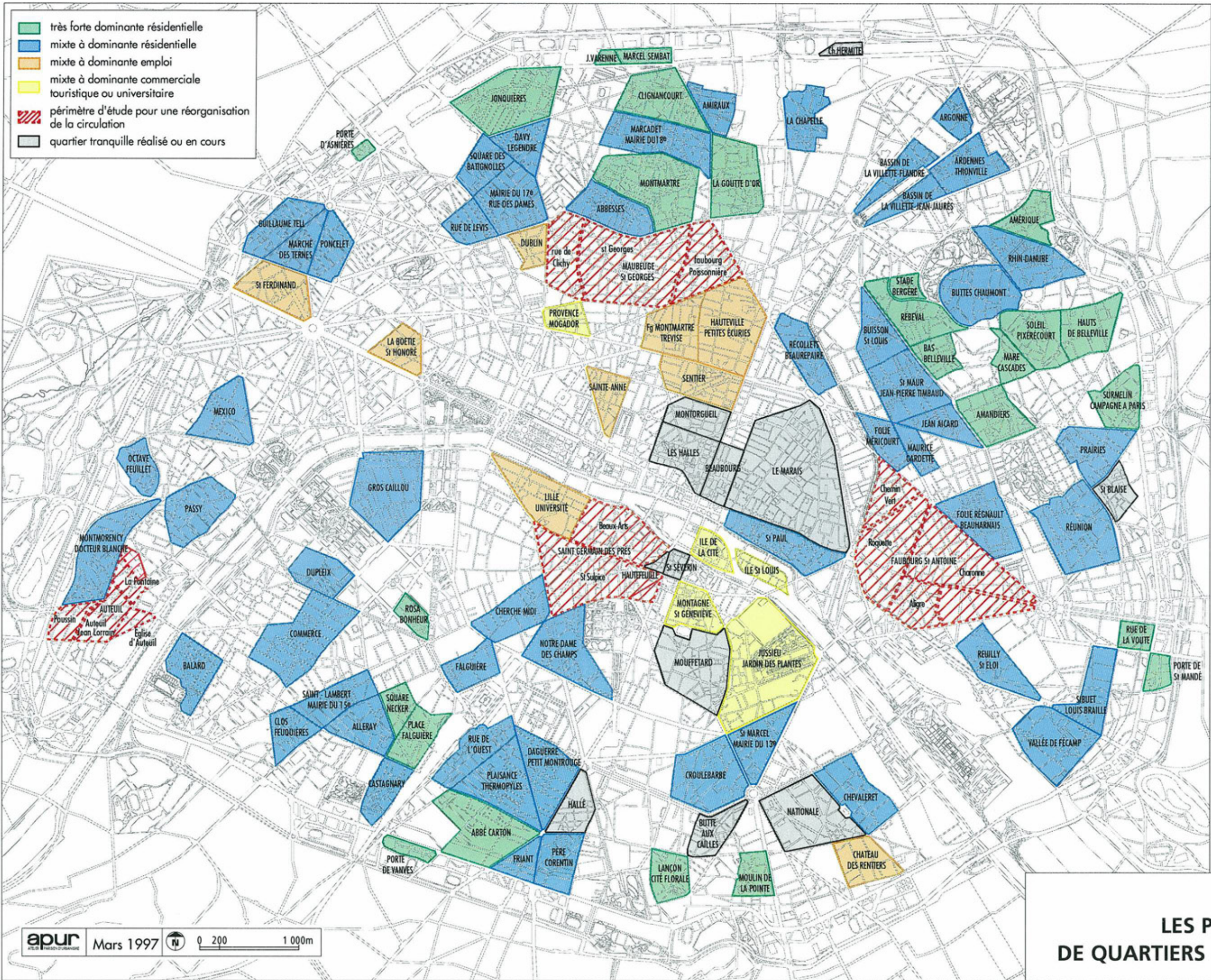
Il convient de rappeler que cette liste n'est pas limitative. Elle est le résultat - déjà très étendu dans l'espace - de l'approche proposée.

Il faut noter que cette méthode, s'appuyant sur la continuité des tissus urbains, l'importance de la fonction résidentielle et le caractère des quartiers, privilégie les quartiers existants et d'abord les quartiers d'habitation.

Les propositions pourront être étendues sur les zones non couvertes, à partir d'études spécifiques. Parmi les zones d'extension possible une attention particulière est à accorder aux interventions publiques qu'il s'agisse de ZAC, de secteurs de DSU ou de réhabilitation, ou d'abord d'interventions de petites tailles.

Une partie importante de ces opérations publique est déjà concernée par les propositions : ZAC Reuilly, Chevaleret-Jeanne d'Arc, Citroën-Cévennes, Duplex, Bassin de la Villette, Réunion, Amandiers, etc ... ; secteurs du village de la Chapelle, du Bas-Belleville, des Grands Boulevards ... Dans d'autres opérations comme les ZAC Paris Rive Gauche, Alésia-Montsouris, ou la Porte d'Asnières, les quartiers futurs seront conçus dès le départ comme de nouveaux quartiers tranquilles.

- très forte dominante résidentielle
- mixte à dominante résidentielle
- mixte à dominante emploi
- mixte à dominante commerciale
touristique ou universitaire
- périmètre d'étude pour une réorganisation
de la circulation
- quartier tranquille réalisé ou en cours



Données sur les 105 quartiers tranquilles proposés

arrdt	nom	population	emplois	population	surface	densité de	densité	
		(RGP 90)	salariés (EEE89)	/ emplois	(ha)	population (hab/ha)	d'emploi (emp/ha)	
1	1 ème 2 ème	Sainte-Anne	3 004	17 615	0,17	11	273	1 601
2	2 ème	Sentier	7 460	25 696	0,29	27	276	952
3	4 ème	Ile-Saint-Louis	3 088	1 490	2,07	9	343	166
4	4 ème	Ile de la Cité	955	2 999	0,32	11	87	273
5	4 ème	Saint-Paul	5 891	7 973	0,74	29	203	275
6	5 ème	Jussieu - jardin des Plantes	18 025	16 637	1,08	80	225	208
7	5 ème	Montagne Sainte-Geneviève	4 626	5 736	0,81	18	257	319
8	6 ème	Beaux-Arts	9 279	13 924	0,67	36	258	387
9	6 ème	Cherche Midi	8 726	6 775	1,29	27	324	252
10	6 ème	Notre-Dame des Champs	12 008	9 132	1,31	37	325	247
11	6 ème 7 ème	Saint-Sulpice	15 565	24 314	0,64	57	273	427
12	7 ème	Gros Caillou	17 640	16 166	1,09	50	354	325
13	7 ème	Lille-Université	6 696	16 740	0,40	33	203	507
14	7 ème 15 ème	R. Bonheur	4 450	1 036	4,30	9	500	116
15	8 ème	Dublin	5 024	8 298	0,61	11	457	754
16	8 ème	La Boétie - Saint-Honoré	1 882	21 760	0,09	16	118	1 360
17	9 ème	Faubourg Montmartre - Trévise	7 874	19 746	0,40	27	292	731
18	9 ème 10 ème	Faubourg Poissonnière	12 991	13 649	0,95	29	448	471
19	9 ème	Provence Mogador	1 075	18 170	0,06	11	98	1 652
20	9 ème	Rue de Clichy	6 518	15 078	0,43	24	272	628
21	9 ème	Saint-Georges	28 828	28 382	1,02	70	412	405
22	10 ème	Buisson Saint-Louis	13 598	8 794	1,55	21	648	419
23	10 ème	Hauteville-Petites Ecuries	15 862	32 903	0,48	48	330	685
24	10 ème	Recollets Beaurepaire	9 675	8 150	1,19	22	440	370
25	11 ème	Charonne	23 544	14 753	1,60	53	444	278
26	11 ème	Chemin Vert	7 320	4 820	1,52	16	458	301
27	11 ème	Folie-Méricourt	5 640	3 026	1,86	14	403	216
28	11 ème	Folie Régnault - Beauharnais	17 896	7 162	2,50	33	542	217
29	11 ème	Jean Aicard	6 488	3 389	1,91	15	433	226
30	11 ème	Maurice Gardette	5 218	2 618	1,99	10	522	262
31	11 ème 12 ème	Roquette	15 010	12 123	1,24	43	349	282
32	11 ème	Saint-Maur - Jean-Pierre Timbaud	21 550	7 792	2,77	34	634	229
33	12 ème	Aligre	9 386	4 562	2,06	19	494	240
34	12 ème	La Vallée de Fécamp	24 014	12 065	1,99	53	453	228
35	12 ème	Porte de Saint-Mandé	1 896	288	6,58	8	237	36
36	12 ème	Reuilly - Saint-Eloi	7 068	3 800	1,86	25	283	152
37	12 ème	Rue de la Voûte	3 478	982	3,54	9	386	109
38	12 ème	Sibuet - Louis Braille	10 910	5 117	2,13	24	455	213
39	13 ème	Château des Rentiers	6 334	8 299	0,76	21	302	395
40	13 ème	Chevaleret	13 663	6 088	2,24	29	471	210
41	13 ème	Croulebarbe	11 358	7 998	1,42	38	299	210
42	13 ème	Lançon - Cité Florale	7 612	1 907	3,99	17	448	112
43	13 ème	Moulin de la Pointe	4 179	1 221	3,42	15	279	81
44	13 ème	Saint-Marcel - Mairie du XIII ème	8 857	4 237	2,09	23	385	184
45	14 ème	Abbé Carton	18 075	6 045	2,99	42	430	144
46	14 ème	Daguerre-Petit Montrouge	12 330	5 600	2,20	31	398	181
47	14 ème	Friant	4 248	2 136	1,99	11	386	194
48	14 ème	Père Coirentin	8 970	4 520	1,98	22	408	205
49	14 ème	Plaisance - Thermopyles	17 422	6 400	2,72	36	484	178
50	14 ème	Porte de Vanves	3 258	804	4,05	7	465	115
51	14 ème	Rue de L'Ouest	9 358	3 813	2,45	24	390	159
52	15 ème	Alleray	9 782	3 798	2,58	25	398	154

arrdt	nom	population (RGP 90)	emplois salariés (EEE89)	population / emplois	surface (ha)	densité de population (hab/ha)	densité d'emploi (emp/ha)	
53	15 ème	Balard	6 488	3 321	1,95	25	264	135
54	15 ème	Castagnary	7 849	3 114	2,52	19	411	163
55	15 ème	Clos Feuquières	7 884	3 122	2,53	16	481	190
56	15 ème	Commerce	20 884	10 687	1,95	49	425	218
57	15 ème	Dupleix	7 579	3 180	2,38	20	375	157
58	15 ème	Falguière	5 799	3 548	1,63	18	329	202
59	15 ème	Place Falguière	9 426	2 266	4,16	20	467	112
60	15 ème	Sq. Necker	5 138	1 708	3,01	12	447	149
61	15 ème	St Lambert-Mairie du XVème	8 525	3 622	2,35	23	376	160
62	16 ème	Eglise d'Auteuil	1 685	540	3,12	5	337	108
63	16 ème	Jean Lorrain	4 587	6 872	0,67	17	270	404
64	16 ème	La Fontaine	3 230	1 162	2,78	7	461	166
65	16 ème	Mexico	8 608	7 604	1,13	27	319	282
66	16 ème	Montmorency - Docteur Blanche	12 855	4 508	2,85	38	338	119
67	16 ème	Octave Feuillet	2 574	740	3,48	15	172	49
68	16 ème	Passy	13 200	5 653	2,34	31	426	182
69	16 ème	Poussin	4 388	2 129	2,06	10	439	213
70	17 ème	Davy - Legendre	10 233	3 740	2,74	16	640	234
71	17 ème	Guillaume Tell	9 342	8 005	1,17	22	425	364
72	17 ème	Jonquières	23 244	7 739	3,00	46	505	168
73	17 ème	Mairie du 17ème - rue des Dames	15 862	8 069	1,97	31	512	260
74	17 ème	Marché des Ternes	7 235	4 042	1,79	17	426	238
75	17 ème	Poncelet	7 596	5 111	1,49	18	422	284
76	17 ème	Porte d'Asnières	1 246	182	6,85	3	415	61
77	17 ème	Rue de Levis	7 860	4 069	1,93	14	561	291
78	17 ème	Saint-Ferdinand	9 669	14 069	0,69	26	372	541
79	17 ème	Square des Batignolles	7 304	2 773	2,63	17	430	163
80	18 ème	Abbesses	12 616	5 525	2,28	25	505	221
81	18 ème	Amiraux	8 875	3 657	2,43	14	634	261
82	18 ème	Clignancourt	18 959	6 231	3,04	32	592	195
83	18 ème	J. Varenne	1 859	144	12,91	3	620	48
84	18 ème	La Chapelle	9 316	3 215	2,90	23	405	140
85	18 ème	La Goutte-d'or	22 084	6 445	3,43	35	631	184
86	18 ème	Marcadet - Mairie du XVIII	22 447	14 119	1,59	36	624	392
87	18 ème	Marcel Sembat	3 872	528	7,33	8	484	66
88	18 ème	Montmartre	18 934	7 084	2,67	50	379	142
89	19 ème	Amérique	7 793	1 463	5,33	17	458	86
90	19 ème	Ardenne-Thionville	7 008	5 036	1,39	24	292	210
91	19 ème	Argonne	6 375	2 264	2,82	11	580	206
92	19 ème	Bassin de la Villette	4 942	1 830	2,70	12	412	153
93	19 ème	Buttes-Chaumont	14 493	4 999	2,90	35	414	143
94	19 ème	Flandre	6 260	4 155	1,51	16	391	260
95	19 ème	Rebeval	13 154	3 138	4,19	27	487	116
96	19 ème	Rhin-Danube	16 254	5 839	2,78	33	493	177
97	19 ème	Stade Bergère	3 340	1 600	2,09	7	477	229
98	20 ème	Amandiers	11 934	3 026	3,94	26	459	116
99	20 ème	Bas-Belleville	6 838	1 973	3,47	13	526	152
100	20 ème	Hauts de Belleville	11 944	2 742	4,36	26	459	105
101	20 ème	Mare-Cascade	5 470	1 750	3,13	12	456	146
102	20 ème	Prairies	10 905	3 899	2,80	27	404	144
103	20 ème	Réunion	19 667	7 539	2,61	49	401	154
104	20 ème	Soleil - Pixérécourt	14 045	3 536	3,97	29	484	122
105	20 ème	Surmelin - Campagne à Paris	7 719	2 217	3,48	22	351	101

B. LES ACTIONS PROPOSÉES

B.1. Principes généraux

Le principe de base retenu est celui de la simplicité du traitement qui associe facilité d'intégration dans le paysage parisien et réalisme économique. Ceci exclut de fait les interventions lourdes supposant une modification globale de l'espace public, incompatibles avec l'objectif de réaliser 10 quartiers tranquilles par an.

Ceci conduit à privilégier les actions de type réglementaire sur la circulation et le stationnement, et à concentrer les interventions sur l'espace public sur quelques endroits marquants où s'affirmera le caractère de quartier tranquille.

Enfin, la démarche pourra intégrer un plan d'action à moyen ou long terme incluant des propositions de retraitement de l'espace public trop lourdes pour être réalisées en première phase (recalibrages, plantations, traitement de lieux singuliers ...).

B.2. Les outils

Les outils qui peuvent être mis en œuvre sont les suivants :

- actions sur la circulation et notamment suppression des transits parasites : modification des schémas de circulation, création de tête-bêche, verrous par création de voies piétons-vélos ou piétons-bus-vélos ;
- limitation de la vitesse des véhicules : création de zones 30 et même de zones 15 ;

- réglementation du stationnement sur voirie : dans la plupart des cas, les zones 15 seront combinées avec un stationnement purement résidentiel, et réservé aux riverains, afin d'éviter les flux parasites de véhicules de passage cherchant une place de stationnement.

Les autres voies seront traitées, selon les activités à desservir, en stationnement mixte ou stationnement rotatif. Le stationnement gratuit sera totalement supprimé à l'intérieur des quartiers tranquilles.

La combinaison dans certaines voies d'une limitation de vitesse à 15 kilomètres par heure et d'une réservation du stationnement aux riverains y supprimera toute circulation automobile non directement liée à la vie locale. Il s'agira donc de fait de voies à dominante piétonnière autorisant l'accès des riverains.

- éventuellement remise en cause des normes de stationnement du POS si elles paraissent excessives, et si l'obligation de créer trop de places de stationnement entre en conflit avec la volonté de préserver un tissu ancien ;
- interventions localisées sur l'espace public : marquage des limites des quartiers par création de seuils, plantations, traitement de lieux singuliers, réorganisation physique du stationnement ;
- actions en faveur des vélos : pistes à contre-sens, places de stationnement spécifique par exemple à proximité des entrées des quartiers et des équipements ;
- ponctuellement, si cela paraît justifié, voies piétonnes ou rues marchés.

En complément, des mesures de fermetures temporaires à la circulation pourraient intervenir, par exemple les samedis (dans des secteurs à activité commerciale intense) ou les dimanches (par exemple abords des squares).

C. LE MAILLAGE DES QUARTIERS TRANQUILLES

C.1. Problématique générale

Le principe premier d'un quartier tranquille est de favoriser au maximum la vie locale au détriment de toutes les pratiques parasites, et notamment celles liées à l'usage de l'automobile (circulation de transit ou liée à la recherche d'une place de stationnement par un non-usager du quartier).

Mais il faut néanmoins éviter de faire des quartiers tranquilles des enclaves isolées de la ville, risque qui existe notamment pour les quartiers qui ne présentent aucune fonction à caractère central.

La relation entre les quartiers tranquilles et le reste de la ville est donc un enjeu fondamental.

Pour y répondre il est très important de porter un regard attentif aux liaisons entre le quartier tranquille et ses abords immédiats. Ainsi, les avenues, les boulevards, les grands espaces publics qui souvent sont les limites des quartiers sont aussi en eux-mêmes des lieux de vie, de centralité, d'ouverture visuelle où se lit la continuité de la ville. Il conviendra de faciliter au maximum les continuités piétonnes traversant et parcourant ces espaces.

Mais cette continuité de perceptions et de pratiques doit aussi être mise en valeur à une échelle plus vaste : il s'agit d'établir des continuités à l'échelle de la ville d'itinéraires tranquilles qui pourraient prendre deux formes, éventuellement regroupées à certains endroits :

- des itinéraires vélos secondaires, complémentaires du réseau principal plutôt implanté sur les grands axes ;
- des cheminements destinés aux piétons, itinéraires alternatifs formant un maillage s'appuyant sur des voies à faible circulation -parfois sur des voies piétonnes- ayant un caractère particulier ou pittoresque, avec si possible une présence végétale, ou reliant les lieux attractifs et animés (axes commerçants, équipements, espaces verts ...).

C.2. Le maillage des quartiers tranquilles par des itinéraires vélos

Le maillage des quartiers tranquilles par des itinéraires vélos correspond au souhait d'encourager une autre façon de se déplacer dans les quartiers, sans les isoler.

Ces itinéraires peuvent aussi bien être utilisés pour des déplacements de proximité de la vie quotidienne (aller au lycée ou au collège, se rendre dans un jardin ou dans un équipement sportif, faire des achats, visiter des amis...) que pour des trajets terminaux de déplacements à vélo plus longs, pouvant utiliser les grands itinéraires du réseau parisien.

Complémentaires aux itinéraires vélo principaux, ils s'adressent à des usagers dont les motifs de déplacements sont plus variés mais qui connaissent le quartier. Cette différence de nature se traduit notamment par le type de voie empruntée : les grands itinéraires sont situés pour la plupart sur des grands axes lisibles car ils sont le support de déplacements rapides et directs, les itinéraires de maillage entre les quartiers tranquilles se situent autant que possible dans les voies peu circulées, d'ambiance plus calme.

Les itinéraires de maillage entre les quartiers pourraient en partie coïncider avec les itinéraires secondaires demandés aux Mairies d'arrondissement, mais pourraient également constituer des itinéraires plus discrets à l'intérieur des quartiers.

La recherche de ces itinéraires vélos de maillage entre les quartiers s'appuie :

- sur la localisation des quartiers tranquilles potentiels retenus, même si leur réalisation doit s'échelonner dans le temps ;
- sur l'emplacement des grands équipements générateurs de déplacements en vélo (université), sur l'emplacement des équipements locaux (d'enseignement, sportifs, administratifs...) et des pôles d'animation, afin que les aménagements puissent rendre service au plus grand nombre de cyclistes ;
- sur la structure urbaine de la voirie et sur les aménagements cyclables existants ou programmés. Ils se situent principalement à la périphérie des quartiers tranquilles, mais peuvent néanmoins contribuer à mailler les quartiers. La possibilité de se greffer sur les itinéraires existants constitue une valorisation importante des itinéraires vélos dans les quartiers en rendant les destinations potentielles plus nombreuses.

Pour permettre d'envisager un maillage rationnel, les itinéraires doivent être envisagés à une échelle suffisamment large. Dans cet esprit, une étude test a été réalisée sur les arrondissements de la rive gauche.

Un pas minimum entre les aménagements de type radiale ou rocade pourrait être retenu, par exemple de l'ordre de 500 mètres à un kilomètre... Ces dispositions sont évidemment à adapter en fonction du contexte : la trame de voirie et la nature du tissu.

Dans certains cas, la distance est un mauvais indicateur : ainsi, la piste de la rue Vercingétorix apparaît peu utilisée par la population du 15ème arrondissement malgré sa proximité, parce que le franchissement du faisceau ferroviaire de la gare Montparnasse n'est possible qu'à quelques points de passage obligés et peu attractifs.

Les outils envisagés sont volontairement simples. Il s'agit principalement :

- de la voie 30 ou de la voie 15 pour la circulation des vélos dans le sens de la circulation ;
- de piste ou de bande cyclable à contre sens pour les vélos dans les voies à sens unique situées sur un itinéraire attractif. C'est notamment le cas des contre sens mis en œuvre pour couper la circulation de transit des véhicules. Ce dispositif se situe :
 - à la place d'une file de stationnement. La réduction de l'offre de stationnement qui en résulte est en partie modulée par le fait que le stationnement bilatéral dans les voies étroites ne satisfait souvent pas aux normes des pompiers (une chaussée libre de 4 mètres est nécessaire pour la mise en station). Il s'agit alors d'une opportunité de mise aux normes sans recalibrer la chaussée,
 - à la place d'une file de circulation ou d'une surlargeur de la chaussée. Des recalibrages ponctuels peuvent être envisagés dans le cadre des actions courantes d'entretien de la voirie,
- des voies piétons-vélos ou piétons-vélos-bus sur de petites séquences.

En complément, une programmation des mobiliers d'accrochage des vélos apparaît souhaitable à proximité des équipements susceptibles de générer des déplacements en vélo, mais peut-être aussi de manière systématique aux principales entrées des quartiers tranquilles, dans le cadre des aménagements de seuils, par exemple à la place d'une ou deux places de stationnement.

L'étude test réalisée dans les arrondissements de la rive gauche

Le maillage proposé sur le plan n°7 doit être considéré comme une approche du réseau à terme. Les quartiers tranquilles ont été figurés en jaune. Les itinéraires principaux du plan vélo parisien figurent en noir, en trait plein pour les itinéraires existants et en pointillé pour les itinéraires programmés ou à l'étude. Le maillage complémentaire des quartiers tranquilles figure en vert.

Les itinéraires de quartiers, repérés sur le plan par un numéro sont décrits plus précisément ci-dessous. Les distances indiquées correspondent aux longueurs des aménagements à réaliser (contre sens, voie piétons-bus-vélos...) chaque sens de circulation étant compté si l'aménagement est réalisé dans les deux sens.

Dans les 5ème, 6ème, 7ème, 13ème et 14ème arrondissements, les itinéraires existants ou programmés ébauchent déjà un réseau assez dense à la périphérie sur lesquels peuvent se greffer quelques itinéraires dans les quartiers :

1. **Une radiale reliant les rues Nationale et Château des Rentiers au pont de Sully (13ème arrondissement - 5ème arrondissement).** Elle permet de desservir la faculté de Tolbiac, le jardin des Plantes, la faculté de Jussieu mais aussi des équipements de proximité comme la médiathèque Melville et le lycée Louise de Marillac. La longueur de l'aménagement à réaliser est de 4,8 km.
2. **Une radiale qui relie le stade Charléty (13ème arrondissement) au quartier Mouffetard et au muséum d'Histoire Naturelle (5ème arrondissement).** Elle dessert la Cité Universitaire et le stade Charléty, le théâtre 13, le lycée Rodin et le quartier Mouffetard. La longueur de cet aménagement est de 2,8 km.
3. **Une rocade à travers le 13ème arrondissement entre la Cité Universitaire, la faculté de Tolbiac et à terme la Bibliothèque de France,** lorsque le prolongement de la rue Charcot sera effectué. Elle dessert de nombreux équipements en plus de ceux déjà cités : le stade Charléty, le lycée Gabriel Fauré, un groupe scolaire rue Baudricourt, un terrain d'éducation physique, le lycée Claude Monet, le stade Charles Moureu, la faculté de Tolbiac, le square Eloïse Abelard. La longueur de cet aménagement est de 2,5 km.

A l'intérieur de la rocade formée par les boulevards de l'Hôpital, Saint-Marcel, de Port-Royal et du Montparnasse, le maillage existant pourrait être complété par :

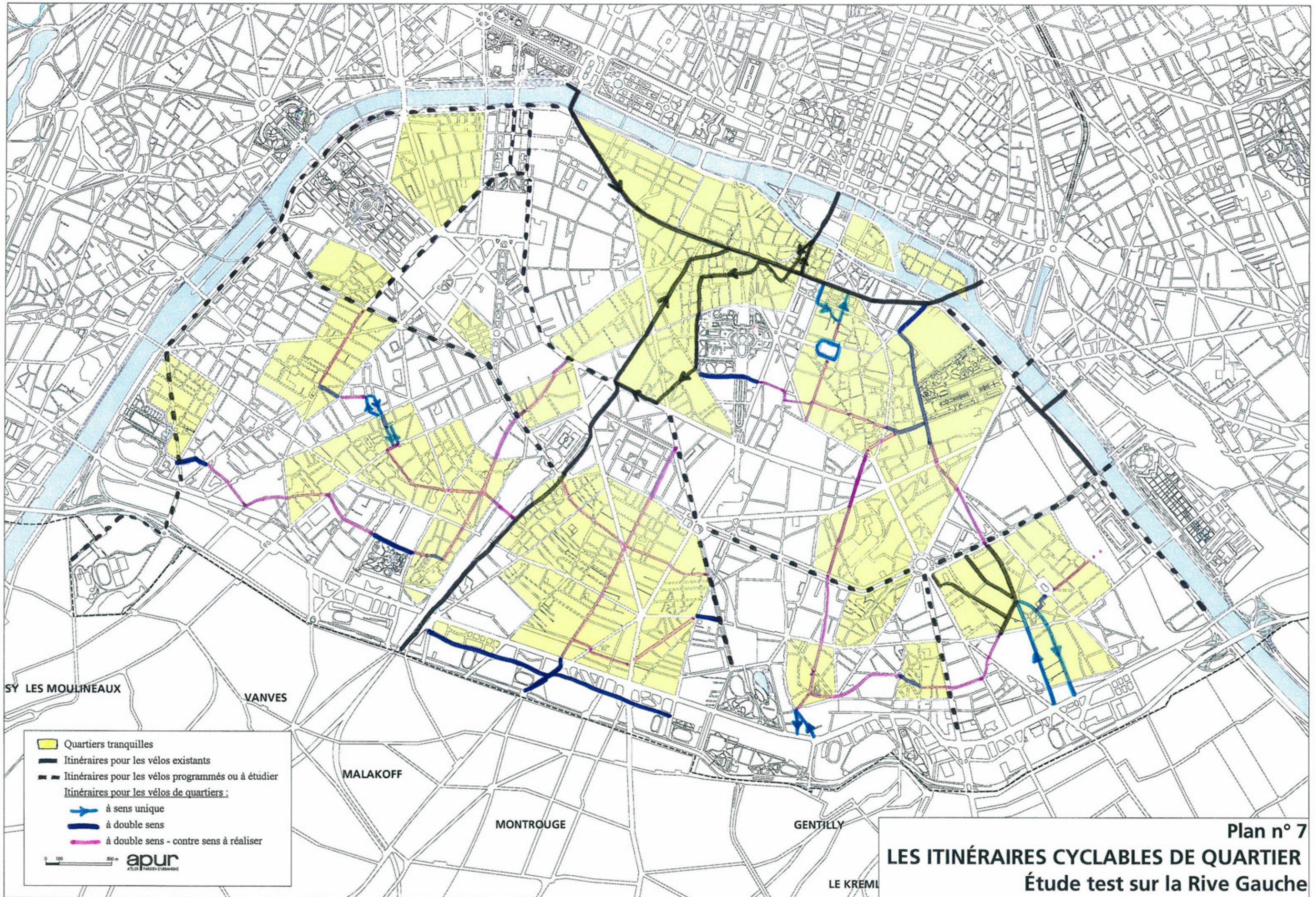
4. **Une liaison Est-Ouest qui traverse le 5ème arrondissement entre le jardin des Plantes et le jardin du Luxembourg.** Elle dessert de nombreux équipements : le jardin des Plantes et le Muséum d'Histoire Naturelle, le CROUS, l'université Paris III, le gymnase des Patriarches, un collège, l'Ecole Supérieure de Physique et de Chimie, l'Ecole Normale Supérieure et le lycée Montaigne, sans emprunter des rues à trop forte pente. La longueur de cet aménagement est de 1,8 km.
5. **Une petite radiale à travers le 5ème arrondissement qui relie le boulevard Saint Germain et le boulevard de Port Royal en passant à proximité du Panthéon** et dessert de multiples équipements : la Mairie du 5ème, le lycée Henri IV, la bibliothèque Sainte Geneviève, l'Ecole Normale Supérieure, l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs, l'Institut Curie, le collège Sainte Barbe et le collège de France. La longueur de cet aménagement est de 1,8 km. L'itinéraire est en partie dissocié dans les deux sens : boulevard Saint Germain, rue Saint Jacques, place M. Berthelot, rue de Lanneau, rue Valette dans le sens montant, et rue des Carmes dans le sens descendant.

Dans le 14ème arrondissement, le maillage souhaité des quartiers tranquilles s'appuie sur le réseau existant rue Vercingétorix ou à l'étude avenue René Coty et boulevard Raspail. Au delà du boulevard du Montparnasse, la poursuite des itinéraires n'a pas été envisagée car les aménagements de l'axe Nord-Sud apparaissent suffisants. Les itinéraires de maillage entre les quartiers proposés sont :

6. **Une liaison Nord - Sud qui traverse l'ensemble du 14ème arrondissement par la rue des Plantes et la rue Gassendi.** Elle dessert l'ensemble des équipements de la ceinture verte, le lycée technique Claude Labouré, la Mairie du 14ème arrondissement, l'Ecole Spéciale d'Architecture et se connecte à la bande cyclable qui devrait être réalisée à terme bd Raspail. La longueur du contre sens à aménager est de 2 km.

Trois liaisons Est-Ouest pourraient être envisagées :

7. **de l'avenue René Coty au Jardin Atlantique et Montparnasse** en passant par la Mairie du 14ème arrondissement et les équipements scolaires et sportifs autour de la Mairie. Elle pourrait être poursuivie dans le 15ème arrondissement par la réalisation d'aménagements cyclables sur les boulevards des Fermiers Généraux jusqu'à la Seine.
8. **de l'avenue René Coty à la rue des Plantes** en desservant le lycée Paul Poiret, un groupe scolaire, des terrains de tennis et en longeant la Petite Ceinture ;



- Quartiers tranquilles
- Itinéraires pour les vélos existants
- Itinéraires pour les vélos programmés ou à étudier
- Itinéraires pour les vélos de quartiers :
- à sens unique
- à double sens
- à double sens - contre sens à réaliser

0 100 200m
apur
 ATLAS PARIS DURABLE

Plan n° 7
LES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUARTIER
 Étude test sur la Rive Gauche

9. **dans la Couronne, le long des HBM**, où le confort des cyclistes pourrait être amélioré. Cet itinéraire longe de nombreux équipements scolaires et sportifs : le lycée François Villon, le stade Didot, le stade Jules Noël, le square du Serment de Koufra, le stade Elisabeth et pourrait rejoindre la Cité Universitaire. La longueur de cet aménagement est de 4 km.

A l'Ouest :

10. **Une radiale de liaison entre la rue du Commerce (15ème arrondissement) et l'itinéraire principal à l'étude sur l'esplanade des Invalides (7ème arrondissement).**

Deux itinéraires sont envisageables :

- un parcours à l'intérieur des quartiers par les rues Violet et Dupleix, qui peut être poursuivi rue de Grenelle. Cet itinéraire dessert la place Violet, plusieurs groupes scolaires (écoles, collège Claude Debussy, un lycée technique), le square de la place Dupleix et le Village Suisse. Rue de Grenelle, il croise la rue Cler, traitée en rue marché,
- ou rue du Commerce prolongée par l'avenue de la Motte Piquet jusqu'à l'esplanade des Invalides. Cet itinéraire plus lisible et plus animé apparaît préférable, même s'il se prolonge par un grand axe.

Dans le 15ème arrondissement, les itinéraires principaux programmés ou à l'étude (les quais et les Fermiers Généraux) forment un réseau peu dense et périphérique. Des itinéraires principaux méritent d'être étudiés au centre de cet arrondissement, mais l'absence de grands axes largement dimensionnés rend cet exercice difficile. De manière indicative, on peut cependant citer la rue Lecourbe ou l'avenue Emile Zola comme radiales potentielles... Les itinéraires vélos de quartier décrits ci-après ne suffisent pas à former avec les itinéraires principaux à l'étude un réseau satisfaisant mais maillent les quartiers.

11. **Une rocade de la rue Vercingétorix (14ème arrondissement) à la rue du Commerce (15ème arrondissement)**, qui relie les quartiers denses de la Place Falguière à la piste cyclable Nord-Sud et aux lieux de centralité de l'arrondissement (Mairie, rue du Commerce).

Plus précisément, l'itinéraire dessert plusieurs groupes scolaires à proximité de la place Falguière, le marché temporaire de la Place Kandinsky et le Conservatoire de Musique, un groupe scolaire, deux lycées et une poste rue d'Alleray, la Mairie d'arrondissement et la Bibliothèque municipale, le lycée Camille Sée, la rue du Commerce et au delà de la Place du Commerce, un groupe scolaire et le collège Claude Debussy. Il dessert en outre de nombreux espaces verts souvent de petites tailles mais qui agrémentent le parcours : quatre squares publics, dont un cœur d'îlot rue d'Alleray, le square Adolphe

Chérioux, le square Saint-Lambert et le square de la Place du Commerce. L'itinéraire pourrait être poursuivi au delà de la rue du Commerce en direction des quais de la Seine.

Malgré l'ambiance du passage dénivelé sous la voie, actuellement peu engageant, la rue de la Procession a été retenue pour franchir le faisceau ferroviaire de la gare Montparnasse. Elle dessert en effet des quartiers très denses du 15ème et du 14ème arrondissement et la circulation est plus modérée qu'aux autres franchissements : pont des Cinq Martyrs, rue de la Convention, boulevards des Maréchaux.

La rue d'Alleray constitue un maillon peu animé mais calme de l'itinéraire, cette rue devrait en outre figurer sur le trajet de la nouvelle ligne d'autobus n°88, ce qui n'apparaît pas incompatible avec la réalisation de l'itinéraire.

12. **La rocade entre le parc Georges Brassens et le parc André Citroën par la rue Desnouettes et la rue Vasco de Gama.** Les quartiers à mailler sont assez éloignés et la trame de voirie n'offre pas de liaison directe, vraiment satisfaisante en terme d'ambiance mais il est apparu néanmoins nécessaire de rechercher un itinéraire de liaison. L'itinéraire proposé dessert le collège Modigliani, le parc Georges Brassens et le marché du livre ancien, passe le long du square du Clos Feuquières à proximité d'un groupe scolaire et d'un lycée technique, croise la rue Lecourbe au niveau du marché temporaire et du Grand Pavois et rejoint le parc André Citroën par des voies piétonnières. Un itinéraire plus au nord pourrait également être retenu. Les dénivelées sont moins importantes (Cf. rue Desnouettes) mais l'ambiance y est aussi plus rude.

13. **La radiale qui relie la rue du Cherche-Midi (6ème arrondissement) au parc Georges Brassens (15ème arrondissement) par la rue Falguière et la rue Labrouste.** La rue du Cherche-Midi constitue un itinéraire calme et pittoresque dans un bâti de qualité. Les équipements et les commerces sont peu nombreux. Il s'agit principalement de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales et du croisement avec la rue Saint-Placide très commerçante. Cette rue pourrait être considérée comme un autre itinéraire de retour possible au dispositif mis en place rue de Rennes. Il pourrait être prolongé pour les cyclistes jusqu'au boulevard Pasteur desservant un groupe scolaire, deux lycées techniques et un lycée d'enseignement commercial. Au delà du boulevard Pasteur, la réalisation de l'itinéraire est plus difficile mais dessert le quartier de la ZAC de Vaugirard, des groupes scolaires et un gymnase, le collège Modigliani et enfin le parc Georges Brassens, le marché du livre ancien et un théâtre (Carré Sylvia Montfort).

14. **Une radiale empruntant dans un sens la rue Blomet.** A l'écart des voies très circulées, la rue Blomet constitue un itinéraire calme, en partie aménagée en voie 30. Il dessert plusieurs groupes scolaires, une piscine municipale, la Mairie, mais il s'agit dans l'ensemble d'une voie résidentielle et peu animée, pratique pour les vélos mais à sens unique. Le retour de cet itinéraire est difficile rue Blomet et devrait être réalisé sur des grands axes : rue de Vaugirard ou rue Lecourbe (à contresens) s'il était envisagé.

C.3. Les cheminements entre quartiers en marge des grands axes

Les cheminements entre quartiers sont élaborés pour développer et améliorer les déplacements à pied dans les quartiers sans les cloisonner. Les cheminements entre quartiers et les itinéraires vélos se superposent de préférence rendant l'un et l'autre plus lisibles. Toutefois, certaines voies agréables pour la marche à pied ne peuvent pas accueillir d'aménagement cyclable intéressant pour des raisons de pente trop forte ou de calibrage.

Des cheminements entre quartiers, situés en marge des grands axes, peuvent ainsi être élaborés en raison d'accumulations de lieux attractifs qui sont de plusieurs types :

- des lieux singuliers au plan du paysage (abords de jardins, rues pittoresques,...)
- des voies commerçantes ou des rues marché,
- des équipements de quartier (écoles, collèges, lycées, universités, gymnases, terrains de sport,...).

ou parce qu'ils permettent une « mise en tension » de ces lieux.

Ces itinéraires s'appuient autant que possible sur des voies calmes plantées ou pittoresques, mais la démarche n'est pas seulement paysagère. L'intérêt est aussi porté sur les déplacements ordinaires de la vie quotidienne, les lieux de vie du quartier.

« Habiter une ville, c'est y tisser par ses allées et venues journalières un lacis de parcours très généralement articulés autour de quelques axes directeurs ». La forme d'une ville, Julien Gracq.

Chaque habitant a ses habitudes, ses itinéraires propres mais peuvent se dégager des rues locales plus attractives qui rassemblent davantage.

En ce sens, l'itinéraire tranquille ne doit pas être appréhendé comme un parcours continu pour traverser Paris mais pourrait profiter aux piétons sur des longueurs et des séquences variables. Il se construit à partir de la succession des cheminements locaux principaux dans les quartiers qui ont été maillés.

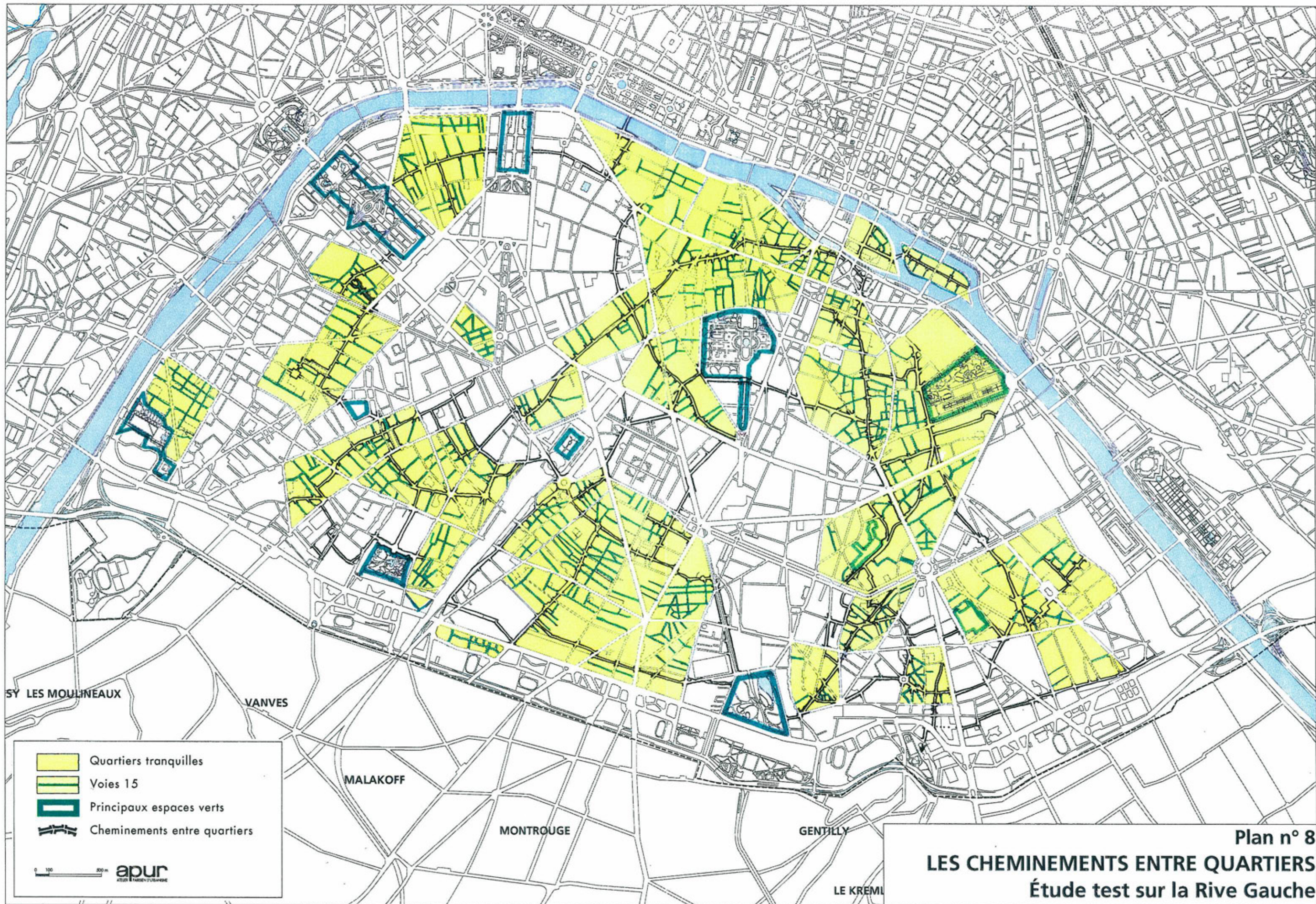
Les cheminements entre quartiers se ramifient à l'intérieur des quartiers tranquilles où les cheminements piétonniers sont multiples ce qui justifie pleinement l'approche par quartier. La longueur moyenne d'un trajet quotidien à pied est estimé à environ 500 m.

Ces cheminements ne sont pas nécessairement des itinéraires à aménager. Seul l'aménagement de certaines séquences pourrait être effectué en vue d'améliorer l'ambiance de la rue ou d'augmenter le confort des piétons. Cela peut se traduire par :

- la réduction de la circulation ou une limitation de la vitesse des voitures (30 ou 15km/h),
- la réduction de l'encombrement des véhicules en stationnement,
- l'amélioration de traversées piétonnières (en agrandissant ou en créant des passages protégés par exemple),
- l'élargissement de trottoir,
- la mise en place de contre-sens vélos,
- la plantation d'arbres d'alignement ou ponctuellement, si le lieu est adapté, pose de jardinières mobiles,
- l'aménagement ponctuel d'espace public.

L'objectif est de retrouver à la fois une qualité spatiale et une valeur d'usage de certaines rues.

Le balisage des rues n'est pas utile. Il s'agit de s'intéresser à la rue tranquille locale comme support de marche quotidienne ou de promenade locale sans pour autant donner une fonction muséographique aux itinéraires. Des promenades architecturales ou historiques décrites dans des guides ou brochures peuvent éventuellement constituer des actions d'accompagnement pour les cheminements les plus pittoresques.



L'étude test réalisée dans les arrondissements de la rive gauche.

Les cheminements entre quartiers figurent en noir sur le plan n°8. Figurent en vert l'ensemble des voies où la circulation pourrait être, en première approche, limitée à 15 km/h de manière à traduire les ramifications multiples à l'intérieur des quartiers.

Un cheminement a été étudié plus précisément qui relie le 13ème arrondissement au 5ème en parcourant plusieurs quartiers tranquilles : Moulin de la Pointe, Buttes aux Cailles, Croulebarbe, Mouffetard, Montagne Sainte geneviève, Ile de la Cité.

*** Du parc Kellermann à l'Ile de la Cité (liaison 5ème-13ème arrondissements).**

Ce cheminement peut être décrit par séquences successives. Cette liaison 13ème-5ème arrondissements très lisible se raccroche à des séquences de paysages singuliers (square, jardin, voies pittoresques) ou facilement identifiables au plan de la vie locale (rue Mouffetard par exemple).

La première séquence constitue la liaison entre le parc Kellermann et le quartier résidentiel du Moulin de la Pointe par la rue Keufer et la rue du Moulin de la Pointe (photo n°1 et 2). Les accès au parc sont actuellement peu visibles et la traversée du boulevard Kellermann pourrait être améliorée. Le cheminement longe le nouveau jardin réalisé en bordure de la Petite Ceinture dans la ZAC Tage Kellermann (photo n°3).

La deuxième séquence est formée par le quartier tranquille du Moulin de la Pointe. On rejoint par la rue du Docteur Leray la place de l'Abbé Georges Hénocque plantée. Le cheminement passe près des maisons du début du siècle classées en zone UL dans le POS (photo n°4 et 5). Certains lieux singuliers pourraient être réaménagés comme l'intersection des rues Damesme et du Docteur Tuffier et la petite place au croisement des rues du Docteur Leray, Landouzy et Championnière. Par ailleurs, une piste cyclable Est-Ouest est proposé à travers le 13ème arrondissement rue du Docteur Leray et rue Bourgon où un contre sens peut être aménagé comme cela est décrit dans le chapitre précédent. Puis le cheminement conduit à la rue de Tolbiac relativement commerçante par la rue des Peupliers en passant près du square des Peupliers (photo n°6).

La liaison entre le quartier du Moulin de la Pointe et la Butte aux Cailles qui constitue une 3^{ème} séquence s'effectue par des voies récemment aménagées en voies piétonnières : passage du Moulinet, passage Vandrezanne et rue Vandrezanne (photo n°7 et 8).

La 4^{ème} séquence est formée par le quartier de la Butte aux Cailles déjà aménagé en quartier tranquille. Le cheminement qui figure sur le plan est le plus direct pour rejoindre le boulevard Auguste Blanqui et le métro Corvisard : rue Simonet, rue Jonas et rue Eugène Atget (photo n°9 et 10). Mais comme dans tous les quartiers tranquilles, les voies calmes et agréables pour les piétons sont multiples. Le réseau de voies à l'écart de la circulation automobile et réaménagées est notamment dense à la Butte aux Cailles. Seule la place Paul Verlaine nécessiterait d'être valorisée.

Le cheminement se poursuit dans le quartier Croulebarbe en traversant un jardin privé de l'OPAC dont l'accès est ouvert aux piétons (aménagement réalisé sur des propositions de chemin vert du CAUE) et permet de rejoindre l'entrée du square René Le Gall (photo n°11 et 12). La rue Croulebarbe et la rue Berbier du Metz pourraient être réaménagées en vue de donner moins d'importance à la chaussée (photo n°13). La rue Gustave Geffroy pourrait être rendue piétonnière à terme dans le cadre de l'opération du château de la Reine Blanche (photo n°14).

La liaison entre le quartier Croulebarbe et la rue Mouffetard s'effectue par l'avenue des Gobelins très commerçante. Les trottoirs et les contres allées pourraient être réaménagés à plus long terme.

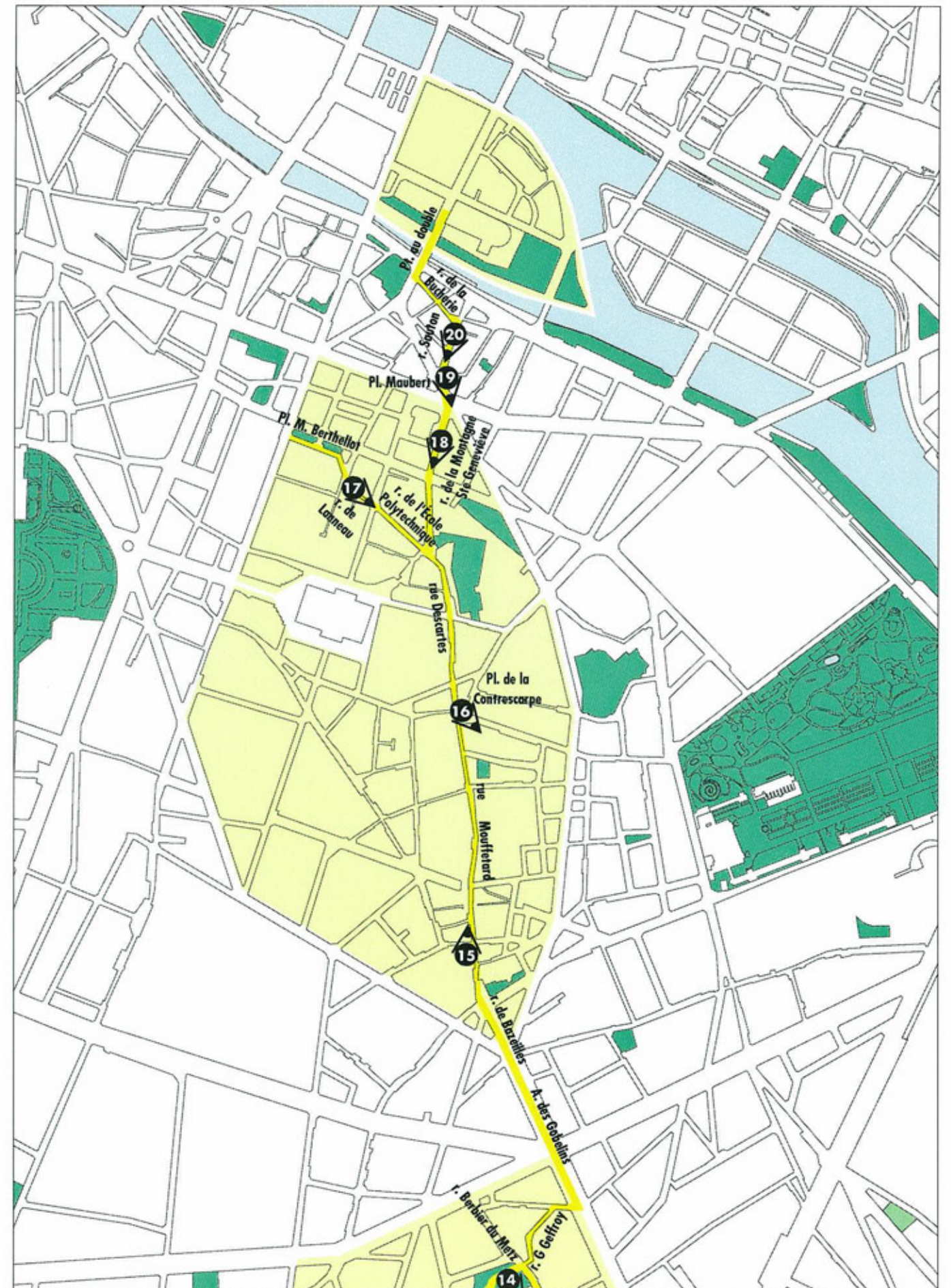
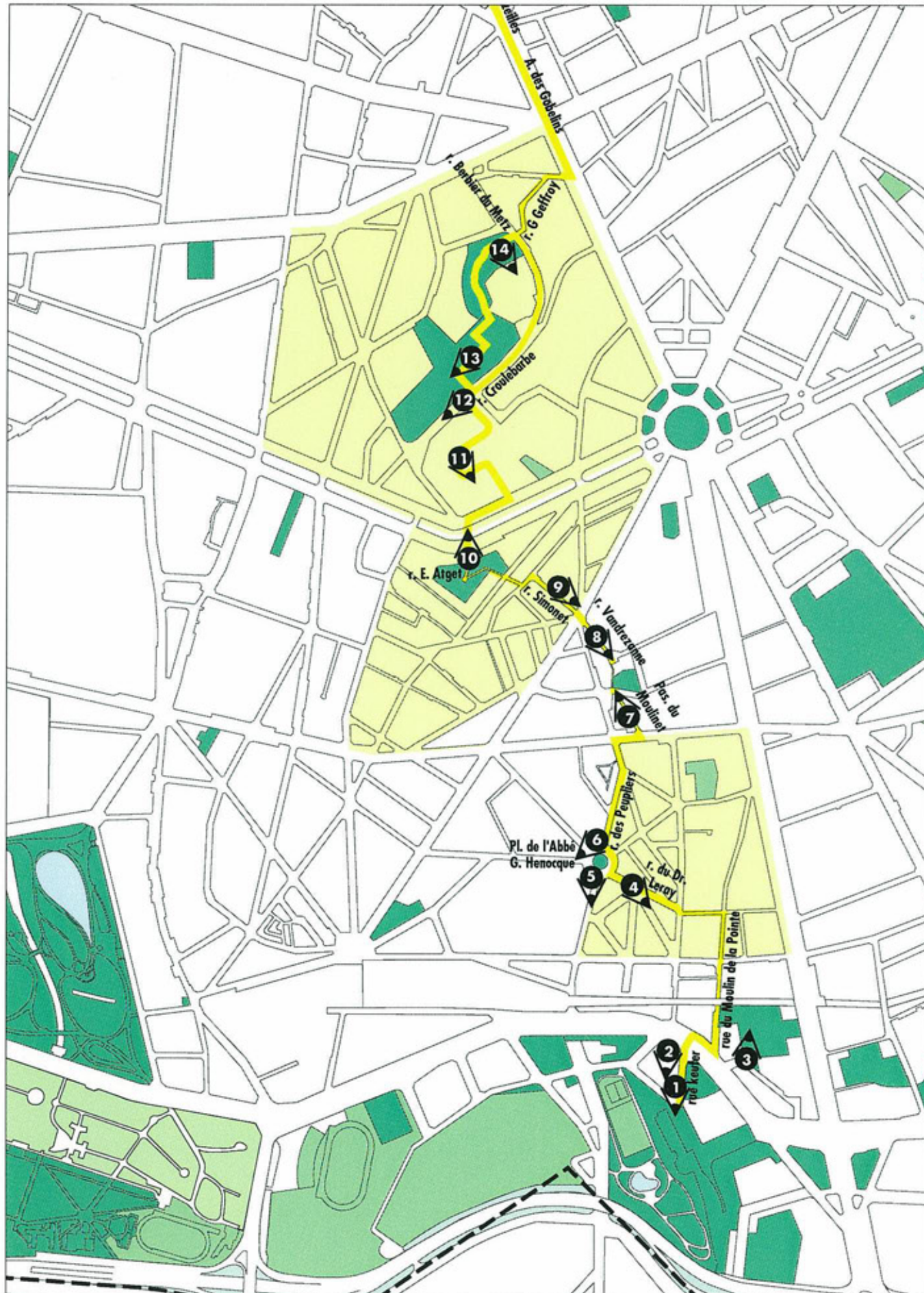
De manière assez évidente, le cheminement se poursuit par la rue Mouffetard, axe structurant du quartier (photo n°15 et 16). Très commerçante et fréquentée par les piétons, elle est fermée à la circulation automobile chaque matin entre la rue Jean Calvin et le square Saint Médard. Les ramifications sont multiples dans l'ensemble du quartier Mouffetard, à l'Est vers la rue Monge (métro Censier Daudenton et Place Monge), à l'Ouest vers les équipements universitaires.

Le cheminement se dédouble au croisement de la rue de l'Ecole Polytechnique et de la rue de la Montagne Sainte Geneviève. L'un utilise l'itinéraire fermé à la circulation automobile et ouvert aux piétons et aux vélos le dimanche : rue de l'Ecole Polytechnique, rue de Lanneau et place M. Berthelot (photo n°17). L'autre emprunte la rue de la Montagne Sainte Geneviève et conduit assez directement à la place Maubert sur laquelle a lieu un marché (photo n°18 et 19). La traversée de la place Maubert pourrait être améliorée.

Afin de rejoindre la Seine et l'Ile de la Cité, le cheminement suit la rue Sauton et la rue de la Bûcherie très calmes (photo n°20).

DU PARC KELLERMANN À L'ÎLE DE LA CITÉ

Repérages des photographies





1
Parc Kellermann



2
rue Keufer



3
Jardin du Moulin de la
Pointe
(ZAC Tage-Kellermann)



4
rue du Docteur Leray



5
Place de l'Abbé
Georges Henocque



6
rue des Peupliers



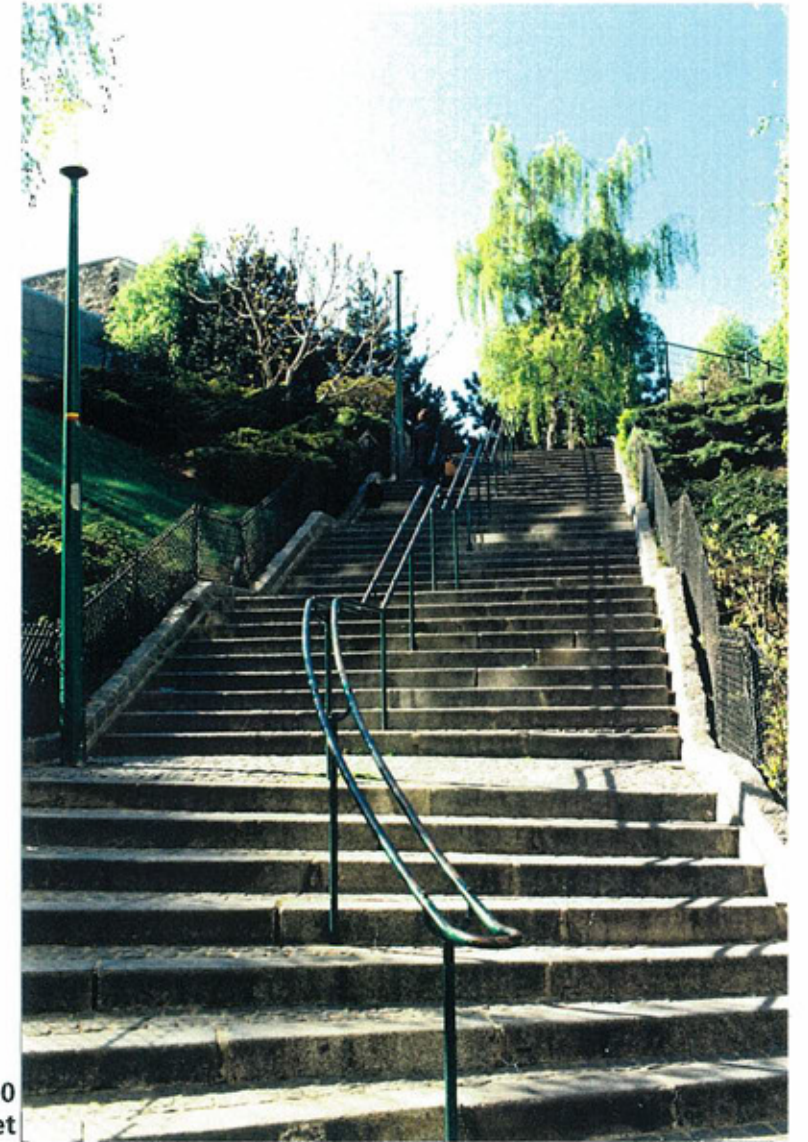
7
Passage du Moulinet



8
rue Vandrezanne



9
rue Simonet



10
rue Eugène Atget



11
Passage dans
la propriété de l'OPAC
(entre la rue de
Croulebarbe et
le boulevard Auguste
Blanqui)



12
rue de Croulebarbe



13
Square René Le Gall



14
rue Berbier du Metz



15
bas de la rue
Mouffetard



16
Place de la
Contrescarpe



17
rue de Lanneau



18
rue de la Montagne
Saint Geneviève



19
Place Maubert-
rue Sauton



20
rue Sauton

D'autres cheminements entre quartiers ont été dessinés sur le plan n°8 et décrits brièvement ci-après :

- * **L'ancien tracé de la Bièvre (5ème-13ème arrondissements).** La Bièvre est aujourd'hui entièrement recouverte dans Paris mais son cours reste relativement bien déterminé. Ce cheminement part du parc Kellermann où arrivait la Bièvre, remonte vers le square René Le Gall en contournant la Butte aux Cailles et rejoint la rue Nicolas Houël. Ce cheminement traverse ainsi le quartier Jussieu-jardin des Plantes, Croulebarbe, Lançon-cité florale et Moulin de la Pointe.
- * **Des quartiers denses du 13ème arrondissement au jardin des Plantes et Jussieu.** Ce cheminement part des Olympiades, traverse le quartier Nationale, Pirandello-Mairie du 13ème et Jussieu-Jardin des Plantes. Il reprend l'itinéraire pour les vélos n°1.
- * **Depuis la rue Mouffetard jusqu'au jardin des Plantes ou au jardin du Luxembourg.** Ce cheminement reprend l'itinéraire pour les vélos n°4.
- * **Le long de la Petite Ceinture.** Ce cheminement longe les voies publiques bordant la Petite Ceinture ferroviaire dans des séquences largement plantées dans le 14ème arrondissement mais aussi dans le 13ème arrondissement.
- * **Un cheminement à travers le 13ème arrondissement** conduit au parc de Choisy depuis la Butte aux Cailles ou du quartier Chevaleret et Nationale. Il reprend l'itinéraire pour les vélos n°3.
- * **Le long de la Coulée Verte du TGV Atlantique.** Un aménagement a été réalisé en bordure du faisceau ferroviaire de la gare Montparnasse.
- * **Du jardin Atlantique au parc de Montsouris.** Ce cheminement relie les quartiers denses d'habitation du 14ème aux jardins précédemment cités : le quartier de la rue de l'Ouest, Thermopyles, Daguerre et Hallé. Il reprend l'itinéraire vélos n°7.
- * **Des quartiers résidentiels du 14ème arrondissement à la rue de Rennes et au jardin du Luxembourg (6ème arrondissement).** Ce cheminement s'appuie sur la rue Didot relativement commerçante. Il peut se poursuivre dans le quartier Daguerre en reliant les deux centralités de ce secteur : le quartier de la Mairie et la rue Daguerre puis continuer jusqu'au jardin du Luxembourg. Il mène aussi au quartier de la Gaîté-Montparnasse puis conduit au jardin du Luxembourg par la rue Vavin.
- * **Du Champ de Mars au jardin des Tuileries, à travers le quartier du Gros Caillou.** Dans le 7ème arrondissement, la rue Saint-Dominique, très animée, pourrait être privilégiée pour se rendre soit au Champ-de-Mars, soit vers la passerelle Solférino.

- * **De l'île de la Cité aux quartiers Necker et de la Place Falguière (15ème arrondissement).** Il emprunte la rue Saint-André des Arts et de Buci, la rue du Four et la rue du Cherche-Midi. Cet itinéraire pittoresque pourrait être poursuivi dans les quartiers périphériques par des rues plus banales : la rue Falguière sur une courte séquence, la rue du Docteur Roux, voire la rue des Volontaires.
- * **La rue Blomet** en marge de la rue de Vaugirard et de la rue Lecourbe, est le support d'un itinéraire alternatif.
- * **Du jardin Atlantique à la Mairie du 15ème arrondissement et à la rue du Commerce.** Un cheminement reprend l'itinéraire pour les vélos n°10 mais le franchissement du pont des Cinq Martyrs qui permet un accès au jardin Atlantique a été préféré à la rue de la Procession. Il se raccorde alors à la rue d'Alleray en empruntant sur une séquence les voies piétonnes de la ZAC Vaugirard en bordure du square. Une liaison empruntant des rues plantées permet d'accéder au parc Georges Brassens.
- * **Du parc Georges Brassens au parc André Citroën,** aucun cheminement n'a été figuré, à terme il pourrait s'agir de la Petite Ceinture.

D. LES ÉTUDES TESTS SUR 24 QUARTIERS

D.1. La méthode détaillée adoptée

Pour chaque quartier, les points suivants seront étudiés successivement :

a. Description des caractéristiques du quartier

- caractéristiques du tissu urbain et historique de formation, lieux singuliers
- vie locale : équipements de proximité et commerces
- données sur la population et l'emploi
- desserte en transports en commun

b. La circulation

- description du réseau de voirie du quartier et de ses abords immédiats
- principaux dysfonctionnements éventuels, notamment transit parasite

c. Le stationnement

- déficit en stationnement résidentiel
- offre de stationnement sur voirie, en distinguant stationnement gratuit, payant rotatif ou payant mixte
- offre complémentaire hors voirie
- actions possibles ou à privilégier : diminution du stationnement de surface, création de parcs publics, action sur les normes de stationnement hors voirie.

d. La problématique

Synthèse des principaux dysfonctionnements sur l'ensemble des points examinés précédemment.

e. Les orientations

Points clés de l'action à mener en vue de la création d'un quartier tranquille. Les thèmes examinés sont la circulation, l'espace public et le stationnement.

D.2. Les 24 quartiers retenus

Afin de tester la méthode détaillée, 24 quartiers ont été étudiés. Ils représentent un échantillonnage complet de l'ensemble des 105 quartiers proposés. Le quartier Provence Mogador, mixte à forte dominante commerciale, et le faubourg Saint Antoine font l'objet d'études menées par ailleurs. En tenant compte des quartiers tranquilles déjà réalisés ou en cours de réalisation, la totalité des 20 arrondissements parisiens sont couverts.

Le choix de ces vingt-quatre quartiers illustrant la démarche d'étude ne présume aucunement des priorités quant à la réalisation des quartiers tranquilles.

Certains des quartiers tranquilles proposés ont une identité urbaine forte, généralement liée à l'histoire de leur constitution (par exemple la rue du Commerce, le square des Batignolles ou la Chapelle) d'autres plus rares ont un caractère beaucoup plus disparate (comme square Necker), mais la densité de population y justifie une action de type quartier tranquille.

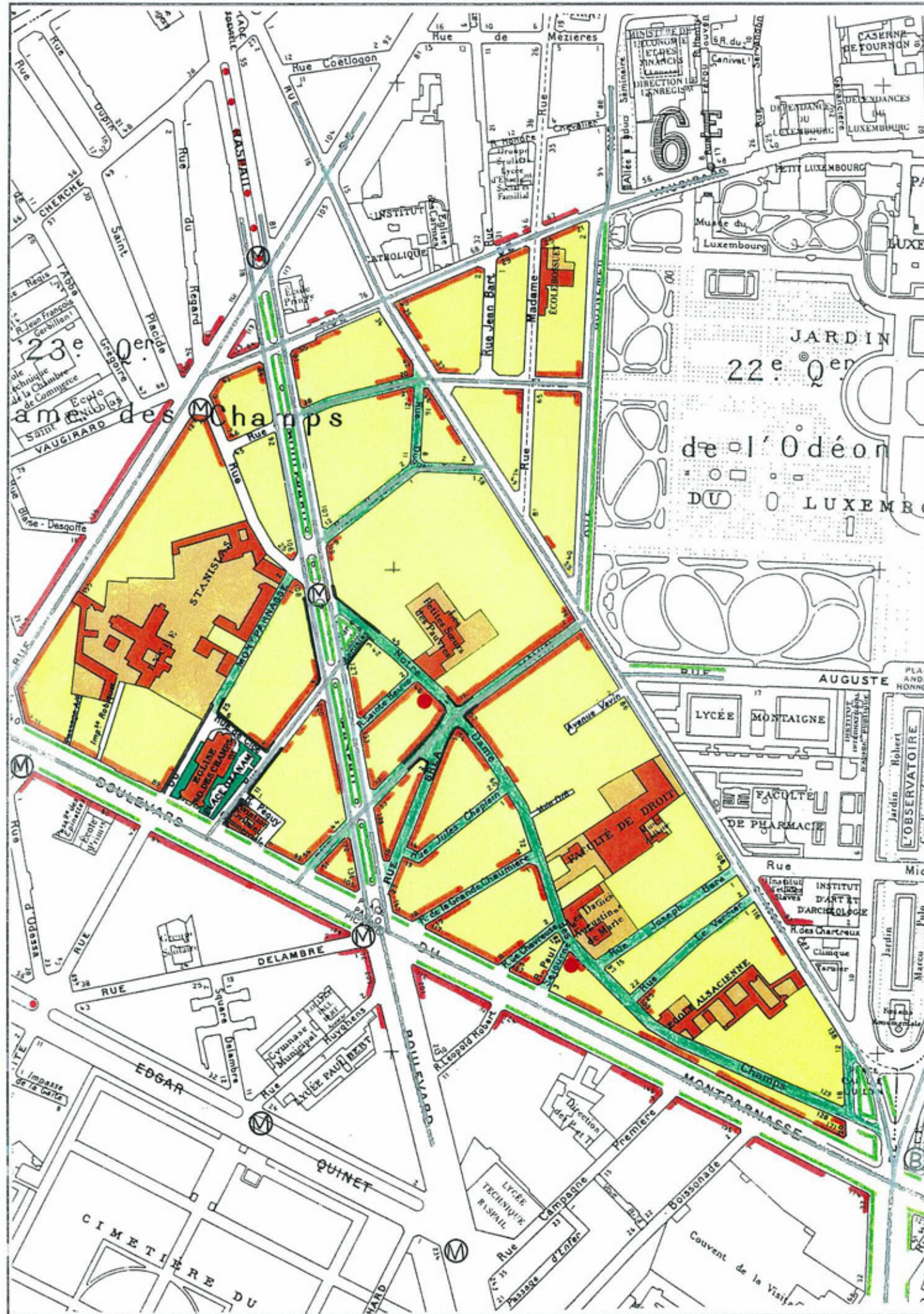
Enfin un ensemble de 4 quartiers contigus : Buisson Saint Louis (10ème), Saint Maur, Jean Pierre Timbaud (11ème), Rébeval (19ème) et Bas-Belleville (20ème) a été retenu pour tester la cohérence des mesures proposées au sein d'un ensemble urbain perçu comme assez unitaire malgré la césure des boulevards des Fermiers Généraux.

Les 24 quartiers se répartissent de la façon suivante :

- *Quartiers à très forte dominante résidentielle (6 quartiers)*
 - . Rosa Bonheur (7ème-15ème)
 - . Moulin de la Pointe (13ème)
 - . Square Necker (15ème)
 - . Rébeval (19ème)
 - . Bas-Belleville (20ème)
 - . Mare Cascades (20ème)
- *Quartiers mixtes à dominante résidentielle (12 quartiers)*
 - . Notre Dame des Champs (6ème)
 - . Buisson Saint-Louis (10ème)
 - . Saint Maur - Jean Pierre Timbaud (11ème)
 - . Vallée de Fécamp (12ème)
 - . Daguerre - Petit Montrouge (14ème)
 - . Père Coentin (14ème)
 - . Commerce (15ème)
 - . Dupleix (15ème)
 - . Passy (16ème)
 - . Mairie du 17ème - rue des Dames (17ème)
 - . Square des Batignolles (17ème)
 - . la Chapelle (18ème)
- *Quartiers mixtes à dominante emploi (2 quartiers)*
 - . Dublin (8ème)
 - . Hauteville - Petites Ecuries (10ème)
- *Périmètre d'étude (1 périmètre pour 4 quartiers)*
 - . Auteuil (16ème) redécoupé en 4 quartiers tranquilles : Auteuil-Jean Lorrain (mixte à dominante emploi), Eglise d'Auteuil (à très forte dominante résidentielle), Poussin et la Fontaine (mixtes à dominante résidentielle).

NOTRE-DAME DES CHAMPS





Le quartier Notre-Dame des Champs est à la jonction du quartier Montparnasse, du jardin du Luxembourg et du quartier de l'Observatoire.

La présence d'habitants, d'équipements d'enseignements, de commerces, de lieux détente et de loisirs (cinémas, restaurants) rendent ce quartier toujours animé. Il s'agit d'un quartier mixte à dominante résidentielle (1,31 habitants/emploi).

Les équipements (université, lycée, etc.) sont nombreux à l'intérieur du quartier et à proximité. La fréquentation étudiante qu'ils génèrent a beaucoup d'influence sur l'animation du quartier.

Les cinémas, les restaurants et les cafés du boulevard du Montparnasse créent une animation dans la journée et la nuit qui se diffuse dans le quartier Notre-Dame des Champs. A l'intérieur du quartier, les commerces se situent rue Vavin et rue Brea, très animées et fréquentées, où différentes sortes de commerces se mêlent, mais aussi entre la rue de Vaugirard et la rue de Fleurus (il s'agit de commerces de proximité : boulangeries et magasins d'alimentation). A l'ouest du quartier, la rue de Rennes et la rue Saint-Placide bordées principalement de magasins de vêtements et de chaussures attirent de nombreux piétons, notamment en fin de semaine.

L'habitat a été bien conservé, particulièrement dans la rue Madame et la rue Notre Dame des Champs (du boulevard Raspail à la place Camille Julien). Le tracé sinueux de cette rue correspond à celui de l'ancien chemin du 14^e siècle.

Le choix du périmètre inclut des voies importantes pour la circulation. Il s'explique par les pratiques urbaines et notamment les cheminements piétons rue Vavin et rue Notre Dame des Champs de part et d'autre du boulevard Raspail au niveau du métro Notre Dame des Champs. De même, le périmètre inclut au delà de la rue d'Assas le lotissement bordant le jardin du Luxembourg qui est déjà très calme.

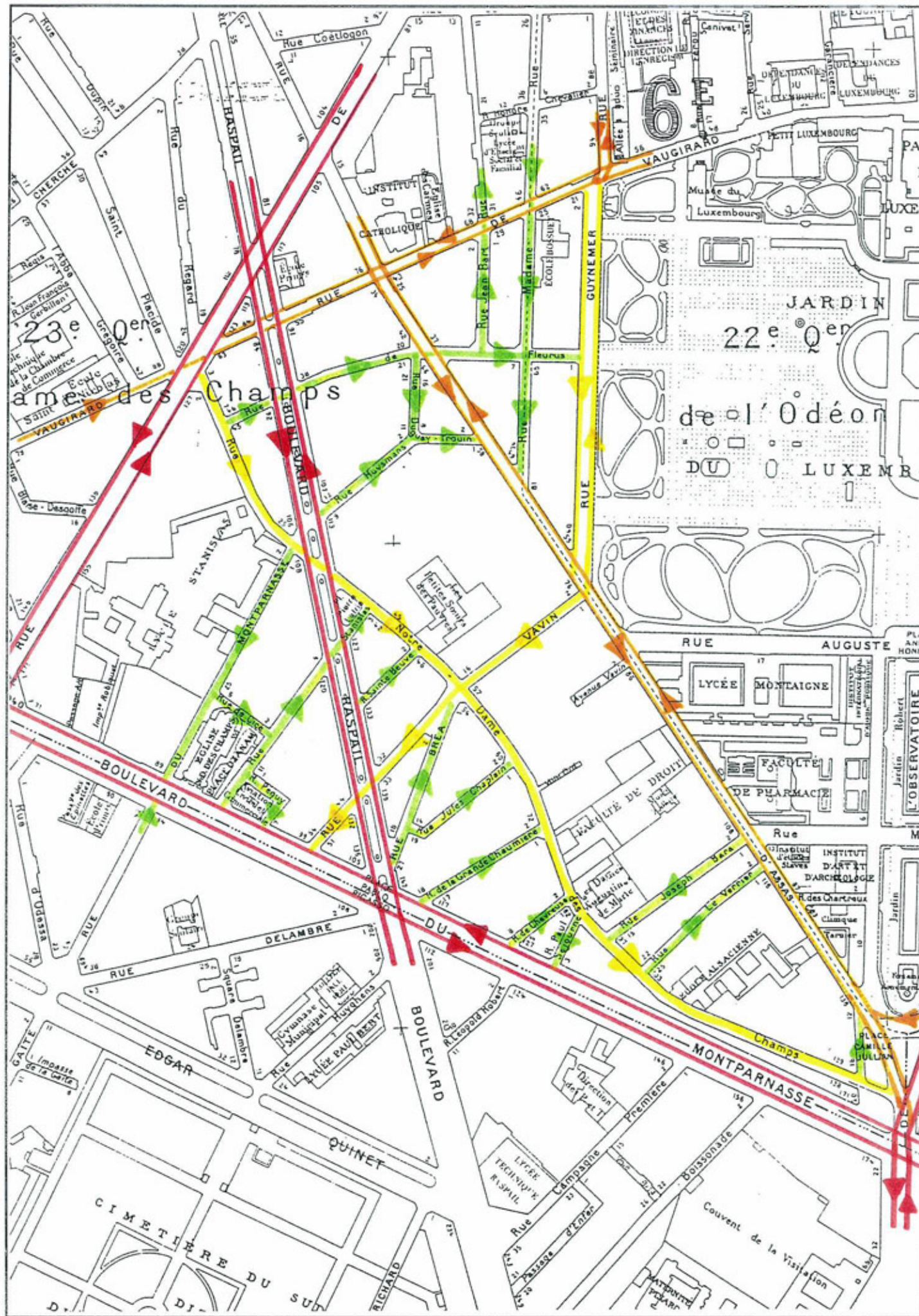
La plupart des voies sont étroites (10 à 12 m) et ont été constituées au 19^e siècle. Il reste de nombreuses constructions en pierre avec balcons (par exemple rue Le Verrier). Toutefois on peut constater une hétérogénéité des matériaux employés : des constructions en briques ou en carrelage des années 20 (par exemple l'immeuble d'Henri SAUVAGE rue Vavin), des constructions en béton ou des constructions en verre se côtoient.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION - EMPLOI	
population (RGP 90):	12 008 habitants
emplois salariés (EEE 89):	9 132 salariés
surface:	37 ha
densités:	P: 325 hab/ha
	E: 247 sal/ha

Le quartier est globalement bien desservi par les transports en commun.

- quatre lignes de métro et une ligne de RER: la ligne n°4 (St-Placide, Montparnasse Bienvenue, Vavin), la ligne n°12 (Rennes, Notre-Dame des Champs, Montparnasse Bienvenue), la ligne n°6 (Montparnasse Bienvenue), la ligne n°13 (Montparnasse Bienvenue) et le RER B (Port Royal).
- dix lignes d'autobus: les lignes n°48, n°89, n°94, n°95 et n°96 empruntent la rue de Rennes, la ligne n°91 le boulevard Montparnasse. Les lignes n°58, n°68, n°82 et n°83 traversent le quartier.



LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier est bordé par trois voies importantes : le boulevard du Montparnasse, la rue de Rennes, et la rue Vaugirard. Par ailleurs, le boulevard Raspail (environ 1800 véhicules à l'heure de pointe du soir, deux sens confondus) et la rue d'Assas connaissent une circulation intense qui segmente le quartier en trois parties.

Dans l'ensemble des voies situées entre le boulevard Raspail et la rue d'Assas, la vitesse de circulation des véhicules est limitée à 30 km/h. Cette mesure réalisée lors de la mise en place de l'itinéraire cyclable dans la rue Vavin s'est traduite par la pose de panneaux de signalisation. Compte tenu de l'organisation de la circulation, l'ensemble de cette partie du quartier est constitué de voies calmes.

La rue Vavin supporte un trafic automobile de transit. On compte au total environ 270 véhicules à l'heure de pointe du soir. Deux lignes d'autobus (les lignes n° 58 et n° 82) l'empruntent dans un sens, le retour de l'itinéraire se faisant par les rues Stanislas, Huysmans et Duguay-Trouin. La rue Vavin est également fréquentée par les cyclistes (l'itinéraire nord-sud emprunte vers le centre la rue de Rennes et vers le sud, la rue Guynemer, la rue Vavin et le boulevard du Montparnasse jusqu'à la place du 18 Juin 1940) et les piétons, attirés par l'animation de cette rue commerçante, qui relie Montparnasse au jardin du Luxembourg.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...

L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de voitures des ménages - nombre de places de stationnement privées) (RGP90 - TH90):

On estime en 1990 à 1043, le nombre de véhicules des résidents sans garage privé, mais le déficit n'est pas uniformément réparti. Ainsi, à l'intérieur, l'îlot formé par la rue de Vavin, la rue d'Assas, la rue Joseph Bara et la rue Notre Dame des Champs présente un fort excédent de plus de 520 places.

L'offre sur voirie

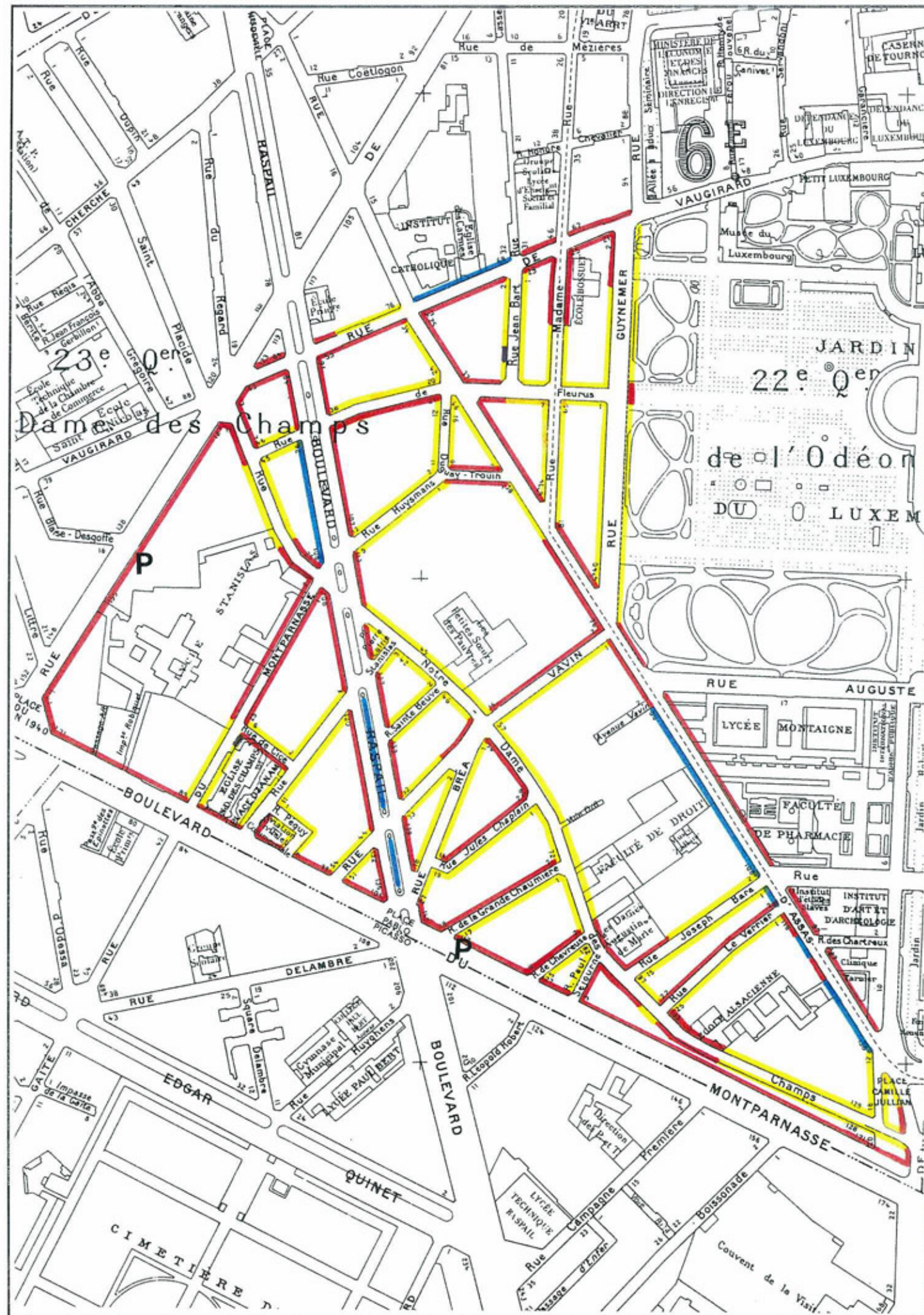
L'offre sur voirie est aujourd'hui de 1094 places. L'ensemble des places licites sont payantes, pour la plupart de régime mixte. Les axes les plus importants (le boulevard Raspail et la rue d'Assas à proximité de Port-Royal) comportent du stationnement rotatif.

L'offre complémentaire hors voirie

Il y a deux parcs de stationnement en périphérie du quartier : le premier se situe dans le boulevard du Montparnasse (785 places dont 300 sont des garages) et l'autre dans la rue de Rennes (630 places, les abonnements sont possibles). En marge du secteur se trouvent le parc de stationnement André Honorat (329 places résidentielles) et le futur parc de stationnement Saint-Placide (185 places) dont l'ouverture est prévue en septembre 1997.

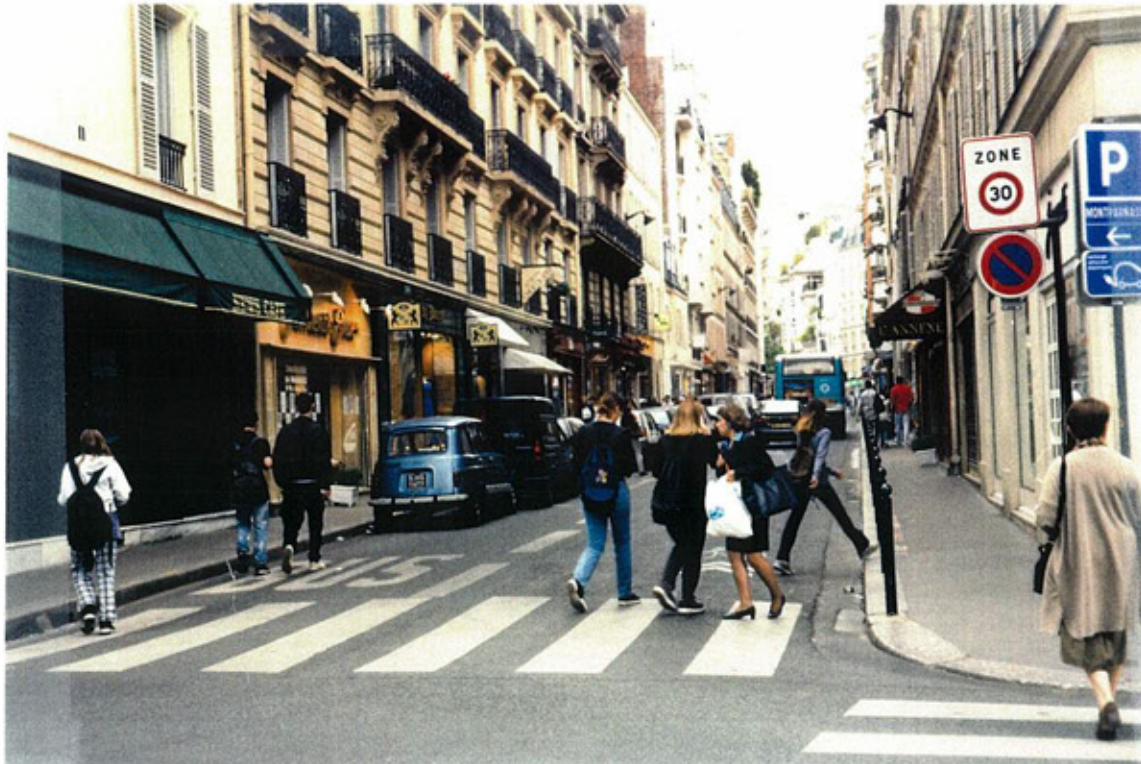
Ainsi, l'offre sur voirie compense le déficit du stationnement résidentiel même sans tenir compte de l'existence de deux parcs de stationnement. On peut d'ailleurs constater la présence de places de stationnement vides sur la voirie. En effet, selon l'enquête réalisée en 1994 par la Direction de la Voirie et des Déplacements, le taux de vide dans la journée était environ de 10% et de 11% la nuit.

Toutefois, en même temps, on constate la présence de véhicules en stationnement illicite : boulevard du Montparnasse, rue de Vaugirard, rue d'Assas et dans les petites rues qui mènent à la rue Notre Dame des Champs et là où le stationnement est unilatéral mais où le calibrage de la chaussée permet un stationnement illicite sans entraver la circulation. Dans le même temps, des places restent vides dans la rue Notre Dame des Champs. Dans la journée, une partie de ce stationnement illicite est le fait de véhicules de livraisons qui stationnent au plus près de leur destination. La nuit il s'agit probablement de véhicules des personnes se rendant à Montparnasse dans les cinémas ou les restaurants du boulevard et du quartier. Selon l'enquête de stationnement de 1994, le taux d'illicite dans la journée était environ de 13% et de 19% la nuit.



CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- xxx** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public



Rue Vavin : depuis la rue d'Assas



Rue Vavin : depuis la rue Notre Dame des Champs vers le boulevard Raspail

LA PROBLEMATIQUE

Dans le quartier Notre Dame des Champs :

- la mise en valeur de la rue Vavin apparaît souhaitable, pour y favoriser la dynamique commerciale, les cheminements piétons, les déplacements en vélo ou en autobus. Cette rue supporte un trafic de transit qui peut apparaître modéré mais qu'elle n'a pas vocation à accueillir. Les piétons sont nombreux dans le quartier et se diffusent en fonction de leur centre d'intérêt, commerces et équipements, mais la rue Vavin et la rue Brea apparaissent cependant plus fréquentées. Les trottoirs sont en général confortables, mais ils sont étroits dans la rue Vavin, environ 1,6 m dans la partie la plus fréquentée.
- l'effet de coupure du quartier par le boulevard Raspail et la rue d'Assas mérite d'être atténué.



Carrefour rue d'Assas/ rue Guynemer : depuis la rue Vavin



Boulevard Raspail : depuis la place Pierre Lafue vers la rue de Vaugirard



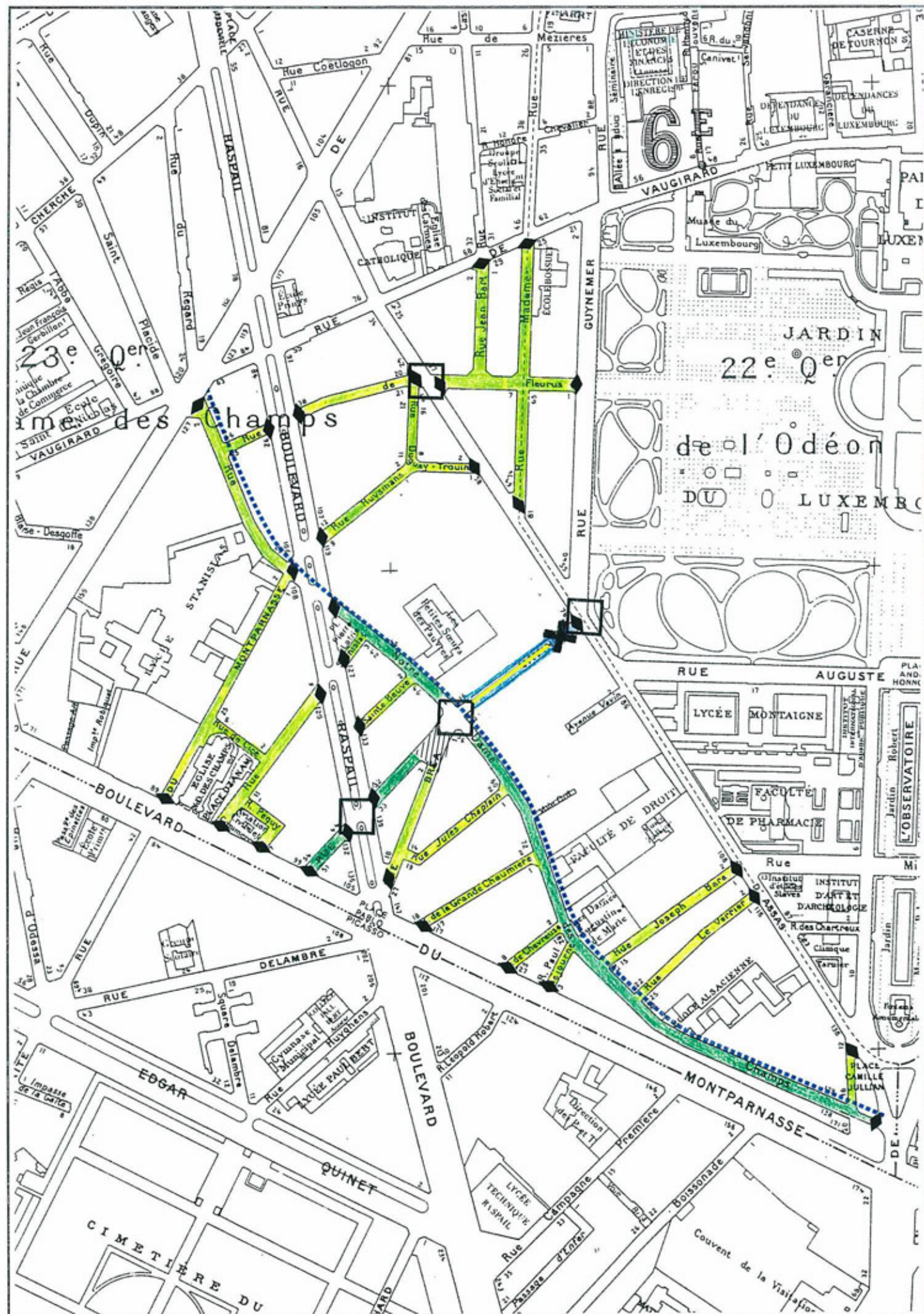
Rue Notre Dame des Champs : depuis la place Camille Jullian



Carrefour rue d'Assas/ rue de Fleurus



Rue Paul Séjourné : depuis la rue Notre Dame des Champs



LES ORIENTATIONS

La circulation

Une réduction de la vitesse des véhicules pourrait être envisagée en créant des voies 30 et 15 km/h.

La vitesse serait limitée à 30 km/h rue Notre Dame des Champs qui est la voie de distribution locale du quartier.

Dans les autres voies de desserte, la vitesse pourrait être limitée à 15 km/h.

La mise en valeur de la rue Vavin

Rue Vavin où règne une grande animation, il est souhaitable de couper le trafic automobile de transit au profit des cyclistes, des piétons et des autobus. Trois possibilités pour le réaliser sont envisageables.

- Une fermeture temporaire à la circulation automobile pourrait être envisagée en fin de semaine, notamment le samedi (plusieurs magasins sont fermés le dimanche). Ce dispositif est intéressant pour sa souplesse et son coût modéré.

- La mise en place, au niveau de la rue d'Assas, d'un seuil assorti d'une interdiction de circulation sauf pour les véhicules des riverains et des livraisons, les bus et les vélos serait une mesure plus forte pour améliorer les déplacements des piétons (élèves et étudiants notamment), des vélos et des autobus, nombreux en semaine.

LES ORIENTATIONS

X	circulation de transit supprimée
→	inversion de sens de circulation
—	voie 30
—	voie 15
—	voie piétons-bus-vélos
—	voie piétonnière ou voie marché
◆	traitement des entrées du quartier
—	itinéraire cyclable à étudier
—	espace public à réaménager
□	aménagement de carrefour
●●●●●	plantations nouvelles
■	fermeture temporaire

L'élimination du trafic de transit au niveau de la rue d'Assas devrait calmer suffisamment le nombre de véhicules en circulation entre la rue Notre Dame des Champs et le boulevard du Montparnasse sans autre dispositif particulier. La vitesse des véhicules dans cette partie pourrait être limitée à 30 km/h.

Un recalibrage de la rue Vavin (entre la rue Vavin et la rue Notre Dame des Champs) pourrait être réalisé visant à élargir les trottoirs actuellement large de 1,5 m et 1,7 m à 2,2 m. Il resterait une chaussée de 5,3 m comprenant des aires de livraisons pour les commerces.

Le plan ci-contre illustre cette proposition.

- Enfin, une proposition plus ambitieuse consisterait à aménager l'ensemble de la rue Vavin en voie piétons-bus-vélos en maintenant l'accès aux riverains. Cette solution permettrait en outre de favoriser les déplacements des piétons et des vélos entre le quartier Montparnasse et le jardin du Luxembourg.

Les aménagements de carrefour

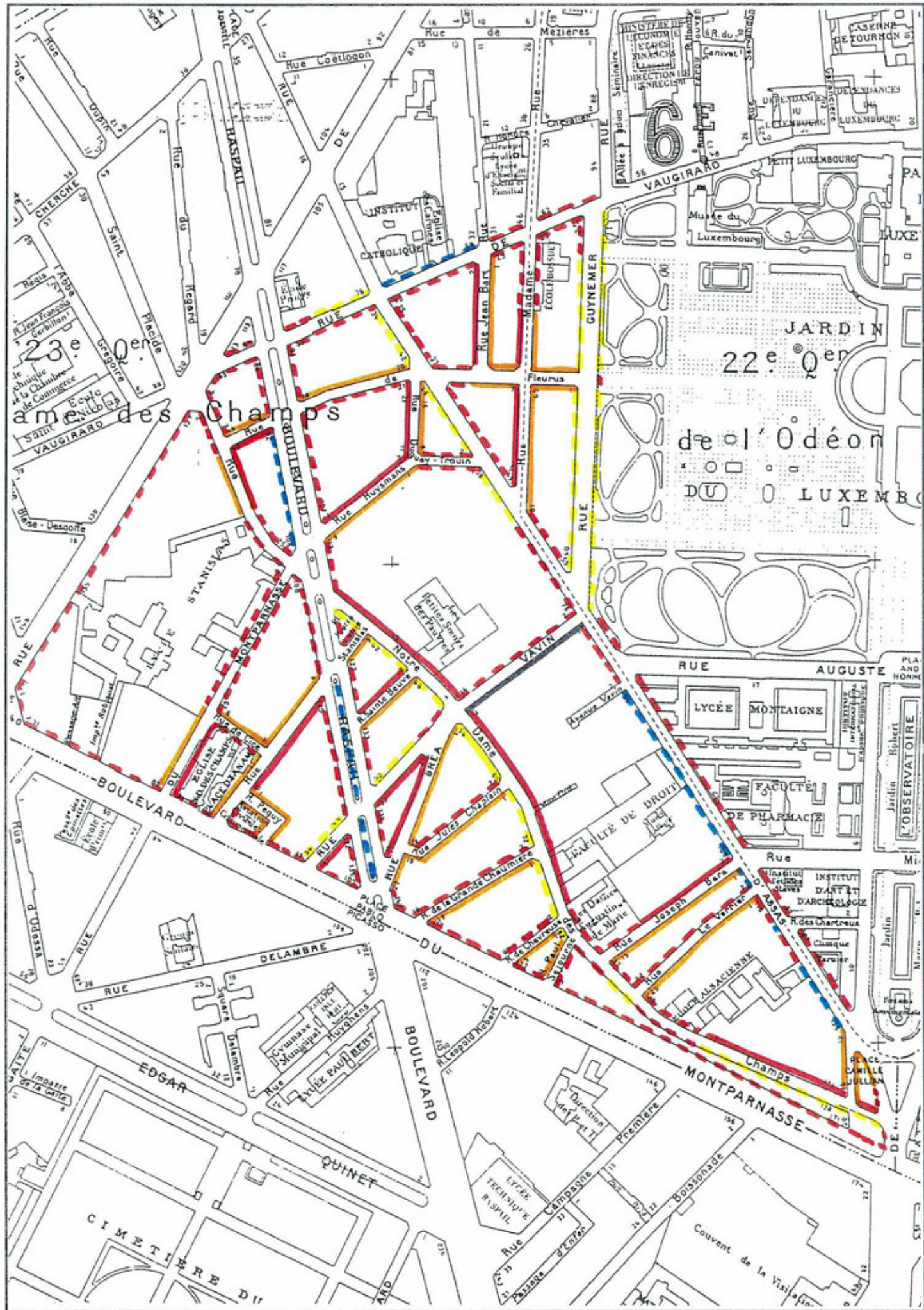
L'aménagement du carrefour rue Vavin/ boulevard Raspail, rue Notre Dame des Champs et rue d'Assas facilitera aux piétons et aux cyclistes la traversées et complétera la mise en valeur de la rue Vavin.

Il serait également souhaitable d'aménager le carrefour rue d'Assas/ rue de Fleurus/ rue Duguay -Trouin afin d'améliorer les traversées piétonnes. Cet aménagement permettrait de mieux relier les deux parties du quartier, aujourd'hui coupé par la rue d'Assas.

L'aménagement de piste cyclable

Rue Notre Dame des Champs, l'aménagement d'une piste cyclable à contre-sens dans l'espace libéré par la modification du stationnement bilatéral en stationnement unilatéral favorisera les déplacements des vélos à l'intérieur du quartier.

Le trottoir élargi devant l'école Alsacienne devrait être rétréci.



Le stationnement

Dans les rues où la vitesse des véhicules est limitée à 15 km/h, le stationnement mixte pourrait être transformé en stationnement résidentiel. Il s'agit de la rue Jean Bart, la rue Madame, la rue de Fleurus, la rue Huysmans, la rue Duguay-Trouin, la rue Notre Dame des Champs (de la rue de Rennes au boulevard Raspail), la rue du Montparnasse, la rue de Cicé, la rue Péguy, la rue Stanislas, la rue Sainte Beuve, la rue Bréa, la rue Jules Chaplain, la rue de la Grande Chaumière, la rue de Chevreuse, la rue Paul Séjourné, la rue Joseph Bara, la rue Le Verrier et l'avenue de l'Observatoire.

Boulevard Raspail, rue d'Assas (de la rue Auguste Comte à l'avenue de l'Observatoire) et rue de Vaugirard (de la rue Jean Bart à la rue d'Assas), le stationnement rotatif permettra les visites aux commerces ou aux équipements. Par ailleurs, deux parcs de stationnement souterrains se trouvent dans le quartier.

Rue Vavin (de la rue d'Assas à la rue Notre Dame des Champs), le stationnement est interdit sauf pour les livraisons. Le nombre de place de stationnement y sera réduit au profit de l'élargissement.

La mise aux normes pompiers des rues du quartier aura des conséquences importantes sur l'offre de stationnement sur voirie. La plupart du stationnement bilatéral devrait en effet être modifié en stationnement unilatéral. Il s'agit de douze rues suivantes : la rue de Fleurus (de la rue Notre Dame des Champs au boulevard Raspail), la rue Jean Bart, la rue Madame, la rue Duguay-Trouin, la rue Huysmans, la rue du Montparnasse, la rue Stanislas, la rue Sainte Beuve, la rue Notre Dame des Champs, la rue Joseph Bara, la rue Bréa et la rue Vavin (du boulevard du Montparnasse à la rue Notre Dame des Champs).

La réduction correspondante de l'offre sur voirie est estimée à environ 290 places. En vue de supprimer toute possibilité de stationnement de manière illicite, des recalibrages devront être effectués à terme.

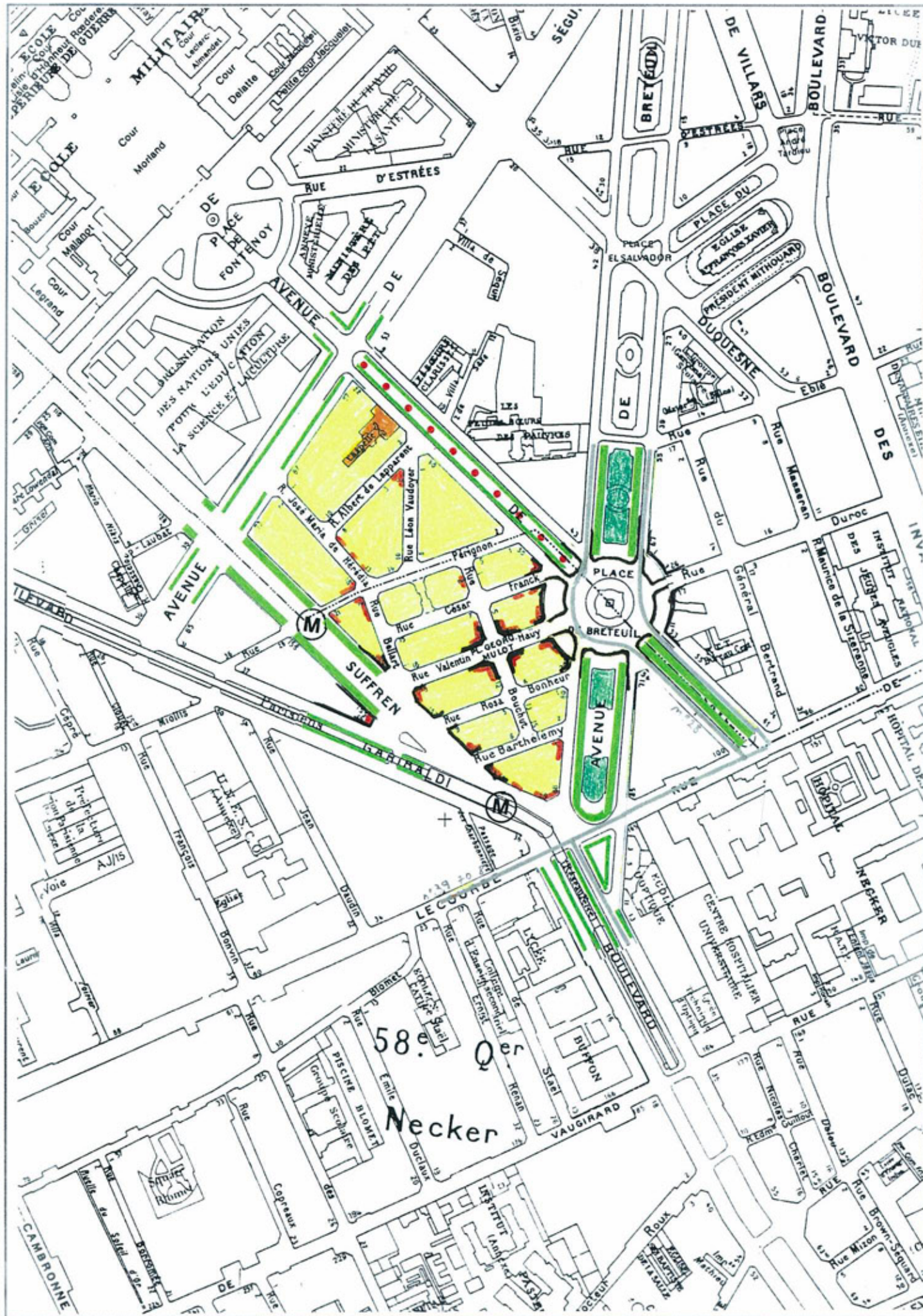
Rue Guynemer bordant le jardin du Luxembourg et rue d'Assas où se situe la Faculté de Droit, il serait souhaitable de mettre des places de stationnement de vélo.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	110	110
mixte	985	235
gratuit	-	-
résidentiel	-	455
total	1095	800

ROSA BONHEUR





Situé à la limite du 7^e et du 15^e arrondissement, à l'intérieur de la rocade des Fermiers Généraux, le quartier Rosa Bonheur est presque exclusivement résidentiel. Il est bien délimité par les larges avenues qui l'entourent : l'avenue de Breteuil, l'avenue de Saxe, l'avenue de la Motte Piquet, l'avenue de Suffren et le boulevard Garibaldi.

Dans cette partie de la capitale, la trame de voirie est généreusement dimensionnée et délimite souvent de grandes emprises accueillant des équipements majeurs. Par comparaison, le quartier Rosa Bonheur, un peu isolé, surprend par la densité du bâti et du réseau de voies. La densité de population atteint presque 500 habitants à l'hectare en comptabilisant dans sa surface une partie des avenues limitrophes. Les emplois (banques, services divers) se situent en périphérie sur les grandes voies.

Quelques commerces de proximité sont disséminés à l'intérieur du quartier : boulangeries, boucheries, primeurs, droguiste, pharmacies, marchands de journaux... Le mercredi et le samedi, le terre-plein de l'avenue de Saxe accueille un marché alimentaire. Mais au total, peu de motifs incitent l'automobiliste ou le promeneur à aller dans ce quartier. Le seul équipement un peu attractif est le centre religieux situé rue Albert de Lapparent.

Ce lotissement du début du siècle constitue un ensemble très homogène. Bien que dense, la trame de voirie à l'intérieur du quartier est formée de voies larges (14 à 15 mètres en général), orthogonales dans la partie sud. L'homogénéité des largeurs de voies conjuguée à la hauteur des bâtiments confère à l'ensemble une échelle particulière et intéressante.

Les espaces publics sont traités avec beaucoup de rigueur : les voies comportent des trottoirs larges et rectilignes et des chaussées généralement pavées. Le lotissement réalisé dans la partie sud du quartier est agrémenté d'un monument qui fait office de fontaine dans l'axe des deux voies centrales. Il se situe à l'emplacement du puits artésien de Grenelle.

Si l'intérieur du quartier est très minéral, les plantations d'alignement des avenues riveraines sont cependant toujours proches et souvent visibles.

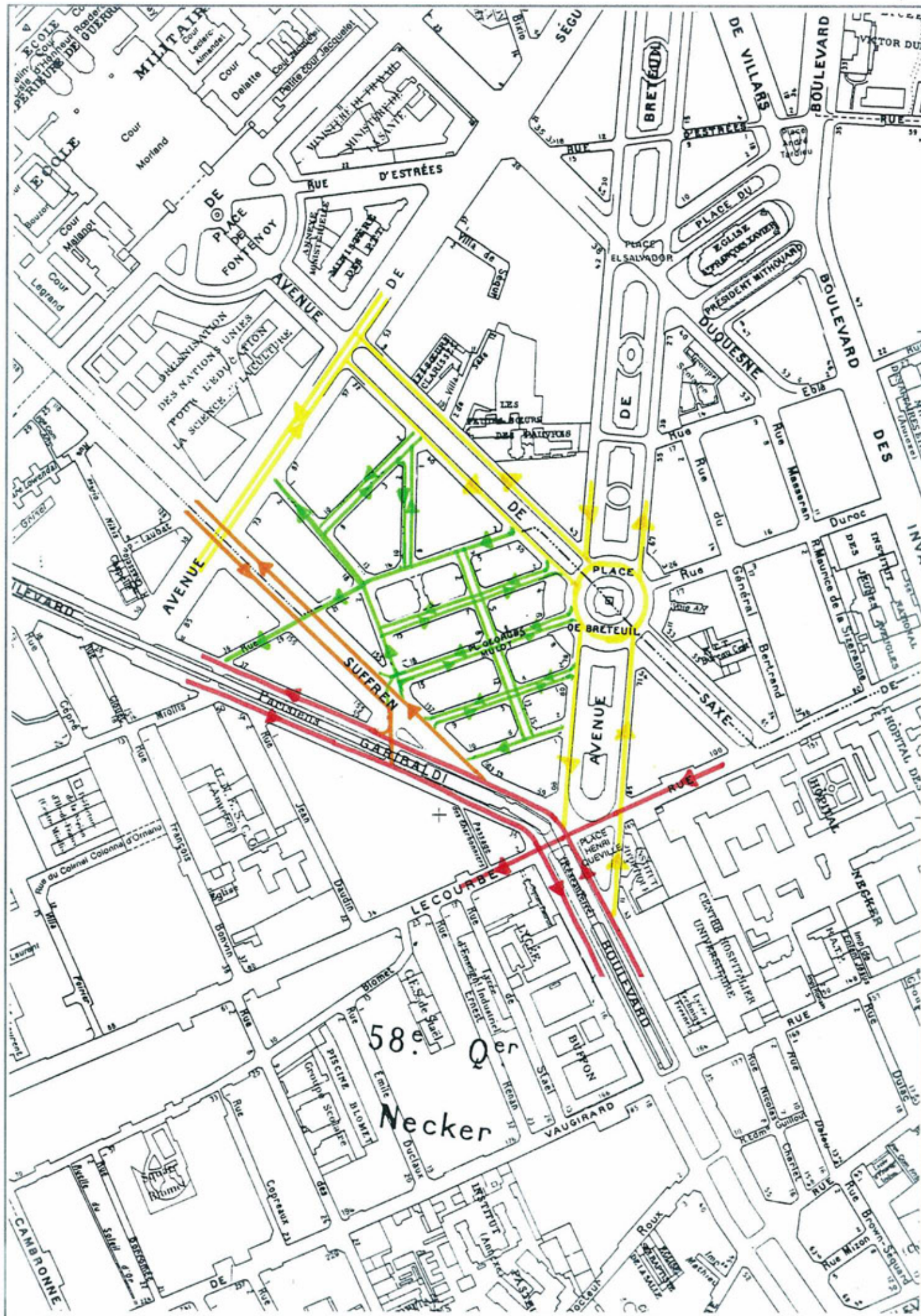
Le quartier Rosa Bonheur est bien desservi à sa périphérie par le métro : par la ligne n°6 (Sèvres-Lecourbe) et la ligne n°10 (Séguir) et par plusieurs lignes d'autobus : la ligne n°28 place de Breteuil et les lignes n°39, 70 et 89 (rue Lecourbe ou boulevard Pasteur).

CARTE D'ANALYSE

	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI

population (RGP 90):	4450 habitants
emplois salariés (EEE 89):	1036 salariés
surface:	9 ha
densités:	P: 494 hab/ha
	E: 115 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Il s'agit d'un secteur déjà très clame. Le transit rue Duroc - rue Valentin Haüy est quasi inexistant.

Dans la pratique, l'existence de priorités à droite et la présence de la fontaine dans l'axe de la rue V. Haüy oblige déjà les véhicules à rouler à une allure modérée.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...

L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de voitures des ménages - nombre de places de stationnement privées) (RGP90-TH90) :

Estimé à 1370 véhicules, le nombre de véhicules des résidents sans garages privés est important. Il s'explique par le faible nombre d'immeubles dotés de parcs de stationnement souterrain et le taux de motorisation très élevé des ménages : il dépasse 75 % contre 52 % en moyenne à Paris.

La mutation du bâti étant quasi inexistante dans ce secteur, on ne peut espérer même à long terme une amélioration sensible de la situation.

L'offre sur voirie

Le stationnement est bilatéral dans l'ensemble des rues et au total, on compte 730 places de stationnement dont 300 places payantes (régime mixte) et 430 places gratuites. Les places gratuites se situent en majorité dans le 15^e arrondissement, où seule la rue Valentin Haüy dispose de stationnement payant et dans le 7^e arrondissement, avenues de Saxe ou de Ségur.

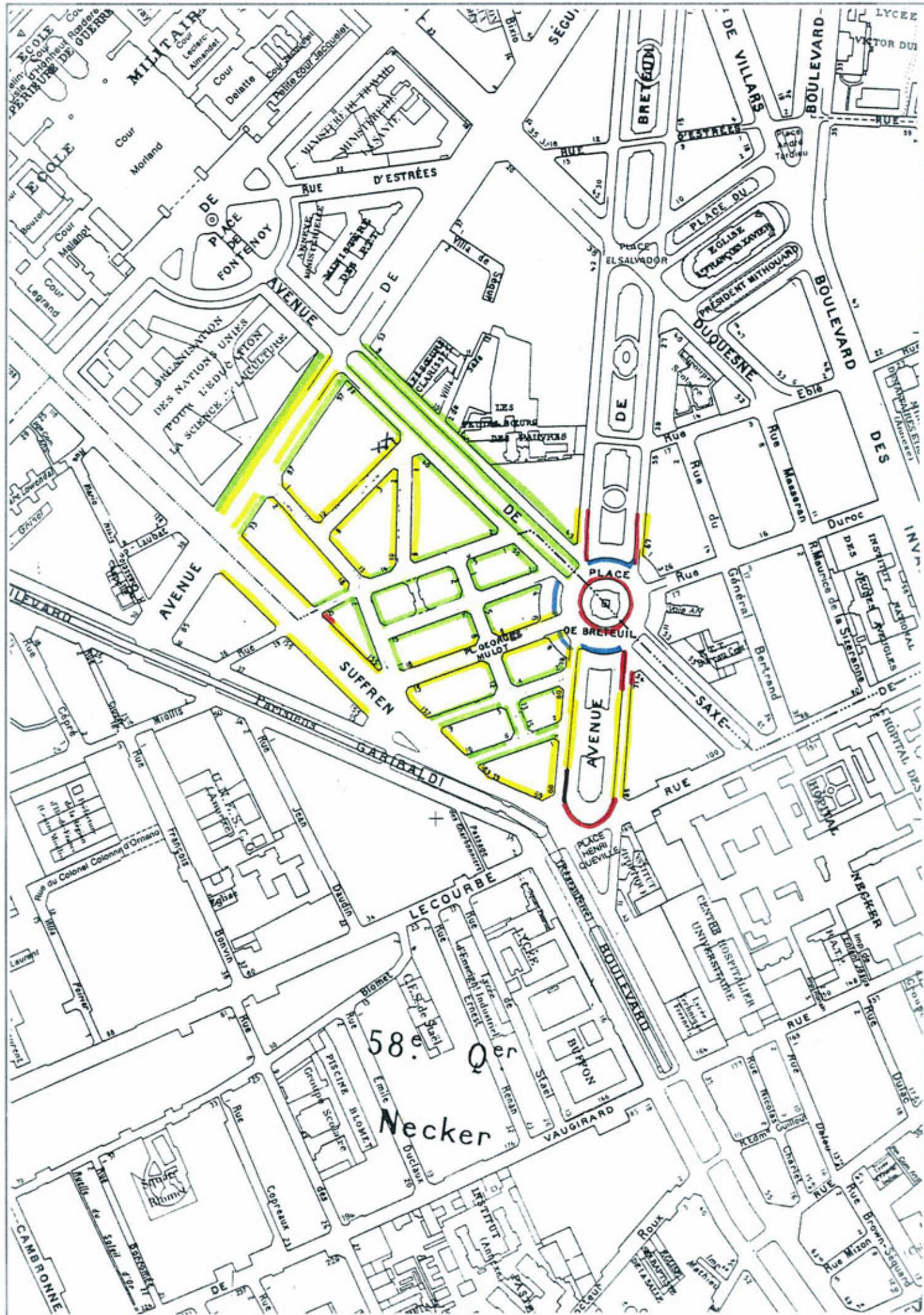
L'offre de stationnement à proximité, avenue de Saxe ou avenue de Ségur notamment, est importante et largement utilisée par les résidents du quartier.

La pression sur le stationnement de surface est élevée. D'après l'Enquête Globale de Stationnement réalisée par le CRET de la Direction de la Voirie en 1994 : le taux de vide pour les places gratuites ne dépasse pas 3 % quel que soit le moment de la journée dans ce quartier. Le taux d'illicite représente 4 % des véhicules en stationnement le matin, il passe à 6% l'après-midi et à 8 % le soir.

L'offre complémentaire hors voirie :

Il n'y a pas de parc de stationnement public à proximité. Certains ont été étudiés sur la Place de Fontenoy ou avenue de Ségur. Ce dernier en proposant la suppression du stationnement de surface dans les contre-allées de l'avenue de Ségur s'est heurté à l'opposition des riverains.

Il y a donc un lourd déficit en stationnement résidentiel qui se traduit par une forte pression sur le stationnement de surface.



CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- x x x** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public



Place Georges Mulot



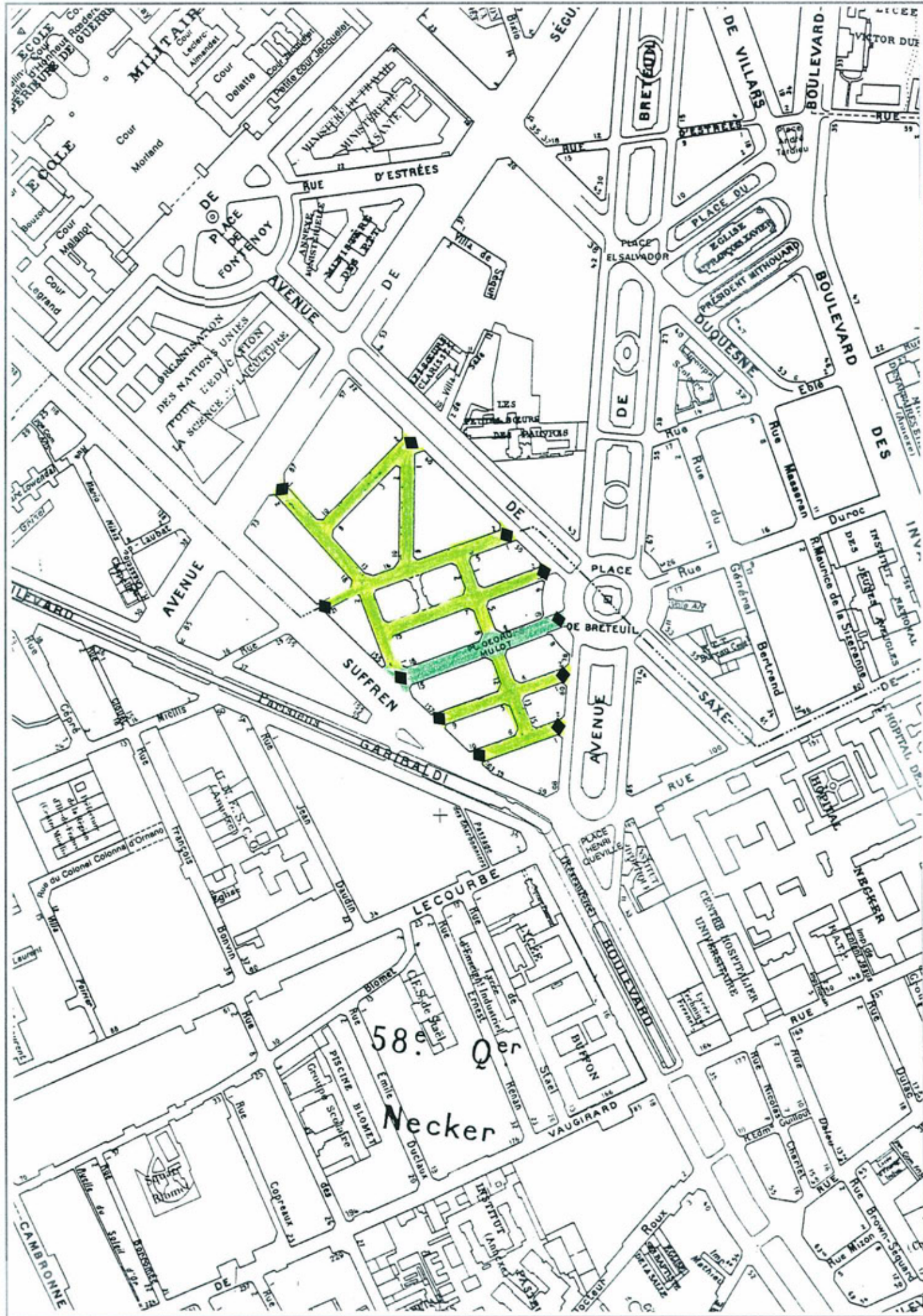
Rue Valentin Haüy vers l'avenue de Breteuil

LA PROBLEMATIQUE

Elle peut se résumer par une forte pression sur le stationnement de surface.



Le quartier Rosa Bonheur depuis la Place de Breteuil



LES ORIENTATIONS

Dans ce quartier déjà très tranquille, il pourrait être envisagé de faciliter le stationnement des résidents. Les propositions qui suivent sont donc modestes.

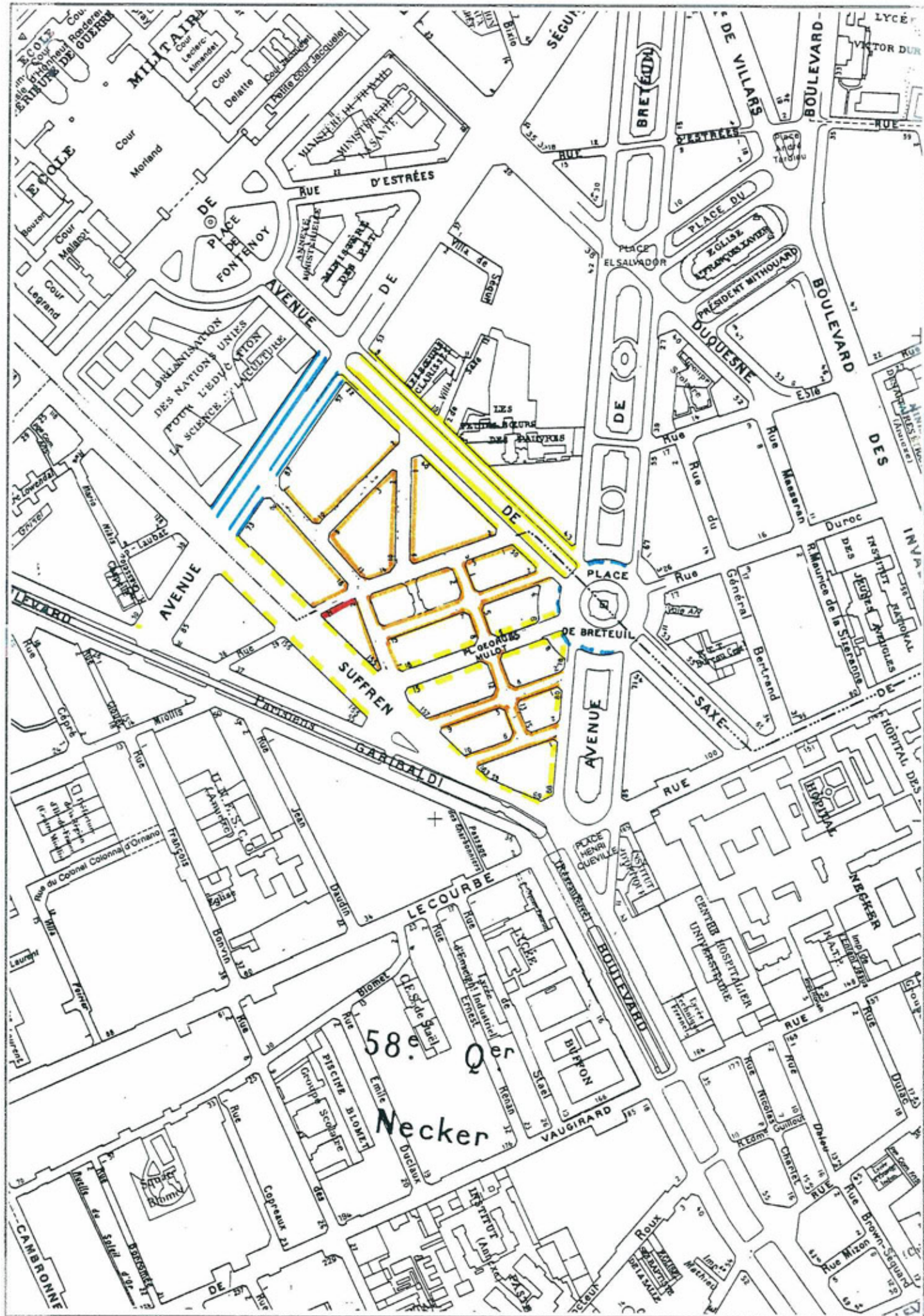
La circulation

La limitation de la vitesse des véhicules à 15 km/h dans le secteur est à étudier. Dans la rue Valentin Haüy qui dessert les autres rues du quartier, une limitation de la vitesse à 30 km/h apparaît suffisante.

Modifier la réglementation suppose d'adopter un même traitement physique pour les 12 accès au quartier (dont 9 entrées). Ainsi, le stationnement pourrait être supprimé sur une courte séquence et les trottoirs élargis, facilitant la traversée des piétons. La mise en place d'une bordure de granit pourrait compléter ce dispositif.

LES ORIENTATIONS

- X** circulation de transit supprimée
-  inversion de sens de circulation
-  voie 30
-  voie 15
-  voie piétons-bus-vélos
-  voie piétonnière ou voie marché
-  traitement des entrées du quartier
-  itinéraire cyclable à étudier
-  espace public à réaménager
-  plantations nouvelles
-  fermeture temporaire



Le stationnement

Le stationnement payant résidentiel pourrait être généralisé dans les rues où la vitesse est limitée à 15 km/heure.

Une révision du régime de stationnement dans les voies environnantes de ce secteur central apparaît indispensable. La pression sur le stationnement est en effet élevée du fait des riverains mais aussi des emplois situés à proximité. Dans ce contexte, il apparaît peu souhaitable de conserver du stationnement gratuit.

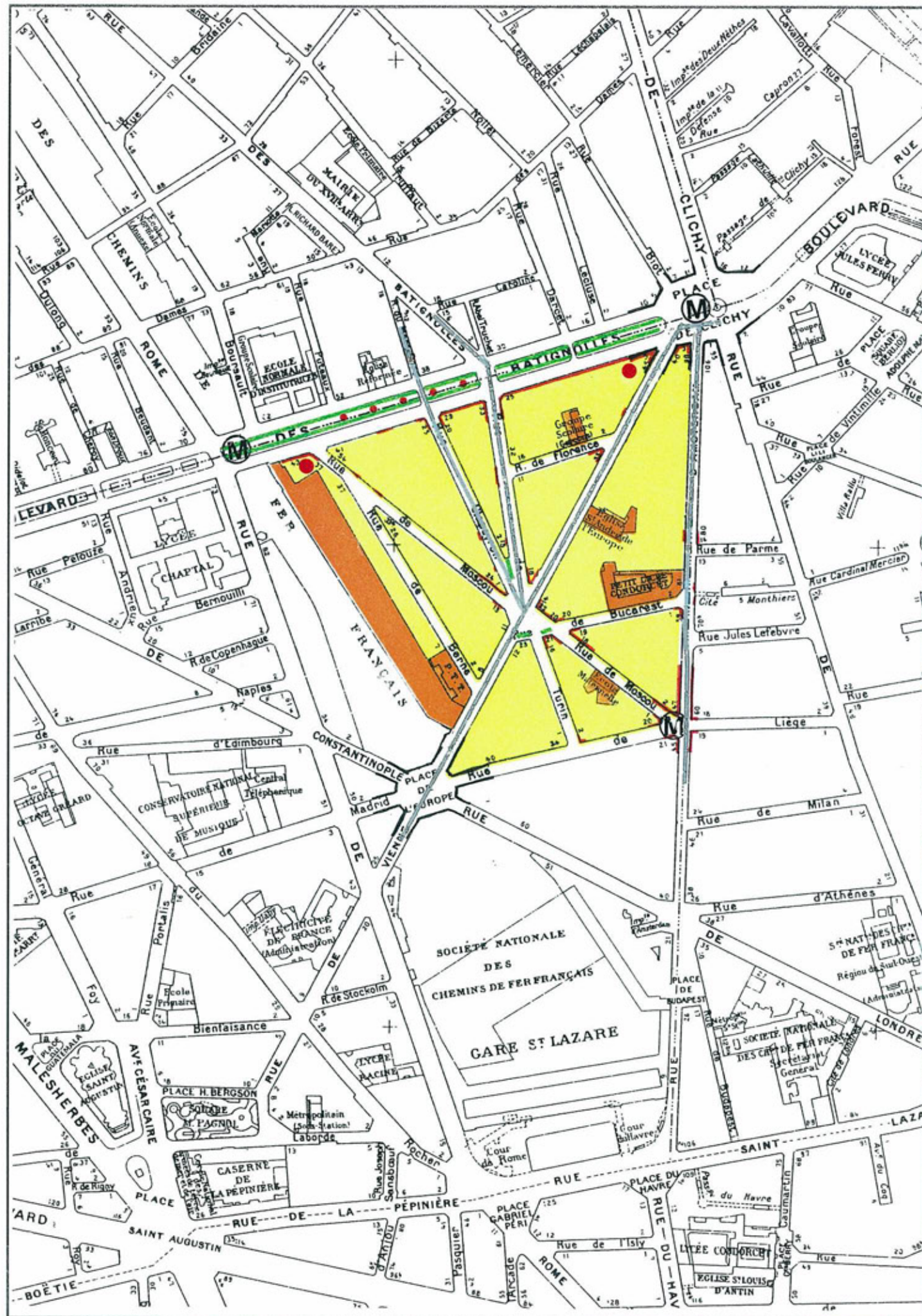
LES ORIENTATIONS

maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	10	100
mixte	320	200
gratuit	420	-
résidentiel	-	450
total	750	750

DUBLIN





Délimité par le boulevard des Batignolles, la rue d'Amsterdam, la rue de Liège et le faisceau ferroviaire Saint Lazare, le quartier « Dublin » est situé à l'extrême Nord Est du 8^e arrondissement et du quartier de l'Europe.

Quartier mixte à dominante emploi (tertiaire essentiellement), il dispose toutefois d'une densité d'habitant à l'hectare très largement supérieure au reste de l'arrondissement.

Composé à partir d'une trame de voirie en étoile autour de la place Dublin, le bâti plutôt bourgeois date du 19^e siècle. L'ensemble d'une composition régulière et ordonnée s'est bâti dans le cadre plus large d'un plan de voies en étoile autour de la place de l'Europe qui portaient chacune le nom d'une des grandes capitales européennes.

En 1852 la partie à l'Est de la rue de Saint Petersburg est construite ; la partie Ouest sera achevée à la fin du 19^e siècle.

La tranquillité de ce secteur contraste vivement avec l'animation permanente de la place de Clichy au Nord et de la gare Saint Lazare plus au Sud.

Sans doute en raison de la proximité du secteur touristique de Montmartre et Pigalle mais aussi de la gare Saint Lazare, des hôtels sont présents dans le quartier.

Les commerces sont peu nombreux et localisés autour de la place de Dublin. Sous l'influence de l'animation commerciale des abords de la gare Saint Lazare, les commerces apparaissent à l'intersection de la rue de Liège et de la rue d'Amsterdam. L'activité commerciale s'exerce davantage sur le boulevard des Batignolles qui dispose de surfaces alimentaires (ED l'Epicier, ATAC, Picard) et d'un marché biologique le samedi.

Des équipements de proximité sont disséminés dans le quartier : une école maternelle, un groupe scolaire, une église et le petit lycée Condorcet.

La population plutôt aisée est composée principalement de cadres supérieurs et de professions libérales.

La desserte en transport en commun du quartier est très bonne : la ligne de métro n°2 (Place de Clichy et Rome) et la ligne n°13 (Liège et Place de Clichy) le desservent. L'important pôle d'échanges de la gare Saint Lazare n'est qu'à moins de 400 mètres du Sud du quartier.

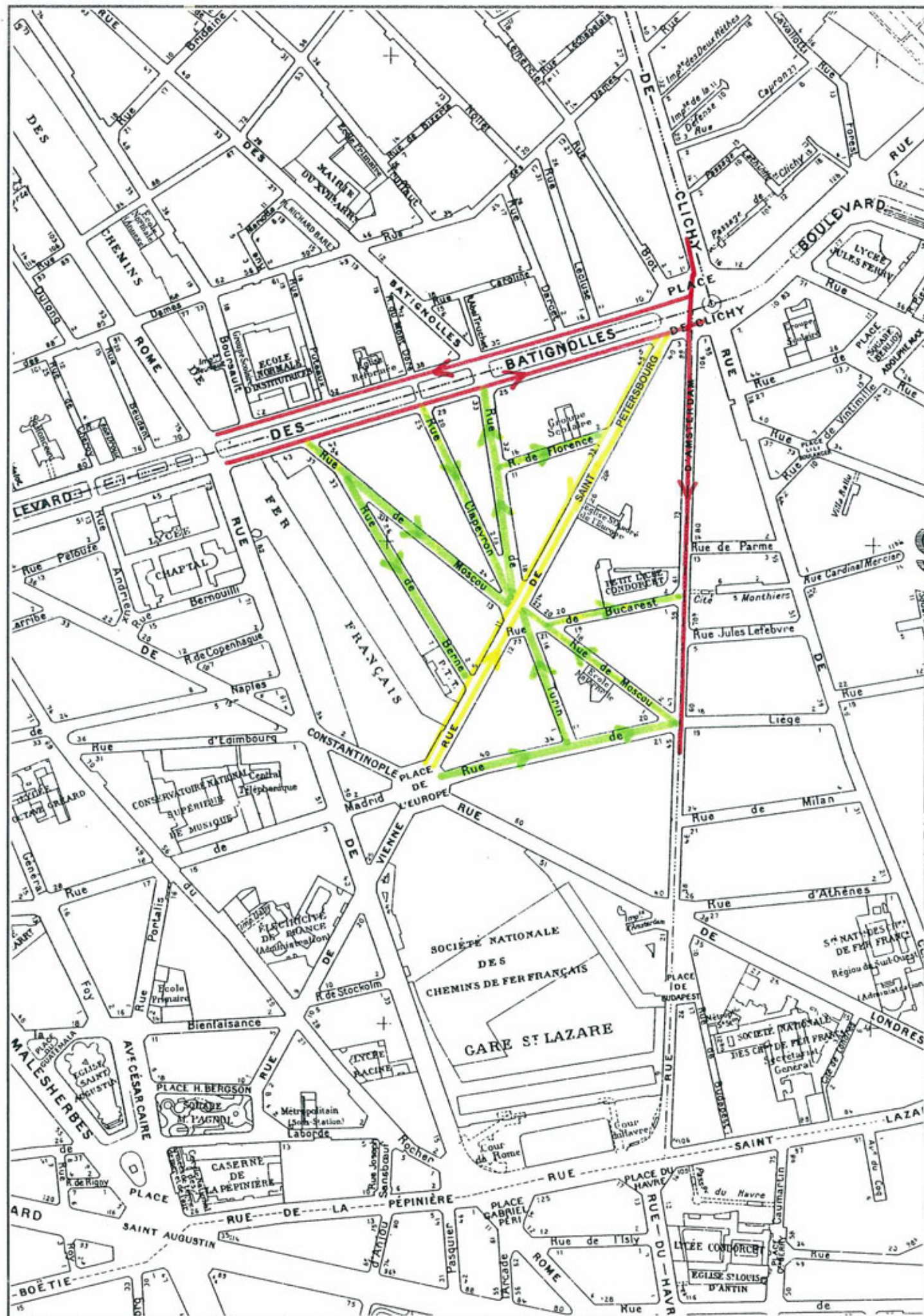
Trois lignes de bus circulent à l'intérieur du quartier : les lignes n°66, 80 et 95 (dans un sens) circulent rue de Saint Petersburg. La ligne n°30 emprunte le boulevard des Batignolles et la ligne n°81 et l'autre sens de la ligne n°95 circulent dans la rue d'Amsterdam.

CARTE D'ANALYSE

	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI

population (RGP 90):	4 630 habitants
emplois salariés (EEE 89):	8 301 salariés
surface:	13 ha
densités:	P: 356 hab/ha E: 639 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier est bordé par deux voies où la circulation automobile est intense : au Nord le boulevard des Batignolles (environ 800 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe), à l'Est la rue d'Amsterdam (environ 700 véhicules à l'heure de pointe).

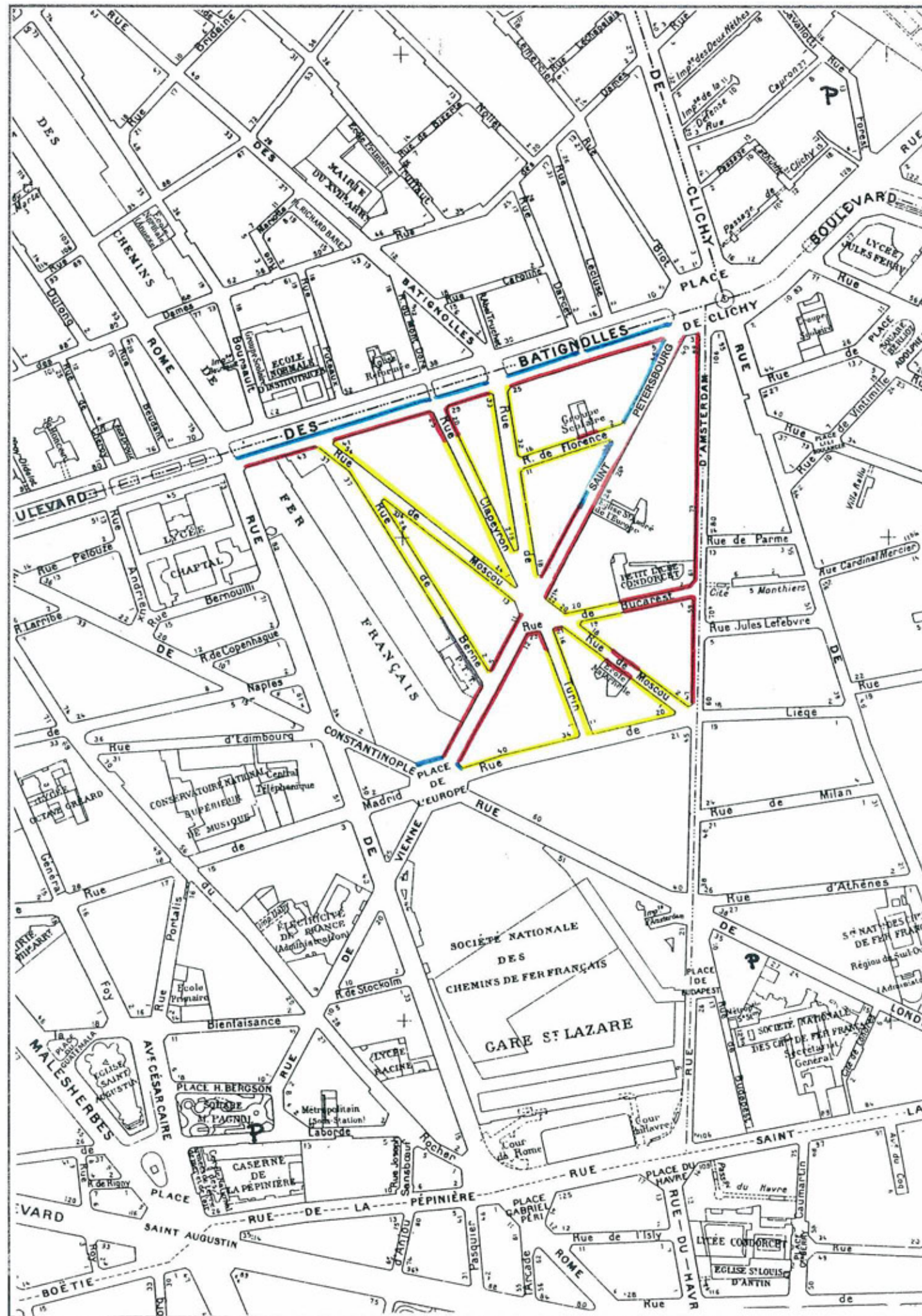
A l'intérieur du quartier, la rue de Saint Petersburg connaît une circulation de transit importante. Des comptages réalisés place de Clichy par la Direction de la Voirie et des Déplacements indiquent rue de Saint Petersburg 650 véhicules dans le sens Nord Sud à l'heure de pointe du matin et 290 dans le sens Sud Nord. A l'heure de pointe du soir, le phénomène inverse est observé dans une moindre mesure : 250 véhicules dans le sens Nord Sud et 420 dans le sens Sud Nord. Il est à noter qu'environ la moitié des véhicules entrants ou sortants rue de Saint Petersburg proviennent ou se dirigent vers le boulevard de Clichy. A l'heure de pointe du matin, seuls 15% des véhicules entrants rue de Saint Petersburg proviennent de l'avenue de Clichy.

La rue de Saint Petersburg est une voie de 15 m qui comporte une chaussée de 10 m. Elle offre peu de places de stationnement qui sont situées uniquement dans la partie haute près de la place de Clichy. Trois lignes de bus circulent dans sa partie Sud et les couloirs d'autobus sont présents de façon alternée à l'approche des carrefours.

Les autres voies du quartier restent dans l'ensemble très calmes et peu circulées. Quelques véhicules transitent par la rue de Liège mais ce phénomène reste néanmoins très marginal.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire principal
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

On recensait en 1990, 1230 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeubles. Ce déficit élevé s'explique par la présence d'un bâti ancien qui ne comprend pas de garages sous immeubles.

L'offre sur voirie

L'offre globale sur voirie est de 530 places. Le stationnement est en très large majorité mixte (83%). Il est rotatif boulevard des Batignolles et dans la partie haute de la rue de Saint Petersburg.

L'offre complémentaire hors voirie

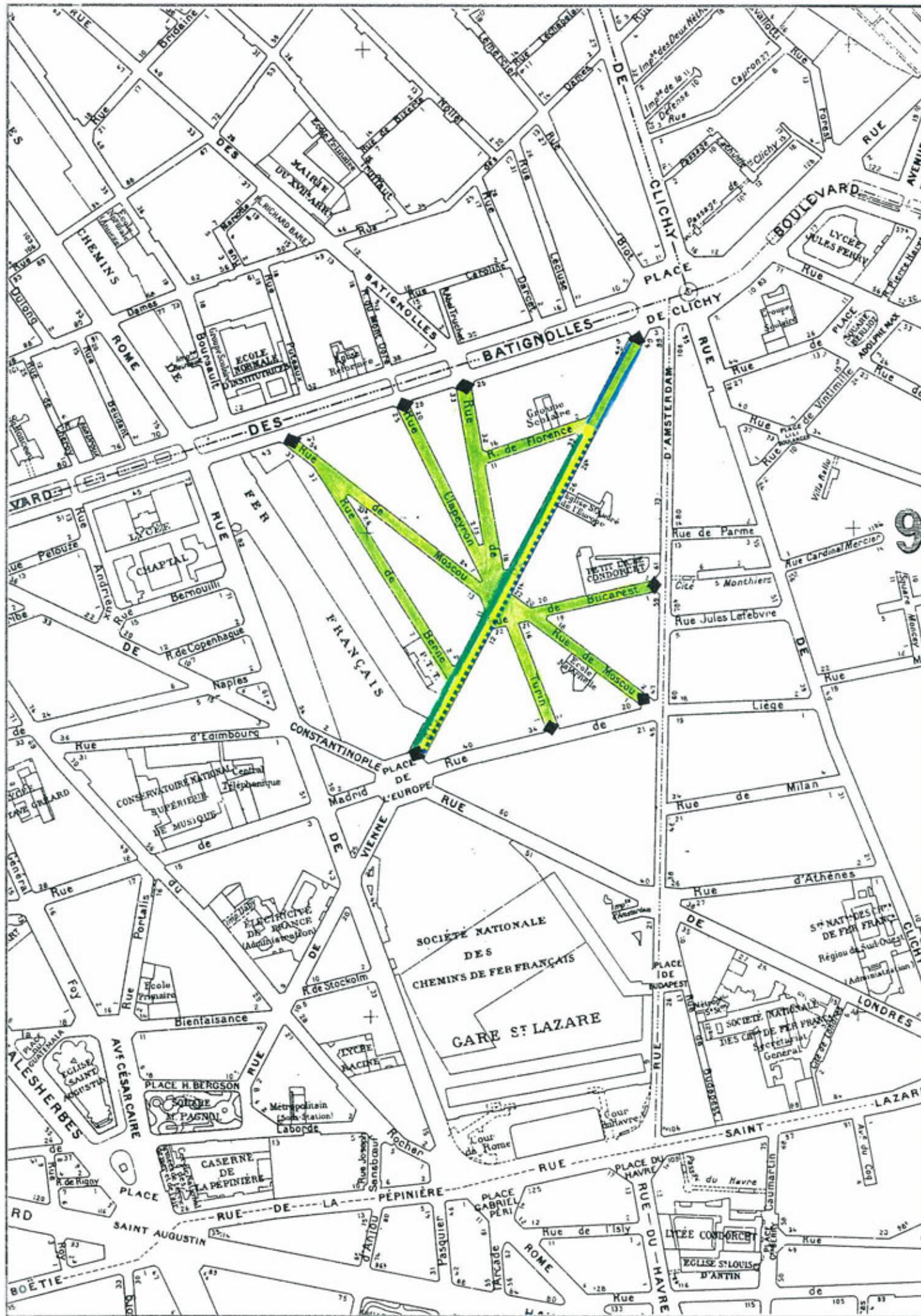
Un parc de stationnement privé de 300 places (dont 200 pour les abonnés environ) est situé le long du faisceau ferroviaire. Il est accessible depuis le boulevard des Batignolles. Par ailleurs, le parc de stationnement Capron situé près de la Place de Clichy (665 places dont 300 places pour les abonnés environ), le parking de la gare Saint Lazare SCETA Parcotrain (317 places dont 150 places abonnés environ) et le parking Bergson (900 places dont 600 places pour les abonnés environ) apportent une offre complémentaire substantielle.

Le déficit en stationnement résidentiel est donc élevé. Il n'aura pas tendance à diminuer par la réalisation de constructions neuves étant donné le caractère constitué du tissu, peu susceptible d'évoluer.

L'offre en stationnement sur voirie ne compense pas le déficit. L'enquête de stationnement réalisée en 1994 confirme la pression du stationnement puisque le taux d'illicite était élevé : 12 % le matin, 17% l'après-midi et 14% la nuit.

CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- x x x** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public



LES ORIENTATIONS

Il paraît nécessaire de limiter la circulation de transit rue de Saint Petersbourg et d'améliorer les possibilités de stationner des habitants.

La circulation

- Etablir un traitement spécifique des entrées et sorties du secteur (8 seuils à traiter).
- Modérer la vitesse des véhicules en définissant deux zones 15 km/h de part et d'autre de la rue de Saint Petersbourg : rue de Berne, rue de Moscou, rue Clapeyron, rue de Turin, rue de Florence et rue de Bucarest.
- Etudier la suppression de la circulation de transit rue de Saint Petersbourg. Pour cela, il est proposé de :
 - constituer un verrou en créant une voie piétons-bus-vélo dans la partie haute de la rue de Saint Petersbourg entre la place de Clichy et la rue de Florence (l'accès serait maintenu pour les riverains),
 - entre la rue de Florence et la place de l'Europe, mettre à sens unique descendant la rue de Saint Petersbourg et créer un contre sens pour autobus et vélos.

La coupure de la circulation de transit de la rue de Saint Petersbourg entraîne des reports de circulation sur la rue d'Amsterdam, la rue de Rome et la rue de Clichy. Il est donc important de situer cette proposition dans une réflexion plus large concernant l'organisation des flux automobiles Nord-Sud aux abords de la gare Saint Lazare et dans le secteur Provence-Mogador.

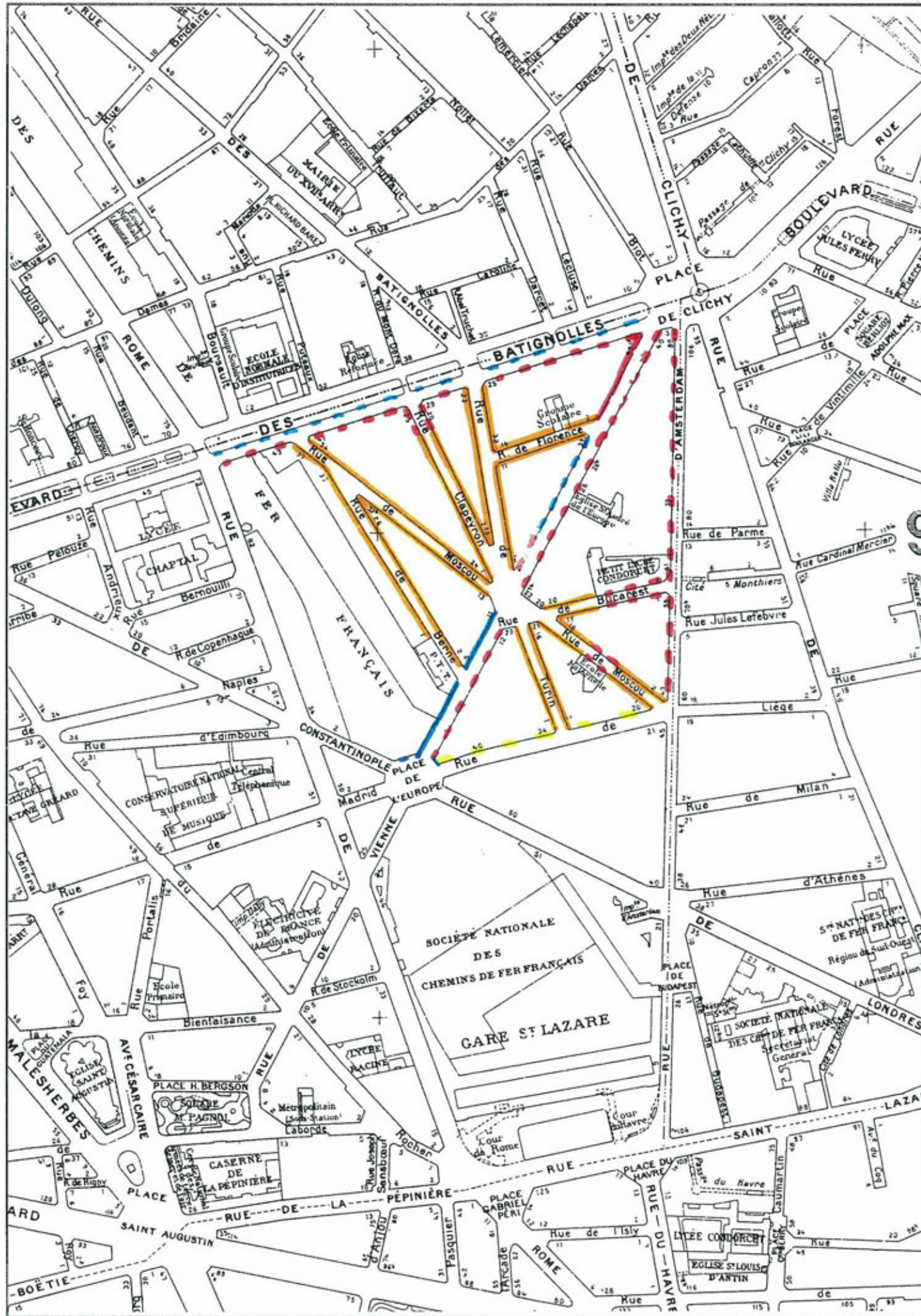
La circulation des vélos

La circulation des vélos dans les rues où la vitesse est limitée à 15 km/h est de fait facilitée sans dispositif particulier.

La partie Nord de la rue de Saint Petersbourg sera réservée aux piétons, aux autobus et aux vélos.

Le contre sens pour autobus du reste de la rue de Saint Petersbourg sera d'une largeur de 4,7 m ce qui permet d'y inclure une bande cyclable. Il reste 5,3 m de large de chaussée pour créer une file de circulation et une file de stationnement dans l'autre sens.





Les aménagements d'espace public

L'espace public apparaît plutôt en bon état. En outre, le Nord de la place de Dublin vient d'être récemment refait. A long terme, la promenade le long du boulevard des Batignolles pourrait être valorisée dans le cadre d'un prolongement de l'aménagement des boulevards des Fermiers Généraux amorcé par le boulevard de Rochechouard.

Le stationnement

Afin de favoriser le stationnement des résidents dans le quartier, le stationnement des rues où la circulation est limitée à 15 km/h peut être transformé en résidentiel pur : rue de Florence, rue de Turin, rue Clapeyron, rue de Moscou, rue de Berne et rue de Bucarest.

Par ailleurs, il est proposé d'augmenter légèrement le nombre de places de stationnement rotatives rue de Saint Petersburg, notamment pour les visiteurs de passage dans le quartier.

L'organisation du stationnement est inchangée à la périphérie du secteur.

Enfin, si l'on souhaite maintenir le stationnement bilatéral des rues de Berne, de Bucarest, de Florence et de Moscou où actuellement la largeur de la chaussée est de 7,1 m, il sera nécessaire de recalibrer à terme la chaussée à 7,60 m afin d'appliquer la réglementation des pompiers.

LES ORIENTATIONS

	maintenu	modifié	
stationnement payant rotatif			
stationnement payant mixte			
stationnement payant résidentiel			
stationnement gratuit			
stationnement réservé			
stationnement interdit			

	Avant	Après
rotatif	95	110
mixte	435	35
gratuit	0	0
résidentiel	-	400
total	530	545

LA PROBLEMATIQUE

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- un déficit en stationnement résidentiel élevé (1230 places) qui n'est pas compensé par l'offre sur la voie publique,
- une circulation de transit importante rue de Saint Petersburg.



rue de Bucarest



rue de Saint Petersburg

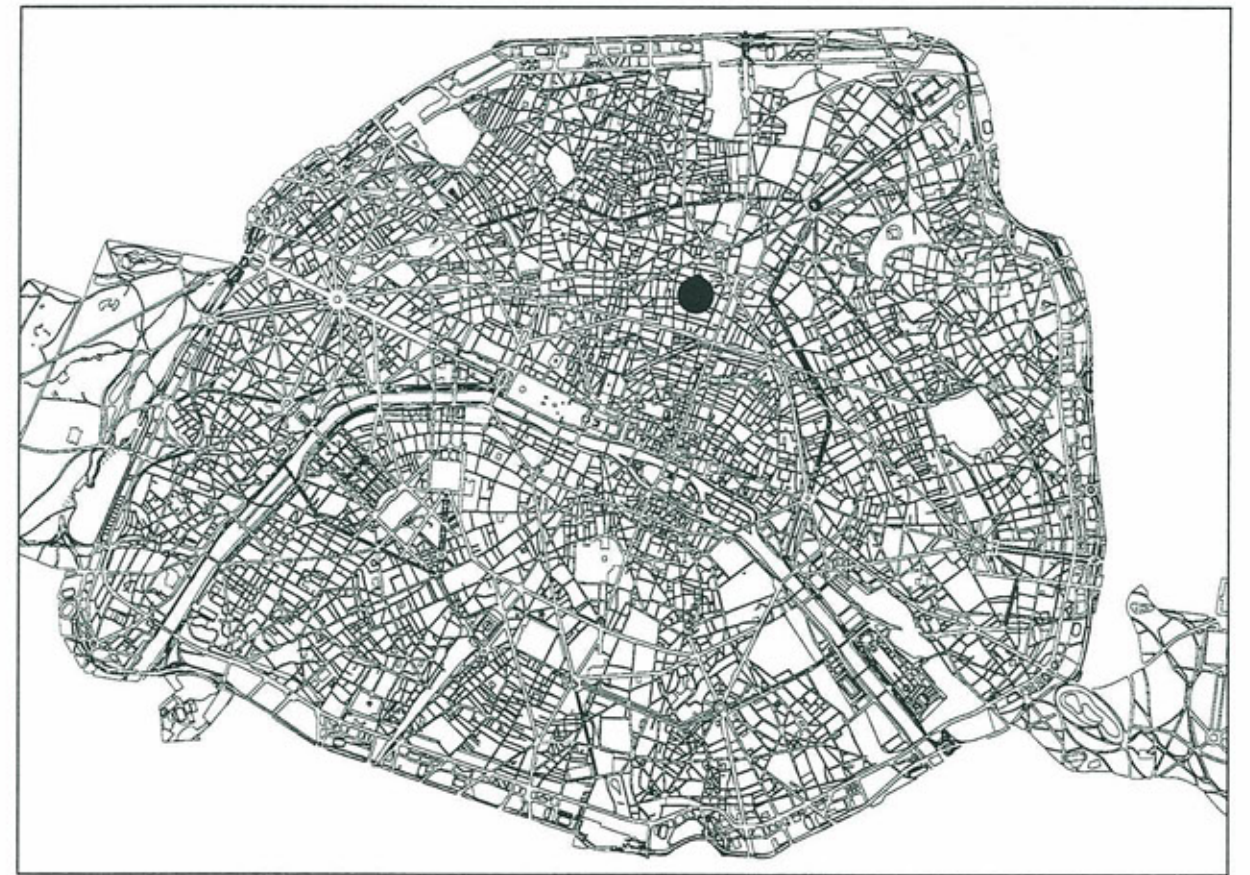


rue de Moscou - rue de Berne



place de Dublin - rue Clapeyron

HAUTEVILLE - PETITES ÉCURIES





Le quartier Hauteville - Petites Écuries fait partie de la ceinture de faubourgs s'étendant avec le faubourg du Temple, le faubourg Saint-Martin, le faubourg Saint-Denis, le faubourg Poissonnière et le faubourg Montmartre au nord des grands boulevards. Séparé du faubourg Saint-Martin par la percée du boulevard de Strasbourg, le quartier est aujourd'hui centré sur la rue du faubourg Saint-Denis et est en continuité avec la partie Est du faubourg Poissonnière, dans le 9^{ème} arrondissement.

Le quartier est très dense tant en matière d'habitants (345 par ha) que d'emplois (715 par ha). La majorité des immeubles date des XVIII^e et XIX^e siècles. Ils abritent souvent plusieurs fonctions : bureaux, boutiques, bureaux activités et logements. Les activités commerciales sont très présentes et diversifiées : fournisseurs, magasins spécialisés, alimentations spécialisées, commerces de proximité...

L'importance de l'emploi dans l'occupation du bâti va en importance croissante d'est en ouest. Cette tendance s'accroît au delà de la rue du Faubourg Poissonnière jusqu'à la rue Drouot à partir de laquelle la fonction habitation disparaît quasi complètement.

La vie locale du quartier s'articule autour de son centre historique, la rue du faubourg Saint-Denis où sont concentrés l'essentiel des commerces d'alimentation, des restaurants, des cafés et des snack-bars. Des petites rues et passages, tous commerciaux à l'exception du passage du Désir, lient le faubourg Saint-Denis au boulevard de Strasbourg. Leur présence, ainsi que celle de nombreux autres passages, cours ou cités contribuent à singulariser ce quartier.

Cette très grande densité d'habitation, d'emplois et de commerces s'accompagne, aux abords de la porte Saint-Denis, d'une situation sociale détériorée qui a conduit à la mise en place d'un DSU (porte Saint-Denis, porte Saint-Martin).

Le quartier est bien desservi par les transports en commun :

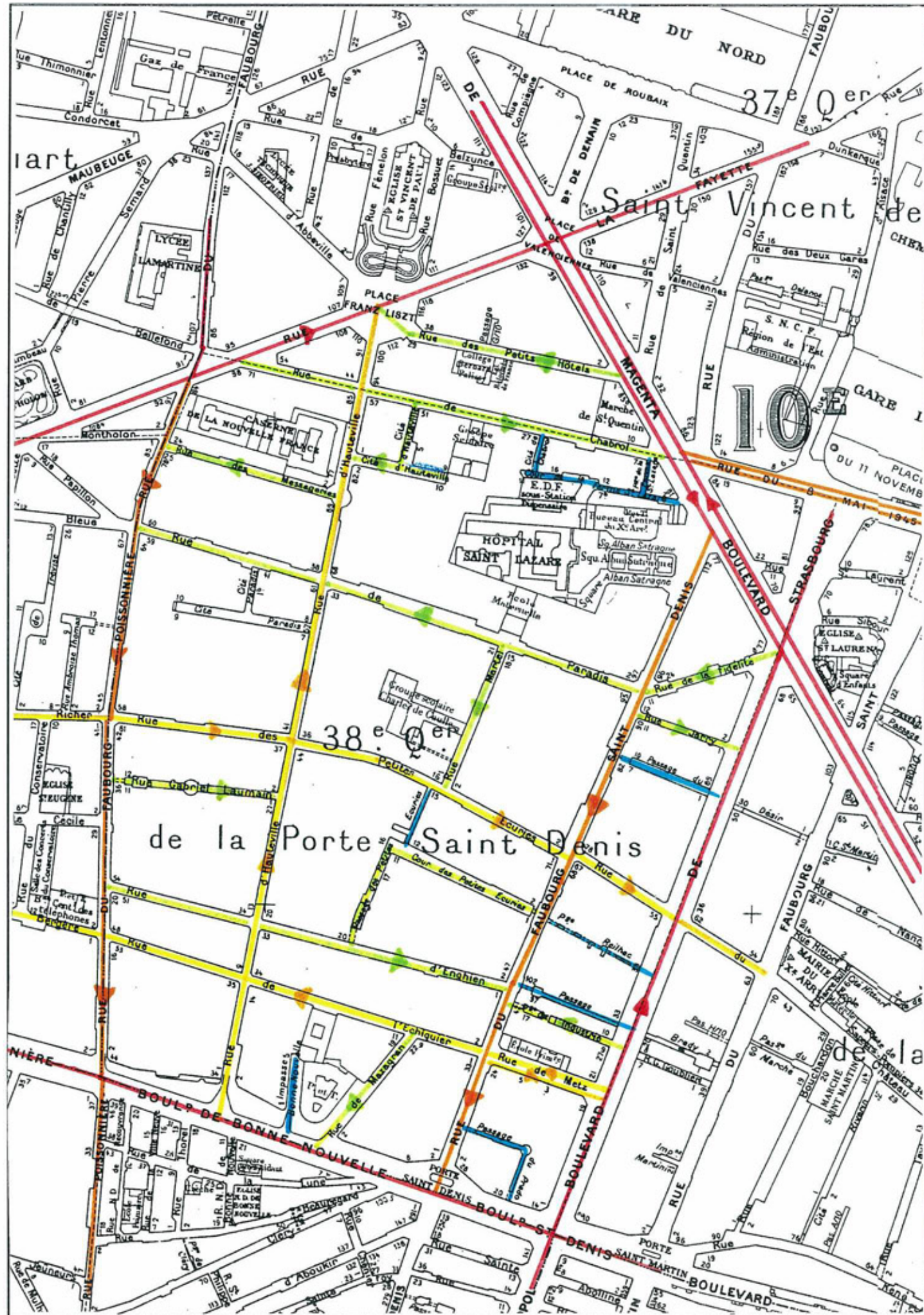
- Le métro à la périphérie :
 - station Strasbourg - St-Denis : lignes 3, 4 et 9
 - station Gare de l'Est : lignes 4, 5 et 7
 - station Château d'eau : ligne 4
 - station Bonne-Nouvelle : ligne 3
 - station Poissonnière : ligne 7
- L'autobus au nord du quartier et à sa périphérie :
 - le boulevard de Bonne-Nouvelle, le boulevard de Strasbourg et la rue Lafayette accueillent respectivement 2, 3 et 5 lignes de bus
 - la rue de Chabrol et la rue de Paradis sont empruntées par la ligne de bus 32

CARTE D'ANALYSE

	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION - EMPLOI

population (RGP 90):	15862 habitants
emplois salariés (EEE 89):	32903 salariés
surface:	46 ha
densités:	P: 345 hab/ha E: 715 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

La trame orthogonale des voies du quartier est aujourd'hui exploitée selon un système de sens uniques alternés. La majorité des voies est large de 10 mètres. Seule la rue de Paradis fait l'objet d'une réserve pour élargissement à 14 m aux n^{os} 22-22bis. La plupart des rues traverse le quartier de part en part.

Le quartier est bordé au nord, à l'est et au sud par des voies primaires accueillant d'importants flux de circulation : la rue La Fayette, le boulevard de Magenta, le boulevard de Strasbourg et le boulevard de Bonne-Nouvelle.

Mais la rue du Faubourg Poissonnière ne constitue pas, à l'ouest, une véritable coupure (si ce n'est administrative) du point de vue de la circulation.

Les voies structurantes du quartier sont :

- la rue du Faubourg Saint-Denis : elle absorbe d'importants flux radiaux (environ 500 véhicules depuis le bd Magenta, et 200 depuis la rue de la Fidélité à l'heure de pointe du matin) à destination du quartier, du Sentier, immédiatement au sud, ou plus à l'ouest, assurant une partie du retour du bd de Strasbourg. Les flux en provenance de la partie Nord de la rue du Faubourg Poissonnière sont par contre relativement limités.
- La rue du Faubourg Poissonnière assure aussi une importante fonction de distribution et de desserte, la circulation y est souvent très perturbée, notamment par les livraisons anarchiques des multiples boutiques de la rue.
- Le rôle de distribution interne est aussi assuré par la rue d'Hauteville, par la rue des Petites Écuries et, dans une moindre mesure, par la rue de l'Echiquier

Enfin, l'itinéraire structurant ouest-est empruntant la rue La Fayette et le boulevard de Magenta trouve tous les jours un exutoire dans la rue de Chabrol qui permet d'éviter la place de Valenciennes. Ainsi, la file d'attente au carrefour Chabrol/Magenta remonte sur plusieurs centaines de mètres à l'heure de pointe du soir, ralentissant considérablement les bus de la ligne 32.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...

L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel

(nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

On recense environ 1 900 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeuble. Ceci est principalement dû au fait qu'il y a très peu de logements récents dans le quartier.

L'offre sur voirie

L'offre globale licite sur voirie est d'environ 900 places. La pression du stationnement illicite est très forte, du fait d'une très importante demande de stationnement de courte ou moyenne durée liée à la grande activité qui règne dans le quartier.

L'organisation du stationnement sur voirie est en de nombreux endroits la cause d'une dégradation sensible de l'espace public. En particulier :

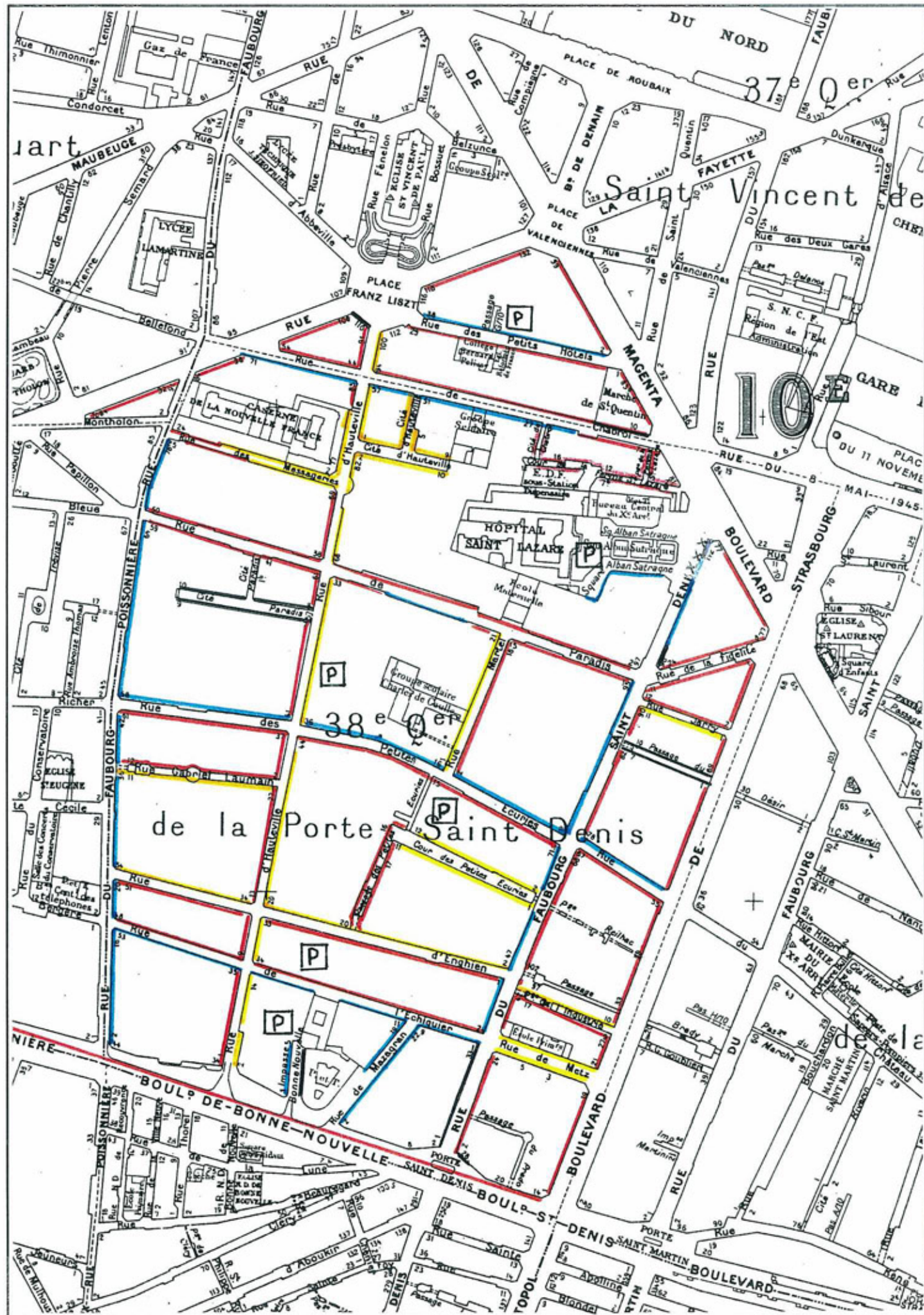
- rue du faubourg Saint-Denis où le stationnement en épi dénature l'entrée « en entonnoir » de la rue.
- passage de l'Industrie où le stationnement est autorisé au droit des arcades qui marquent son entrée
- rue de Paradis où la mise en place d'un couloir bus n'a pas changé les habitudes de stationnement aujourd'hui illicite sur toute la longueur de la rue.
- cour de Petites Ecuries dont l'espace de grande qualité est envahi par le stationnement.

L'offre complémentaire hors voirie

On recense de nombreux parcs de stationnement, publics et privés dans le quartier et à ses alentours. Aucun de ceux-ci n'est exclusivement résidentiel. Les parcs de stationnement au sein même du quartier sont :

- place Franz Liszt (accès par la rue des petits Hôtels) : 298 dont 110 résidentielles
- square Alban Satragne : 803 places dont 254 résidentielles
- 7 et 11 Petites Ecuries 310 places dont 60 louables au mois

Le bâti a très peu évolué depuis la fin du siècle dernier et son état est très inégal ainsi que le laisse deviner le relativement fort taux d'inconfort des logements qu'il comporte. Un périmètre d'intervention de la Ville est mis en place depuis 1991 autour de l'hôpital Saint-Lazare, une rénovation lourde paraît exclue du fait de l'importance patrimoniale aujourd'hui reconnue des tissus de faubourg, mais il n'est pas exclu que des réalisations ponctuelles soient l'occasion de la construction d'un nouveau parc de stationnement.



CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- XXX stationnement en épi
- P parking ouvert au public



Aménagement peu lisible à l'entrée de la rue du faubourg Saint-Denis



Des espaces publics peu mis en valeur, le square Alban Satragne

LA PROBLEMATIQUE

Le quartier Hauteville - Petites Ecuries est extrêmement dense, la multiplicité de ses usages ne doit pas être compromise par des mesures trop restrictives à l'encontre de l'activité économique.

De multiples nuisances en grève néanmoins la qualité de vie, ce qui est autant préjudiciable à l'emploi qu'aux riverains :

- La rue de Chabrol n'est pas de nature à absorber les grands flux parisiens qui chaque jour l'encombrent.
- La mauvaise organisation de la rue du faubourg Saint-Denis conjuguée à la pression du stationnement est non seulement à l'origine du stationnement en épi qui défigure son entrée mais aussi du surencombrement de la rue dans sa section courante qu'un agencement équivoque favorise.
- L'importante pression du stationnement est aussi à l'origine d'une banalisation du stationnement illicite qui, par exemple, enlève toute fonctionnalité au couloir de bus de la rue de Paradis. De façon générale, l'offre en stationnement rotatif ne suffit pas aux nombreuses activités du quartier.
- On peut enfin déplorer le mauvais état de certains lieux singuliers comme le passage Brady et la cour de la Ferme Saint-Lazare (privés ouverts au public) ou la cour des Petites Ecuries (public).



Le passage de l'Industrie, obstrué et envahi par l'automobile.

LES ORIENTATIONS

La mise en place d'un quartier tranquille dans le quartier Hauteville - Petites Ecuries s'attachera à distinguer les rues commerçantes ou à fort taux d'activité en pied d'immeuble des lieux de voisinages, restreints mais bien isolés. On tâchera d'encourager la mixité des usages

La circulation

La grande majorité des voies seront aménagées en voies 30, permettant l'utilisation des véhicules motorisés par les activités.

Les lieux de voisinage, tels la cour des Petites Ecuries ou la cité d'Hauteville verront leurs accès restreints et ne permettent pas, de par leur forme, une circulation à vitesse élevée.

La rue de Chabrol sera préservée de la circulation de transit par la fermeture de sa partie ouest, entre la rue Lafayette et la rue d'Hauteville, cette section sera néanmoins ouverte aux vélos et aux bus de la ligne 32.

L'armature des voies libérées de la circulation sera renforcée par l'interdiction à la circulation de la rue Gabriel Laumain et du passage de l'Industrie.

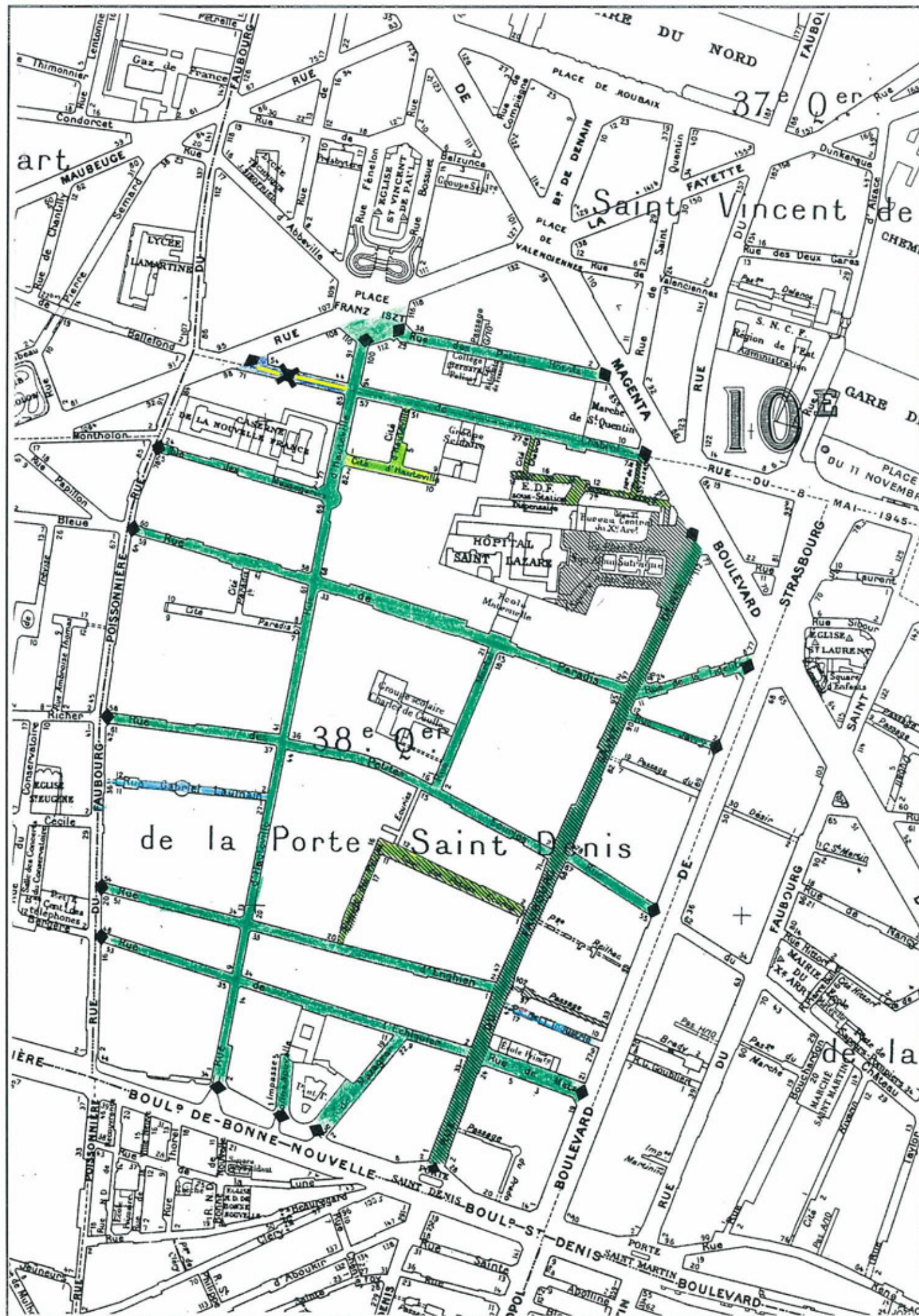
Un système de fermeture temporaire, le samedi matin, pourrait être institué rue du Faubourg Saint-Denis, entre la rue d'Enghien et la porte Saint-Denis, où le commerce alimentaire est important.

Les aménagements d'espaces publics

Au delà de la réhabilitation du passage Brady et de la cour des Petites Ecuries, un enjeu majeur de la tranquillisation du quartier est la réorganisation de la rue du Faubourg Saint-Denis. La limitation de sa capacité passe pour grande partie dans le traitement de son entrée, au nord du quartier. Il est souhaitable de distinguer en amont la circulation à destination du square Alban Satragne de celle continuant vers le sud.

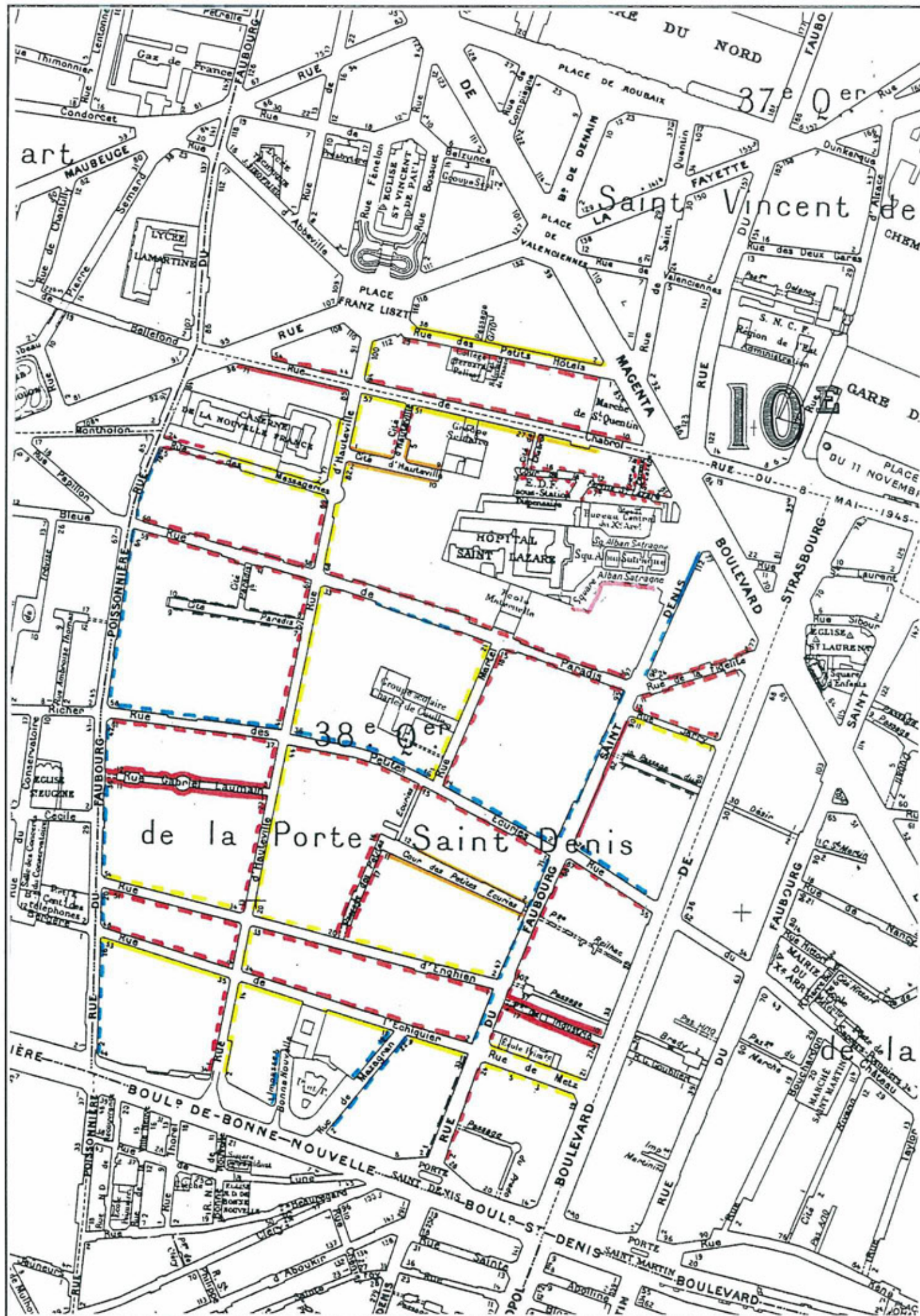
Un aménagement donnant dès son entrée la capacité d'une seule voie de circulation à la rue du faubourg Saint-Denis et en retirant toute la partie Nord faciliterait la circulation piétonne et supprimerait l'effet d'entonnoir.

Dans sa section courante, la rue du Faubourg Saint-Denis doit voir son aménagement clarifié, particulièrement en ce qui concerne la largeur variable de la chaussée qui encourage le stationnement illicite. Cette nouvelle organisation peut comporter un stationnement bilatéral en certains endroits (places de livraison)



LES ORIENTATIONS

X	circulation de transit supprimée
→	inversion de sens de circulation
—	voie 30
—	voie 15
—	voie piétons-bus-vélos
—	voie piétonnière ou voie marché
◆	traitement des entrées du quartier
---	itinéraire cyclable à étudier
▨	espace public à réaménager
●●●●	plantations nouvelles
■	fermeture temporaire



LE STATIONNEMENT

Le déséquilibre en matière de stationnement inciterait à réserver l'usage du stationnement sur voirie aux seuls résidents. Mais le maintien de l'activité économique et la mixité des usages imposent de ne pas trop systématiser le régime purement résidentiel si ce n'est dans les lieux isolés et singuliers du quartier que sont la cour des Petites Ecuries et la cité d'Hauteville.

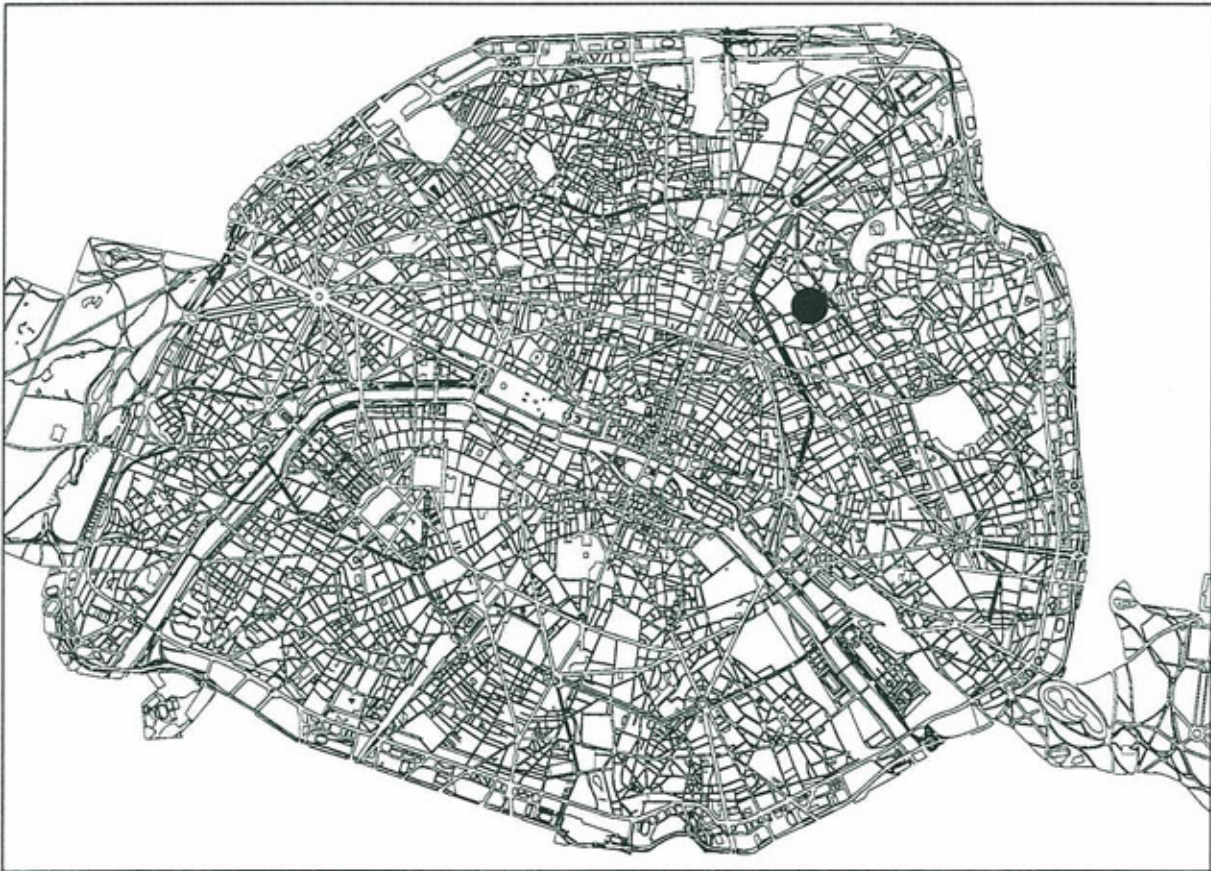
- La rue des Petites Ecuries comme la rue du faubourg Saint-Denis conservent le stationnement rotatif adapté à leur forte activité.
- L'interdiction à la circulation du passage de l'Industrie et de la rue Gabriel Laumain en exclut de fait le stationnement
- La remise en valeur du square Alban Satragne incite à en exclure le stationnement, d'autant qu'il se trouve sur la voie d'accès d'un parc public de stationnement.

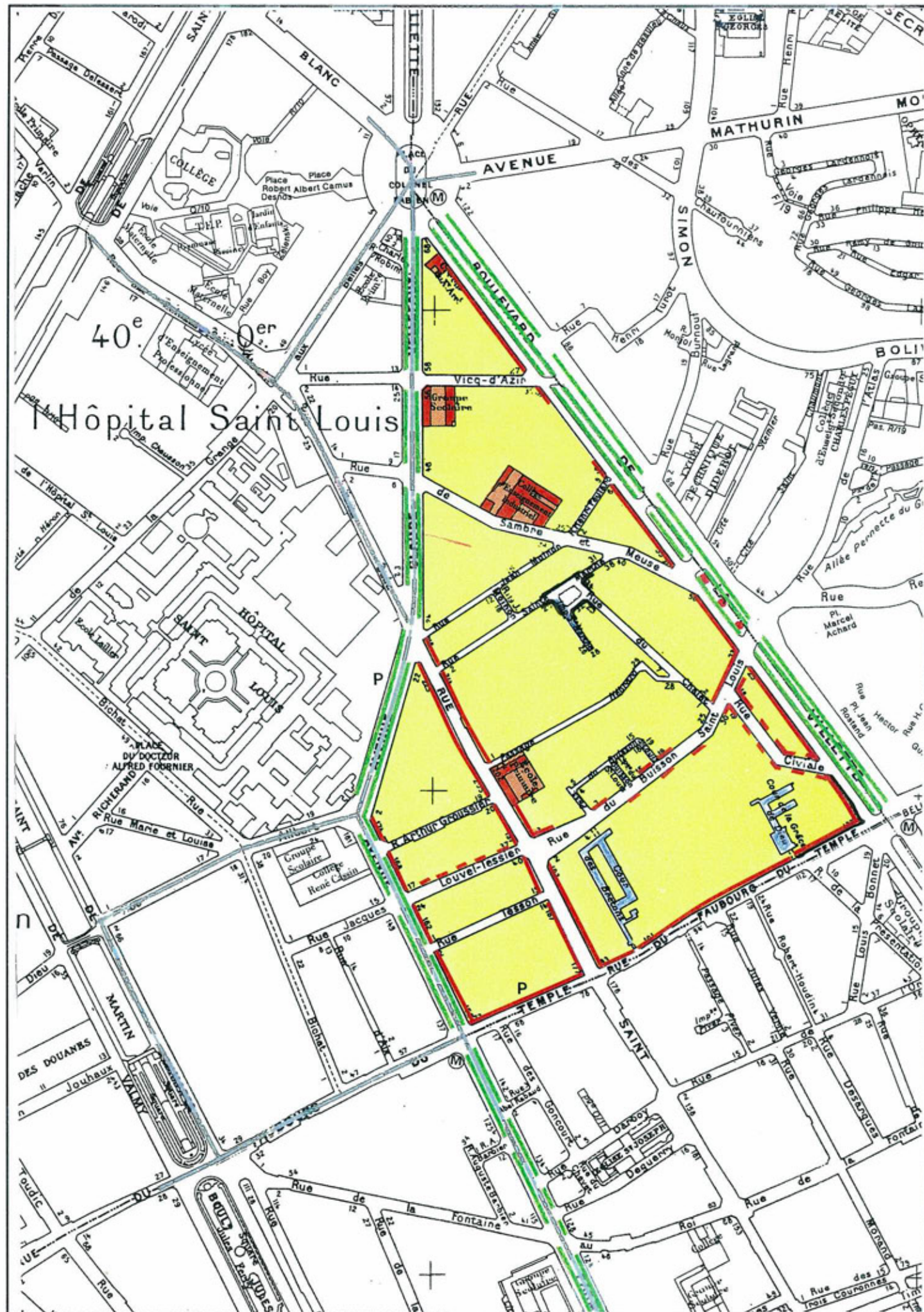
LES ORIENTATIONS

	maintenu	modifié	
stationnement payant rotatif			
stationnement payant mixte			
stationnement payant résidentiel			
stationnement gratuit			
stationnement réservé			
stationnement interdit			

	Avant	Après
rotatif	430	300
mixte	450	335
gratuit	0	-
résidentiel	-	165
total	880	800

BUISSON SAINT-LOUIS





Le quartier Buisson Saint-Louis, séparé du centre parisien par le canal Saint-Martin puis l'hôpital Saint-Louis, s'étend, à l'ouest du boulevard de la Villette, depuis la place du Colonel Fabien jusqu'à la station de métro Belleville. Il est limité au sud par la rue du Faubourg du Temple dont les façades animées constituent un élément fort de la vie du quartier.

La rue du Faubourg du Temple est aussi un lien avec le quartier Saint-Maur - Jean-Pierre Timbaud qui la jouxte.

Des quatre quartiers entourant la station de métro Belleville, celui-ci est celui qui a le plus conservé une typologie sociale de faubourg, la densité d'emploi y est très forte avec 356 salariés par hectare et on y trouve la plus forte proportion d'ouvriers et de jeunes. La densité d'habitant y est aussi supérieure à la moyenne parisienne avec 551 habitants par hectare.

Alors que le quartier s'identifie clairement par ses frontières, ses habitants ou sa pratique, la typologie du bâti y est très hétérogène puisqu'on peut observer cinq ensembles cohérents au sein même du quartier :

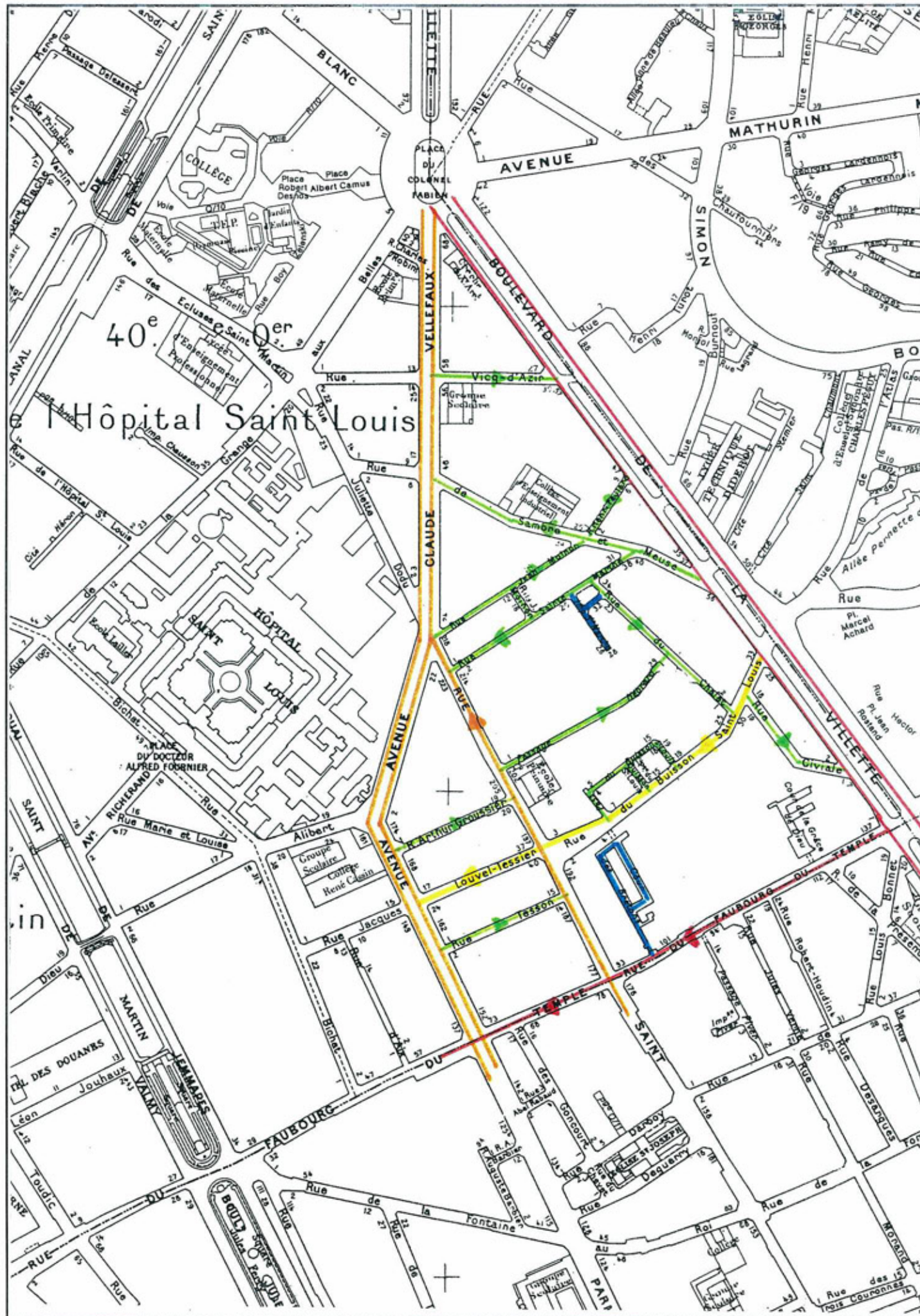
- les grands îlots de type faubourg bordant la rue du Faubourg du Temple
- le lotissement résidentiel autour du percement de la rue Civile
- entre la rue Saint-Maur et l'avenue Parmentier, un tissu ordonné du XIX^e siècle où alternent immeubles industriels et immeubles de logements.
- Inclus dans le quartier, le secteur Sainte-Marthe est un exemple remarquable de micro-échelle urbaine. Les rues Jean Moinon et Sainte-Marthe encadrent deux vastes îlots dont les enveloppes de maisonnées de trois étages encadrent deux cours urbaines et deux ensembles d'ateliers à rez-de-chaussée. La place Sainte-Marthe en est le centre public.
- Le passage du Buisson Saint-Louis et le passage Hébrard sont deux îlots récemment rénovés qui ont peu modifié le réseau de voirie.

De multiples cours passages et ateliers créent autant de lieux singuliers dans ce quartier dont la rue Saint-Maur est l'axe principal, de par son animation commerciale, mais aussi du fait qu'elle est le seul accès à la rue du Faubourg du Temple quand le quartier Saint-Maur Jean-Pierre - Timbaud en compte six.

La desserte en transport en commun se fait par la ligne 11 du métro (Châtelet - Mairie des Lilas) aux stations Belleville et Goncourt, la ligne 2 du métro (Nation - Porte Dauphine) aux stations Belleville et Place du Colonel Fabien, et les lignes de bus 75 et 46 qui empruntent l'avenue Parmentier.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION - EMPLOI	
population (RGP 90):	13 598 habitants
emplois salariés (EEE 89):	8794 salariés
surface:	25 ha
densités:	P: 551 hab/ha E: 356 sal/ha



LA CIRCULATION

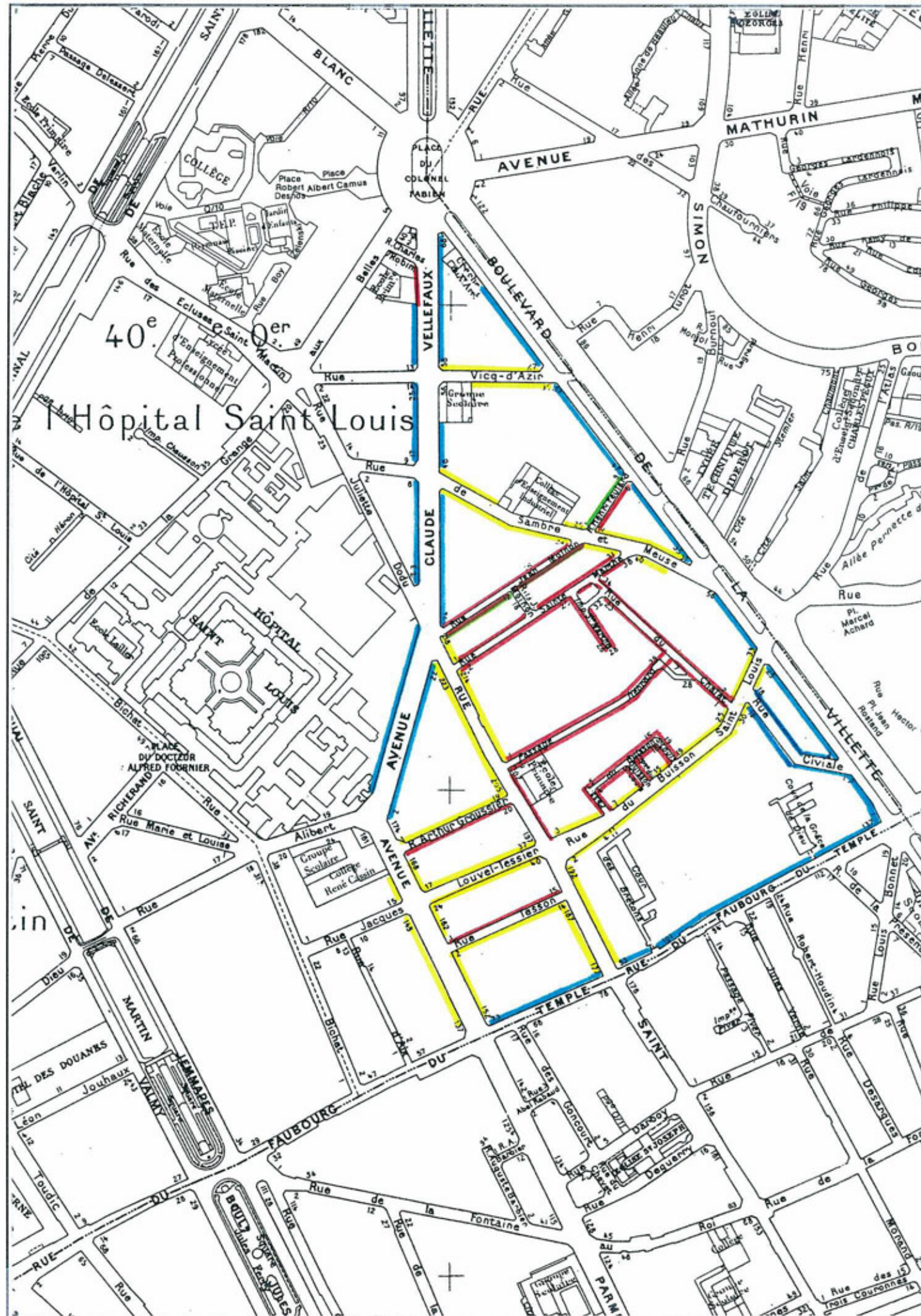
L'organisation

La desserte interne du quartier est relativement complexe et peu lisible. Les rues y sont étroites, à sens unique, et peu maillées entre elles. Seules deux rues permettent de le traverser :

- la rue du Buisson Saint-Louis prolongée par la rue Louvel-Tessier fait partie d'un itinéraire qui, depuis le haut de la rue Rébeval, permet d'éviter la rue de Belleville et la rue du Faubourg du Temple ; à l'heure de pointe du matin, environ 400 véhicules traversent le boulevard de la Vilette depuis la rue Rébeval vers la rue du Buisson Saint-Louis. Les activités riveraines de la rue du Buisson Saint-Louis ne justifient pas un tel afflux de trafic.
- La rue Saint-Maur est l'axe commercial principal du quartier. Elle assure, au-delà de la rue du Faubourg du Temple, la liaison avec le quartier Saint-Maur - Jean-Pierre Timbaud. L'importance du trafic qu'elle supporte (500 véhicules à l'HPS) tient à la continuité et à la lisibilité de l'itinéraire historique qu'elle forme avec les rues Léon Frot, des Boulets et de Picpus depuis la porte de Reuilly.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel

(nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

Le déficit en places de stationnement résidentiel était en 1990 de 629 places.

Les deux opérations du passage du Buisson Saint-Louis et du passage Hébrard ont été réalisées depuis et ne rentrent pas dans cette estimation. Ce déficit doit donc être reconsidéré à la baisse.

Ce déficit est relativement faible au regard de la taille et de la densité du quartier, ceci est principalement dû à la faible motorisation du quartier (34%).

L'offre sur voirie

On compte environ 600 places de stationnement autorisé sur la voirie du quartier. Ce bilan apparemment équilibré ne doit pas masquer des problèmes de stationnement illicite liés à la desserte des nombreuses petites activités du quartier et à la faiblesse de l'offre en stationnement rotatif à l'intérieur du quartier (offre limitée à la rue Civiale, un peu à l'écart).

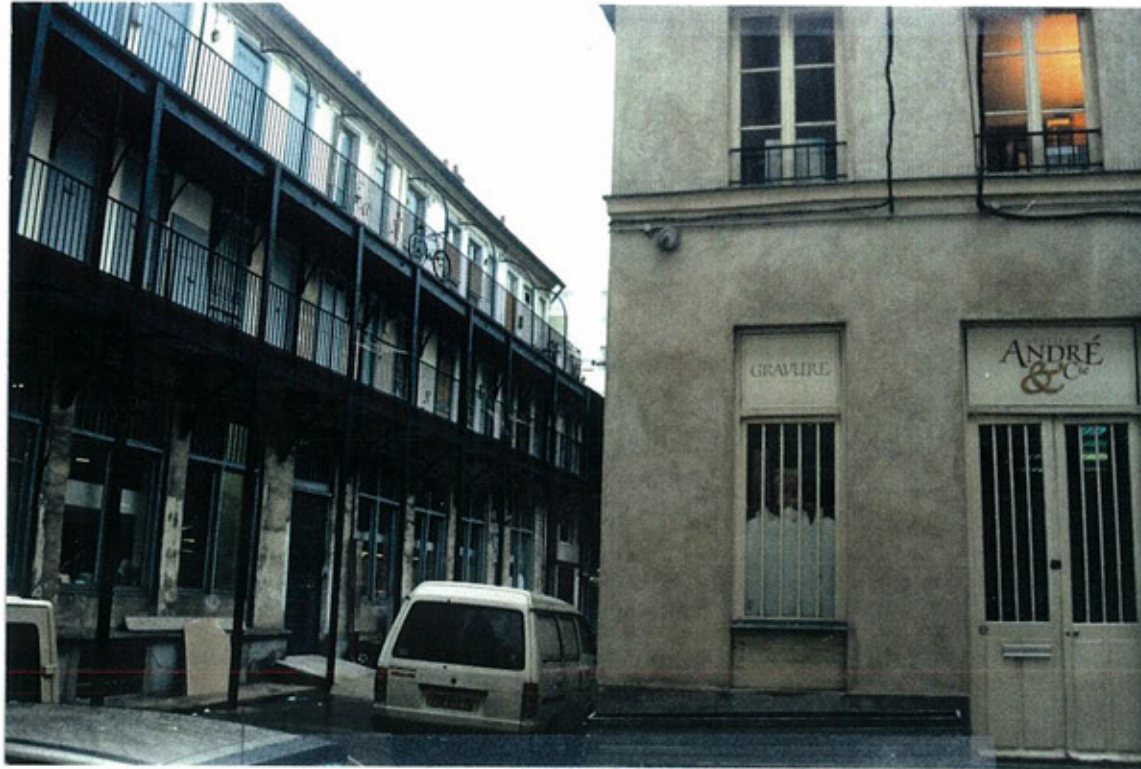
Le stationnement illicite est particulièrement préjudiciable à la qualité de l'espace public dans le secteur Saint-Marthe dont les rues larges de 6 mètres ne sont pas en mesure d'accueillir une file de stationnement.

L'offre complémentaire hors voirie

Deux parcs de stationnement bordent le quartier, un parc public de 423 places, géré par la SAEMES au sein de l'hôpital Saint-Louis, et un parc privé de 400 places rue du faubourg du Temple.

Si le bilan résidentiel du quartier est aujourd'hui peu déficitaire, on ne doit pas écarter l'hypothèse d'une augmentation ultérieure de la motorisation de ses habitants. Si les secteurs Sainte-Marthe (zone UL) et Faubourg du Temple sont peu susceptibles d'évoluer, les immeubles situés rue Saint-Maur, rue Louvel-Tessier

CARTE D'ANALYSE	
	stationnement payant rotatif
	stationnement payant mixte
	stationnement gratuit
	stationnement réservé
	stationnement interdit
	stationnement en épi
	parking ouvert au public



L'îlot intérieur de la rue Saint-Marthe



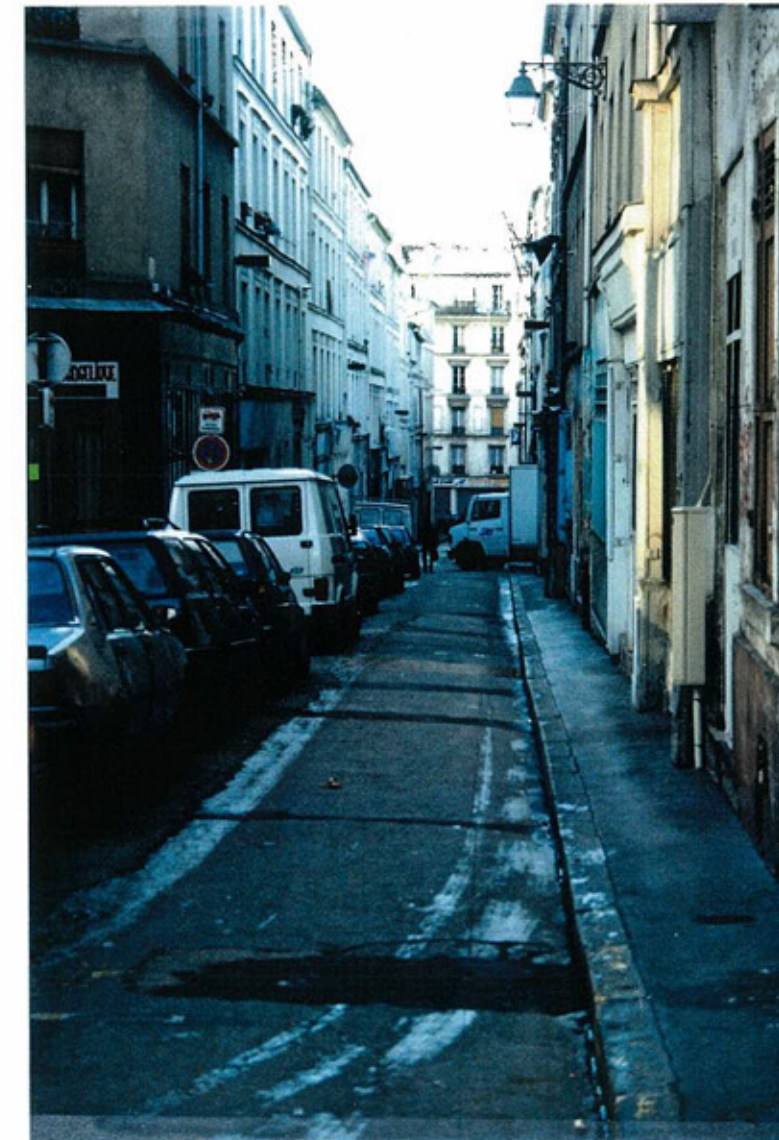
Débouché « évasé » de la rue Sambre-et-Meuse

LA PROBLEMATIQUE

Ce quartier aux caractéristiques très marquées alterne des bâtiments d'époques et de types différents dans un réseau de voirie complexe. Les problèmes liés à la circulation concernent principalement la rue du Buisson Saint-Louis.

La rue Saint-Maur est le lien attractif et très commercial entre ces espaces renfermés. Sa position dans le plan de circulation des 10^{ème} et 11^{ème} arrondissements en fait aussi, dans les situations de saturation, un itinéraire de délestage.

Le maintien de l'emploi au travers de nombreuses activités du quartier doit être un objectif important, au même titre que celui d'une pratique plus agréable des déplacements et de l'espace public par ses riverains.



Stationnement illicite rue Sainte-Marthe

LES ORIENTATIONS

La circulation

L'inversion du sens de circulation de la rue du Buisson Saint-Louis doit permettre d'y soustraire la circulation de transit qui normalement emprunte la rue de Belleville et la rue du Faubourg du Temple. Cette inversion permet de plus d'éviter le constant risque d'accident lié aux véhicules empruntant la chicane en sens interdit liant la rue du Chalet à la rue Civile.

Le secteur Sainte-Marthe pose un problème particulier, bien que le gabarit de ses voies ne se prête pas à la circulation motorisée. Il paraît néanmoins nécessaire de desservir l'ensemble des locaux d'activité qui, s'ils sont souvent vides aujourd'hui, n'en conservent pas moins leur statut.

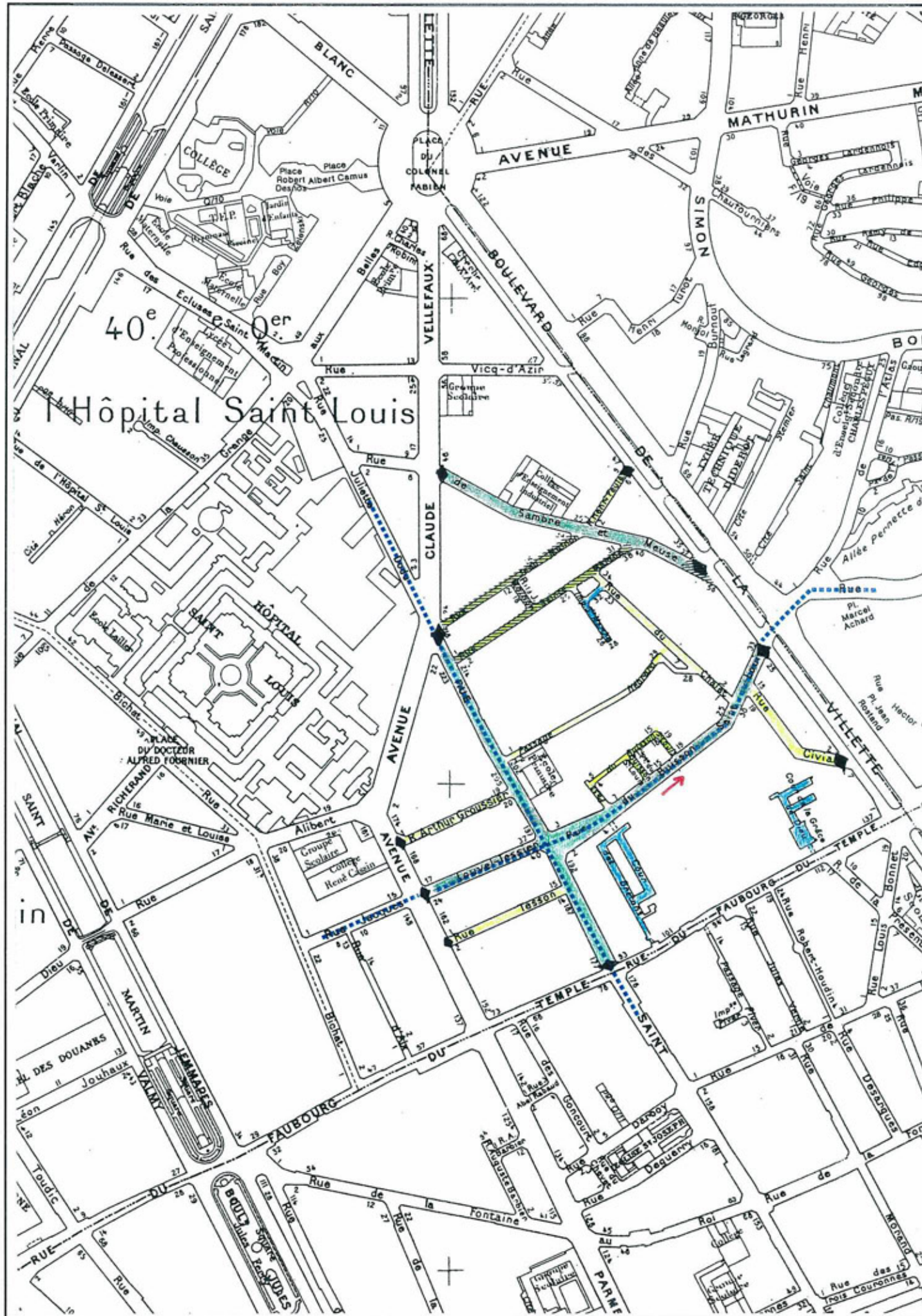
La rue Saint-Maur est une voie structurante du quartier, elle en est le liant et le seul accès à la rue du Faubourg du Temple dont elle reflète la vitalité commerciale. Elle assure aussi une fonction de desserte qui nécessite un statut de voie 30.

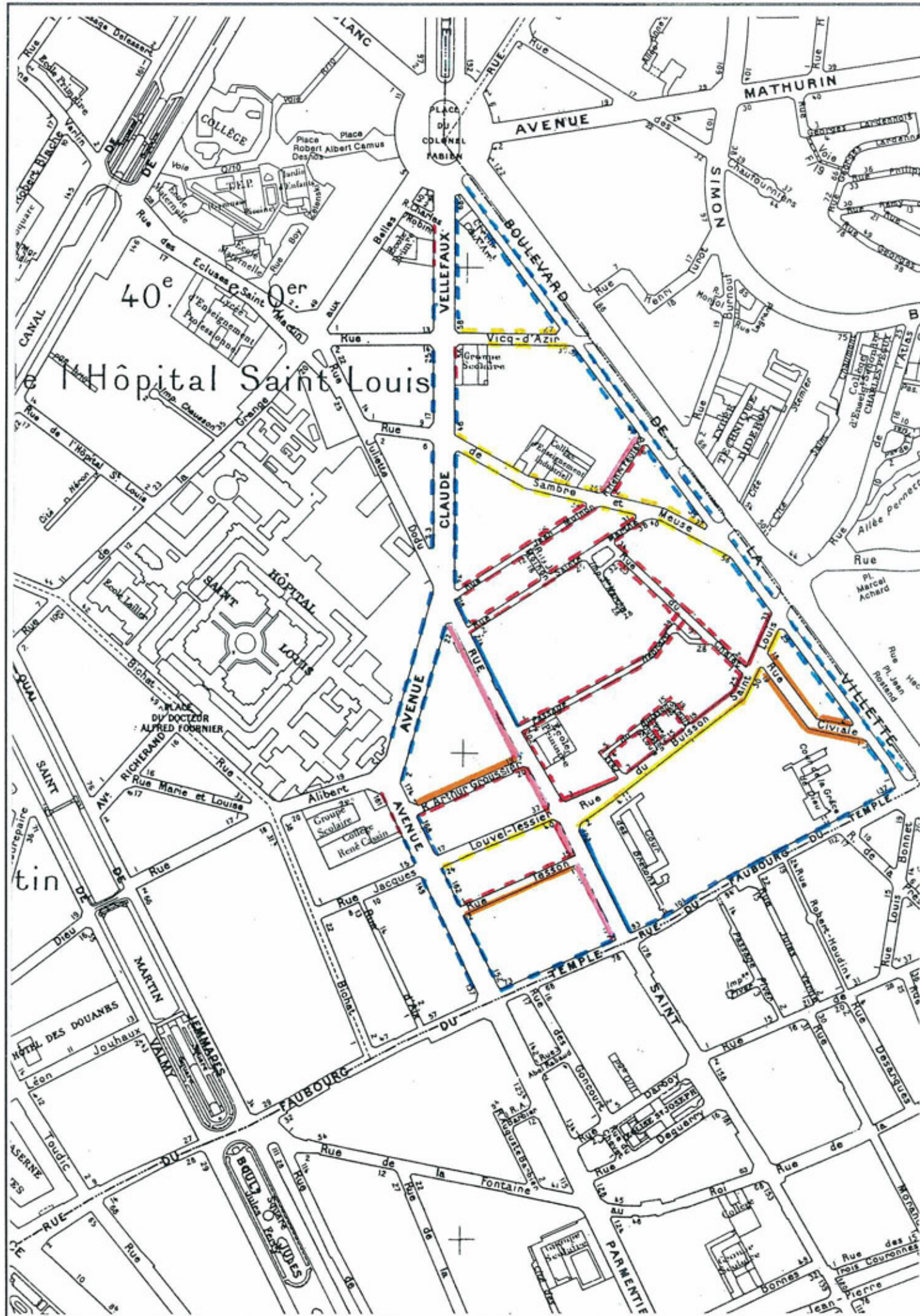
Le changement de sens de circulation de la rue Saint-Maur entre la rue Oberkampf et le boulevard de la République serait une option plus ambitieuse visant à supprimer le transit sur cette rue au profit de l'animation locale.

Les aménagements d'espaces publics

Aujourd'hui encombrés par le stationnement illicite, les rues Jean Moinon et Sainte-Marthe ont une largeur d'un peu moins de 6 m sur lesquelles une chaussée de 4 m est aménagée. L'addition des contraintes liées à la sécurité pompier (chaussées de 4 m avec trottoirs ou chaussées de 3,5 m avec obstacles physique au stationnement) au nivellement et aux circulations piétonnes conduisent à proposer un profil à caniveau central où des bornes limitent la largeur roulable à 3,5 m.

Le débouché de la rue de Sambre et Meuse est une importante entrée au quartier. La rue est large et accueille une poste et l'entrée de la rue Sainte-Marthe. Son aménagement est de type routier et son évasement le rend peu lisible et est générateur de stationnement illicite en épi. Afin d'en améliorer l'agrément et la praticabilité piétonne, d'en réduire la capacité, son recalibrage dans le cadre de la réalisation d'un seuil est nécessaire.





La circulation des vélos

Dans le prolongement de l'itinéraire cyclable envisagé sur la rue Rébeval, la rue du Buisson Saint-Louis permet, avec la rue Louvel-Tessier, de proposer un cheminement traversant deux quartiers tranquilles pour ensuite rejoindre, par la rue Alibert puis la rue Bichat, la piste du canal Saint-Martin.

De la même façon, un contre-sens vélo sur la rue Saint-Maur participerait avec la suppression de transit à faire de cette voie un véritable centre de quartier.

Le stationnement

La forte proportion d'emploi dans le quartier, tout comme la nature des activités qu'il abrite incitent à ne pas trop multiplier le stationnement réservé aux riverains. Ainsi :

- certaines voies 15 reçoivent du stationnement mixte,
- le stationnement rue Saint-Maur est rendu rotatif dans le même temps qu'il est réduit par la mise en place du contre-sens vélo,
- Le stationnement résidentiel se trouve uniquement sur de petites unités à proximité immédiate de stationnement rotatif.

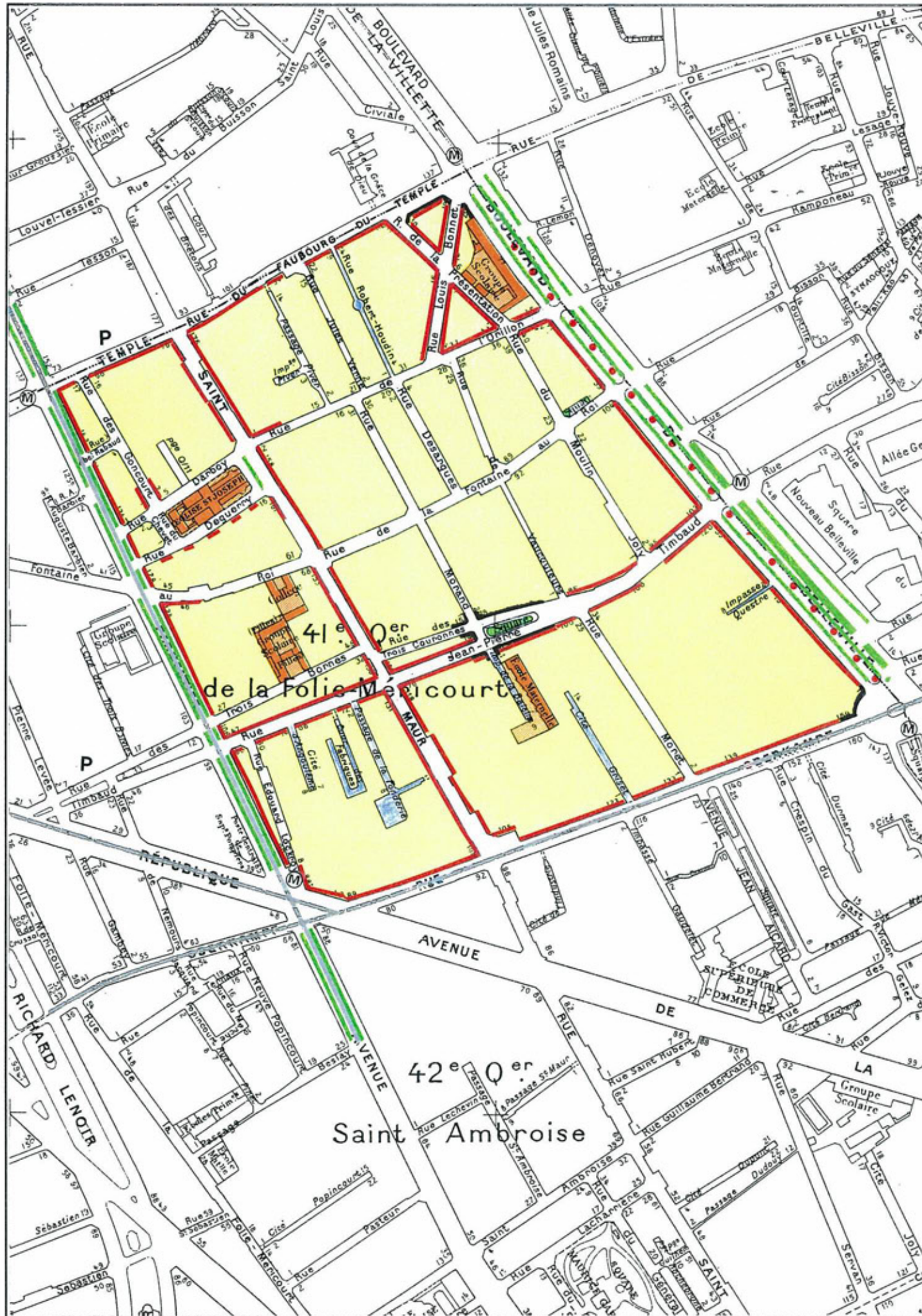
Enfin, la largeur de la chaussée de la rue Feulard, 4,98 m, ne lui permet pas, au regard de la réglementation incendie, de recevoir du stationnement.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	245	265
mixte	340	185
gratuit	15	-
résidentiel	-	90
total	600	540

SAINT-MAUR - JEAN-PIERRE TIMBAUD





Sous les influence croisées de Ménilmontant, de Belleville et du faubourg du Temple qui le bordent le quartier Saint-Maur - Jean-Pierre Timbaud n'en a pas moins été influencé par la percée haussmanienne de l'avenue Parmentier.

Partie intégrante du faubourg du Temple et avant-poste de Belleville, le quartier Saint-Maur - Jean-Pierre Timbaud garde une unité que la succession des interventions publiques, depuis la percée Haussmanienne de l'avenue Parmentier jusqu'à la rénovation du secteur de l'Orillon n'ont pas trop entamée.

Sa trame de voirie est étroite, orthogonale mais irrégulière. Elle accueille, le long de rues de 10 à 12 m de large, un bâti régulier où se côtoient immeubles de rapport, cours industrielles, passages, et opérations récentes.

Son armature commerciale est importante, non seulement rue du Faubourg du Temple, rue Oberkampf et boulevard de Belleville qui le bordent, mais aussi sur la rue Jean-Pierre Timbaud et la rue Saint-Maur qui le traversent.

Sa grande densité (au total 800 habitants ou salariés par hectare) en fait non seulement un quartier mixte à dominante résidentielle mais aussi un lieu de travail et d'activités le plus souvent implantées en rez-de-chaussée sur rue ou le long de cours industrielles.

Ce tissu banal et vivant trouve des spécialisations géographique

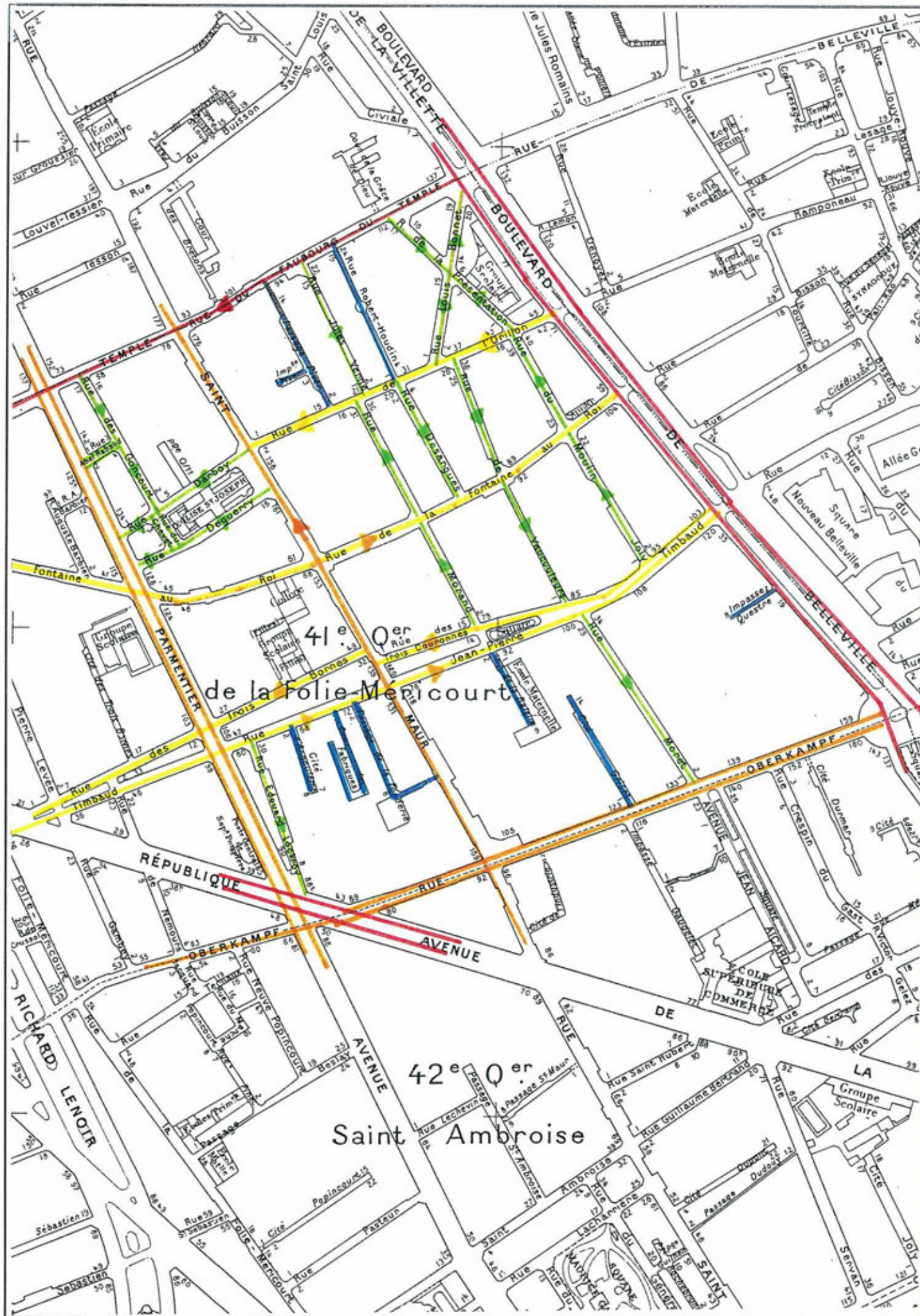
- Le haut de la rue Jean-Pierre Timbaud avec sa mosquée et où se concentrent magasins alimentaires et librairies musulmanes a un rayonnement qui dépasse largement le quartier.
- Le quartier accueille également une activité nocturne soutenue ; les bars et restaurant y sont nombreux et se multiplient particulièrement tout le long de la rue Oberkampf.
- Le boulevard de Belleville joue ici, paradoxalement, un rôle plus local, il accueille le marché, des épiceries et des moyennes surfaces alimentaires. Il est aussi l'interface avec le quartier du Bas-Belleville et un lieu de promenade et de discussion (sur le terre-plein et le trottoir Est)
- La rue du Faubourg du Temple accueille aussi des commerces de proximité et assure avec la rue Saint-Maur une grande continuité avec le quartier adjacent, Buisson Saint-Louis

La desserte du quartier est très bonne :

- trois lignes de métro le desservent : la ligne 2 (stations Belleville, Couronnes et Ménilmontant), la ligne 11 (stations Belleville et Goncourt) et la ligne 3 (station Parmentier)
- aucune ligne de bus par contre ne dessert l'intérieur du quartier, seules les lignes 46 et 96 desservent sa périphérie, avenue Parmentier et rue Oberkampf.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI	
population (RGP 90):	21 550 habitants
emplois salariés (EEE 89):	7792 salariés
surface:	37 ha
densités:	P: 587 hab/ha E: 212 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Les radiales :

Le quartier est, pour ce qui est de la circulation, principalement structuré par cinq radiales : la rue Oberkampf et la rue du Faubourg du Temple qui limitent le quartier et les rues Jean-Pierre Timbaud, de la Fontaine au Roi et de l'Orillon qui le traversent.

Les voies correspondant véritablement à des liaisons interquartiers sont la rue du Faubourg du Temple (prolongement de la rue de Belleville), la rue Oberkampf (continué par la rue de Ménilmontant) et la rue Jean-Pierre Timbaud (continué par la rue des Couronnes), le bilan est équilibré avec trois voies dans le sens ouest-est et trois dans le sens est-ouest.

Mais, le retour de la rue Jean-Pierre Timbaud, dans le sens est-ouest s'effectue par les rues des Trois Bornes et des Trois Couronnes qui mériteraient un traitement plus conforme à leur statut presque exclusivement résidentielle.

Les rocade

L'irrégularité du réseau tout comme son plan de circulation limitent les traversées en rocade du quartier à la rue Saint-Maur où se concentrent une part essentielle de l'activité commerciale du quartier. La rue Saint-Maur est aussi un axe secondaire de transit et correspond à un tracé historique allant (par la rue Picpus) jusqu'à la porte de Reuilly.

La problématique propre à la rue Saint-Maur se rencontre également dans le quartier Buisson Saint-Louis - Sainte-Marthe. La circulation y est importante avec 10 000 véhicules par jour ouvrable.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...

L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel

(nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

Le déficit en place de stationnement résidentiel était en 1990 de 629 places.

Ce déficit est relativement faible et s'explique par la faible motorisation des ménages du quartier (34%) et par le très grand nombre de places de stationnement des deux grands ensembles de logement du haut de la rue Oberkampf.

L'offre sur voirie

L'offre de stationnement sur voirie, avec plus de 1 300 places, compense largement le déficit en stationnement résidentiel.

Le stationnement est aujourd'hui géré de façon très variée dans le quartier puisqu'y figurent les trois statuts, gratuit, mixte et rotatif, agencés selon la commercialité des rues et la pression du stationnement. Ce découpage fin peut parfois sembler arbitraire.

Dans l'ensemble, le stationnement illicite n'est pas trop présent dans le quartier, si ce n'est rue des Trois Bornes ou rue de la Présentation ; ces voies ont un calibrage tel que le stationnement illicite se fait sans chevauchement de trottoir et sans gêner la circulation.

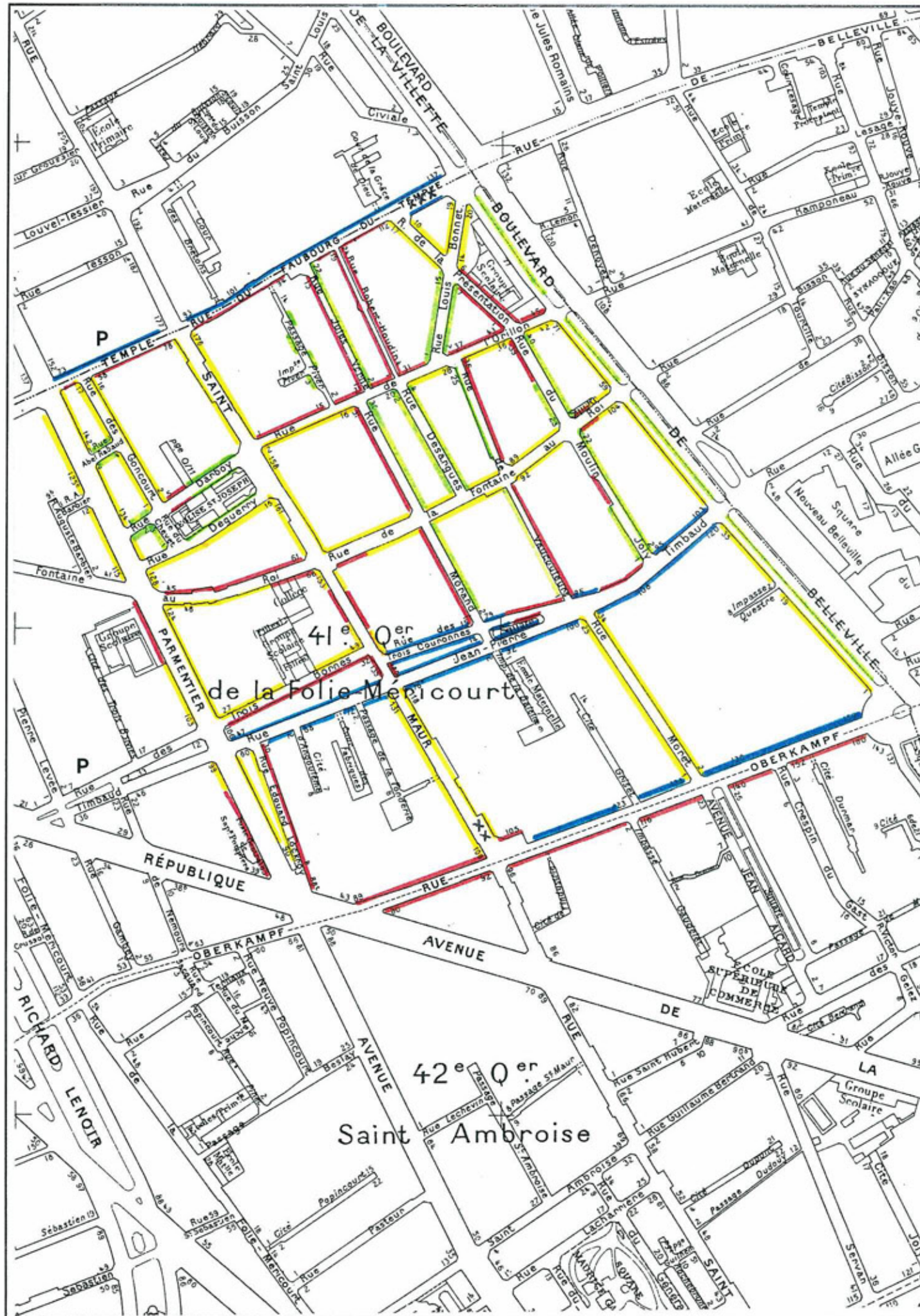
Les rapports entre espace public et stationnement ne posent pas, dans l'ensemble, de problème majeur. Deux points méritent cependant d'être évoqués.

- l'étroitesse et l'irrégularité de la rue du Moulin-Joly méritent qu'on sacrifie quelques places de stationnement à un minimum de confort pour les piétons (chaussée de 4,5 pour une largeur de voie de 7,1 m)
- la longue suite de murs aveugles de la rive Sud de la rue de la Fontaine au Roi ont un aspect peu engageant qu'un trottoir étroit et une file de stationnement renforcent (trottoir de 50 cm pour une chaussée de 7,15 m).

L'offre complémentaire hors voirie

Deux parcs de stationnement privés de 220 et 400 places se trouvent à proximité du quartier, rue des Trois Bornes et rue du Faubourg du Temple.

Le quartier ne sera probablement pas, à l'avenir, le terrain d'une opération de rénovation de grande ampleur, similaire à l'opération Orillon-Robert Houdin ; ainsi qu'en témoigne l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat actuellement en cours. Mais une évolution par substitution progressive est envisageable sur de nombreuses parcelles qui pourraient alors accueillir des places de stationnement résidentiel.



CARTE D'ANALYSE	
█	stationnement payant rotatif
█	stationnement payant mixte
█	stationnement gratuit
█	stationnement réservé
█	stationnement interdit
xxx	stationnement en épi
P	parking ouvert au public



Le square de la rue Jean-Pierre Timbaud



Le stationnement au détriment des piétons, rue du Moulin-Joly

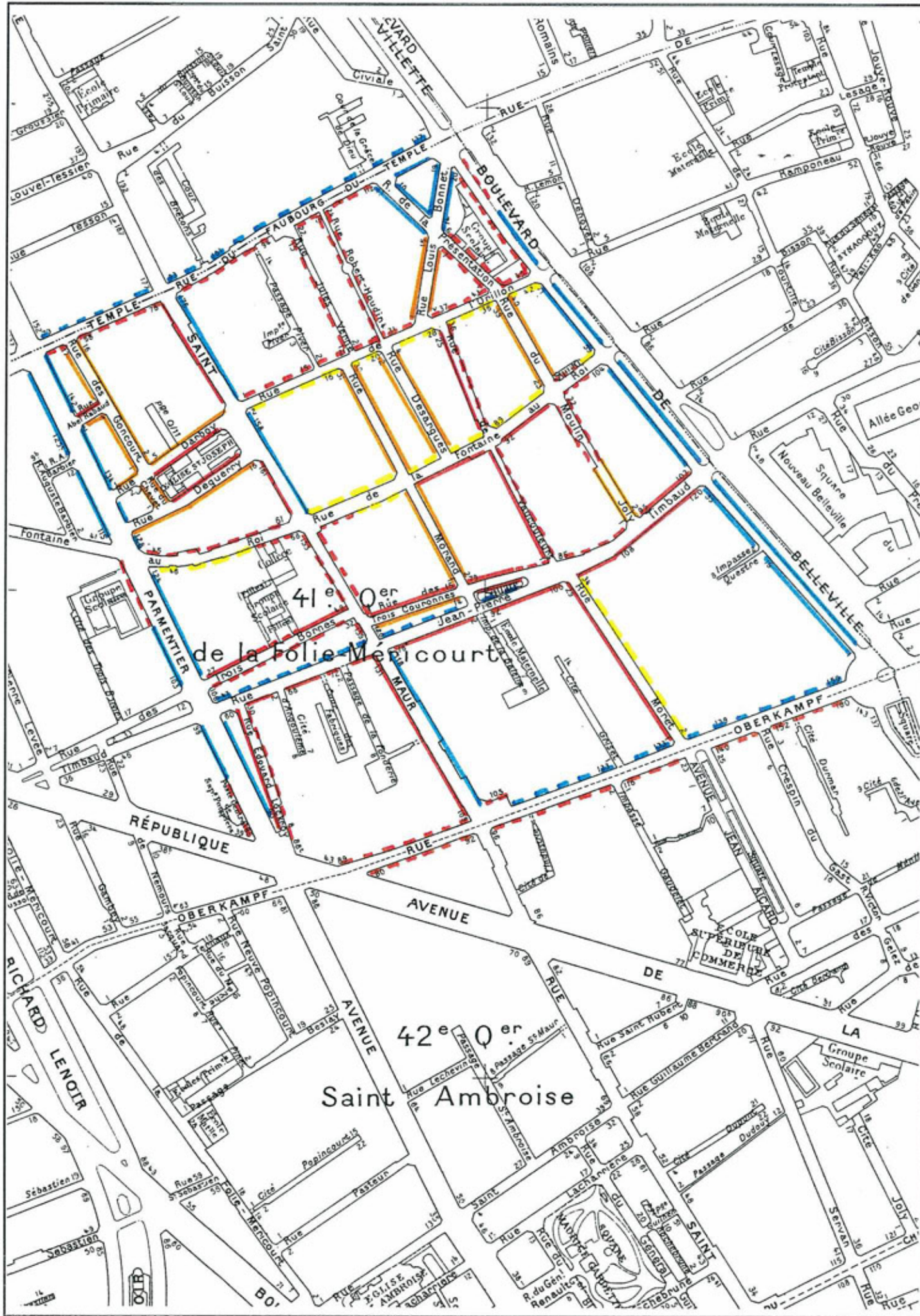
LA PROBLEMATIQUE

La forte densité du quartier comme sa variété typologique sont bien servies par une armature commerciale à laquelle s'intègre naturellement la rue du Faubourg du Temple et l'activité environnant le métro Belleville. Il est nécessaire ici d'établir une distinction fine des voies respectant cette mixité, de libérer les rues résidentielles de toute circulation parasite et de renforcer la centralité des rues Saint-Maur et Jean-Pierre Timbaud.

De plus, si ce quartier dégage une individualité propre, les voies qui le bordent y participent beaucoup et ne créent dans la vie locale qu'un effet de coupure limité avec les quartiers Jean Aicard, Buisson-Saint-Louis et Bas-Belleville. Un bornage strict et une trop forte isolation ne traduiraient pas la richesse actuelle de ces intercommunications.



Murs pignon de la rue de la Fontaine-au-Roi



La circulation des vélos

La rue Jean-Pierre Timbaud offre, avec sa forte attractivité et son tracé lisible depuis le boulevard du Temple jusqu'au jardin de Belleville, de bonnes qualités pour un itinéraire cyclable au sein des quartiers. Celui-ci pourrait être matérialisé par la suppression d'une file de stationnement au profit d'un contre-sens vélo et le maintien pour les cyclistes de l'itinéraire retour par les rues des Trois Couronnes et des Trois Bornes.

De la même façon et à une plus large échelle, la rue Saint-Maur offre cyclistes une bonne alternative aux voies principales depuis la porte de Reuilly jusqu'à l'hôpital Saint-Louis (le sens unique de la rue Juliette Dodu rend impossible la continuation de cet itinéraire jusqu'au canal Saint-Martin). Le stationnement y est aussi bilatéral.

Le stationnement

Le grand nombre de petites activités du quartier incite à ne pas trop étendre le stationnement exclusivement résidentiel dans le quartier, ainsi, certaines voies 15 ont un stationnement mixte qui ne leur retire pas leur statut exclusivement riverain. Celui-ci est assuré par le plan de circulation et le fait que ces activités caractérisent la vie du quartier et y participent.

Le relatif équilibre du quartier en matière de stationnement doit être conservé sans toutefois favoriser l'augmentation de la motorisation de ses habitants :

- mise en place du stationnement exclusivement résidentiel : dans la plupart des voies 15, il évite le stationnement ventouse et assure l'absence de circulation parasite de non-riverains à la recherche d'une place de stationnement.
- Mise en place du stationnement payant mixte : sur les voies 30 et sur le boulevard de Belleville où il est en partie gratuit.
- Ajustement de rues dont le stationnement est incompatible avec la réglementation incendie : rue Abel Rabaud, rue Darboy, rue Moret, rue Jean-Pierre Timbaud (au profit d'un aménagement cyclable), sud de la rue des Trois Couronnes, rue Edouard Lockroy et rue Vaucouleurs.

L'ensemble de ces mesures ramène l'offre résidentielle (mixte compris) au déficit constaté, et augmente l'offre rotative.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	300	420
mixte	565	175
gratuit	455	-
résidentiel	-	395
total	1320	970

LA VALLÉE DE FÉCAMP





Le quartier de la Vallée de Fécamp, à proximité du bois de Vincennes, est clairement délimité par des infrastructures majeures : le faisceau ferré Paris sud-est, l'avenue Daumesnil, et deux rocades structurantes, l'avenue Taine dans le prolongement de la rocade sud (Alésia, Tolbiac, ...) et sa reprise sur l'avenue Michel Bizot (se poursuivant sur Netter, Pyrénées, ...).

Cet ensemble urbain « hors-les-murs », à proximité de la rue de Charenton, est organisé avant l'annexion, autour des deux voies les plus anciennes du quartier : la rue de la Brèche au Loup et la rue des Meuniers. Sont venus se surimposer, au XIX^e siècle, la rue de Fécamp, puis les percements publics de la rue de Wattignies, de la rue du général Michel Bizot et de la rue Claude Decaen, et, au début du siècle, des rues de lotissement privé comme la rue de Capri et la rue de Madagascar. Le quartier a ensuite été le terrain de grandes opérations immobilières à vocation sociale parmi lesquelles les grands ensembles de l'OPAC des rues de Charenton et Claude Decaen. Ces opérations, de grande ampleur mais très localisées dans l'espace, n'ont pas perturbé l'organisation du quartier.

Les deux principales voies du quartier, la rue de Wattignies et la rue Claude Decaen, concentrent l'essentiel des commerces. Une mention particulière doit être faite pour la rue de Wattignies dont le linéaire commercial est quasi ininterrompu sauf à son extrémité Est. Elle est dotée de deux grandes surfaces et de nombreuses boutiques « traditionnelles » de faible largeur.

Parmi les lieux singuliers du quartier on notera la « croisée des chemins » à l'intersection Wattignies/Charenton/Fonds Verts/Taine/Proudhon où la circulation importante est en conflit avec l'animation locale, les passages sous ou sur la petite ceinture ferroviaire et l'architecture ordonnancée du début du siècle de la rue de Capri.

Le quartier de la vallée de Fécamp est à dominante résidentielle, l'emploi y est cependant largement présent, notamment au droit de la place Félix Eboué et sur tout l'îlot Fécamp/Wattignies/Madagascar.

Le quartier est desservi à sa périphérie par le métro :

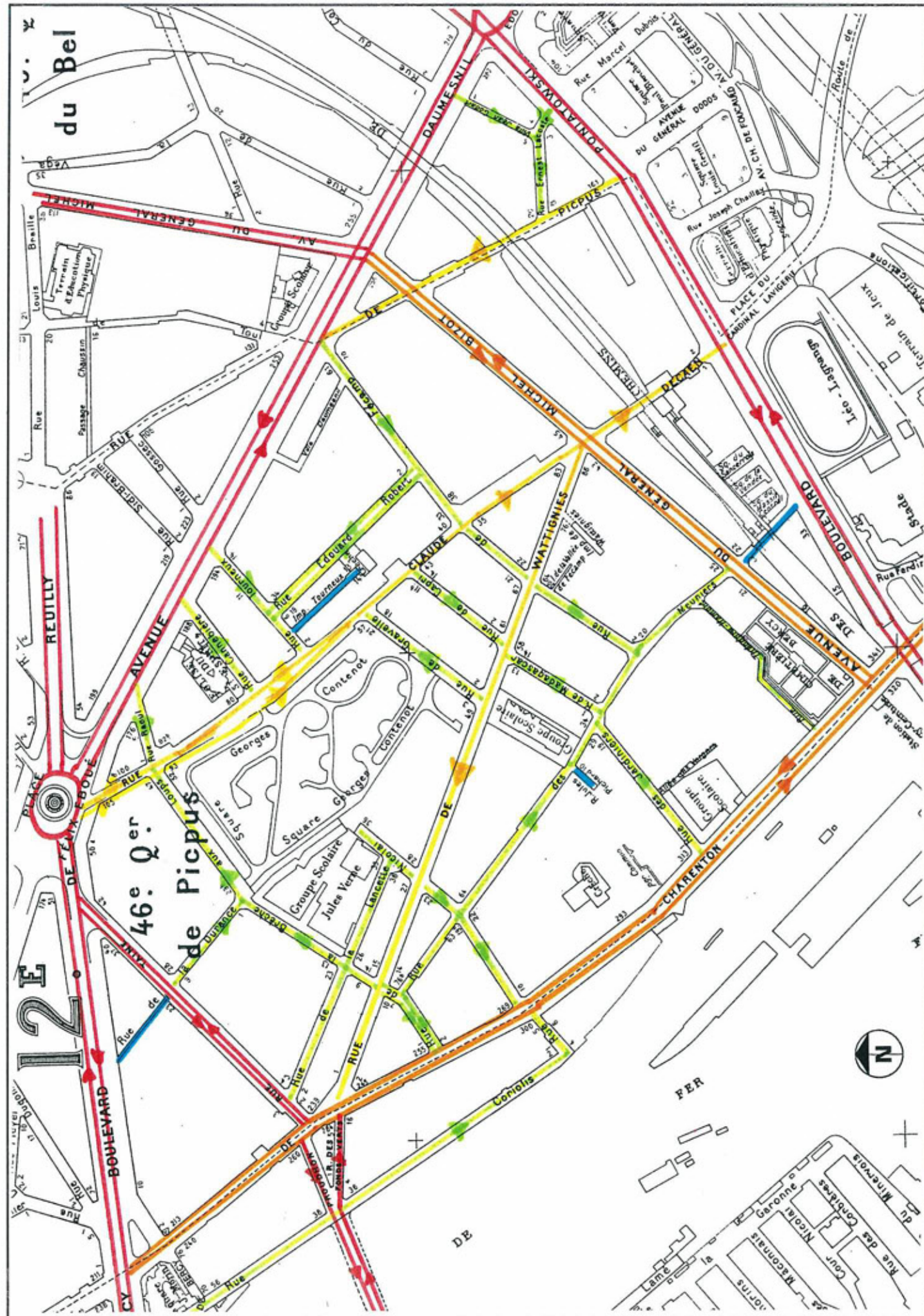
- la ligne n° 8 Balard-Créteil aux stations Daumesnil, Michel Bizot, porte Dorée et porte de Charenton.
- la ligne n° 6 aux Nation - Charles de Gaulle Etoile aux stations Dugommier et Daumesnil.

La ligne de bus 87 traverse le quartier, son itinéraire passe par les rues Claude Decaen, Michel Bizot et de Wattignies, son terminus est avenue du général Michel Bizot, à proximité de la rue de Wattignies.

Les lignes 62, 46 et PC le contournent respectivement via la rue Taine, l'avenue Daumesnil et le boulevard Poniatowski.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI	
population (RGP 90):	18229 habitants
emplois salariés (EEE 89):	9840 salariés
surface:	38 ha
densités:	P : 480 hab/ha E : 259 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

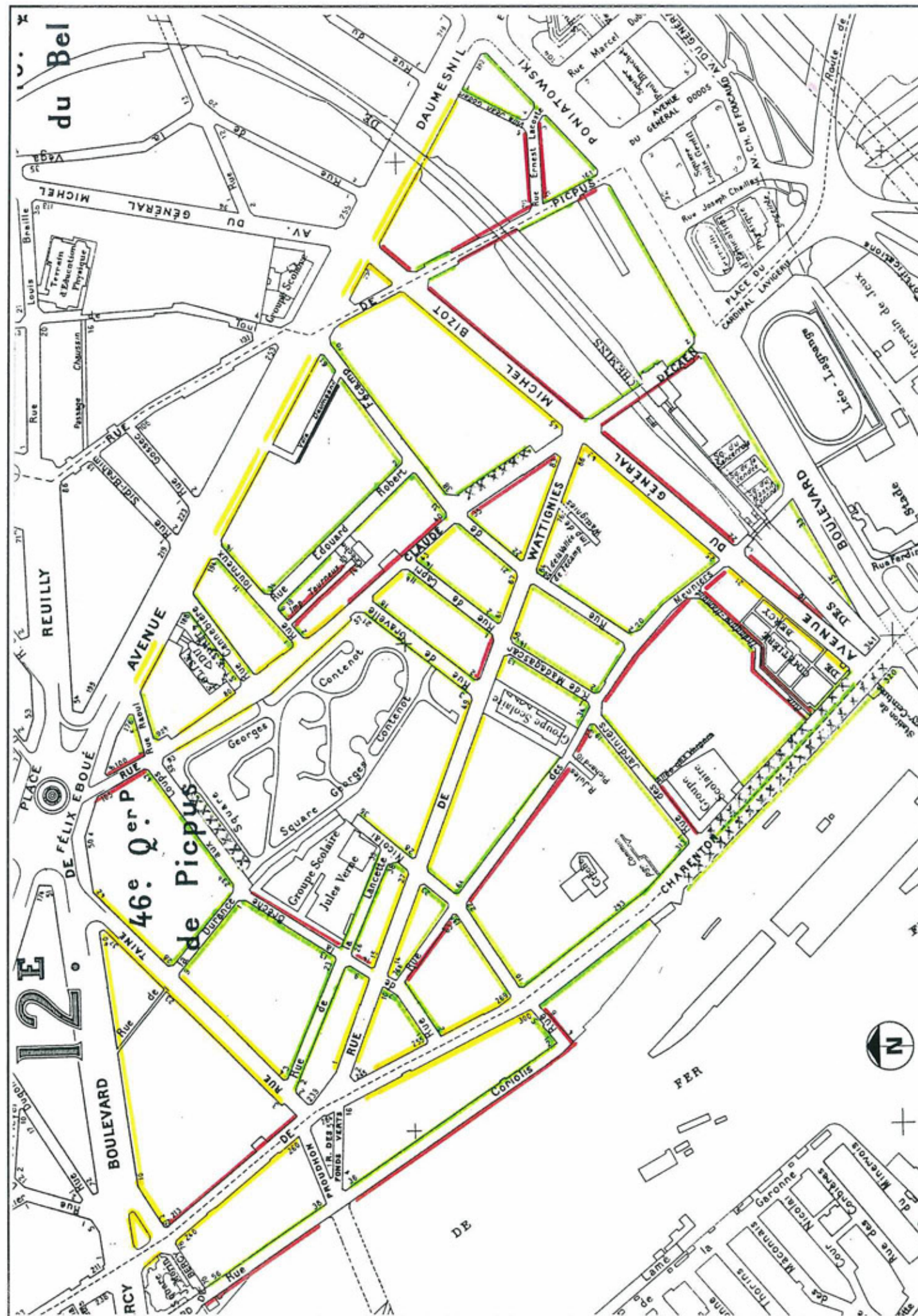
La position du quartier en matière de circulation appelle deux remarques :

- ce quartier (avec les 18^e et 19^e arrondissements) est une des lieux d'interruption de la deuxième rocade (Alésia, Tolbiac, ...). En effet, la rue de Tolbiac est prolongée rive droite par les rues Joseph Kessel et de Dijon qui débouchent à un des points névralgiques du quartier, le carrefour Wattignies/Charenton/Taine qui doit prochainement être réaménagé avec la démolition de l'îlot central bâti. La rocade rive droite (Michel Bizot, Docteur Netter, Pyrénées, ...) est, quant à elle, interrompue rue de Charenton par les voies ferrées du faisceau sud-est à une autre extrémité du quartier. Ceci induit un effet de baïonnette qui accentue la circulation radiale traversant le quartier.
- Les deux infrastructures majeures qui devraient absorber cette circulation radiale sont l'avenue Daumesnil et la rue de Charenton qui, à l'est de la rue Coriolis est élargie de façon conséquente.

Mais ce flux radial se reporte aussi dans une moindre part, sur deux rues dont ce n'est pas la fonction : la rue Coriolis qui permet, en cas de saturation importante, d'éviter la rue des Fonds Verts et la partie étroite de la rue de Charenton ; et la rue Claude Decaen qui, traversant le quartier de part en part, permet de rejoindre, depuis la place Félix Eboué, le boulevard périphérique intérieur. La rue Claude Decaen est saturée tous les soirs à l'heure de pointe, on estime le transit à environ 500 véhicules par heure.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel

(nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

On recense 1 500 véhicules de résidents sans place de stationnement privée hors-voir.

L'offre sur voirie

L'offre globale licite sur voirie est d'environ 1 800 places. Elle occupe une place très importante de l'espace public puisque quasiment toutes les rues admettent un stationnement bilatéral. Celui-ci est de plus généralement gratuit à l'exception des deux rues commerçantes Wattignies et Claude Decaen où il est mixte.

Le taux d'illicite de nuit de 14% est en contradiction avec l'offre excédentaire sur voirie, ceci semble indiquer une forte présence de stationnement ventouse.

L'organisation du stationnement a parfois un impact très négatif sur la qualité de l'espace public, en particulier :

- rue de Charenton : le stationnement sur trottoir y est toléré entraînant d'importantes dégradations de la bande de stabilisé entre les arbres coté Nord et la condamnation du trottoir déjà peu accueillant longeant le faisceau ferré. L'ensemble crée en certains endroits trois files de stationnement apparentant la rue à un parking de surface.
- rue Claude Decaen : un stationnement en épi est organisé au droit du retrait d'alignement du n° 38 et, sous le passage de la petite ceinture ferroviaire. Le stationnement organisé sur trottoir contribue à renforcer l'impression de confinement de l'espace.
- rue de la Brèche au Loup : 100 mètres de stationnement en épi confèrent au pied des immeubles de l'OPAC un aspect d'arrière-cour et non de façade urbaine.

L'offre complémentaire hors voirie

Seul un garage privé rue Claude Decaen louant 150 places de stationnement offre aujourd'hui des possibilités de stationnement complémentaire hors-voir. Cependant, la suppression au POS et l'éventuel aménagement de l'îlot Proudhon/Fonds Vert permet d'envisager la construction d'un parc de stationnement public hors-voir.

Le bâti a été fortement marqué par ces trente dernières années, mais son état actuel, s'il n'est pas définitif, ne devrait pas être modifié à moyen terme.

CARTE D'ANALYSE

	stationnement payant rotatif
	stationnement payant mixte
	stationnement gratuit
	stationnement réservé
	stationnement interdit
	stationnement en épi
	parking ouvert au public



Stationnement en épi rue de la Brèche au Loup



Envahissement et détérioration des trottoirs de la rue de Montreuil

LA PROBLEMATIQUE

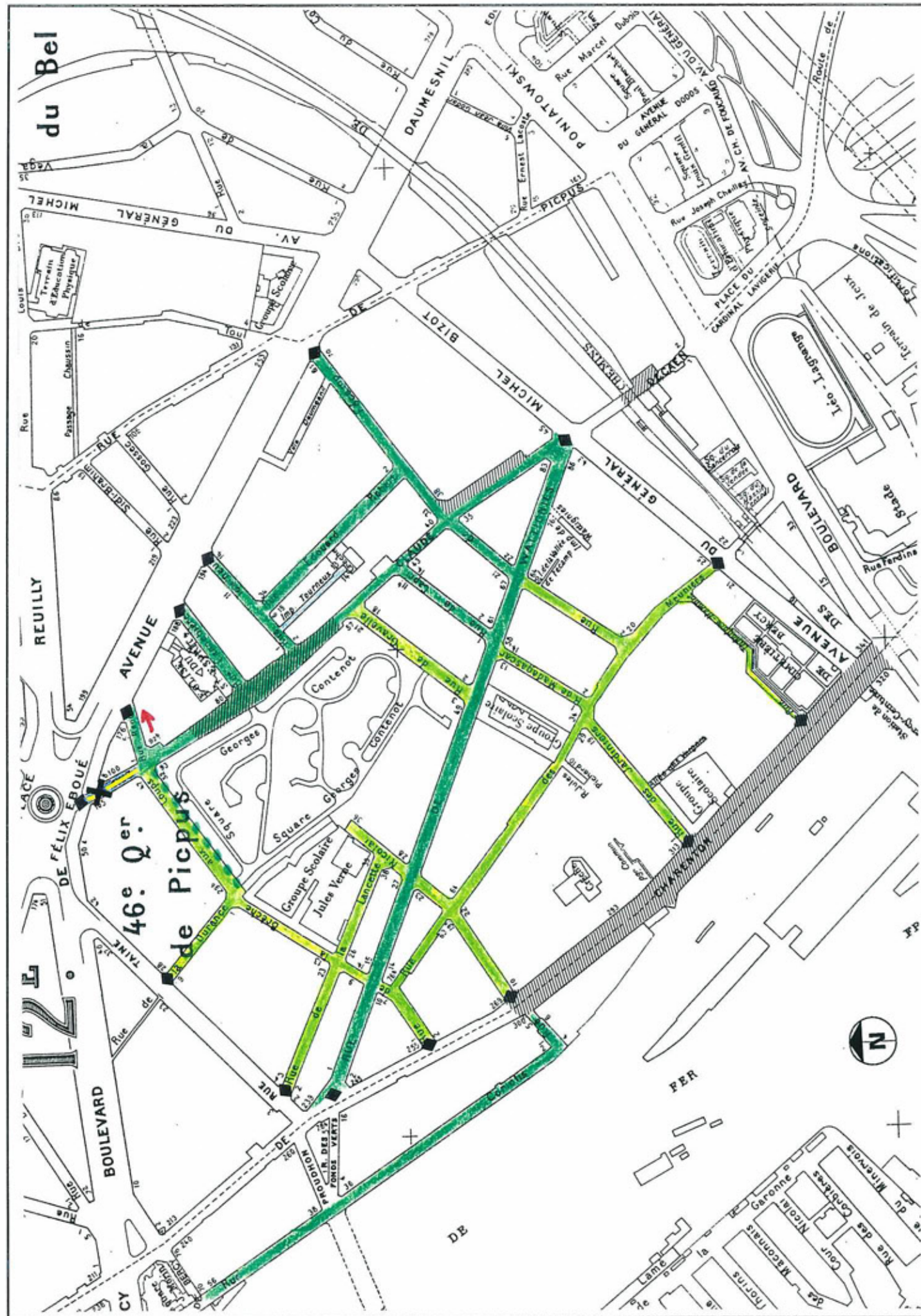
Quartier résidentiel, la Vallée de Fécamp est aujourd'hui pénalisée par un trafic de transit excessif sur la rue Claude Decaen, un stationnement gratuit généralisé qui contribue à la saturation d'un espace public parfois très dégradé. Ses atouts sont principalement liés à l'organisation de la vie locale bien structurée autour des alignements commerciaux et de voies calmes débouchant sur les multiples lieux singuliers qu'induisent l'ancienneté du quartier et la présence de la petite ceinture ferroviaire.

Parmi ces lieux singuliers, les élargissements de voirie de la rue Claude Decaen mériteraient d'être mis en valeur, par exemple au droit du passage sous la petite ceinture ou de l'ensemble de l'OPAC.

Enfin, la liaison au bois de Vincennes devrait faire l'objet d'un traitement de qualité, à la fois pour les piétons et les cyclistes.



élargissement de la chaussée de la rue Claude Decaen



LES ORIENTATIONS

L'amélioration de la tranquillité de ce quartier passe par un dispositif de restriction de la circulation de transit adapté à la typologie des voies très résidentielles du quartier.

La circulation

L'agencement des voies 30 correspond à l'armature commerciale du quartier et à ses accès directs depuis les infrastructures majeures. Ainsi, les rues Cannebière, Tourneur et Fécamp lient la rue Claude Decaen à l'avenue Daumesnil, et les rues de Capri et de Fécamp comportent quelques commerces et lient la rue Claude Decaen à la rue de Wattignies.

Les voies 15 s'organisent en deux sous-secteurs, entre la rue de Charenton et la rue de Wattignies, et entre les rues de Wattignies et Claude Decaen.

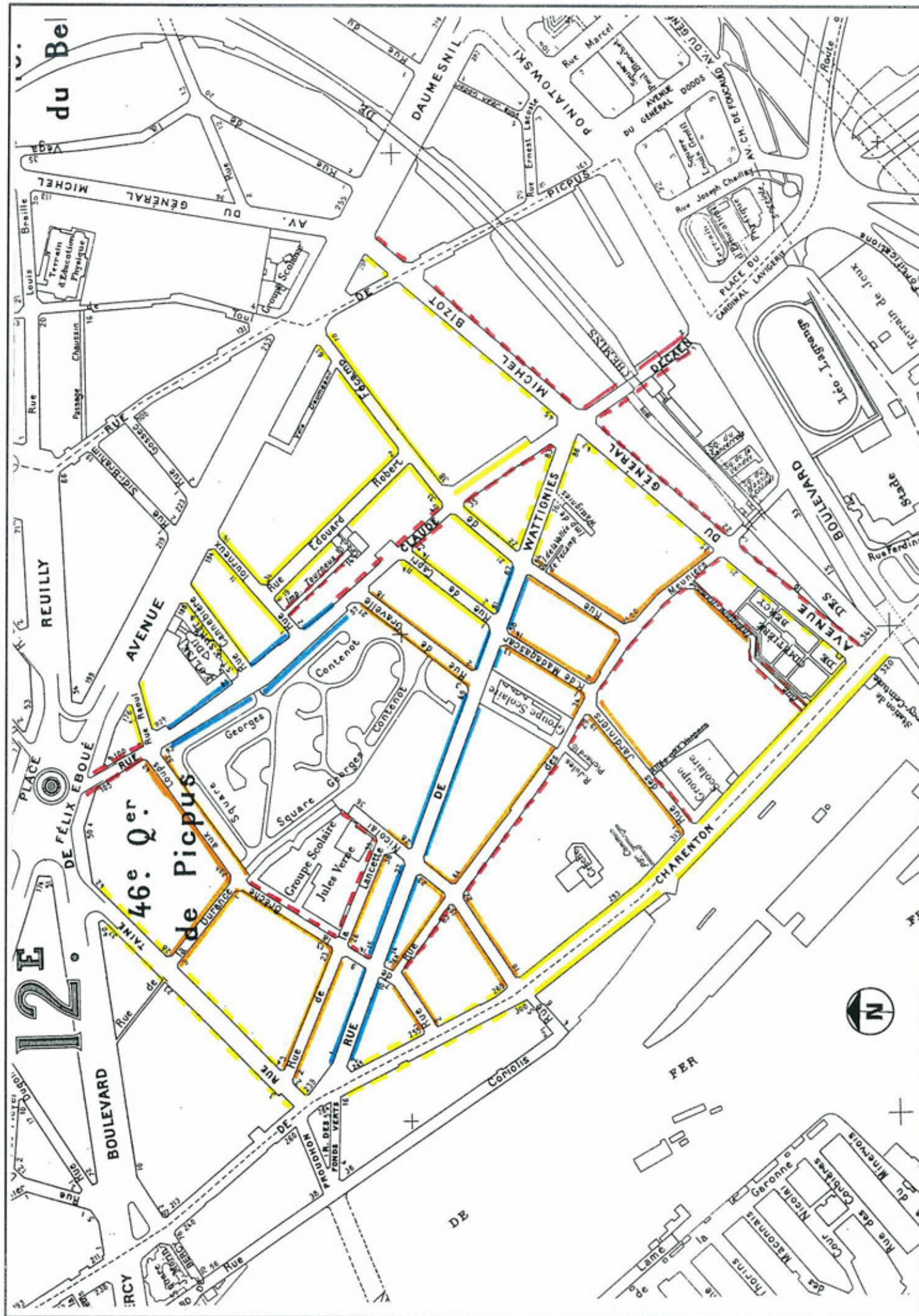
La circulation de transit est supprimée par la fermeture de la rue Claude Decaen entre la place Félix Eboué et la rue Raoul dont l'inversion du sens de circulation évite le simple report du problème. Réservée aux piétons, aux bus et aux vélos, cette section de rue constituera une entrée privilégiée du quartier depuis la place Félix Eboué, les véhicules particuliers y seront uniquement orientés vers le parc de stationnement privé.

Une attitude plus ambitieuse consisterait à rendre piétonne la rue de Capri, dépourvue de passage de porte cochère. Ensemble remarquablement ordonnancé d'immeubles du début du siècle dotés de rez-de-chaussée commerciaux, la rue de Capri serait alors un lien commercial favorisé entre les deux rues principales du quartier.

La suppression définitive de tout transit rue Claude Decaen peut être mise en place, immédiatement à l'extérieur du quartier en inversant le sens de circulation de la rue à son passage sous la petite ceinture ferroviaire. Cette inversion de sens risque néanmoins de rendre la rue de Wattignies plus attractive.

Le cas particulier de la rue Coriolis mérite d'être soulevé, sa linéarité nécessite un traitement contre une vitesse excessive quand bien même la rue est extérieure au quartier proprement dit.





Le stationnement

Le fort déséquilibre du quartier en matière de stationnement est aujourd'hui largement compensé par l'abondance de l'offre sur la voie publique. Mais la gratuité du stationnement attire des véhicules extérieurs au quartier. La mise en place du stationnement payant trouve donc une entière justification.

L'éventualité de la réalisation d'un parc de stationnement résidentiel à l'endroit de l'îlot Proudhon/Fonds Verts ouvre la perspective d'une libération au moins partielle de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes.

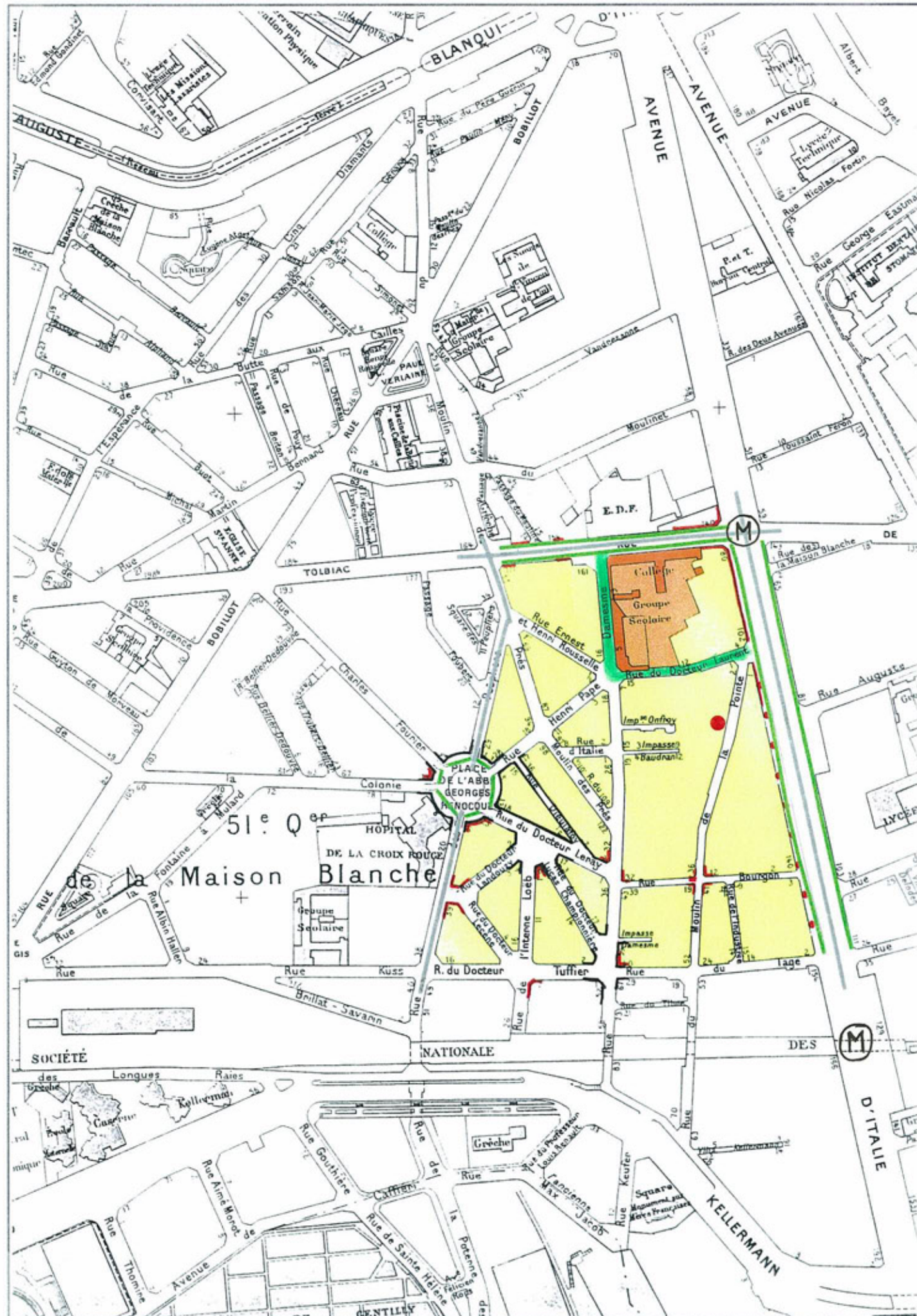
- Mise en place du stationnement exclusivement résidentiel : dans les voies 15, celui-ci évitera le stationnement ventouse et assurera l'absence de circulation parasite de non-riverains à la recherche d'une place de stationnement.
- Mise en place du stationnement payant mixte : sur les voies 30 et sur la rue de Charenton où le stationnement ventouse est fréquent.
- Mise en place de stationnement rotatif : dans les sections des rues de Wattignies et Claude Decaen, à forte attractivité commerciale
- Ajustement de certaines rues dont le stationnement bilatéral est incompatible avec la réglementation incendie. (La détermination de celles-ci nécessitera une étude plus approfondie sur les plans de la Voirie).

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	0	240
mixte	570	770
gratuit	1170	-
résidentiel	-	650
total	1740	1660

MOULIN DE LA POINTE





« Moulin de la Pointe » est un quartier très résidentiel situé à l'Ouest de l'avenue d'Italie. Etonnant pour son cachet pittoresque et son ambiance paisible, le quartier peut se découper en deux parties :

- à l'Est, entre l'avenue d'Italie et la rue Damesme, le tissu est composé d'immeubles de rapport et d'artisanat datant de la fin du 19^{ème} siècle assez populaires et s'articule autour de la rue du Moulin de la Pointe ; de nombreuses opérations publiques et la ZAC Tage Kellermann au delà de la rue du Tage ont modernisé très largement le secteur et ses abords ;
- à l'Ouest, entre la rue Damesme et la rue des Peupliers, un charmant lotissement du début du siècle est inspiré des maisons individuelles à l'anglaise. Plus au Sud, un ensemble d'HBM date également du début du siècle.

Dans la partie Est, la population est composée majoritairement de jeunes adultes et de familles (cette tendance est sans doute liée à la présence d'immeubles récents de logements sociaux) et dans la partie Ouest de personnes âgées.

A l'intérieur du quartier, les commerces sont peu nombreux, généralement localisés aux intersections. L'activité commerciale s'exerce davantage sur les voies bordant le quartier. L'avenue d'Italie très commerçante possède en outre un marché bihebdomadaire sur la rive bordant le quartier. Peu d'équipements sont présents. L'attractivité de ce quartier réside donc essentiellement dans la richesse et l'hétérogénéité du tissu et du bâti.

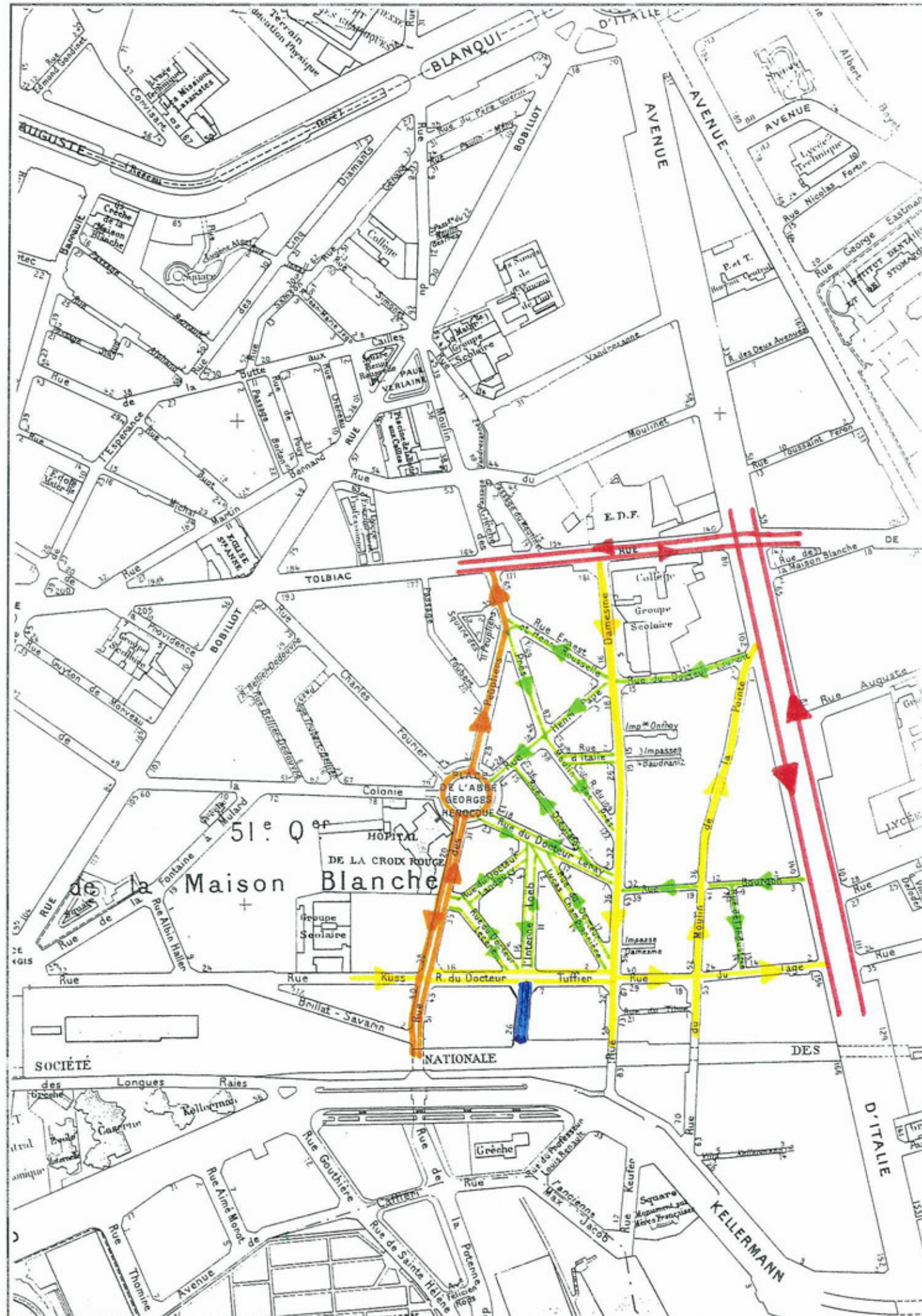
Le quartier est relativement bien desservi par les transports en commun : la ligne de métro n°7 dispose de plusieurs stations avenue d'Italie (Tolbiac, Maison Blanche et porte d'Italie). La ligne de bus n°62 circule rue de Tolbiac, la ligne n°47 avenue d'Italie et la ligne n°57 passe rue des Peupliers.

CARTE D'ANALYSE

	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI

population (RGP 90):	4179 habitants
emplois salariés (EEE 89):	1221 salariés
surface:	15 ha
densités:	P: 280 hab/ha
	E: 81 sal/ha



CIRCULATION

L'organisation

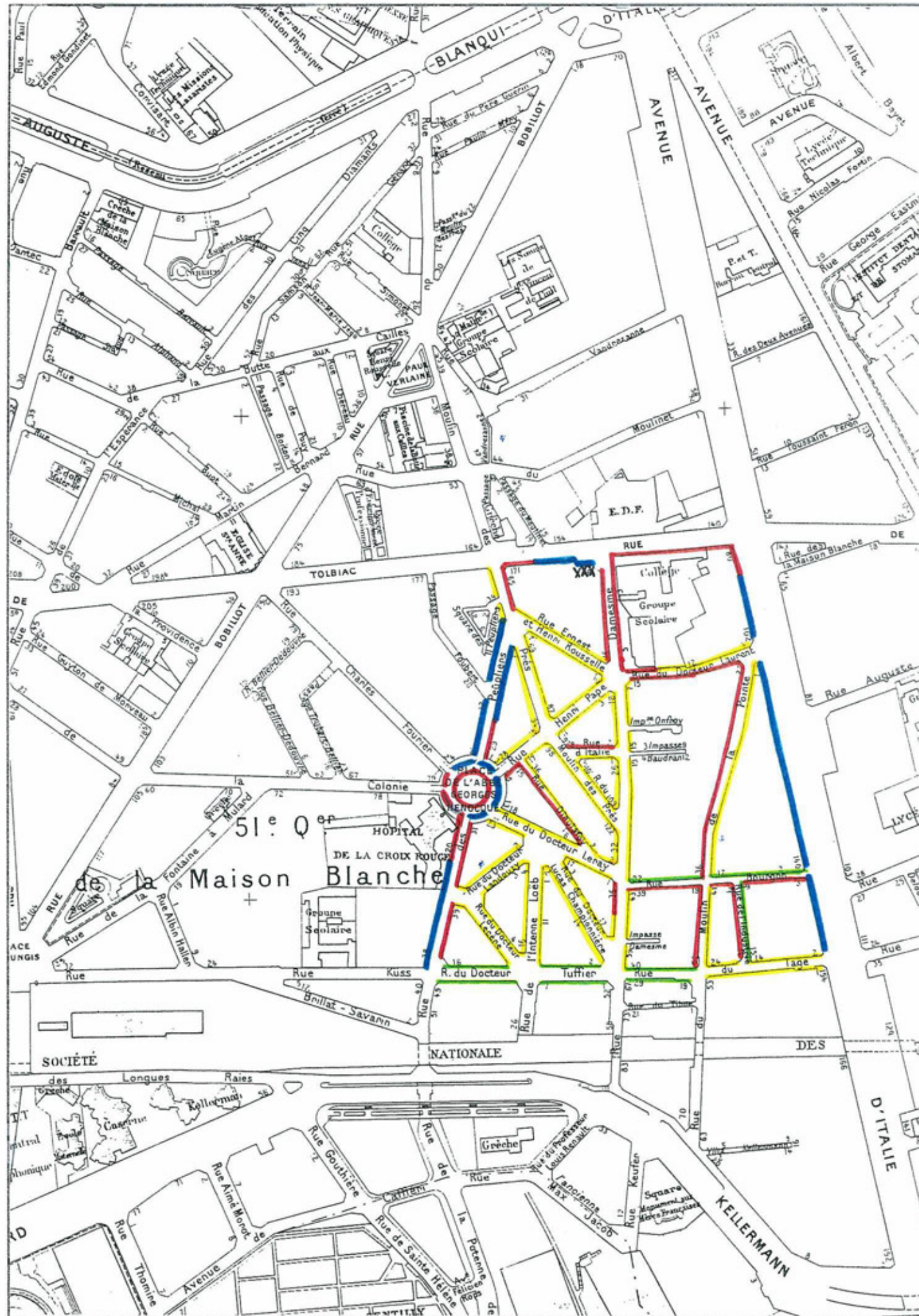
Le quartier est bordé au Nord et à l'Est par deux voies du réseau principal qui accueillent d'importants flux de circulation : l'avenue d'Italie (environ 1800 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe du soir selon les comptages de la Direction de la Voirie et des Déplacements réalisés pour l'enquête publique relative à l'aménagement de l'avenue d'Italie) et rue de Tolbiac (environ 600 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe du soir).

La rue des Peupliers connaît une circulation de transit relativement importante et constitue depuis la sortie du boulevard périphérique à la porte de Gentilly une entrée secondaire dans Paris via la rue de la Poterne des Peupliers. Toutefois, la rue des Peupliers, comme la rue du Tage, n'est pas une coupure aussi franche que l'avenue d'Italie ou la rue de Tolbiac. Le quartier a ainsi été délimité en raison d'une homogénéité du tissu plus affirmée (réseau viaire, parcellaire). En outre, le secteur Sud-Est, actuellement en travaux, nous apparaît relever d'une autre typologie.

A l'intérieur du quartier, la trame viaire s'appuie sur deux voies de distribution Nord-Sud : la rue Damesme et la rue du Moulin de la Pointe. Les liaisons Est-Ouest sont très locales.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel

(nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

On recensait en 1990 environ 800 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeuble. Ce déficit s'explique par la présence de multiples immeubles du début du siècle et de maisons individuelles qui ne sont pas équipés de garages. Les opérations récentes ont cependant dû le faire diminuer.

L'offre sur voirie

L'offre globale licite sur voirie est de 720 places.

Le stationnement est très largement mixte (environ 70%). Il est rotatif avenue d'Italie, rue de Tolbiac et rue des Peupliers. Le stationnement est gratuit rue du Docteur Tuffier, rue Bourgon, rue du Tage et rue de l'Industrie.

L'offre complémentaire hors voirie

Aucun parc de stationnement n'a été recensé dans le quartier. On notera que le parc de stationnement Galaxie près de la place d'Italie et celui situé porte d'Italie proposent néanmoins une offre substantielle même si ces deux parking se situent à plus de 500 m.

L'offre en stationnement sur la voie publique compense pratiquement le déficit.

Par ailleurs, les multiples opérations immobilières récentes ou en cours de réalisation comprenant la création de parcs de stationnement privés à l'Est du quartier ont dû diminuer le déficit en stationnement. En outre, on constate assez fréquemment des places de stationnement vides dans ce secteur. L'enquête de stationnement sur voirie réalisée par la Direction de la Voirie et des Déplacements en 1994 fournit un taux de vide élevé : 33 % le matin, 31 % l'après-midi et 18 % la nuit.

CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- x x x** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public



Rue du Docteur Lucas Championnière



Rue du Docteur Leray

LA PROBLEMATIQUE

- Les espaces publics sont par endroits dégradés et les chaussées sont très souvent surdimensionnées. Des potentialités de plantations existent.
- La vitesse des véhicules peut être élevée rue Damesme et rue du Moulin de la Pointe. A ce titre, des ralentisseurs ont été posés rue Damesme à la hauteur du groupe scolaire.



Angle de la rue Damesme et la rue du Docteur Lucas Championnière



Rue Dieulafoy



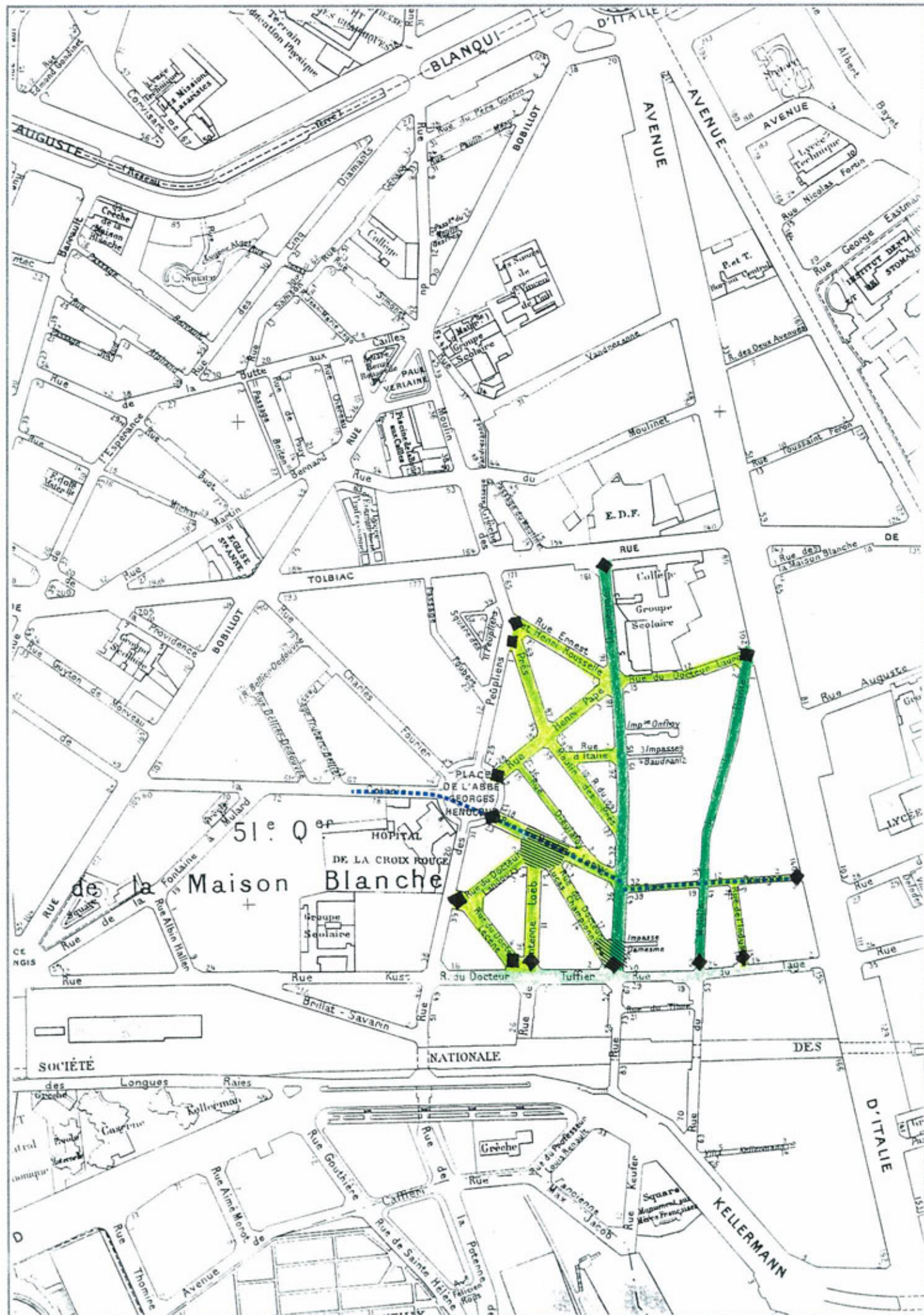
Angle des rues du Docteur Leray, du Docteur Landouzy, du Docteur Lucas Championnière



Angle de la rue du Moulin de la Pointe et rue Bourgon



Angle de la rue du Moulin des Prés et de la rue Henri Pape



LES ORIENTATIONS

Il paraît utile d'affirmer le caractère résidentiel du quartier du «Moulin de la Pointe» et de requalifier les espaces publics relativement dégradés.

La circulation

- Modérer la vitesse des véhicules selon le type de voies en définissant à l'intérieur du périmètre les voies à vitesse limitée (15 et 30 km/h). La vitesse de circulation serait limitée à 30 km/h rue Damesme, rue du Moulin de la Pointe, rue du Docteur Tuffier et rue du Tage ; l'ensemble des autres voies constituerait des voies 15. Actuellement, la vitesse est limitée à 30 km/h rue du Docteur Laurent et rue Damesme entre la rue de Tolbiac et la rue du Docteur Laurent.

Les aménagements d'espaces publics

- L'ensemble des voies comprises entre la rue du Docteur Leray, la rue Damesme, la rue du docteur Tuffier et la rue des Peupliers pourrait être réaménagé. Certaines voies très larges pourraient être plantées. Un travail particulier serait à mener aux intersections.

La circulation des vélos

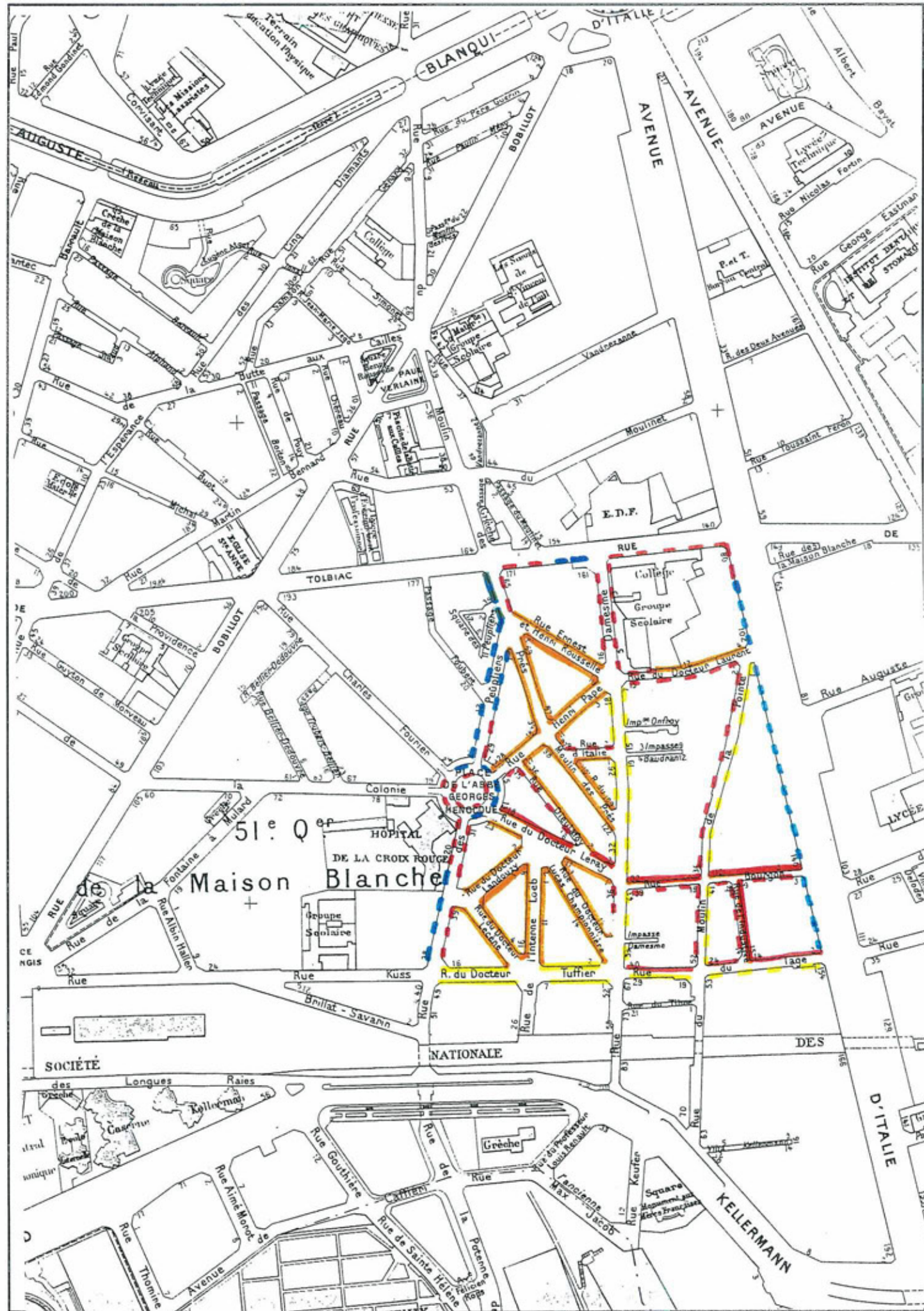
La circulation des vélos dans les rues où la vitesse est limitée à 15 ou 30 km/h sera de fait facilitée.

Toutefois, étant donné la faiblesse des liaisons Est-Ouest, un itinéraire cyclable pourrait être aménagée rue de la Fontaine à Mulard, rue de la Colonie, rue du Docteur Leray, rue Bourgon afin de relier la place de Rungis à l'avenue d'Italie où une piste cyclable devrait être réalisée. Cet itinéraire pourrait rejoindre les pistes cyclables du quartier Nationale par la rue Baudricourt.

Par ailleurs, des places de stationnement pour les vélos pourraient être créés à proximité du collège et du groupe scolaire rue Damesme en lieu et place du stationnement pour automobiles interdit actuellement en raison du plan Vigipirate.

LES ORIENTATIONS

- X** circulation de transit supprimée
-  inversion de sens de circulation
-  voie 30
-  voie 15
-  voie piétons-bus-vélos
-  voie piétonnière ou voie marché
-  traitement des entrées du quartier
-  itinéraire cyclable à étudier
-  espace public à réaménager
-  plantations nouvelles
-  fermeture temporaire



Le stationnement

Afin de favoriser le stationnement des résidents pour les inciter à ne pas se rendre à leur travail en voiture, la réglementation du stationnement de surface pourrait être modifiée de la manière suivante :

- transformer le stationnement mixte en stationnement résidentiel : rue du Docteur Lorent, rue Ernest et Henri Rousselle, rue Henri Pape, rue du Moulin des Près, rue d'Italie, rue Diulafoy, rue du Docteur Lucas Championnière, rue de l'Interne Loëb, rue du Docteur Landouzy et rue du Docteur Lecene,
- transformer le stationnement gratuit en stationnement mixte rue du Docteur Tuffier, rue du Tage et rue Damesme,

Par ailleurs, le stationnement en épi de la rue de Tolbiac à l'angle de la rue Damesme pourrait être disposé longitudinalement de façon à rendre le cheminement des piétons plus confortable.

Afin de réaliser une piste cyclable qui relierait la Cité Universitaire et le stade Charléty à l'avenue d'Italie, il est proposé de supprimer une file de stationnement rue du Docteur Leray et rue Bourgon.

Enfin, l'application de la réglementation pompiers conduit à supprimer le stationnement rue de l'Industrie et une file de stationnement rue du Tage.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	100	100
mixte	515	175
gratuit	105	-
résidentiel	-	340
total	720	615

PÈRE CORENTIN





« Père Corentin » est un quartier à dominante résidentielle qui s'est urbanisé très tardivement. Il est délimité par quatre voies du réseau principal : l'avenue du Général Leclerc très commerçante (magasins de prêt à porter, notamment), le boulevard Jourdan sur lequel se trouvent des concessionnaires automobiles, la rue d'Alésia relativement commerçante dans cette partie et la rue de la Tombe Issoire singulière par la présence des réservoirs de la Vanne.

Peu animé, il contraste nettement avec l'ambiance de l'avenue du Général Leclerc.

Le quartier peut se lire comme une juxtaposition de trois secteurs :

- au nord, de la rue d'Alésia à la rue Sarrette, un lotissement réalisé en 1891 par Dareau, ancien maire de Montrouge, offre un parcellaire régulier et un bâti très homogène d'assez bon standing;
- au sud, du boulevard Jourdan à la rue du Père Corentin, le tissu est plus ancien, construit sur un parcellaire laniéré et composé de constructions hétérogènes de médiocre qualité architecturale;
- en partie centrale, entre la rue Sarrette et la rue du Père Corentin, un bâti également hétérogène constitué d'immeubles récents qui bute sur la Petite Ceinture, l'un des rares éléments végétaux du quartier.

Ce quartier résidentiel est banal et déjà calme hormis la rue du Père Corentin où la circulation est très intense. Aucune centralité ne peut aisément être définie. Comme les commerces, les emplois se localisent essentiellement en limite. Dans cette ambiance résidentielle, la vie locale s'oriente autour de quelques équipements disséminés : un groupe scolaire, un collège, un lycée, une clinique et une église.

La desserte en transport en commun est satisfaisante. La ligne de métro n°4 permet d'y accéder (Alésia et porte d'Orléans).

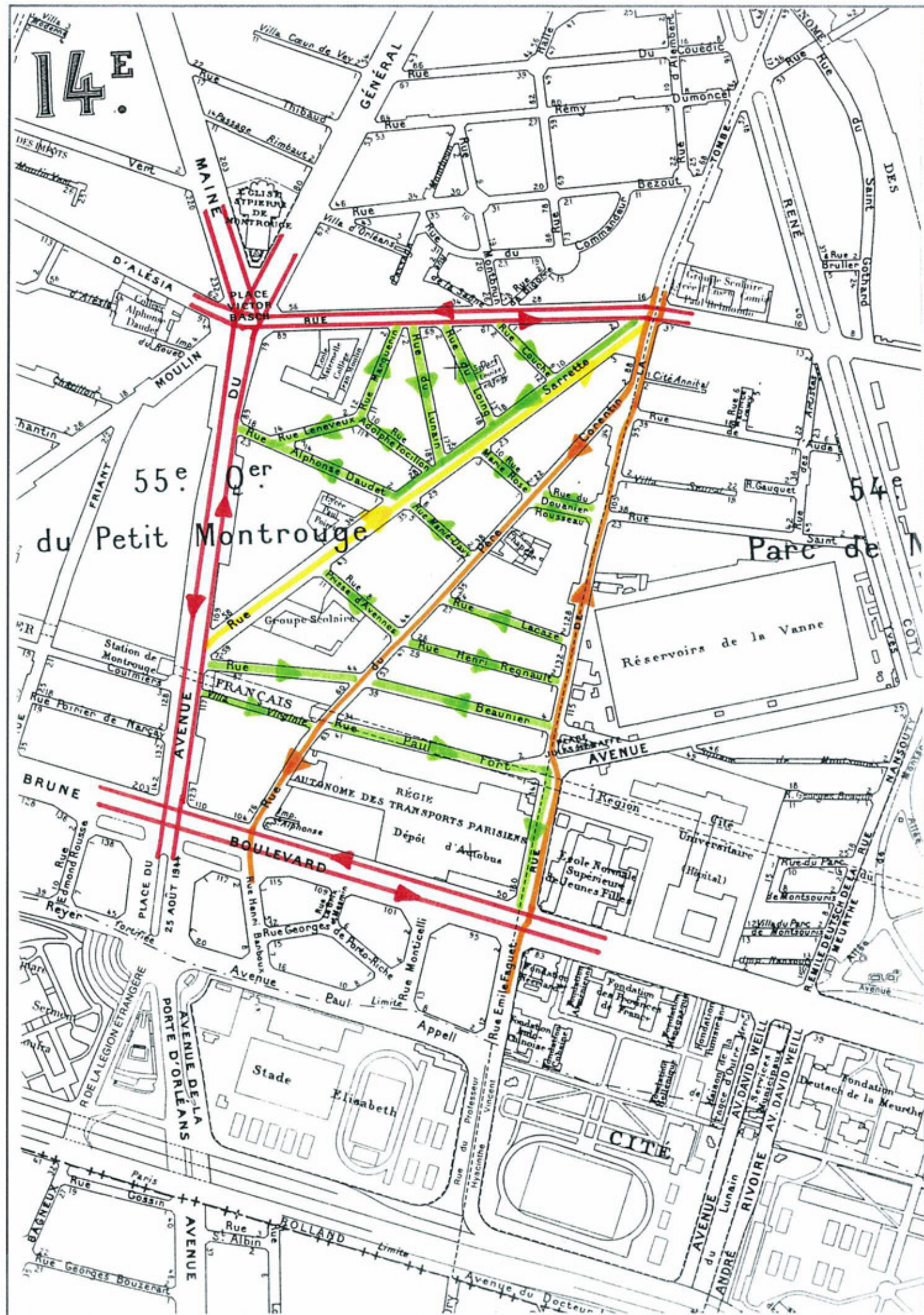
Le quartier est desservi par plusieurs lignes d'autobus : la ligne n°62 rue d'Alésia, la ligne de Petite Ceinture boulevard Jourdan, la ligne n°68 avenue du Général Leclerc et les lignes n°28 et 38 qui circulent « en boucle » rue d'Alésia, rue du Père Corentin et avenue du Général Leclerc.

CARTE D'ANALYSE

	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI

population (RGP 90):	8970 habitants
emplois salariés (EEE 89):	4520 salariés
surface:	22 ha
densités:	P: 408 hab/ha E: 205 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Le secteur est bordé par quatre voies où la circulation est intense : boulevard Jourdan (2000 véhicules environ à l'heure de pointe dans chaque sens), avenue du Général Leclerc (1000 véhicules dans chaque sens), rue d'Alésia (700 véhicules dans chaque sens) et la rue de la Tombe Issoire (400 véhicules) qui est une entrée dans Paris très empruntée.

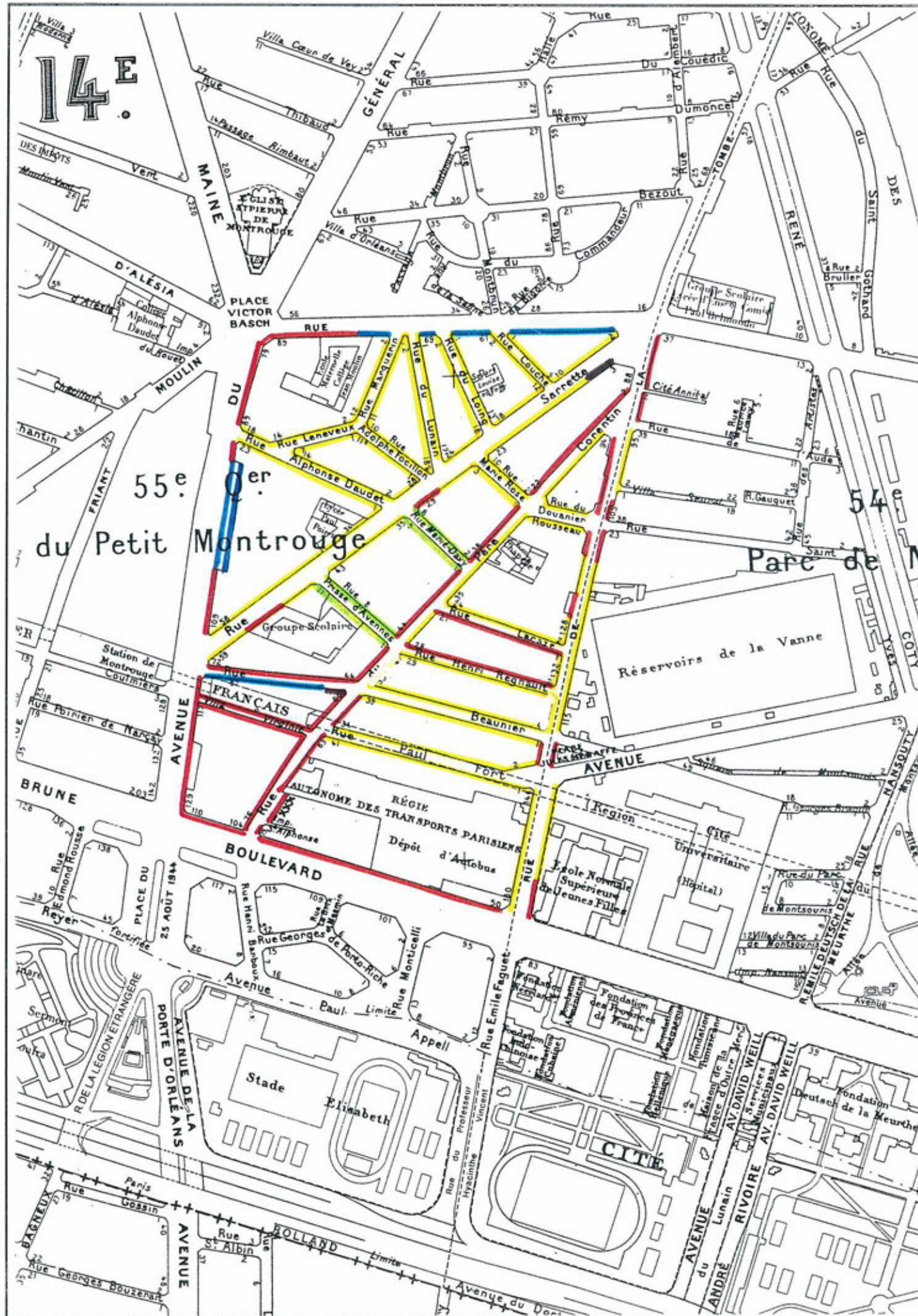
La rue du Père Corentin est un itinéraire utilisé pour sortir de Paris : 600 véhicules ont été comptabilisés à l'heure de pointe du soir par la Direction de la Voirie et des Déplacements. La rue Sarrette est en revanche peu circulée au regard de sa largeur (20m).

Les principaux dysfonctionnements

- On note une circulation de transit importante rue du Père Corentin et une vitesse élevée des véhicules rue de la Tombe Issoire.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

On recense 900 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeubles. Les habitants du lotissement de la fin du 19^{ème} siècle situés entre la rue d'Alésia et la rue Sarrette sont particulièrement sous équipés en garages.

L'offre sur voirie

L'offre globale sur voirie est d'environ 900 places. Le stationnement est dans la plupart des voies payant mixte (80%). Il est payant rotatif rue d'Alésia, dans la contre allée de l'avenue du Général Leclerc et rue Beaunier. Le stationnement est gratuit rue Marie-Davy et rue Prisse d'Avennes.

Le stationnement illicite en épi est fréquent dans le retrait d'alignement du bas de la rue du Père Corentin (devant le supermarché Franprix). Si la très large majorité des places de stationnement est occupée la nuit, l'enquête de stationnement réalisée en 1994 fournit un taux de vide de jour élevé de l'ordre de 20% le matin et 16% l'après-midi. La pression du stationnement élevée de nuit est confirmée toutefois par un taux de stationnement illicite élevé de l'ordre de 11%.

L'offre complémentaire hors voirie

Deux parcs de stationnement se trouvent non loin du secteur à la porte d'Orléans et place Victor Basch.

En conclusion, on peut dire que malgré un taux de stationnement illicite de nuit de 11%, l'offre en stationnement sur voirie compense le déficit en stationnement résidentiel.

CARTE D'ANALYSE

	stationnement payant rotatif
	stationnement payant mixte
	stationnement gratuit
	stationnement réservé
	stationnement interdit
	stationnement en épi
	parking ouvert au public

LA PROBLEMATIQUE

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- une circulation de transit importante rue du Père Corentin,
- un paysage urbain peu structuré (nombreux retraits d'alignement) rue du Père Corentin et rue de la Tombe Issoire.



Rue Adolphe Focillon



Rue du Père Corentin



Rue Sarrette



Rue du Père Corentin



LES ORIENTATIONS

Il paraît nécessaire de limiter la circulation automobile rue du Père Corentin et ainsi d'affirmer le caractère résidentiel du quartier.

La circulation

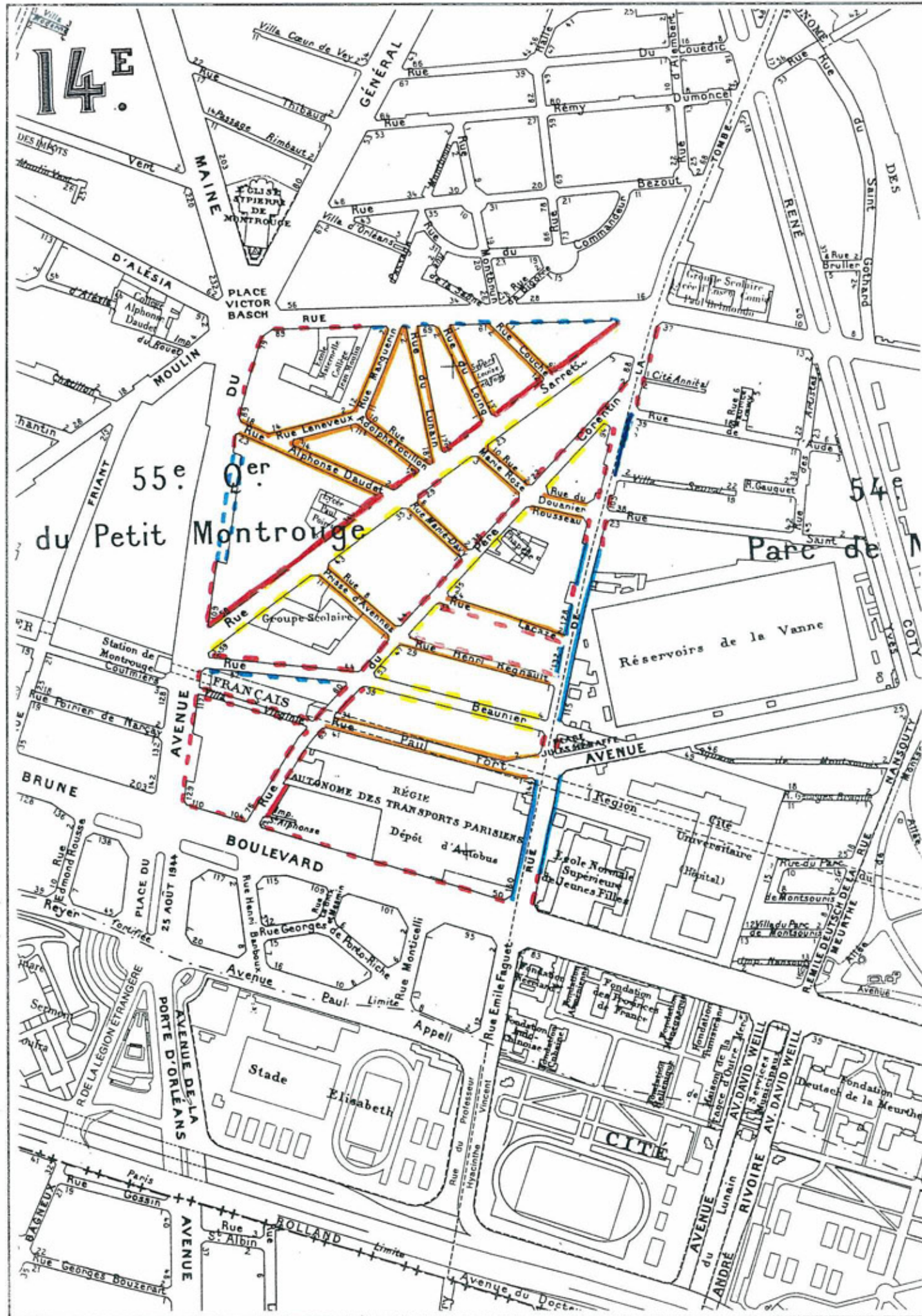
- Etablir un traitement spécifique des entrées et sorties du secteur (au nombre de 9 chacune).
- Modérer la vitesse des véhicules selon le type de voies en définissant à l'intérieur du périmètre les voies à vitesse limitée (15 et 30 km/h).
 - Voies 30 : rue du Père Corentin, rue Sarrette et rue Beauhier.
 - Voies 15 : rue Couche, rue du Loing, rue du Lunain, rue Adolphe Focillon, rue Marguerin, rue Leneveux, rue Alphonse Daudet, rue Marie Rose, rue du Douanier Rousseau, rue Lacaze, rue Henri Régnault, rue Paul Fort, rue Marie-Davy et rue Prisse d'Avennes.
- Supprimer le trafic de transit rue du Père Corentin et y réduire la vitesse des véhicules. Pour cela, la rue du Père Corentin pourrait être aménagée en voie piétons-bus dans sa partie haute. La rue de la Tombe Issoire serait mise à double sens entre la rue d'Alésia et le boulevard Jourdan ce qui permettrait de lui donner un caractère plus urbain et d'y réduire la vitesse des véhicules.

Les aménagements d'espaces publics

- Planter le retrait d'alignement en bas de la rue du Père Corentin et empêcher toute possibilité de stationner en épi.
- Restructurer la rue de la Tombe Issoire en élargissant ponctuellement le trottoir de la rive Ouest, là où existent des retraits d'alignement, de manière à retrouver une linéarité. Quelques éléments végétaux dans les retraits d'alignement pourraient compléter cet aménagement.
- Réaménager le carrefour de la rue de la Tombe Issoire et de la rue d'Alésia en améliorant notamment la traversée des piétons.

LES ORIENTATIONS

- ✕ circulation de transit supprimée
- inversion de sens de circulation
- voie 30
- voie 15
- voie piétons-bus-vélos
- voie piétonnière ou voie marché
- ◆ traitement des entrées du quartier
- itinéraire cyclable à étudier
- espace public à réaménager
- plantations nouvelles
- fermeture temporaire



La circulation des vélos

La circulation des vélos dans les rues où la vitesse est limitée à 15 ou 30 km/h est de fait facilitée sans dispositif particulier.

Une piste cyclable pourrait toutefois être réalisée rue Sarrette afin de faciliter les déplacements à vélo pour se rendre à l'école ou au lycée. Cette piste cyclable pourrait à terme être reliée à celle de l'avenue René Coty. Pour cela la mise à sens unique de la rue Sarrette et la suppression d'une file de stationnement sont nécessaires. D'un côté la piste serait disposée derrière le stationnement, de l'autre une contre sens vélo pourrait être aménagé.

Le stationnement

- Instaurer le stationnement résidentiel pur rue Couche, rue du Loing, rue du Lunain, rue Adolphe Focillon, rue Marguerin, rue Leneveux, rue Alphonse Daudet, rue Marie Rose, rue du Douanier Rousseau, rue Lacaze, rue Henri Régnault, rue Paul Fort là où le stationnement est actuellement mixte,
- Instaurer le stationnement résidentiel pur rue Marie-Davy et rue Prisse d'Avennes là où le stationnement est gratuit aujourd'hui,
- Instaurer le stationnement rotatif rue de la Tombe Issoire,
- Supprimer une file de stationnement rue Sarrette pour réaliser une piste cyclable,
- Supprimer une file de stationnement rue Couche de manière à disposer d'une file de circulation suffisamment large pour les pompiers (largeur actuellement de 2,7 m)

Il est à noter que la réglementation des pompiers (largeur de chaussée de 4m dans une voie où le stationnement est bilatéral) n'est pas respectée dans de nombreuses voies. L'application stricte de cette réglementation conduirait à supprimer une file de stationnement rue Leneveux, rue Marguerin, rue Focillon, rue du Loing, rue du Lunain, rue Couche, rue Marie Rose, rue Marie-Davy, rue Prisse d'Avennes, rue Beauquier et rue Paul Fort ce qui entraînerait la suppression d'environ 200 places. Actuellement, ces voies larges de 12 m disposent d'une largeur de chaussée de 7,1 m.

LES ORIENTATIONS

maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	85	130
mixte	750	185
gratuit	65	-
résidentiel	-	515
total	900	830

DAGUERRE - LE PETIT MONTROUGE





« Daguerre - Le Petit Montrouge » est un quartier à dominante résidentielle qui a gardé un certain caractère « villageois ».

Ce secteur d'une trentaine d'hectares est délimité par trois voies du réseau principal : l'avenue du Général Leclerc très commerçante (nombreux commerces de prêt à porter), l'avenue du Maine aux rives bâties hétérogènes et la rue Froidevaux singulière par la présence du cimetière du Montparnasse.

Le quartier s'organise autour de plusieurs lieux de centralité facilement repérables par l'animation de la vie locale rencontrée :

- d'une part les voies commerçantes, la rue Daguerre qui est un indéniable pôle d'animation mais aussi la rue Mouton Duvernet et la rue Brézin (multiples commerces de proximité),
- d'autre part l'ensemble d'une composition très régulière autour de la Mairie que constituent le square Ferdinand Brunot et le square de l'Aspirant Dunand entourés de nombreux équipements scolaires.

Le développement urbain de ce secteur appartenant à l'ancienne commune de Montrouge, est tel dans la première moitié du 19^{ème} siècle que lors de l'annexion en 1860, l'essentiel de la trame des voies actuelles est déjà en place.

Aujourd'hui la richesse du bâti est d'offrir une grande variété de constructions mêlant des immeubles haussmaniens et anciens, des maisons basses, des cités artisanales et des ateliers d'artistes. Les immeubles récents se situent principalement le long de l'avenue du Maine et de la rue Froidevaux.

La population est également très diverse mais l'on constate toutefois une certaine évolution : une nouvelle population plus aisée tend à en modifier l'ambiance très populaire.

Le tissu bâti est relativement dense; on dénombre 440 habitants à l'hectare (la moyenne parisienne est de 248) mais il reste aéré grâce aux nombreuses cours intérieures qui créent des espaces de respiration très calmes.

Des aménagements d'espace public ont été effectués ces dernières années : la place Ferdinand Brunot devant la Mairie est devenue piétonnière, des rétrécissements de chaussée ont été réalisés rue Daguerre (entre la rue Lalande et la rue Boulard) et le passage Tenailles est devenu accessible à la circulation automobile.

La desserte en transport en commun est très satisfaisante. Deux lignes de métro passent en limite du quartier : la ligne n°6 (Denfert Rochereau), la ligne n°4 (Denfert Rochereau, Mouton Duvernet et Alesia). Le RER B dispose également d'un arrêt à la station Denfert Rochereau.

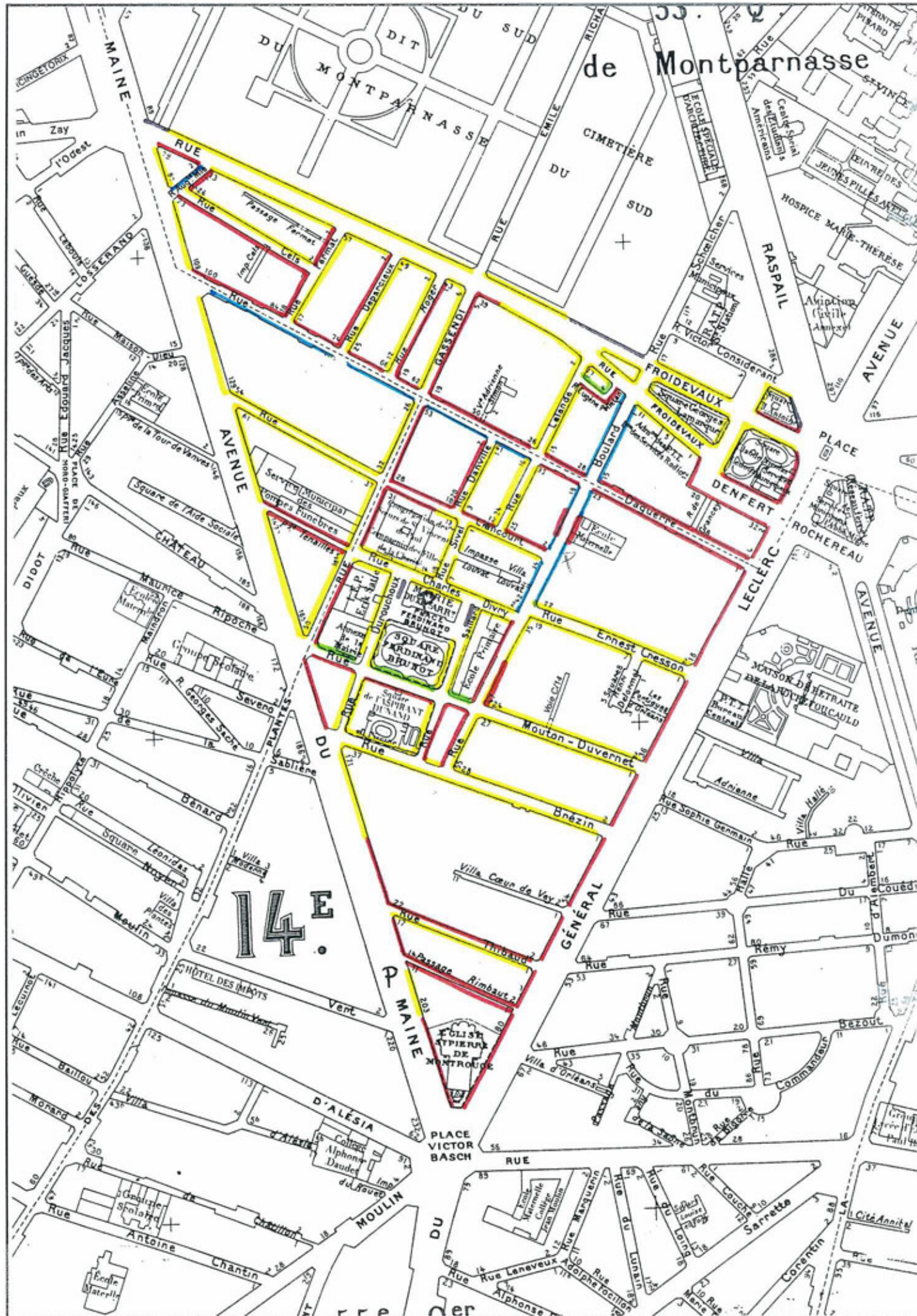
Le quartier est aussi desservi par quatre lignes d'autobus : les lignes n°38 et 68 qui circulent avenue du Général Leclerc et les lignes n°28 et 58 qui circulent avenue du Maine.

CARTE D'ANALYSE

	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI

population (RGP 90):	12330 habitants
emplois salariés (EEE 89):	5600 salariés
surface:	31 ha
densités:	P: 398 hab/ha E: 181 sal/ha



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel

Ce déficit est calculé en faisant la différence entre le nombre de véhicules des ménages (RGP90) et le nombre de places privées (TH90).

On recense 2250 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeubles.

L'offre sur voirie

L'offre globale sur voirie est d'environ 1050 places.

Le stationnement est majoritairement payant mixte (un peu plus de 85%). Il est payant rotatif rue Daguerre et rue Boulard. Le stationnement est gratuit rue Mouton Duvernet le long du square Ferdinand Brunot.

L'offre complémentaire hors voirie

Le parc de stationnement public *Maine Basch* se trouve non loin du quartier. Sa capacité est de 502 places mais seules 108 sont affectés à des garages. Le parc de stationnement de la mairie d'une capacité totale de 164 places (124 garages, 40 publiques) n'apporte pas d'offre substantielle.

On notera toutefois un immeuble « parking » de cinq niveaux rue Boulard dans l'axe de la rue Liancourt. Sa capacité est d'environ 200 places.

L'offre en stationnement sur voirie ne compense donc pas le déficit en stationnement résidentiel. Par ailleurs, aucune évolution importante du bâti ne peut être attendue capable d'entraîner une diminution significative de ce déficit.

Toutefois, d'après l'enquête de stationnement de 1994, la pression du stationnement n'entraîne pas une situation trop gênante : le taux d'illicite s'élevait de jour à 6%, la nuit à 11% tandis que le taux de vide était de 25% le matin, 18% l'après-midi et 9% la nuit.

CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- XXX** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public

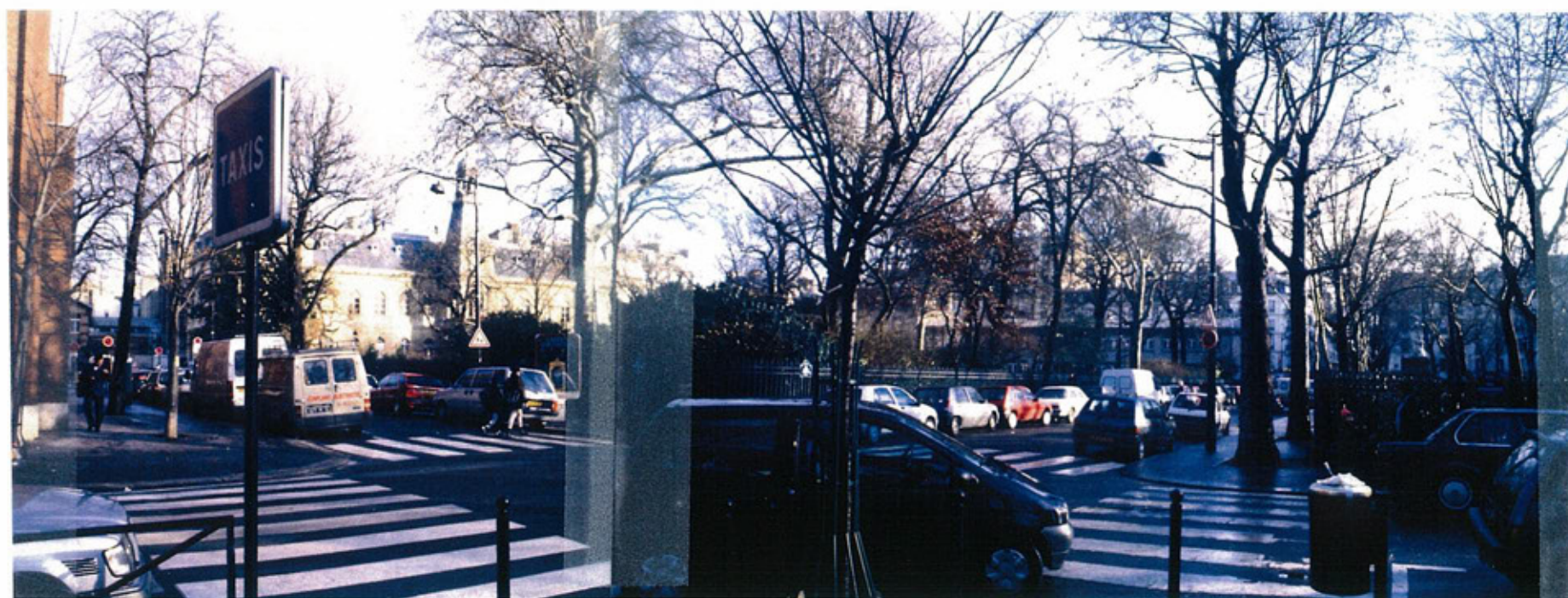


Angle de l'avenue du Maine et de la rue Mouton Duvernet

LA PROBLEMATIQUE

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- une centralité mal affirmée du square Ferdinand Brunot et du square de l'Aspirant Dunand situés devant la mairie.
- une circulation de transit notable rue Gassendi et rue Mouton Duvernet,
- des traversées piétonnes difficiles avenue du Maine et avenue du Général Leclerc,
- des aménagements disparates rue Daguerre qui scindent cette voie en trois sections.



Angle de la rue Durouchoux et de la rue Mouton Duvernet



Rue Mouton Duvernet



Rue Daguerre



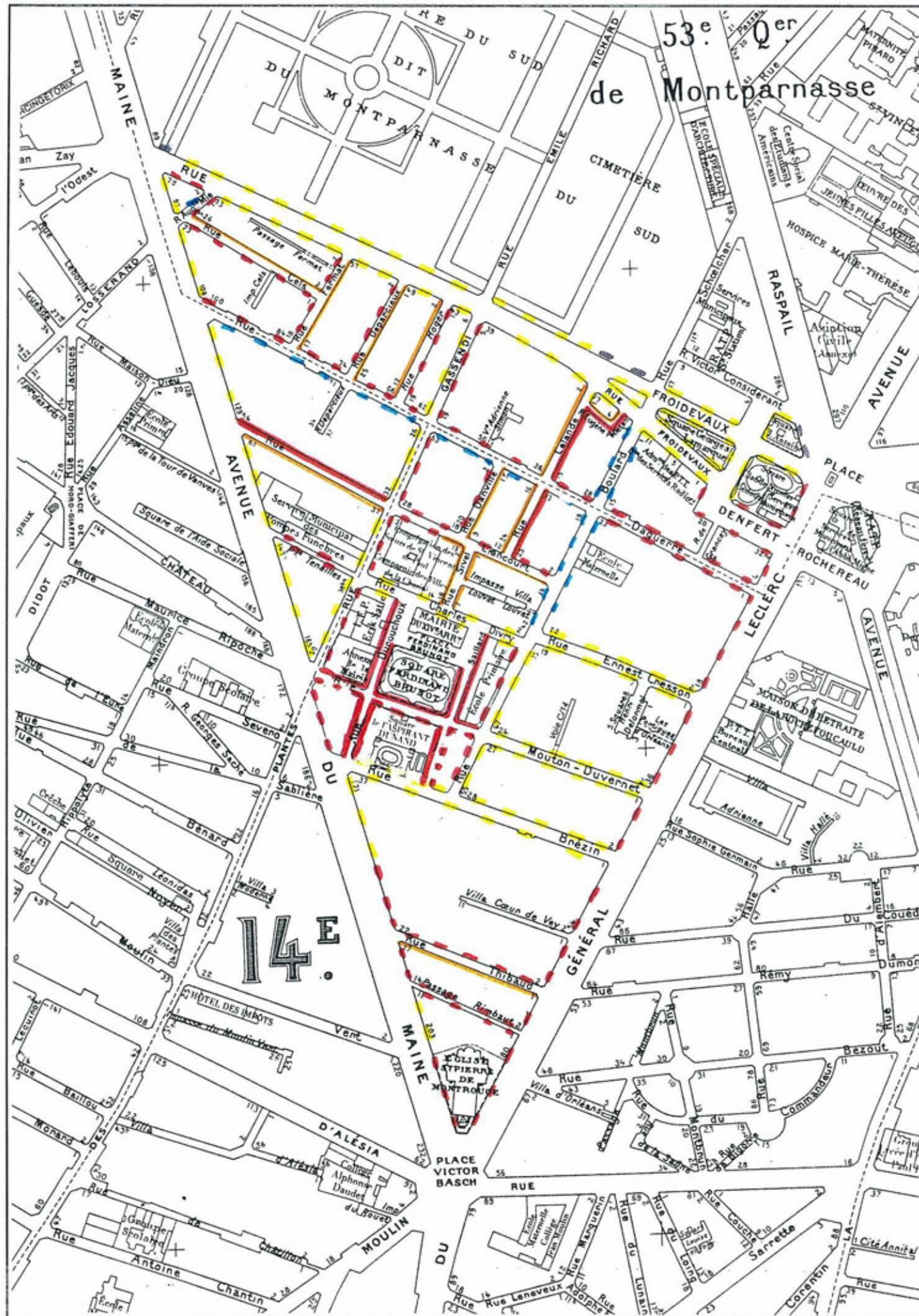
Rue Boulard



Rue Daguerre



Parvis de la Mairie du 14^eme



Les aménagements ponctuels d'espaces publics

- Réaménager le carrefour de l'av. du Maine et de la rue Mouton Duvernet : il offre une belle ouverture vers les squares et constitue une entrée du quartier de la Mairie à pied ou à vélo. Le terre plein planté accueille régulièrement des brocantes.
- Le trottoir Est de la rue Boulard pourrait être élargi (au détriment d'une file de stationnement qui est déjà largement supprimée par le plan Vigipirate) afin de faciliter les déplacements des piétons entre les deux centralités du quartier : la rue Daguerre et la mairie et ses squares.

La circulation des vélos

Dans le cadre d'un itinéraire vélo continu sur les boulevards des Fermiers Généraux, une piste cyclable pourrait être envisagée rue Froidevaux. Pour cela deux possibilités sont envisageables :
 - mettre la rue Froidevaux à sens unique dans le sens Est-Ouest. Les pistes cyclables pourraient être aménagées derrière les deux files de stationnement ;
 - maintenir la rue Froidevaux en partie à double sens et supprimer les deux files de stationnement.

Par ailleurs, la circulation des vélos dans la rue Mouton Duvernet aménagée en voie piétonnière et dans les rues adjacentes où la vitesse est limitée à 15 ou 30 km/h sera facilitée.

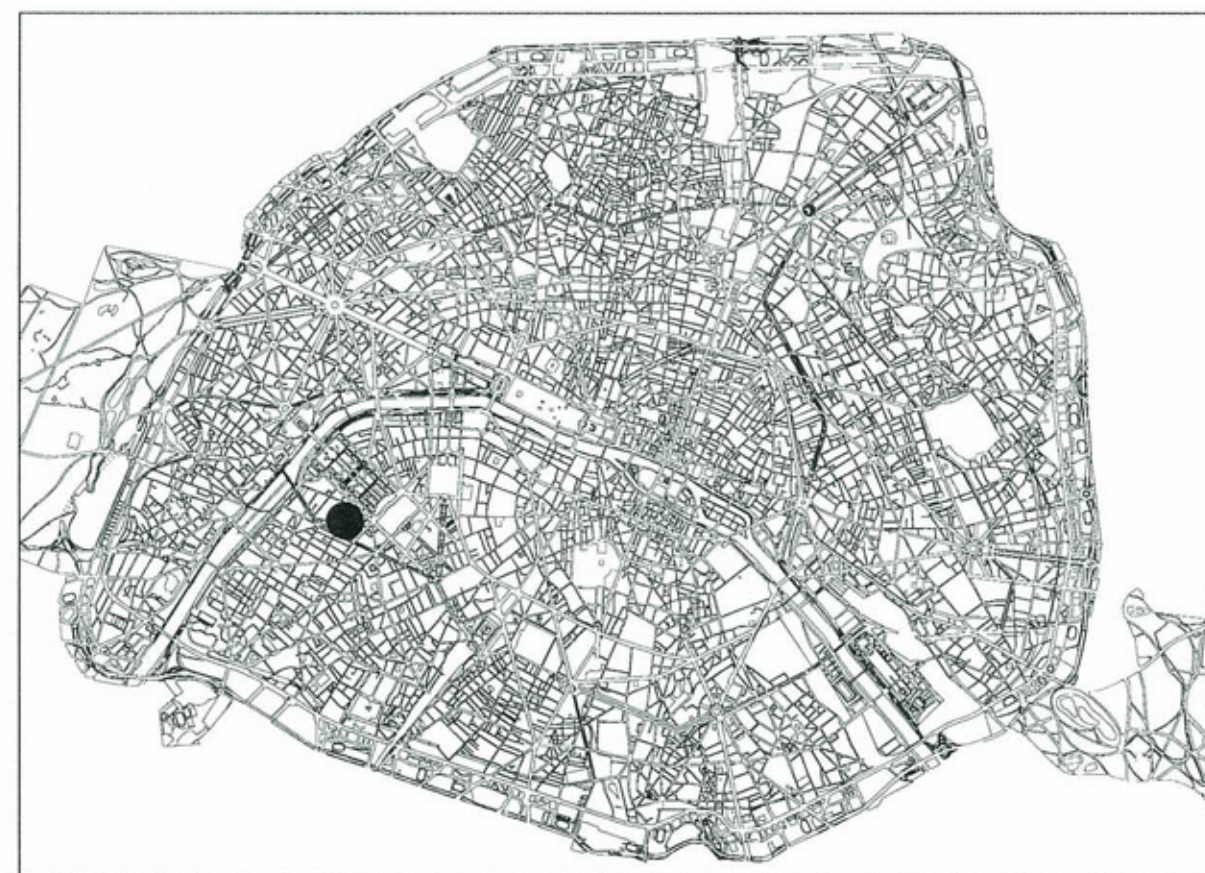
Le stationnement

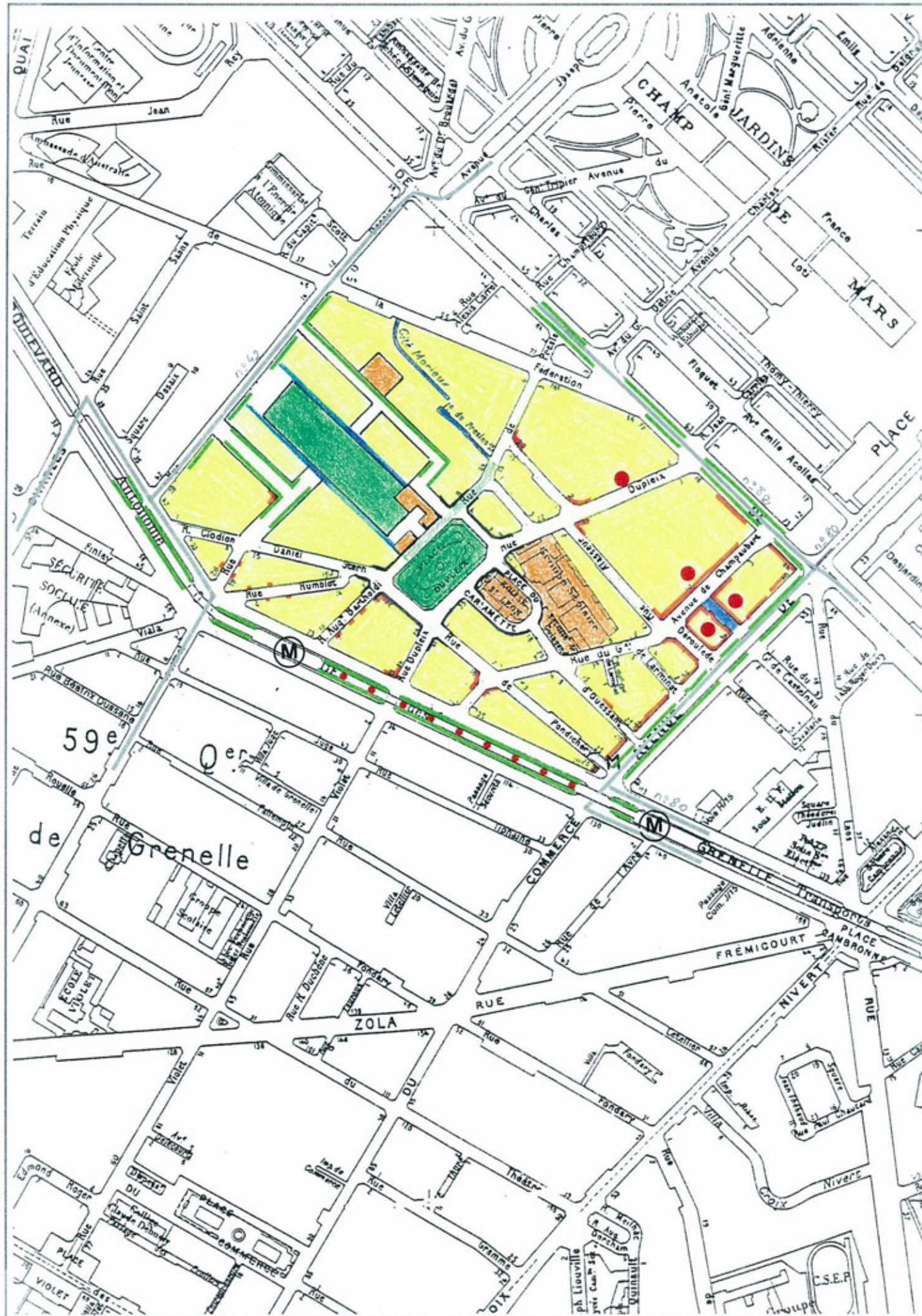
- Instaurer le stationnement résidentiel pur dans les voies résidentielles perpendiculaires à la rue Daguerre afin d'inciter les actifs travaillant dans le quartier à venir travailler en transports en commun et les riverains à faire leurs courses à pied.
- En vue d'étendre l'aménagement piétonnier de la mairie, supprimer le stationnement rue Mouton Duvernet entre l'avenue du Maine et la rue Boulard, rue Durouchoux et rue Saillard.
- L'application de la réglementation pompiers qui impose une largeur de file de circulation de 4m dans une voie où le stationnement est bilatéral entraîne la suppression d'une file de stationnement rue Lalande et rue Liancourt. Par ailleurs, on peut garder comme objectif de recalibrer à terme les rues de 12m suivantes si l'on souhaite respecter scrupuleusement cette réglementation : rue Sivel, rue Charles Divry et rue Ernest Cresson. Actuellement, la file de circulation est de 3,5m.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	105	105
mixte	905	555
gratuit	40	-
résidentiel	-	230
total	1050	890

DUPLEIX





La position centrale et la proximité de la Tour Eiffel et du Champ de Mars semblent avoir pu influé sur le devenir du quartier Duplex, fortement marqué par une dominante résidentielle et globalement peu animé.

Le Village Suisse constitue un pôle d'attraction en fin de semaine mais attire fort peu de visiteurs en semaine, il est d'ailleurs fermé le mardi et le mercredi. Ce centre commercial se situe dans des immeubles récents à proximité du boulevard de Suffren et de l'avenue de la Motte-Piquet ; il est formé de petits magasins d'antiquaires disposés de part et d'autre de plusieurs patios. Son nom vient d'une attraction de l'Exposition Universelle recréant les paysages et les principaux éléments de la vie Helvétique et implantée à cet endroit.

Les commerces de proximité sont rares à l'intérieur du quartier. Ils se situent plutôt en périphérie sur les grandes voies, notamment avenue de la Motte-Piquet. Cette avenue et le carrefour avec le boulevard de Grenelle sont d'ailleurs souvent animés avec les brasseries, les commerces et un peu plus loin le Kinopanorama. La rue du Commerce est toute proche. Le boulevard de Grenelle entre les stations Duplex et La Motte Piquet accueille en outre le mercredi et le dimanche un marché temporaire sous le métro aérien.

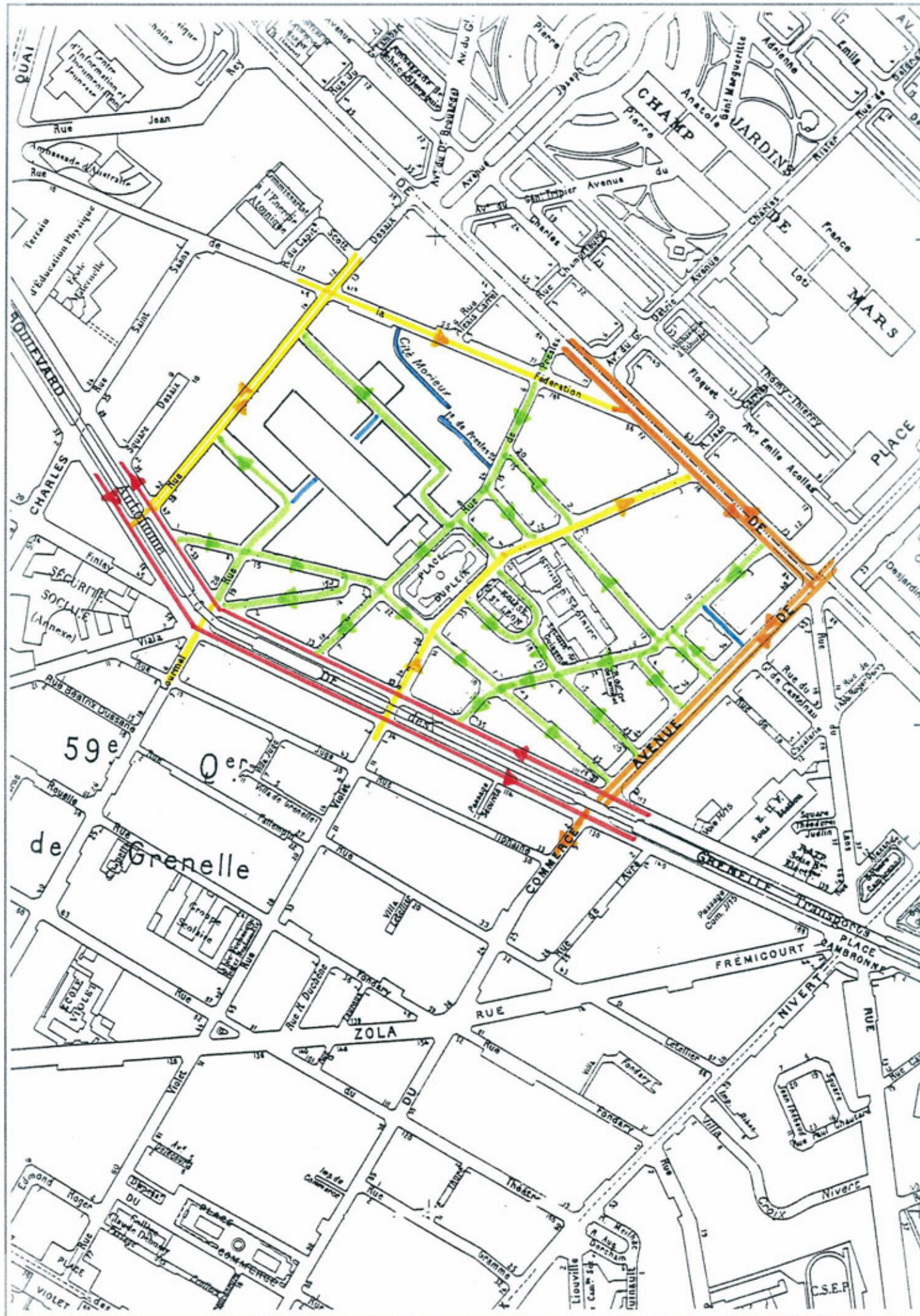
Les emplois sans être absents du secteur se situent plutôt en marge (Nouvelles Frontières sur le boulevard de Grenelle, le Village Suisse, à proximité de l'avenue de Suffren).

Le tissu est constitué de bâtiments d'époques variables, souvent contemporains du Village Suisse à la rue des Presles et plutôt d'immeubles de rapport à proximité du boulevard de Grenelle. Il est complété à l'ouest par les nouveaux bâtiments et le mail planté qui émergent dans la ZAC Duplex sur l'ancien terrain du Ministère de la Défense, qui longtemps a constitué une coupure urbaine importante.

La desserte en transports en commun est meilleure dans la partie sud à proximité des stations Duplex (ligne n°6) et La Motte-Piquet Grenelle (qui met en correspondance les lignes n°6, n°8 et n°10). L'une des sorties de la station se situe d'ailleurs sur le trottoir de l'avenue de La Motte-Piquet au droit de la rue de Pondichéry. Les lignes d'autobus sont tangentes au quartier : la ligne n°42 emprunte la rue Desaix, la ligne n°80, l'avenue de la Motte Piquet et la ligne n°82, l'avenue de Suffren.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI	
population estimée : (RGP 90 + ZAC)	7580 habitants
emplois salariés estimés : (EEE 89 + ZAC)	3180 salariés
surface:	20 ha
densités:	P: 393 hab/ha
	E: 159 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Il n'y a pas de dysfonctionnements majeurs de la circulation car la trame de voirie du quartier Duplex, assez dense, s'inscrit à l'intérieur des itinéraires circulés sans offrir de possibilités d'itinéraires bis vraiment attractifs.

Ainsi, il y a un léger trafic de transit rue Duplex, voire rue des Presles mais il n'apparaît pas gênant pour le quartier en première analyse.

La rue G.B. Shaw dans la ZAC Duplex pourrait constituer un raccourci pratique pour se rendre rue Desaix depuis le boulevard de Grenelle. Il ne semble pas être pratiqué aujourd'hui.

Le début de la rue Desaix entre le boulevard de Grenelle et la rue G.B. Shaw constitue d'ailleurs un point difficile pour la circulation, notamment celle des autobus de la ligne n°42 lorsqu'ils se croisent car la chaussée à double sens est là particulièrement étroite.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



Rue Duplex parvis de l'église

LA PROBLEMATIQUE

Elle peut se résumer par :

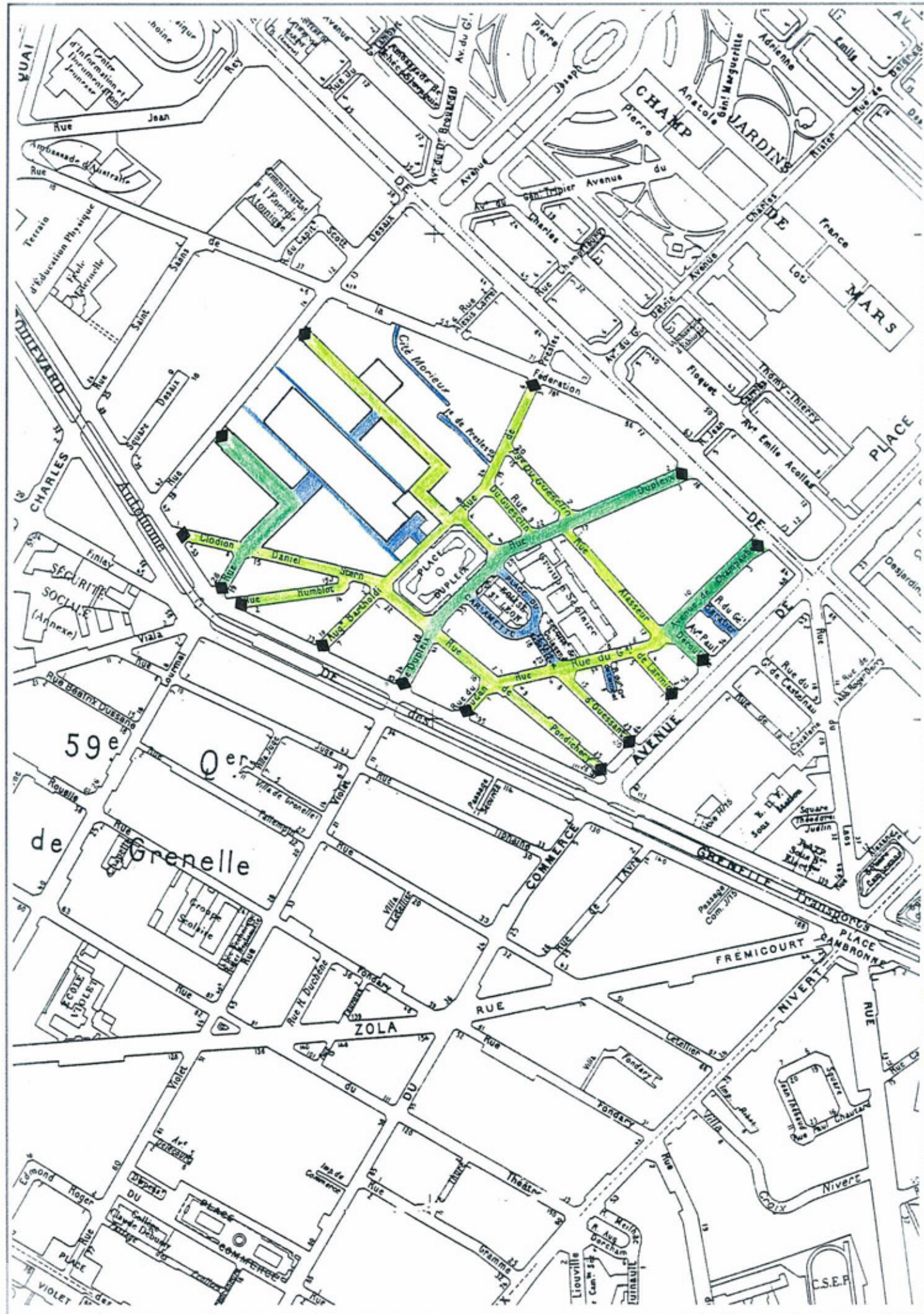
- l'encombrement de l'espace public par des véhicules en stationnement et le non respect des normes pompiers dans certaines rues étroites,
- la difficulté de croisement des autobus de la ligne n°42 rue Desaix à proximité du boulevard de Grenelle.



Square de la Motte Piquet



Rue Daniel Stern, vers le boulevard de Grenelle



LES ORIENTATIONS

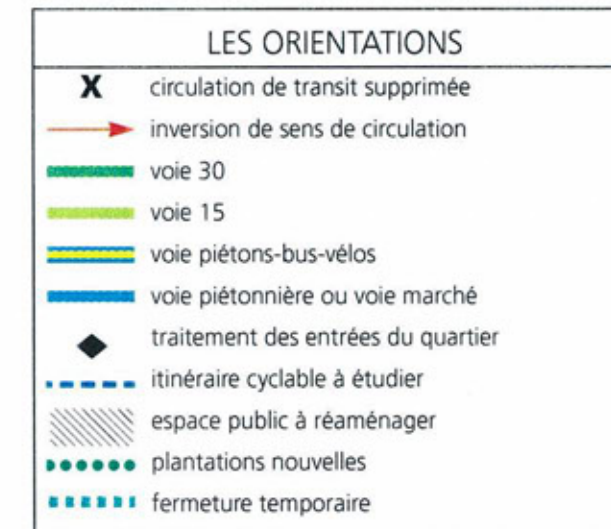
Dans ce quartier déjà calme il pourrait être envisagé de modérer la vitesse des véhicules en circulation et de réorganiser le stationnement.

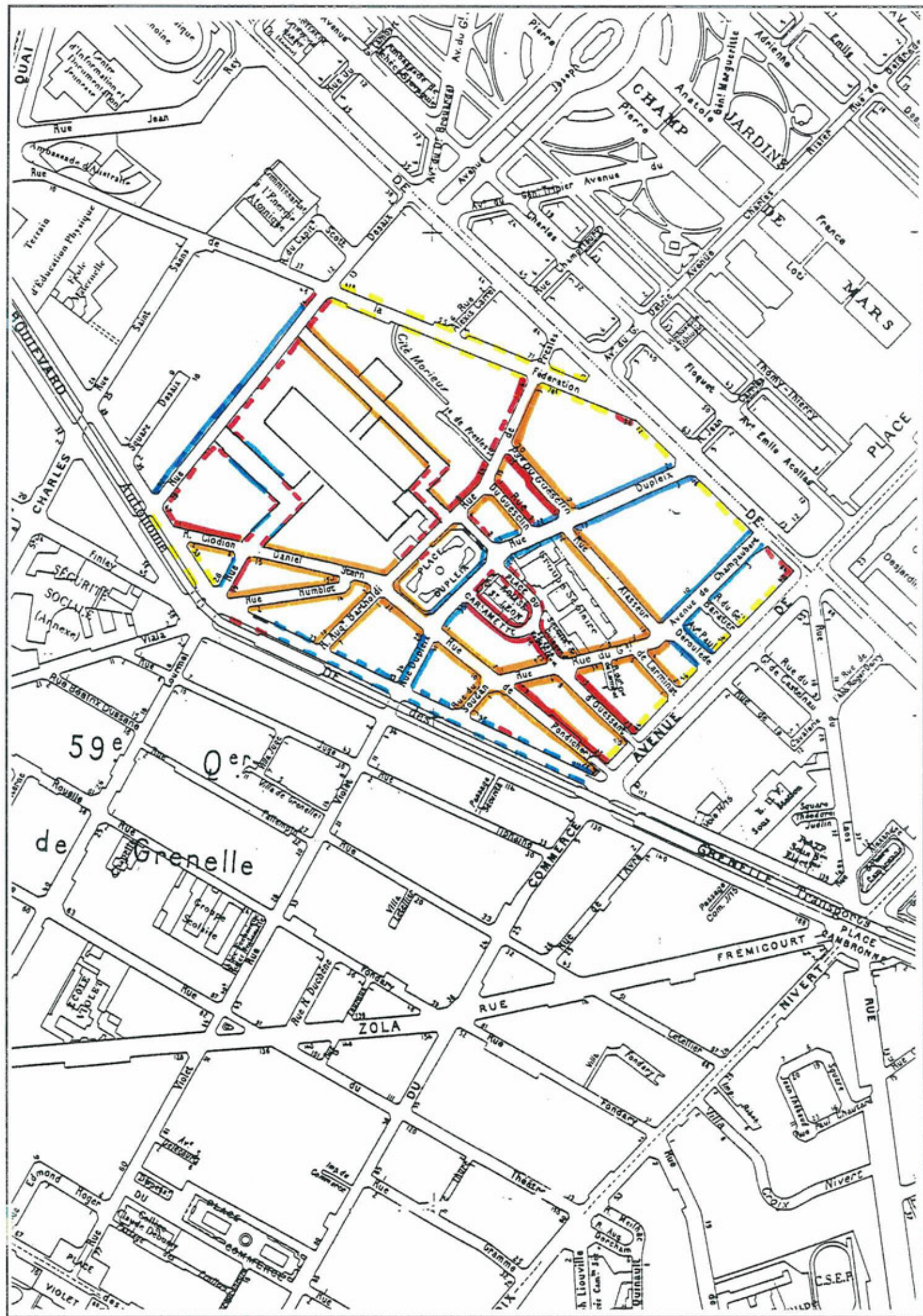
La circulation

La nature et le statut des voies pourraient conduire à envisager trois types d'actions :

- rendre piétonnières les rues qui se situent derrière l'église (place du Cardinal Amette et square de la Motte-Piquet). La présence des équipements : église, école est très prégnante dans ces voies. Un accès cochier se situe place du cardinal Amette, son accès en voiture pourrait être réservé aux riverains. Le square de la Motte-Piquet pourrait quant à lui être rendu inaccessible sauf aux véhicules de secours. La mise en place de ce dispositif entraînerait la suppression d'environ 40 places de stationnement, compte tenu des places déjà supprimées par la mise en place du plan vigipirate,
- limiter la vitesse des véhicules à 15 km/h dans les rues les plus résidentielles. Dans ce réseau figurent les voies où la vitesse est aujourd'hui déjà limitée à 30 km/h (rue des Presles sur une petite séquence comprenant la traversée du square au mail)..
- limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h apparaît plus adaptée dans la rue Duplex mais aussi dans les rues qui permettent de desservir le Village Suisse et dans la rue George Bernard Shaw.

La création de cette zone 15(et 30) doit être accompagnée par la mise en place de seuils. Il sont au nombre de 15, dont 7 entrées. Des dispositifs du type bordure basse de granit pourraient être retenus.





Pour améliorer la circulation des autobus de la ligne n°42 rue Desaix, la suppression du stationnement côté pair rue Desaix entre la rue G.B. Shaw et le boulevard de Grenelle pourrait être envisagée. La simplification de l'itinéraire de l'autobus dans le sens 15ème vers 7ème depuis la rue de Lourmel empruntant la rue Daniel Stern et la rue G.B. Shaw pour gagner la rue Desaix au lieu d'emprunter le boulevard de Grenelle actuellement n'apparaît pas possible sans recalibrages.

Le stationnement

La mise aux normes pompiers de l'ensemble des voies de ce secteur conduit nécessairement à réduire l'offre en surface. En première analyse, cela concerne environ 120 places.

Dans ce quartier central, à l'intérieur et à proximité duquel se situe également des emplois, il n'apparaît pas opportun de conserver du stationnement gratuit. Le stationnement payant résidentiel pourrait être généralisé dans les rues où la vitesse est limitée à 15 km/heure.

En complément, il apparaît nécessaire de permettre à certains endroits le stationnement des visiteurs, ainsi à proximité du Village Suisse, il pourrait être envisagé d'instaurer un stationnement rotatif. Un tel dispositif pourrait également être envisagé rue Duplex et rue G.B. Shaw mais il s'agit certainement d'une solution trop radicale car il interdit le stationnement de longue durée des résidents le samedi.

Au total, la mise en œuvre des orientations décrites ci-dessus conduit à supprimer environ 160 places de stationnement, dont 120 pour la mise en conformité avec la réglementation pompiers.

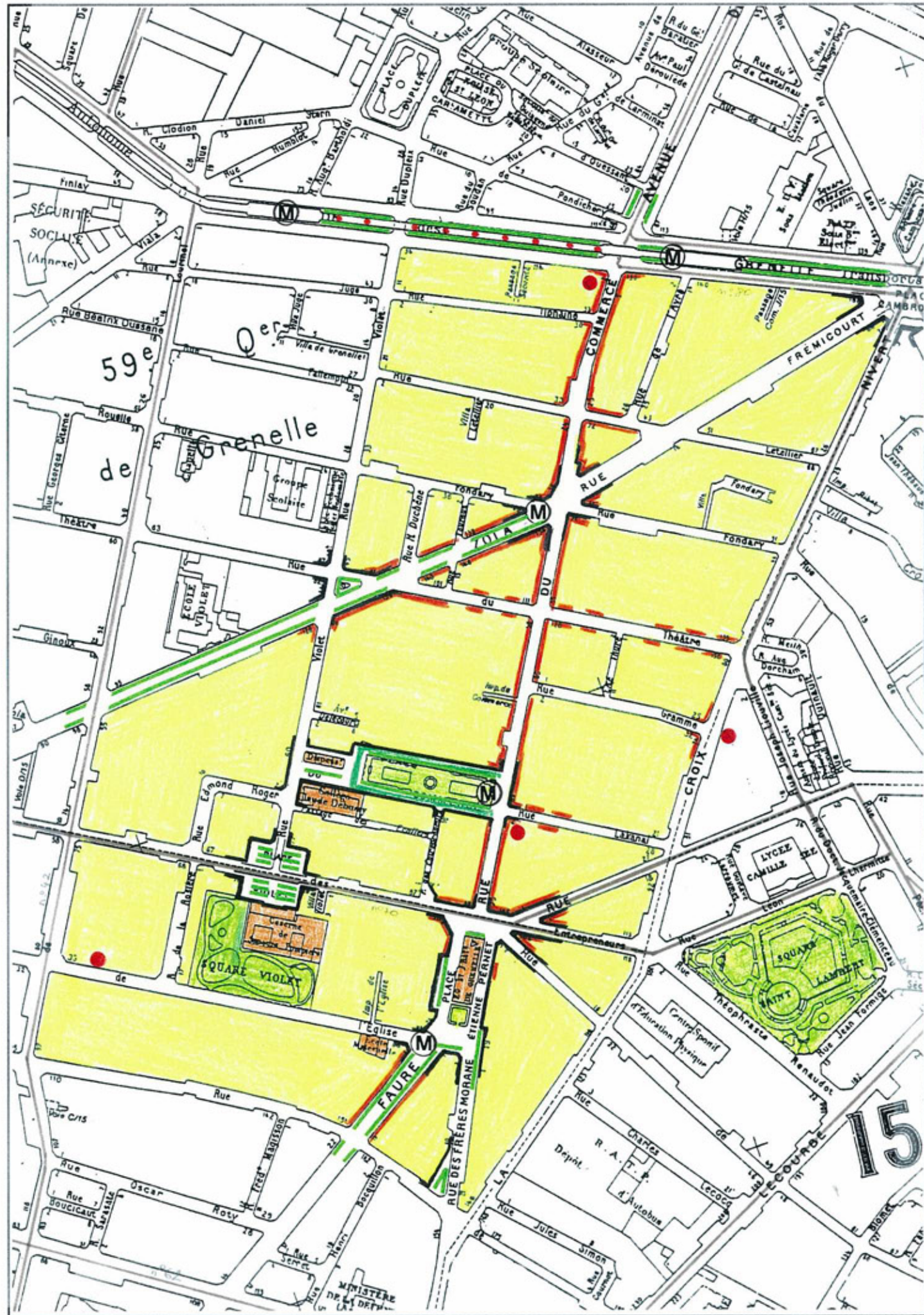
LES ORIENTATIONS

maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	100	270
mixte	340	140
gratuit	630	-
résidentiel	-	500
total	1070	910

COMMERCE – ÉGLISE DE GRENELLE





La rue du Commerce, animée tout au long de la journée et plus encore le samedi, constitue l'épine dorsale de ce quartier. Ce dernier comprend également les principaux repères de la vie locale : l'église, le square Violet, le square de la Place du Commerce, les écoles et le collège Debussy.

A l'intérieur du périmètre retenu se juxtaposent des espaces où se développe la vie quotidienne des riverains (autour de la place du Commerce ou du square Violet) et la rue du Commerce, lieu de centralité, où aux résidents du quartier se mêlent les actifs travaillant à proximité et les clients venant des arrondissements voisins ou des communes limitrophes. La nature même des commerces illustre cette bivalence : des commerces alimentaires traditionnels se situent dans le bas de la rue vers l'Église de Grenelle et leur clientèle est surtout locale, des magasins de vêtements de chaussures ou d'équipement de la maison se situent dans le haut de la rue, à proximité du boulevard de Grenelle et attirent une clientèle plus vaste.

La proximité de la Tour Eiffel et du Champ de Mars est sensible dans la partie nord et se traduit notamment par la présence d'hôtels de tourisme.

La rue du Commerce, large de 12 mètres environ, constitue un paysage remarquable avec ses rives commerçantes et son bâti encore majoritairement de faubourg. A ses deux extrémités, en perspectives, l'église Saint-Jean Baptiste de Grenelle et le métro aérien délimitent le paysage.

Les piétons sont nombreux, attirés par la centralité du lieu ou préférant son animation à la calme rue Violet ou à la rue de la Croix-Nivert, plus routière. Le samedi, les trottoirs réguliers (2,20 mètres en général) apparaissent étroits et les piétons traversent fréquemment la rue.

Ce quartier est globalement bien desservi par les transports en commun : trois lignes de métro permettent d'y accéder : la ligne n°6 (La Motte Piquet), la ligne n°8 (Félix Faure, Commerce et La Motte-Piquet) et la ligne n°10 (E. Zola et La Motte-Piquet). Le quartier est également desservi par trois lignes d'autobus : la ligne n°70 qui le traverse (rue des Entrepreneurs) et les lignes n°42 (rue de Lourmel) et n°80 (rue de la Croix-Nivert et boulevard de Grenelle) qui le bordent. La nouvelle ligne d'autobus n°88 entre la ZAC Citroën-Cévennes et Denfert-Rochereau empruntera la rue des Entrepreneurs. Une station de taxi se situe en outre Place Etienne Pernet, le long de l'église côté Est.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI	
population (RGP 90):	20884 habitants
emplois salariés (EEE 89):	10684 salariés
surface:	49 ha
densités:	P: 426 hab/ha
	E: 218 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Les itinéraires utilisés par les automobilistes sont décrits sur le plan joint. Comme le reste du 15^e arrondissement, ce secteur est mal irrigué par le réseau principal, parfois inachevé (avenue Félix Faure). La circulation entre les quartiers et le transit se diffuse donc dans la plupart des rues, même étroites.

Plusieurs actions en faveur d'un meilleur partage de la rue ont été mises en oeuvre dans ce quartier : création d'une zone 30 avec ralentisseurs sur les voies entourant la Place du Commerce en janvier 1997, rétrécissement de la chaussée au débouché de la rue de l'Église sur la rue de Lourmel (décembre 1996).

Les principaux dysfonctionnements

Le transit est particulièrement important autour de l'église, qui constitue un vaste giratoire. Le jalonnement routier existant distribue d'ailleurs les flux autour de l'église.

Bien que les volumes de trafic soient moindres, le transit dans la rue du Commerce est également nuisant. Cette rue fait partie d'un itinéraire descendant à travers le 15^e arrondissement. Les flux de circulation sont évalués à environ 400 véhicules à l'heure de pointe du matin et de 500 véhicules à l'heure de pointe du soir entre le boulevard de Grenelle et l'avenue Emile Zola (séquence où le trafic apparaît le plus dense en première analyse). Ce transit pourrait être reporté sur la rue de la Croix-Nivert ou les quais.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



Rue du Commerce : entre la rue du Théâtre et l'église de Grenelle



Rue du Commerce : de la Place du Commerce vers l'avenue Emile Zola

LA PROBLEMATIQUE

Elle peut se résumer de la façon suivante :

- la présence de trafic de transit dans la rue du Commerce qui n'a pas vocation à l'accueillir, une diffusion de la circulation y compris dans des rues étroites à dominante résidentielle,
- des trottoirs d'une largeur insuffisante rue du Commerce les jours de forte fréquentation,
- une pression sur le stationnement de surface élevée à la fois des résidents et de la clientèle des commerces avec en parallèle la non observation des normes pompiers dans certaines rues,
- la perception d'une rupture de la rue du Commerce de part et d'autre de l'avenue Emile Zola qui nuit à l'unité de la rue et sans doute aussi au dynamisme commercial de la partie sud,
- et enfin des espaces publics parfois confus, notamment la place Etienne Pernet alors que l'église Saint-Jean Baptiste de Grenelle constitue un repère important du quartier. L'aménagement réalisé côté Ouest de la place devant le garage Citroën en est la traduction.



Rue du Commerce : de l'avenue Emile Zola vers le boulevard de Grenelle



Rue des Entrepreneurs : vers le square Saint Lambert



Place Etienne Pernet : depuis l'avenue Félix Faure



Place Violet



Place Etienne Pernet

LES ORIENTATIONS

Il paraît nécessaire de conforter le rôle central de la rue du Commerce en améliorant le confort des piétons et en aménageant le trafic automobile.

La circulation

1. supprimer le trafic de transit sur la rue du Commerce. Trois pistes sont envisageables :

- la création d'un tête bêche sur la rue du Commerce au niveau de la rue Frémicourt. Sans effet sur le stationnement, ce dispositif entraîne la mise en place "d'itinéraires malins" et paraît en première analyse peu satisfaisante ;
- la mise en place de seuils dissuasifs pour le transit au niveau du boulevard de Grenelle et au niveau de la rue Frémicourt (Cf plan joint). Il pourrait s'agir de séquences où la circulation est interdite sauf pour les véhicules de livraisons et des services d'urgence et d'entretien, d'où une diminution probable des flux, notamment de transit. Ce dispositif doit s'accompagner d'un traitement physique à préciser, par exemple surélévation et traitement en accès cocher des seuils du boulevard de Grenelle et de l'avenue Emile Zola.

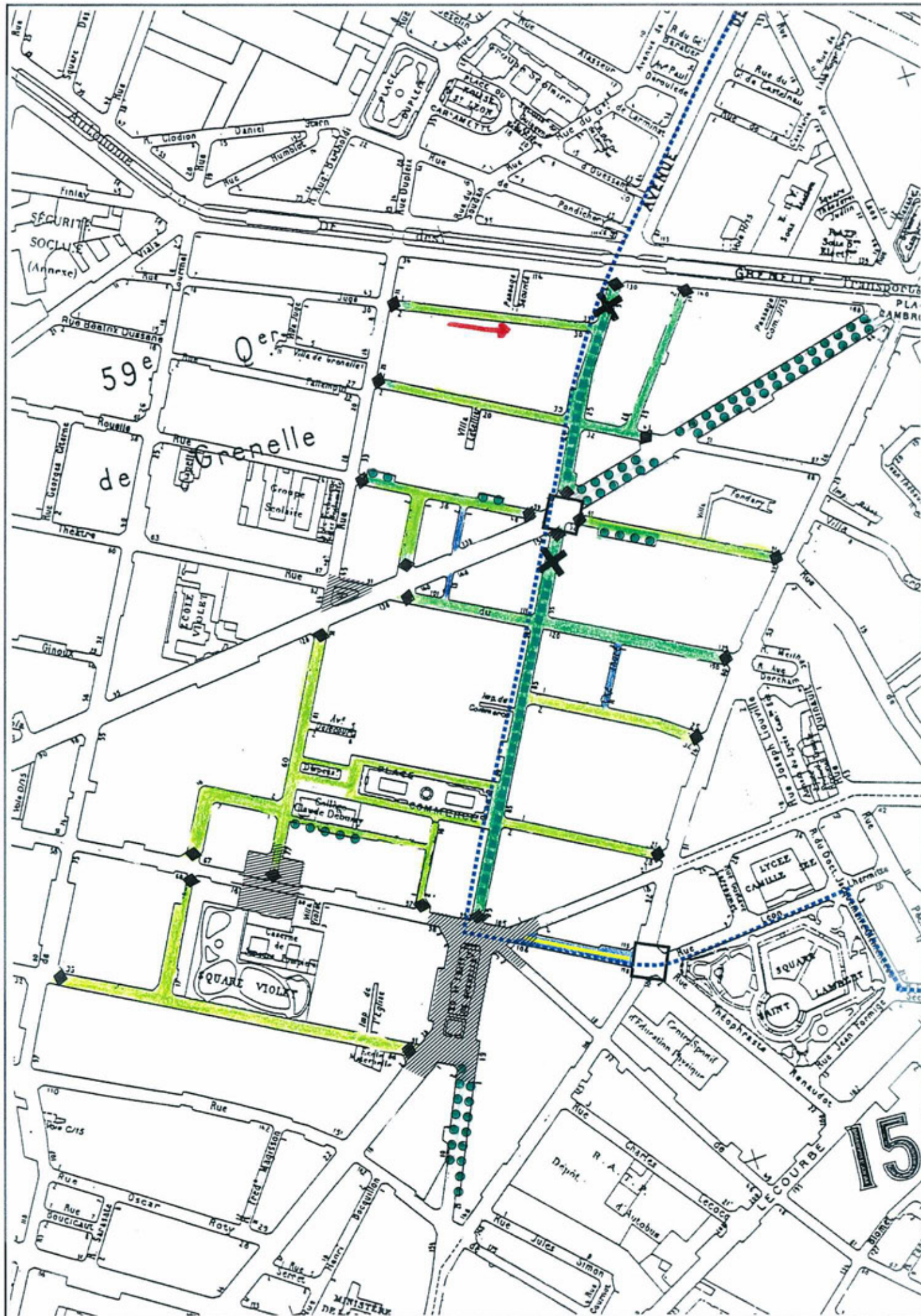
Les conséquences sur le stationnement sont réduites (15 places sont supprimées). En complément, une inversion du sens de circulation de la rue Tiphaine est souhaitable pour assurer une bonne desserte des riverains.

La circulation des véhicules reste possible au-delà des seuils. La limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h est préconisée pour renforcer l'ambiance piétonnière de la rue.

Ce dispositif permet d'améliorer sensiblement l'ambiance de la rue du Commerce. Il pourrait être accompagné le samedi, lorsque la fréquentation piétonne est la plus élevée, par une mesure de fermeture temporaire à la circulation. Cela entraînerait la neutralisation des places de stationnement rotatives de la rue.

- Un dispositif plus radical consiste à traiter l'ensemble de la rue en "voie-marché", avec franchissement possible des rues perpendiculaires (rue Letellier, rue du Théâtre) par des passages surélevés. Sans impact sur les livraisons, ce dispositif entraîne la suppression des 90 places de stationnement rotatives. Il apparaît donc en partie lié à la création d'une offre de stationnement supplémentaire dans ce secteur.

Un permis de construire a été déposé sur une vaste parcelle située boulevard de Grenelle, rue du Commerce et rue de l'Avre. Bien situé par rapport à la rue du Commerce, il pourrait permettre de créer un parc de stationnement public.



LES ORIENTATIONS	
X	circulation de transit supprimée
→	inversion de sens de circulation
■ (green)	voie 30
■ (yellow)	voie 15
■ (blue)	voie piétons-bus-vélos
■ (light blue)	voie piétonnière ou voie marché
◆	traitement des entrées du quartier
--- (dashed)	itinéraire cyclable à étudier
▨ (hatched)	espace public à réaménager
□	aménagement de carrefour
●●●●●	plantations nouvelles
■●●●●	fermeture temporaire

2. Adapter le trafic automobile et la vitesse des véhicules au type de voies :

- rendre piétonnières certaines rues étroites : la rue de Tournus, principalement entre l'avenue Emile Zola et la rue du Théâtre (11 places de stationnement gratuites supprimées, il n'y a pas d'accès cocher sur cette séquence), la cité Thuré, en impasse, où se développe un stationnement illicite,
- définir à l'intérieur du périmètre une zone 15 comprenant le passage des Ecoliers, le passage des Entrepreneurs et les voies bordant la place du Commerce. Formée de voies étroites, ce secteur comporte des équipements importants pour la vie du quartier : école, collège, square. La circulation des véhicules autres que ceux des riverains est à dissuader. Cette zone 15 pourrait même être étendue à la rue E. Roger très résidentielle et à la rue Violet, également bordée d'immeubles de bureaux mais tranquille. Dans certaines rues résidentielles, la limitation de la vitesse à 15 km/h pourrait également être envisagée sans qu'elles forment pour autant un réseau maillé.
- définir plus largement une zone 30 où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h (rues commerçantes ou mixtes).

Aucune proposition ne concerne la rue des Entrepreneurs, même si, a minima, une amélioration des traversées est souhaitable dans cette voie très circulée.

Les aménagements d'espaces publics

Certains lieux singuliers mériteraient d'être mis en valeur :

- la Place Etienne Pernet : cela suppose un aménagement d'ensemble de la circulation dans ce secteur pour soulager la place. Le sens montant de l'avenue Felix Faure qui bute aujourd'hui sur l'église pourrait être dévié plus tôt sur la rue de la Croix-Nivert, via la rue de la Convention ou la rue de Javel. Il pourrait même être envisagé de rendre piétonnier un côté de l'église (côté Est). La présence d'accès cocher oblige cependant à maintenir un accès pour les riverains. La station de taxi pourrait également être maintenue.
- le carrefour contigu des rues Mademoiselle et des Entrepreneurs : la partie à sens unique de la rue des Entrepreneurs "double" l'itinéraire de la rue de l'Abbé Groult. Elle pourrait être transformée en voie bus-vélo-piétons. Elle offre une belle perspective depuis l'église vers le square Saint-Lambert et constitue donc naturellement une invitation à se rendre dans le quartier de la Mairie à pied ou à vélo. Il y a trois accès cochers dans cette rue, l'un d'eux est utilisé (magasin Darty de pose d'auto-radio). Situé à l'angle de la rue de la Croix-Nivert, sa desserte depuis cette rue ne devrait pas poser de réels problèmes. Environ 36 places de stationnement seraient supprimées. La traversée du carrefour de la rue de la Croix-Nivert doit également être améliorée pour les piétons.

- le carrefour des rues Frémicourt, du Commerce et Fondary : à cet endroit, les trottoirs de la rue du Commerce sont étroits et suivent les retraits d'alignement, permettant de disposer de trois files au carrefour. Cela semble trop généreux pour cette voie locale. Un traitement du carrefour visant à renforcer l'unité de la rue du Commerce est par ailleurs souhaitable.
- la place Violet : la suppression du stationnement toléré sur trottoir devant la caserne des pompiers permettrait de mettre en valeur la composition de la place et l'accès au square Violet.
- la placette plantée entre l'avenue Emile Zola, les rues Violet et du Théâtre : aujourd'hui peu mis en valeur, cet espace de respiration sur l'avenue Emile Zola pourrait être dégagé du stationnement côté terre-plein.
- pour mémoire la rue Frémicourt est à recalibrer. La plantation existante avenue Emile Zola pourrait être poursuivie jusqu'à la place Cambronne (Cf projet du parc de stationnement Frémicourt).

L'aspect de certaines voies pourrait également être amélioré :

- les voies étroites : passage des écoliers (prolonger la plantation réalisée sur parcelle privée) passage Thuré et passage Sécurité (entretien et suppression du stationnement)
- la rue des Frères Moranne pourrait devenir un accès au quartier du Commerce depuis le sud. Cette rue débouche sur l'immeuble de l'OPAC en cours d'achèvement sur les terrains DGAC. Cela suppose d'établir un stationnement bilatéral (le stationnement côté est est aujourd'hui en épi) et de prolonger la plantation amorcée plus au nord pour rejoindre la placette récemment réaménagée). Il n'y a pas de déficit résidentiel dans ce secteur.

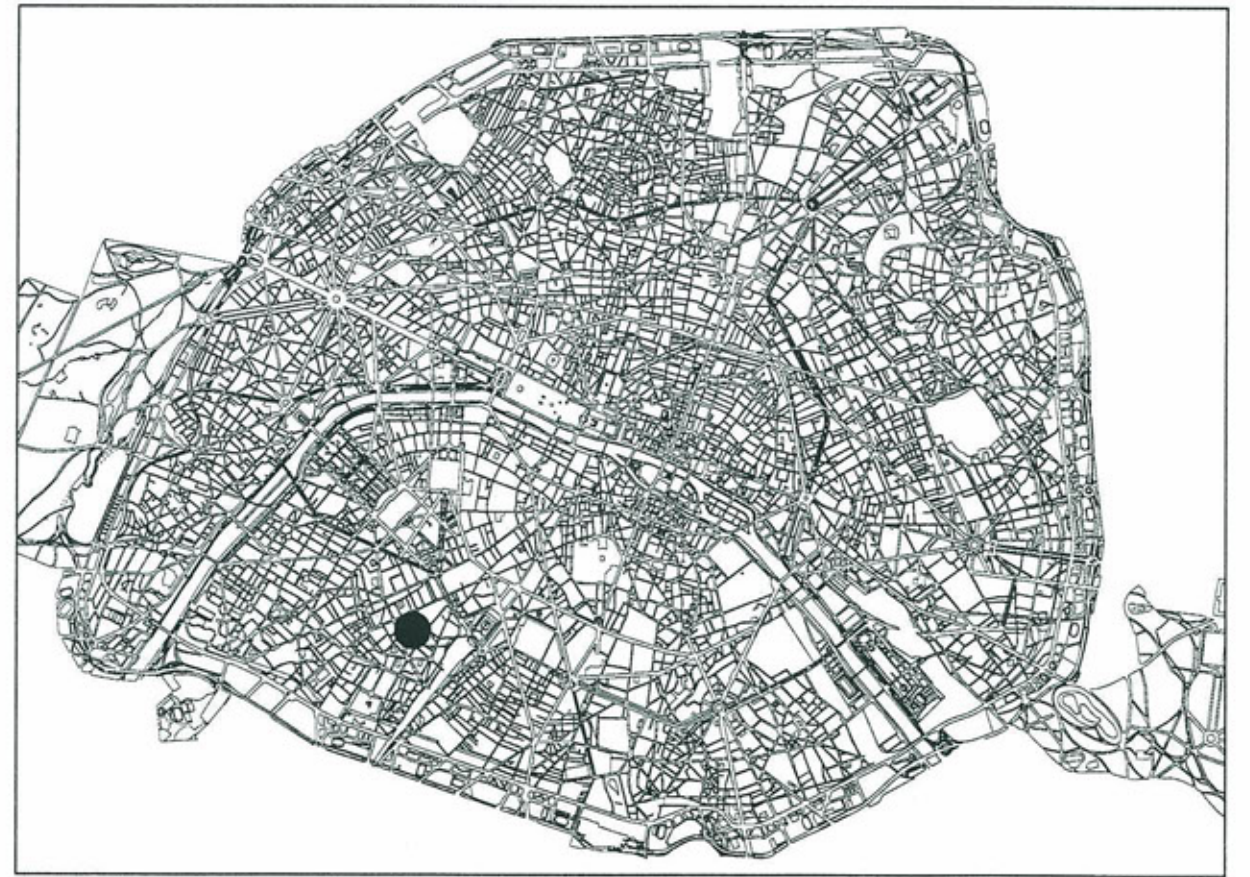
La circulation des vélos

La circulation des vélos dans la rue du Commerce et dans les rues adjacentes où la vitesse est limitée à 15 ou 30 km/h est de fait facilitée sans dispositif particulier. Un itinéraire pourrait cependant être jalonné dans la rue du Commerce en prolongement de l'itinéraire cyclable potentiel avenue de la Motte-Piquet. Il pourrait être raccordé au quartier de la Mairie par la voie bus-piétons-vélo, rue des Entrepreneurs, dans sa partie à sens unique et au-delà dans les voies calmes autour du square saint-Lambert, desservant également le lycée Camille Sée.

Au total, les orientations ci-dessus conduisent à supprimer de l'ordre de 460 à 550 places de stationnement selon le dispositif adopté pour la rue du Commerce, en tenant compte des 300 places supprimées pour une mise en conformité avec la réglementation des pompiers.

	Avant	Après
rotatif	260	360
mixte	1300	790
gratuit	470	-
résidentiel	-	410
total	2030	1560

SQUARE NECKER





Rue de la Procession : de la rue Dutot vers la rue de Vaugirard



Rue de la Procession : de la rue Dutot vers la rue Falguière

LA PROBLEMATIQUE

Elle peut se résumer par

- un trafic de transit sur la rue de la Procession et sur la rue La Quintinie,
- l'encombrement de l'espace public par des véhicules en stationnement et la pression sur le stationnement de surface, encore en majorité gratuit,
- le non respect des normes pompiers dans certaines rues étroites,
- et surtout un manque de cohérence des espaces publics et notamment de la rue de la Procession.



Rue de la Procession : au droit de la barre de l'OPAC



Rue Bargue vers la rue Dutot



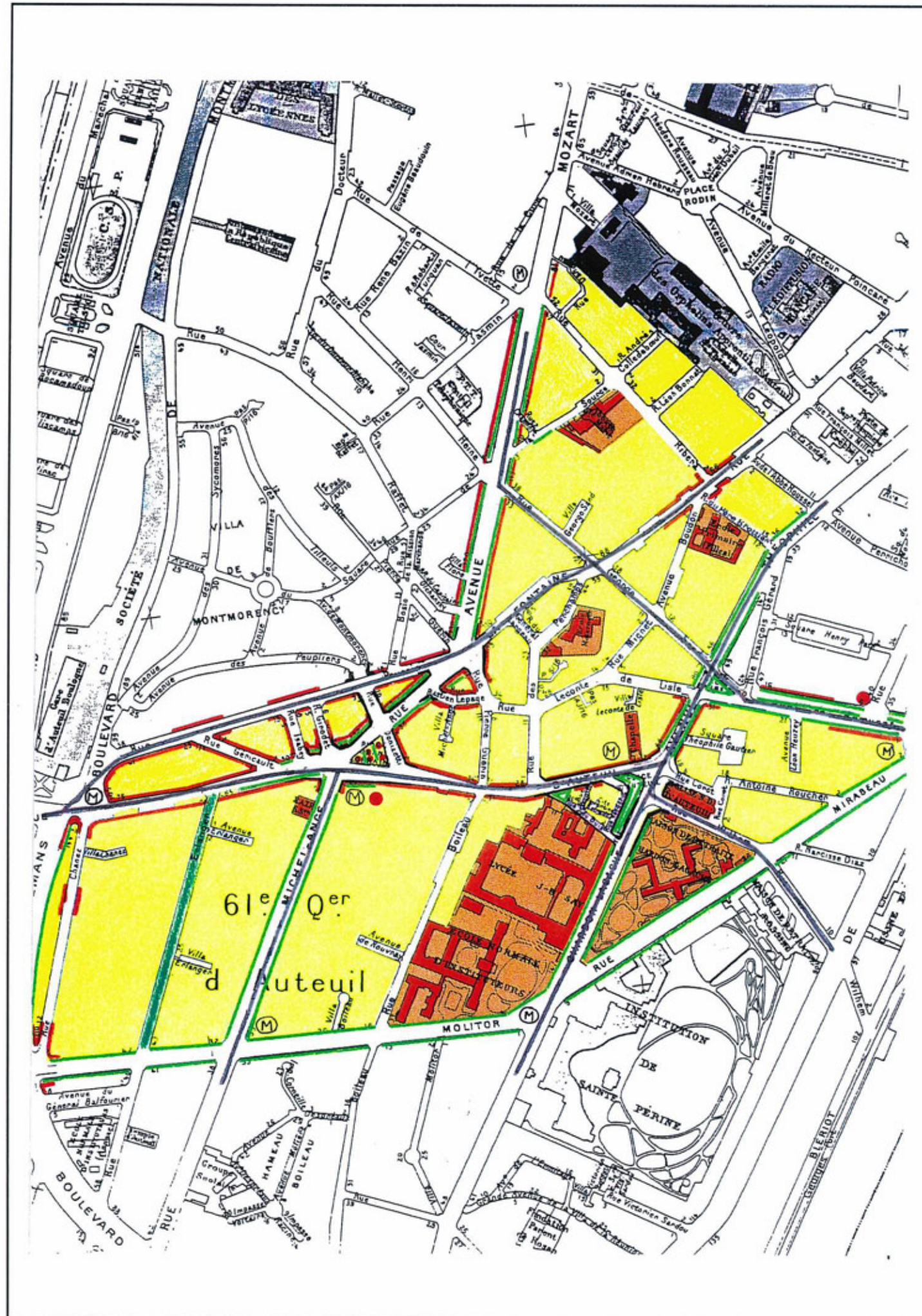
Rue Tessier, le long du square Necker



Rue Plumet : de la rue de la Procession vers la rue des Volontaires

AUTEUIL





Le quartier d'Auteuil, à dominante résidentielle, est situé au sud du 16^e arrondissement. Il s'organise autour de la rue d'Auteuil et de la rue La Fontaine.

L'ancien village d'Auteuil s'est formé le long d'un chemin desservant une sablière en bordure du Bois de Boulogne, au cœur du terroir d'Auteuil. Très recherché au XVII^e siècle pour ses sources, il accueille essentiellement les maisons de campagne de l'élite intellectuelle du temps de Louis XIV. Le vieux centre d'Auteuil a conservé entre la rue Boileau et l'Eglise, une partie de son caractère d'autrefois, avec ses porches, ses maisons bourgeoises et ses vastes jardins intérieurs occupés aujourd'hui par des écoles ou des maisons de retraite.

Depuis la rue d'Auteuil, les rues Donizetti et des Perchamps, courtes mais très larges, offrent des perspectives intéressantes. Ainsi, la Villa Montmorency s'ouvre dans le prolongement de la rue Donizetti. De même, un immeuble d'Henri Sauvage est visible depuis la rue d'Auteuil, dans la rue des Perchamps. La vue sur la rue d'Auteuil et ses petites maisons basses, depuis la rue des Perchamps, est également remarquable.

La concentration de commerces de proximité fait de la rue d'Auteuil une rue fréquentée essentiellement par les résidents du quartier. La rue La Fontaine est également commerçante et animée. Entre la rue d'Auteuil et l'avenue Mozart, elle fait partie d'un itinéraire qui traverse l'arrondissement du sud au nord, et ses commerces s'adressent à une clientèle plus large que la clientèle du quartier.

Plus au nord, dans la rue La Fontaine, des commerces de proximité et une école primaire constituent deux centres secondaires du quartier, l'un au carrefour avec l'avenue Mozart et la rue Poussin, et l'autre, au croisement avec la rue Ribéra.

La superficie totale du secteur étudié est d'environ 36 hectares. La densité d'habitants (386 hab./ha) est très supérieure à la moyenne parisienne, de même que la densité de salariés (297 salariés/ha), dans une moindre mesure. La population est plutôt constituée de familles et de personnes âgées, ainsi que de chefs d'entreprise et de cadres supérieurs.

La desserte en transport en commun est satisfaisante. Deux lignes de métro traversent le quartier :

- la ligne n°10 d'est en ouest, qui relie le quartier à la rive gauche,
- la ligne n°9, nord/sud, qui relie le quartier au reste du XVI^e arrondissement (rue de Passy, rue de la Pompe, Trocadéro, Alma-Marceau).

Le quartier est aussi desservi par une ligne d'autobus (n°62) qui le relie à la rive gauche et par deux lignes d'autobus (n°52 et 22) qui le relient au reste de l'arrondissement.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI	
population (RGP 90):	13 890 habitants
emplois salariés (EEE 89):	10 703 salariés
surface:	39 ha
densités:	P: 356 hab/ha
	E: 274 sal/ha

LA CIRCULATION

L'organisation

Six itinéraires de transit coupent le secteur :

- place de Barcelone, rue de Rémusat, rue Georges Sand et avenue Mozart, de l'est vers le nord ;
- place de Barcelone, rue de Rémusat, rue Leconte de Lisle, rue Pierre Guérin et rue Poussin, de l'est vers l'ouest. 600 véhicules empruntent cet itinéraire à l'heure de pointe du matin ;
- place de la porte d'Auteuil, rue d'Auteuil, rue Wilhem et avenue de Versailles. Cet itinéraire ouest/est est très embouteillé avec 900 véhicules entre la porte d'Auteuil et la place Jean-Lorrain à l'heure de pointe du matin ;
- porte de Saint-Cloud, rue Michel-Ange, rue La Fontaine et avenue Mozart, du sud au nord ;
- pont de Grenelle, rue de Boulainvilliers, rue La Fontaine et rue Poussin. 600 véhicules traversent le 16^e arrondissement par cet itinéraire à l'heure de pointe du soir dans le sens nord/sud ;
- pont de Grenelle, rue Théophile Gautier, rue Chardon-Lagache et avenue de Versailles, du nord au sud.

Les principaux dysfonctionnements

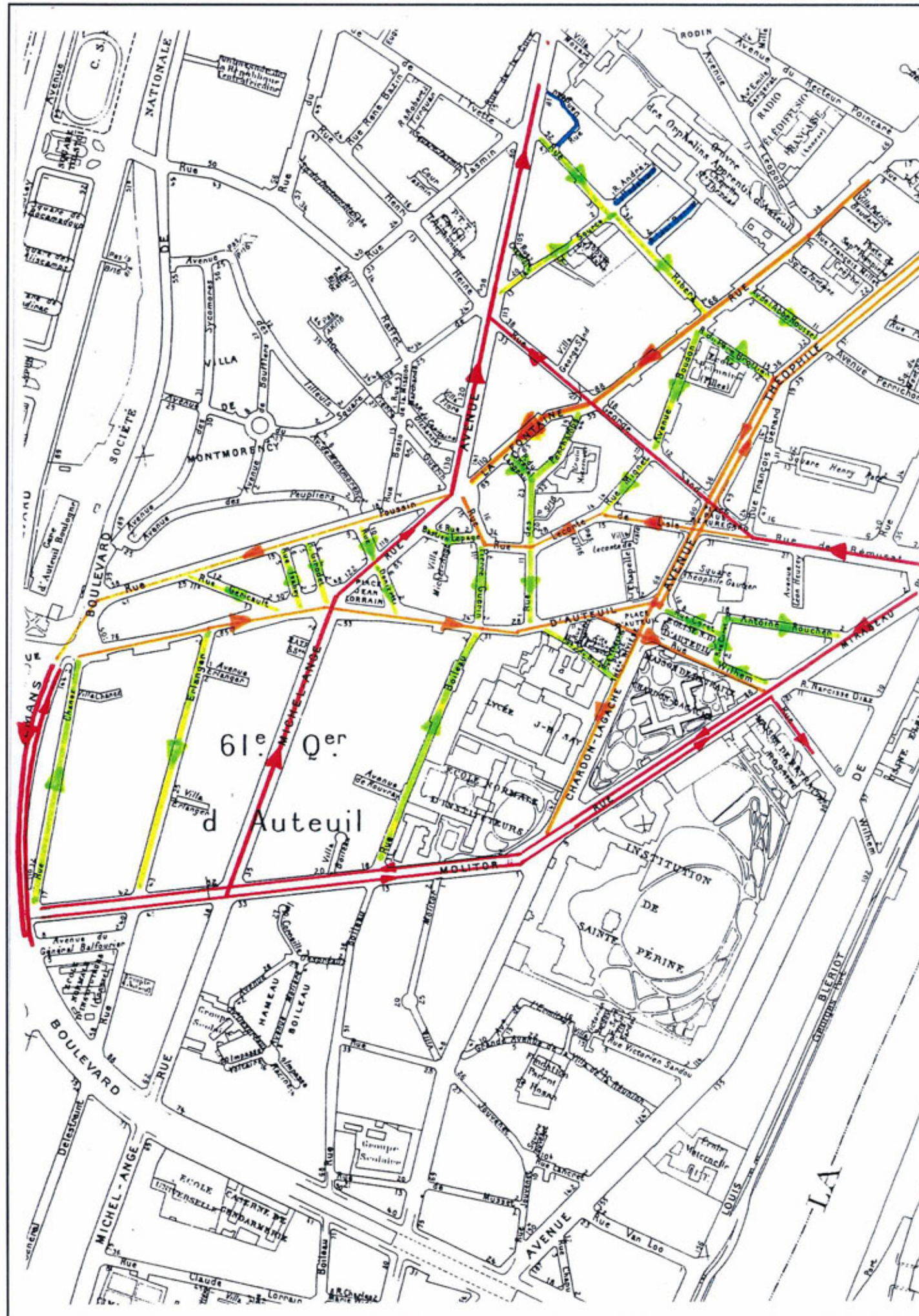
La rue d'Auteuil est très empruntée pour relier la porte d'Auteuil aux voies sur berge ou au pont Mirabeau. La largeur des trottoirs, le stationnement bilatéral, et la circulation intense, rendent cette rue peu agréable pour les nombreux piétons qui se bousculent sur les trottoirs.

La circulation des lignes d'autobus n°52 et n°62 est également très perturbée par le transit et les livraisons, rue d'Auteuil. Seule la ligne n°62 bénéficie de 50 mètres de couloir réservé sur les 600 mètres de la rue.

Les rues Leconte de Lisle et Pierre Guérin, empruntées par le transit pour relier la place de Barcelone à la porte d'Auteuil, via la rue Poussin, sont très résidentielles (population / salariés > 3). Ces rues étant particulièrement larges, les vitesses des véhicules sont souvent incompatibles avec leur caractère résidentiel.

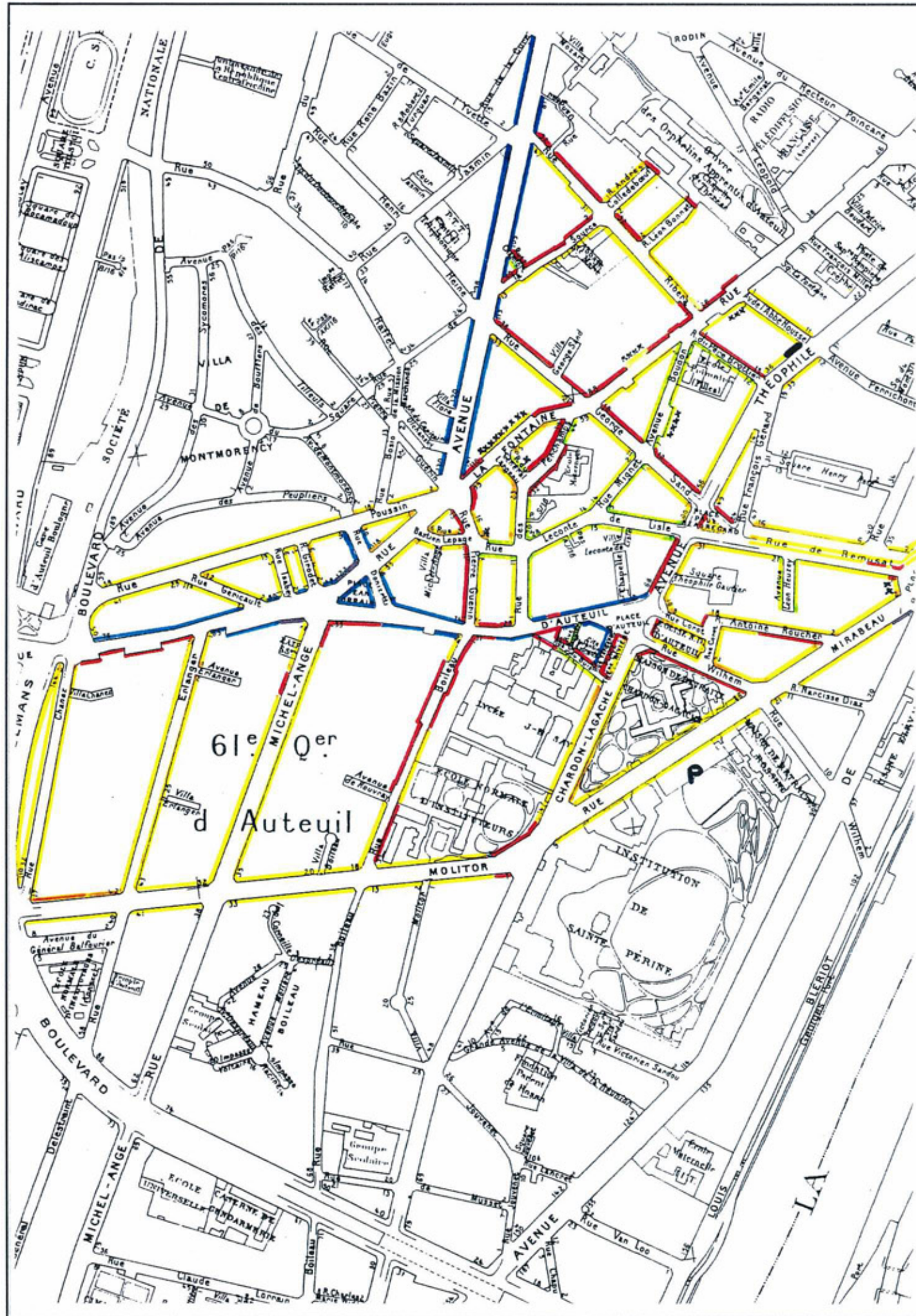
De même, les commerces et l'école primaire, au croisement des rues La Fontaine et Ribéra, sont riverains du transit qui emprunte cette rue pour relier la Maison de la Radio à la porte d'Auteuil, via la rue Poussin.

La place commerçante au carrefour de l'avenue Mozart et des rues La Fontaine et Poussin, est à l'intersection de trois itinéraires de transit, ce qui entre en conflit avec son activité commerciale.



CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH91) : on recense 2 700 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeubles. L'importance de ce déficit s'explique par la quasi absence d'opération récente ainsi que par la forte motorisation de ce quartier, 69 %. Le bâti ne devrait pas évoluer de manière significative et donc le déficit ne devrait pas diminuer.

L'offre sur voirie

L'offre globale sur voirie est d'environ 2030 places. Le stationnement rotatif (230 places, environ 11%) est situé rue d'Auteuil et rue Verderet (130 places), rue Donizetti (40 places, interdites les mercredis et samedis, jours de marché, entre 0 h 00 et 16 h 00), rue La Fontaine (10 places, le long de la place Jean-Lorrain) et avenue Mozart (60 places). Le reste de l'offre en stationnement est mixte (1560 places, 77% environ) et gratuit (240 places, 12% environ). Le taux d'illicite de nuit, 16,7 %, est relativement peu élevé si l'on considère le taux de vide de nuit de 7,4 %.

L'offre complémentaire hors voirie

Un seul parc de stationnement résidentiel est situé au niveau de l'institution de Sainte-Perine, rue Mirabeau. Sa capacité est de 96 places et il est complet. Les tarifs d'abonnement (8 240 F par an) et de location (2 475 F par trimestre et 9 080 F par an) sont dans la moyenne des prix pratiqués dans l'arrondissement.

Deux projets de parcs de type résidentiel ont été approuvés par la Commission des Opérations Immobilières en 1992. Le parc Exelmans-Auteuil, sur le boulevard Exelmans entre les rues d'Auteuil et Molitor, offrirait une capacité supplémentaire de 360 places, et le parc résidentiel, rue Rémusat, une capacité supplémentaire de 220 places.

Le déficit en stationnement résidentiel est assez élevé, et il n'est pas compensé par l'offre sur voirie et le parc résidentiel de Sainte-Perine. Les parcs à l'étude permettraient de réduire ce déficit.

CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- x x x** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public



rue d'Auteuil, le long de la place Jean-Lorrain

LA PROBLEMATIQUE

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- un fort transit qui traverse des quartiers résidentiels et des zones commerçantes de taille et d'importance diverses,
- un fort déficit en stationnement résidentiel (2 700 places) qui n'est pas compensé par l'offre de stationnement sur voirie néanmoins importante (environ 2030 places).



rue Pierre Guérin, au croisement avec l'avenue Mozart



rue Donizetti, la perspective sur la Villa Montmorency

- de réserver aux autobus et aux vélos le tronçon de la rue La Fontaine situé entre la rue du Général Largeau et la rue du Pierre Guérin, afin d'interdire aux automobilistes qui s'engagent sur la rue George Sand, de revenir sur la rue Poussin par la rue La Fontaine,
- d'inverser le sens de la rue des Perchamps entre la rue du Général Largeau et la rue George Sand pour permettre aux résidents des rues du Général Largeau, des Perchamps et La Fontaine (entre les deux précédentes), de pouvoir tourner autour de l'îlot central.

L'itinéraire de transit qui emprunte la rue d'Auteuil et la rue Wilhem entre la place de la Porte d'Auteuil et l'avenue de Versailles ou les voies sur berges, peut être coupé en réservant aux autobus et aux vélos :

- le tronçon de la rue d'Auteuil longeant la place Jean-Lorrain,
- la rue Wilhem dans le sens ouest / est.

Quant à l'itinéraire de transit traversant les quartiers La Fontaine et Auteuil-Jean Lorrain par la rue La Fontaine, il est proposé, pour le couper :

- de réserver aux autobus et aux vélos le tronçon de la rue La Fontaine situé entre l'avenue de l'Abbé Roussel et la rue Ribéra,
- de limiter l'accès aux riverains dans la rue La Fontaine à partir de la rue George Sand.

Les limitations de vitesse à 30 km/h rue d'Auteuil et rue Donizetti le long de la place Jean-Lorrain, et à 15 km/h sur les autres rues situées à l'intérieur des quartiers tranquilles, sont également nécessaires pour tranquilliser les quartiers précités.

Enfin, la circulation des autobus sur la partie ouest de la rue d'Auteuil pourrait être facilitée par la réalisation d'un couloir réservé.

Les aménagements d'espace public

Les lieux singuliers du secteur méritent d'être requalifiés, à savoir :

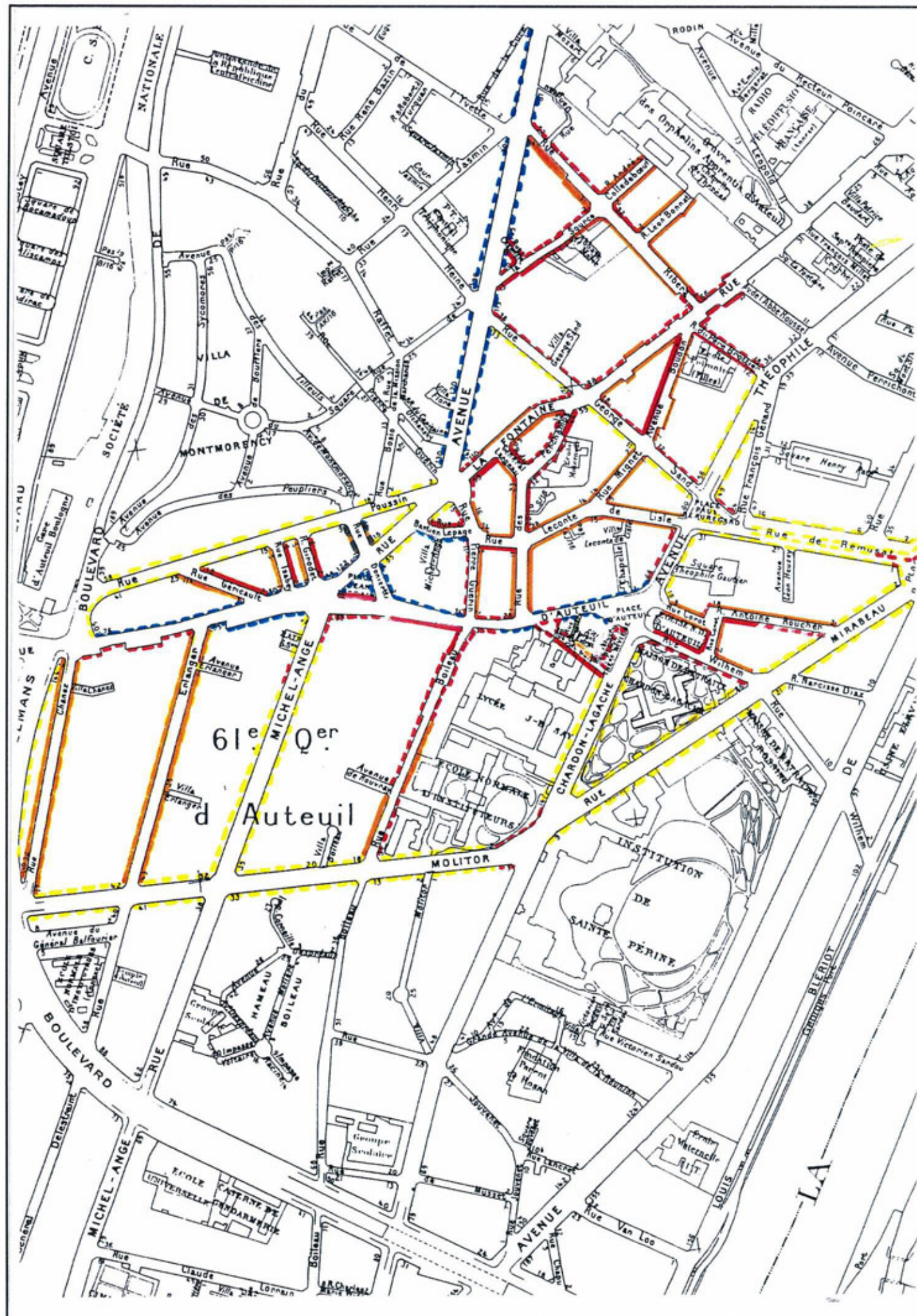
- la place Jean-Lorrain, qui accueille le marché d'Auteuil les mercredis et samedis,
- la place de l'Eglise d'Auteuil, qui sert de parc de stationnement,
- le carrefour entre la rue La Fontaine et l'avenue Mozart.

Ce dernier est actuellement très circulé et les commerces en souffrent. Si la circulation de transit y est diminuée, ce carrefour devrait retrouver un caractère plus agréable et mériterait, alors, d'être réaménagé.

Un traitement spécifique des entrées de quartier devra être établi pour les matérialiser. Elles sont au nombre de 9 pour le quartier Poussin, de 7 pour le quartier La Fontaine, de 4 pour le quartier Auteuil-Jean Lorrain, et de 10 pour le quartier Eglise d'Auteuil.

Les intersections des voies de quartier avec les axes de transit conservés devront être également aménagés afin d'assurer une continuité entre les quatre quartiers. Ces intersections sont les suivantes : rue George Sand / rue La Fontaine / rue des Perchamps, rue George Sand / avenue Boudon / rue Mignet, avenue Théophile Gautier / rue d'Auteuil / rue Corot / rue Wilhem, rue d'Auteuil / rue Michel-Ange et rue Donizetti / rue La Fontaine.

Enfin, la réserve de voirie des numéros 3 et 5, rue Boileau ne mérite pas d'être conservée.



La circulation des vélos

Les rues Benjamin Franklin, Raynouard et La Fontaine pourraient constituer un itinéraire cyclable reliant notamment les quartiers tranquilles d'Auteuil et de Passy. Le plan de circulation proposé ci-dessus réserve aux vélos et aux autobus deux tronçons de la rue La Fontaine et limite la vitesse à 15 km/h dans cette rue, entre l'avenue de l'Abbé Roussel et l'avenue Mozart. La circulation des vélos y est donc de fait facilitée sans dispositif particulier.

La circulation des vélos dans les autres rues des quartiers tranquilles est de fait facilitée sans dispositif particulier, la vitesse y étant limitée à 15 ou 30 km/h.

LE STATIONNEMENT

Certaines places de stationnement ne sont pas compatibles avec les normes pompiers :

- rue Antoine Roucher (la mise aux normes entraînerait la suppression de la file de stationnement du côté impair, soit 7 places mixtes),
- rue d'Auteuil (suppression d'une file de stationnement entre les rues Donizetti et Boileau, soit 10 places rotatives),
- rue Bastien Lepage (suppression d'une file de stationnement, soit 10 places mixtes),
- rue Boileau (suppression de la file de stationnement face au 2 de la rue, soit 12 places mixtes),
- avenue Boudon (suppression d'une file de stationnement, soit 29 places gratuites),
- rue du Buis (suppression de 8 places gratuites entre la rue d'Auteuil et la rue Desaugiers et entre la rue Verderet et la rue Chardon-Lagache),
- rue Chamfort (suppression de la file de stationnement, soit 5 places gratuites),
- rue Corot (suppression d'une file de stationnement entre la rue Wilhem et la rue Antoine Roucher, soit 6 places mixtes),
- rue Général Largeau (suppression de la file de stationnement gratuit, soit 5 places),
- rue Géricault (suppression d'une file de stationnement, soit 12 places mixtes),
- rue Girodet (suppression d'une file de stationnement, soit 10 places mixtes),
- rue Isabey (suppression d'une file de stationnement, soit 10 places mixtes),
- rue Leconte de Lisle (suppression d'une file de stationnement entre les rues Perchamps et Pierre Guérin, soit 8 places gratuites),
- rue des Perchamps (suppression d'une file de stationnement entre la rue Leconte de Lisle et l'avenue du Général Largeau, soit 13 places gratuites, et de la file de stationnement le long de l'école maternelle, soit 8 places gratuites),
- rue du Père Brottier (suppression de la file de stationnement, soit 7 places gratuites, qui devrait s'accompagner d'un traitement semi-piétonnier de la rue),
- rue Ribéra (suppression de 4 places mixtes le long du rétrécissement au croisement avec la rue La Fontaine),

LES ORIENTATIONS

maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	232	210
mixte	1553	889
gratuit	242	-
résidentiel	-	698
total	2027	1797

- rue de la Source (suppression de 15 places mixtes entre l'avenue Mozart et l'élargissement précédant le croisement avec la rue Ribéra),
- rue Verderet (suppression de la file de stationnement, soit 11 places rotatives).

Cela supprimerait donc 190 places de stationnement, soit 9 % de l'offre sur voirie, dont 86 places mixtes, 21 places rotatives et 83 places gratuites.

Les chaussées des rues Chanez, Erlanger, Mignet, ainsi que de la rue Corot, entre la rue Antoine-Roucher et l'avenue Théophile-Gautier, devront être élargies afin que le stationnement y soit compatible avec les normes pompiers. Rue Ribéra, les croix de Saint-André pourraient être remplacées par des potelets entre l'avenue Mozart et la rue Léon Bonnat, afin de faciliter l'accès des pompiers au trottoir.

En accompagnement de la limitation de vitesse à 15 km/h dans le quartier La Fontaine, le stationnement actuellement mixte dans les rues de la Source, Ribéra, André Colledoeuf et Léon Bonnat, et gratuit, avenue Boudon, peut être rendu résidentiel pur lorsqu'il est compatible avec les normes pompiers. Le stationnement en épi au niveau du n°13 de l'avenue Boudon peut être rendu longitudinal. Rue La Fontaine, l'interdiction de stationner dans le tronçon réservé aux vélos et aux autobus supprime 8 places de stationnement.

Dans le quartier Poussin, le stationnement qui doit être rendu unilatéral, rues Chanez, Erlanger, Géricault, Isabey et Girodet, pour être compatible avec les normes pompiers, peut y devenir résidentiel pur. Le stationnement peut demeurer rotatif, rue d'Auteuil.

Dans le quartier Auteuil-Jean Lorrain, le stationnement gratuit ou mixte peut être rendu résidentiel pur lorsqu'il est compatible avec les normes pompiers, à l'exception de la rue Bastien-Lepage dont le stationnement unilatéral compatible avec les normes pompiers peut être rendu rotatif (afin de remplacer les places rotatives supprimées dans le quartier). Le caractère commerçant des rues d'Auteuil et Donizetti y justifie la conservation du stationnement rotatif. L'interdiction de stationner dans les tronçons réservés aux vélos et aux autobus des rues d'Auteuil, le long de la place Jean-Lorrain, et La Fontaine, supprime respectivement 10 places rotatives et 5 places mixtes. 9 places de stationnement gratuites, rue du Buis, entre la rue Desaugiers et la rue Verderet, peuvent devenir résidentielles pures et être mises le long du trottoir qui ne longe pas le lycée Jean-Baptiste-Say.

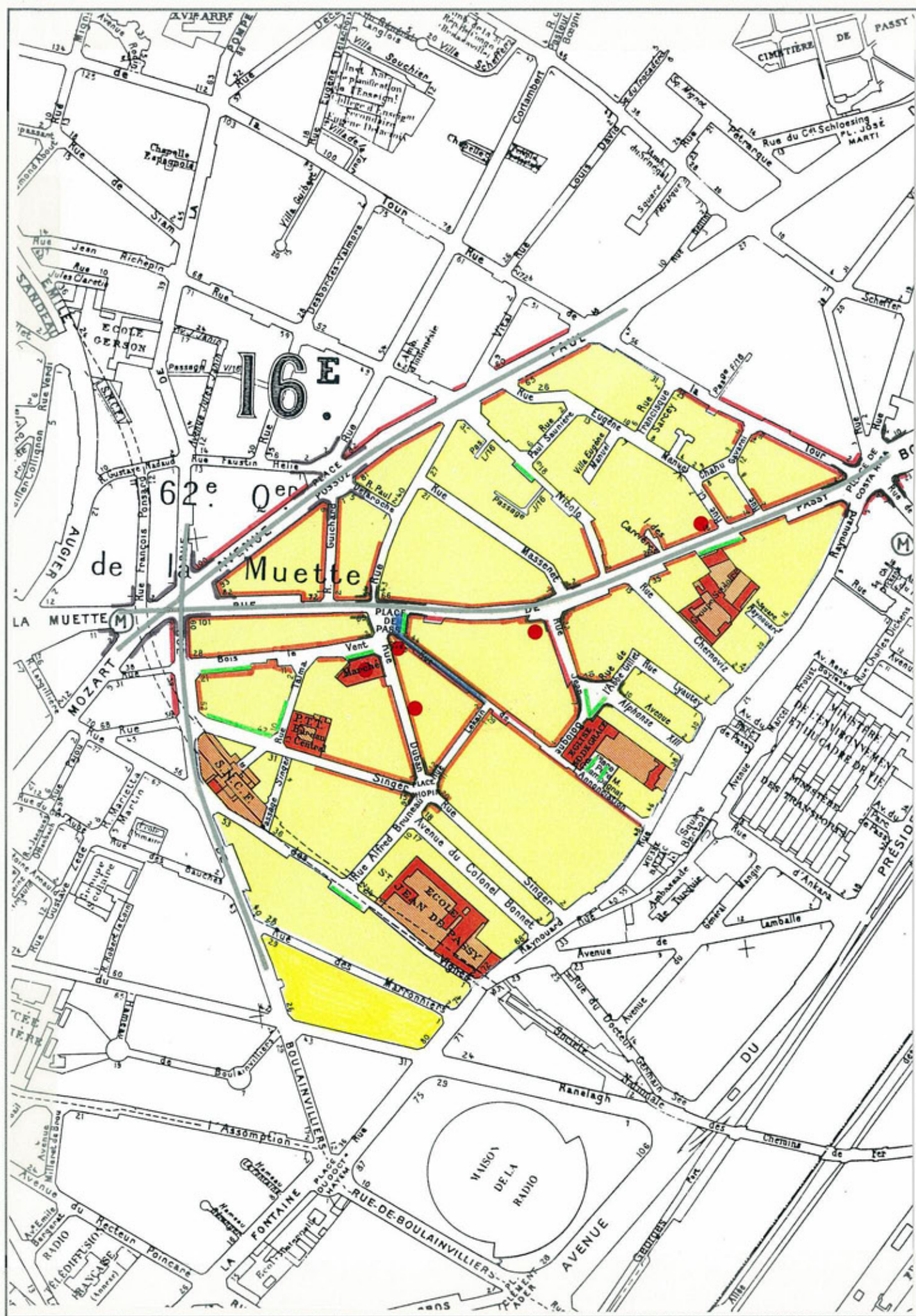
Dans le quartier de l'Eglise d'Auteuil, le stationnement mixte du tronçon ouest de la rue Wilhem, ainsi que des rues Corot et Antoine Roucher, peut être rendu résidentiel pur lorsqu'il est compatible avec les normes pompiers. L'interdiction de stationner dans le tronçon réservé aux vélos et aux autobus rue Wilhem, le long de l'église, supprime 13 places mixtes.

Sur les itinéraires de transit conservés, les rues Poussin, Molitor et Mirabeau, et le boulevard Exelmans, le stationnement peut être conservé tel qu'il existe à ce jour. L'avenue Mozart commerçante peut en effet conserver son stationnement rotatif et les autres voies, moins commerçantes, leur stationnement mixte.

La mise en place d'un couloir d'autobus rue d'Auteuil y supprimerait 20 places rotatives en rive impaire entre les rues Erlanger et Michel-Ange.

PASSY





Le quartier de Passy, situé à l'emplacement de l'ancien village de Passy, s'est développé autour du tracé d'origine de la rue de Passy. Toutefois, sur une grande partie du quartier, plus de la moitié des logements ont été construits entre 1850 et 1920.

Très commerçant, le quartier de Passy peut être considéré comme le « centre-ville » du 16^e arrondissement. Toutefois, les rues situées au nord-est et au sud-est de la rue de Passy, et au sud de la place Chopin, sont assez résidentielles.

La fonction commerciale est concentrée sur la rue de Passy et sur la rue de l'Annonciation, piétonnière, à vocation alimentaire. La zone de chalandise de ces commerces est essentiellement le 16^e arrondissement et les villes voisines de Boulogne et de Neuilly. La place Chopin, plus à l'écart, est tournée vers le quartier résidentiel du sud du secteur.

La superficie de ce quartier est d'environ 31 hectares. On y dénombre 13 200 habitants et 5 653 salariés. La densité d'habitants (426 hab./ha) est très supérieure à la moyenne parisienne (248 hab./ha). Au contraire, la densité d'emplois est relativement faible dans le quartier (182 emplois à l'hectare), par rapport à la densité à l'arrondissement (200 emplois par hectare) et à la moyenne parisienne (242 emplois à l'hectare).

La population est plutôt constituée de familles et de personnes âgées, ainsi que de chefs d'entreprise et de cadres supérieurs. Le niveau de revenus est parmi les plus élevés de Paris.

La desserte en transport en commun est assez satisfaisante. Deux lignes de métro passent en limite du quartier :

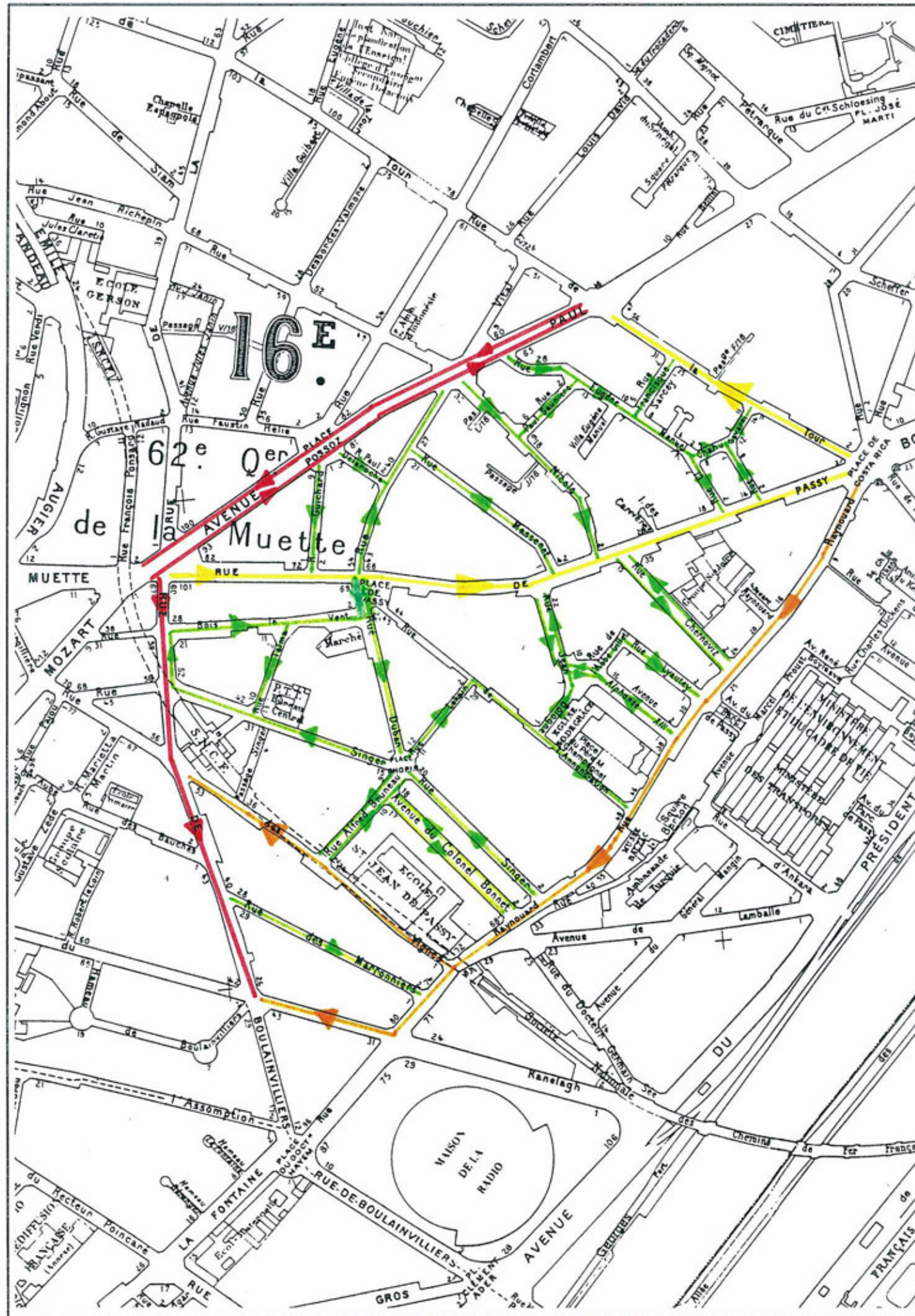
- la ligne n°6 (station Passy), qui relie le quartier à l'Etoile et à la rive gauche,
- la ligne n°9 (station La Muette), qui relie le quartier au reste du 16^e arrondissement et, au-delà, au quartier des affaires et à l'Est de Paris.

Le quartier est aussi desservi par les lignes d'autobus (n°22, 32 et 52) qui le relie au reste de l'arrondissement.

Le RER-C passe également en limite du quartier (station Bougainvilliers).

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION - EMPLOI	
population (RGP 90):	13200 habitants
emplois salariés (EEE 89):	5653 salariés
surface:	31 ha
densités:	P: 426 hab/ha
	E: 182 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier est bordé par cinq itinéraires de transit : l'avenue Paul Doumer (1 200 véhicules à l'heure de pointe du soir), la rue de la Tour (300 véhicules à l'heure de pointe du soir), la rue Raynouard (900 véhicules à l'heure de pointe du soir), la rue de Boulayvilliers (1 200 véhicules à l'heure de pointe du soir) et la rue du Ranelagh.

Il est traversé par la rue des Vignes (400 véhicules à l'heure de pointe du soir), sens retour de la rue de Boulayvilliers entre les quais et la Chaussée de la Muette. La rue de Passy constitue une alternative à l'avenue Paul Doumer pour rejoindre le Trocadéro depuis la Muette, empruntée par 550 véhicules à l'heure de pointe du matin.

Il n'y a, à l'intérieur du quartier, aucun transit en dehors de ces deux itinéraires.

Les principaux dysfonctionnements

L'ambiance de la rue de Passy est dégradée par la circulation de transit. De plus, cette circulation, associée au stationnement sauvage de la rue, gêne celle des autobus de la ligne n°32.

Le stationnement sauvage est très répandu sur les linéaires interdits de la rue de Passy, ainsi que derrière le stationnement en épi.

Le transit qui emprunte la rue des Vignes est en contradiction avec le caractère résidentiel de la rue et la présence de l'école Saint-Jean de Passy.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...

L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH91) : on recense 4 300 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeubles. L'importance de ce déficit s'explique en partie, par la quasi absence d'opération récente, et en partie, par le taux de motorisation de ce quartier, 67 %, particulièrement élevé par rapport à Paris, où le taux moyen est de 52 %.

L'offre sur voirie

L'offre globale sur voirie est d'environ 1 500 places. Le stationnement rotatif (239 places, environ 16 %) est situé rue de Passy (78 places), rue Guichard (29 places), avenue Paul Doumer (60 places), rue Jean-Bologne (23 places) et rue de la Tour (49 places). Le reste de l'offre de stationnement est mixte (1213 places, 79 % environ) et gratuit (75 places, 5 % environ). Le taux d'illicite de nuit, 21,2 %, est assez important.

L'offre complémentaire hors voirie

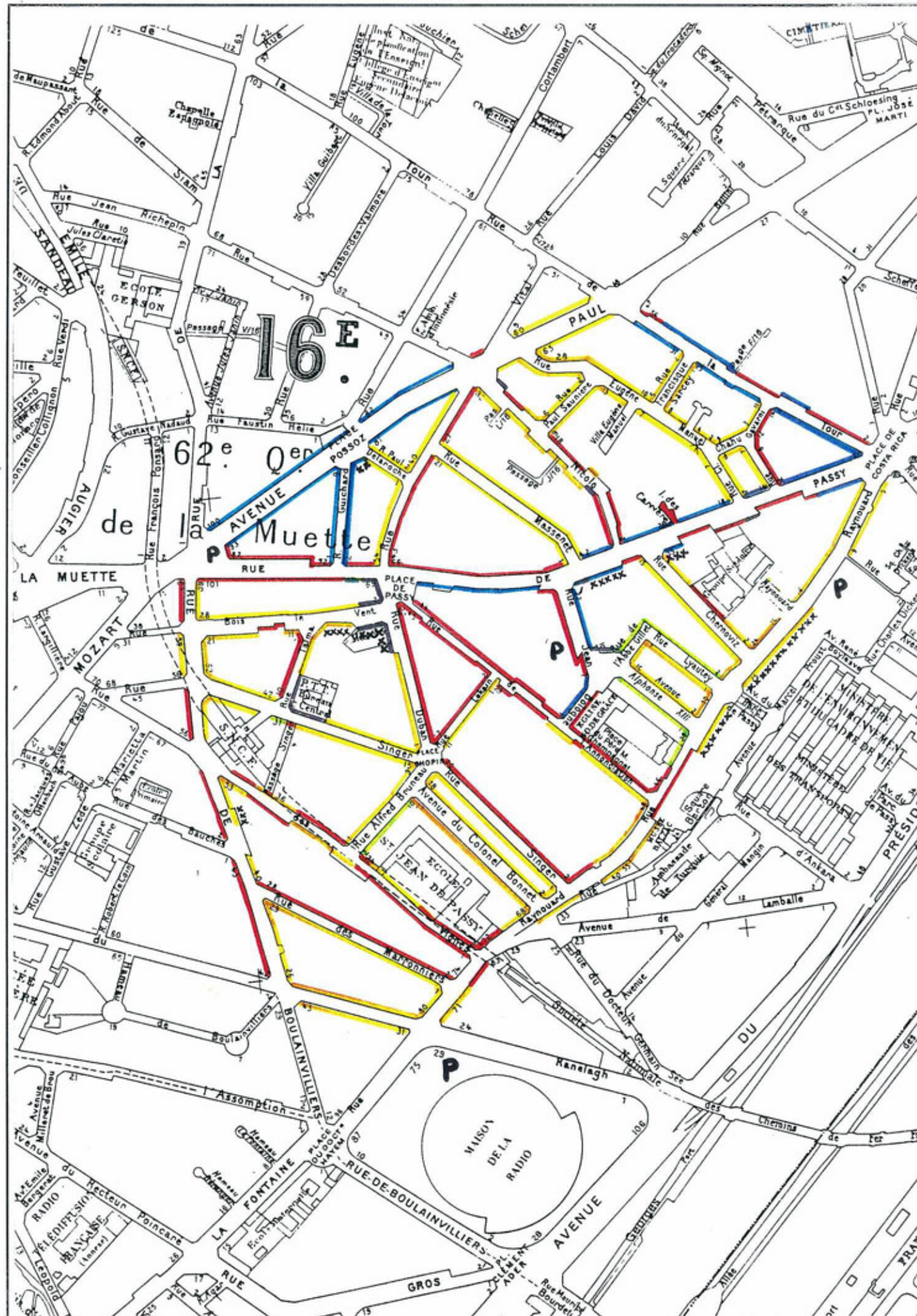
Deux parcs de stationnement mixtes sous la voie publique sont situés dans le quartier. Le parc de Passy, d'une capacité de 369 places, offre 264 places au public. En 1995, il y avait 247 abonnés. Les prix à l'heure sont relativement faibles : 11 fr. la première heure avec un tarif dégressif, 90 fr. entre 10 h et 24 h. Mais les prix d'abonnement sont assez élevés : 3 500 fr./trimestre et 12 500 fr./an. Le parc de la Maison de la Radio, d'une capacité de 445 places, en offre 315 au public. Les prix à l'heure sont légèrement plus élevés : 13 fr. la première heure avec un tarif dégressif, 90 fr. entre 8 h et 24 h. Mais les prix d'abonnement sont plus modérés : 2 380 fr./trimestre et 8 500 fr./an.

Deux parkings privés présentent des tarifs similaires. Le centre commercial Passy-Plaza met à la disposition de ses clients un parking de 100 places, dont le tarif est de 12 francs par heure. Un parc de stationnement privé résidentiel, d'une capacité d'environ 400 places, est situé rue Raynouard et pratique des tarifs de 3 200 fr./trimestre.

Un projet de parc mixte avenue Paul Doumer a été approuvé par la Commission des Opérations Immobilières en 1992. Ce parc offrirait une capacité supplémentaire de 515 places. Un projet de parc est à l'étude rue du Ranelagh, le long de la Maison de la Radio. Il aurait une capacité de 350 places.

Enfin, le bâti, dense et constitué, ne devrait pas évoluer de manière importante pour entraîner une diminution significative de ce déficit.

Le déficit en stationnement résidentiel est très grand. L'offre complémentaire en stationnement est loin de compenser ce déficit, même si l'on tient compte des parkings ouverts au public dans le secteur.



CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- xxx stationnement en épi
- P parking ouvert au public

LA PROBLEMATIQUE

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- un très grand déficit en stationnement résidentiel (4 320 places) qui n'est pas compensé par l'offre sur la voie publique néanmoins importante (1 500 places),
- du transit rue de Passy et rue des Vignes, incompatibles avec les caractères commerçant et résidentiel respectifs de ces rues,
- un calibrage très irrégulier rue de Passy qui facilite le stationnement sauvage et le stationnement en épi.



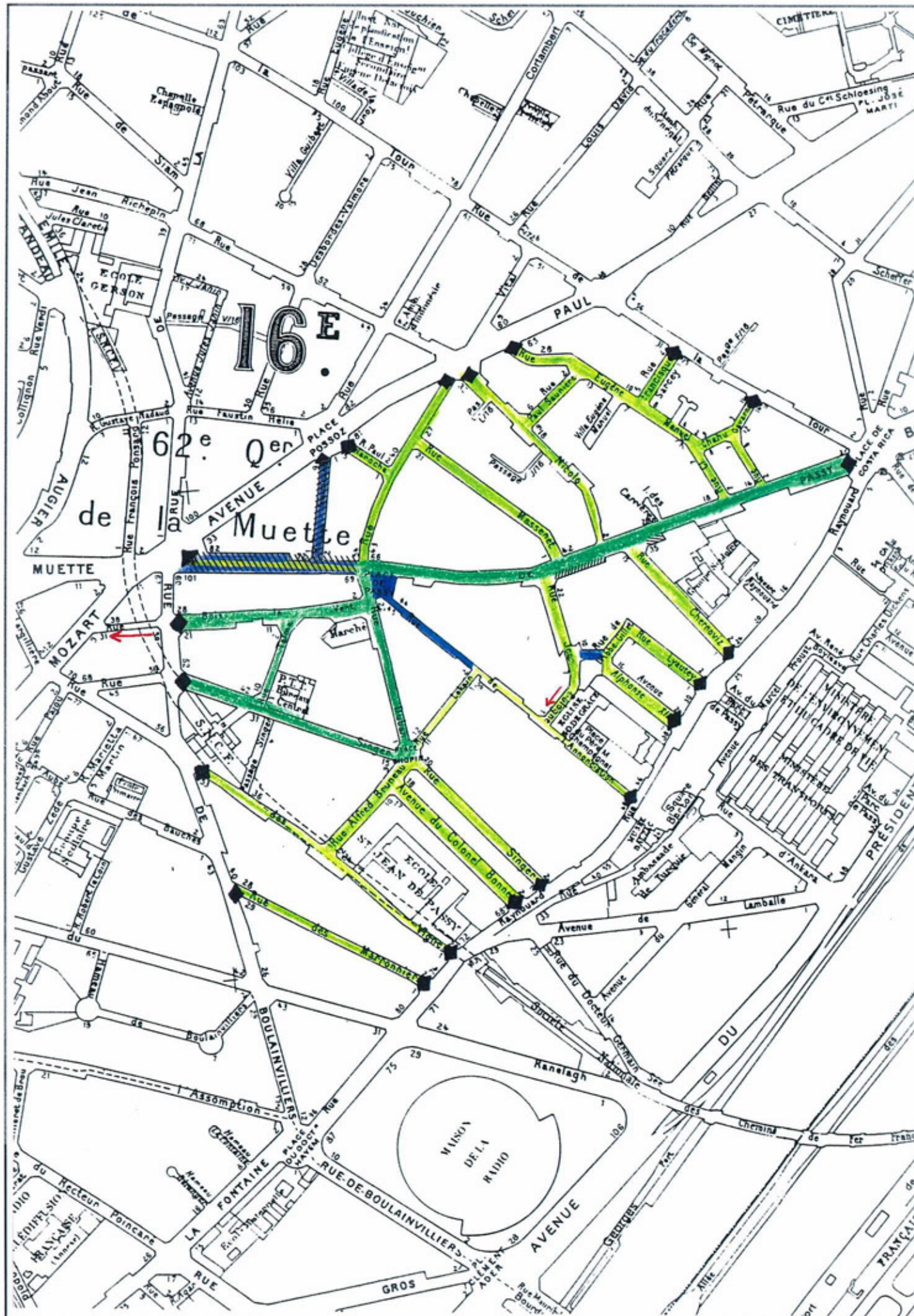
rue de Passy, un retrait d'alignement propice au stationnement illicite



rue de Passy, à l'entrée ouest du quartier



croisement des rues Jean-Bologne et de l'Abbé Gillet et de l'avenue Alphonse XIII



LES ORIENTATIONS

Ce quartier très commerçant mérite d'être isolé de la circulation de transit, et notamment de celle qui emprunte les rues de Passy et des Vignes.

Il paraît nécessaire de renforcer le caractère résidentiel des rues situées entre l'avenue Paul Doumer, la rue de la Tour, la rue de Passy et la rue Guichard.

La circulation

- La rue de Passy :

Afin de couper le transit de la rue de Passy, il est proposé de réserver aux autobus, aux vélos et aux piétons, le tronçon de la rue de Passy situé entre la Muette et la place de Passy. La rue Guichard peut également être rendue piétonnière tout en restant accessible aux riverains. Cette mesure devra s'accompagner d'un réaménagement des tronçons concernés.

Afin d'éviter que la rue Bois-le-Vent ne devienne l'accès à la rue de Passy depuis l'avenue Mozart, il est proposé de créer un tête-bêche en inversant le sens de la rue entre l'avenue Mozart et la rue Boulainvilliers.

- La place à l'arrière de l'église Notre-Dame de Grâce

Les rues Lyautey et de l'Abbé Gillet et l'avenue Alphonse XIII peuvent être isolées de la rue Jean-Bologne en rendant piétonnière la voie à double-sens reliant la rue Jean-Bologne à l'avenue Alphonse XIII et la rue de l'Abbé Gillet. Cette piétonnisation se traduirait par le prolongement de la place existante.

Dans ce cas, le tronçon de la rue Jean-Bologne situé entre la rue de Passy et la place, ne débouche plus que sur le parking du Passy-Plaza. Il est donc proposé de mettre la rue Jean-Bologne à sens unique de la rue de Passy à la rue de l'Annonciation.

LES ORIENTATIONS

X	circulation de transit supprimée
→	inversion de sens de circulation
—	voie 30
—	voie 15
—	voie piétons-bus-vélos
—	voie piétonnière ou voie marché
◆	traitement des entrées du quartier
—	itinéraire cyclable à étudier
—	espace public à réaménager
●	plantations nouvelles
—	fermeture temporaire

Enfin, pour tranquilliser le quartier, il est proposé :

- de modérer la vitesse des véhicules selon le type de voies :
 - limiter la vitesse à 15 km/h dans les rues dont on veut renforcer le caractère résidentiel, à savoir les rues Vital, Paul Delaroche, Massenet, Nicolo, Paul Saunière, Eugène Manuel, Francisque Sarcey, Chahu, Gavarni ; les rue de l'Abbé Gillet et Lyautey et l'avenue Alphonse XIII ; les rues des Marronniers, des Vignes, Alfred Bruneau, Singer (entre la place Chopin et la rue Raynouard), Lekain, de l'Annonciation (là où elle n'est pas piétonnière) et Jean-Bologne, et l'avenue du Colonel Bonnet ; la rue Chernoviz,
 - limiter la vitesse à 30 km/h dans les rues commerçantes et les rues d'entrée du quartier qui mènent aux centres commerçants, à savoir les rues de Passy (là où elle n'est pas rendue piétonnière), Duban, Singer (entre la rue de Boulainvilliers et la place Chopin), Bois-le-Vent et Talma.
- d'établir un traitement spécifique des entrées du quartier, qui sont au nombre de 21.

Les aménagements d'espace public

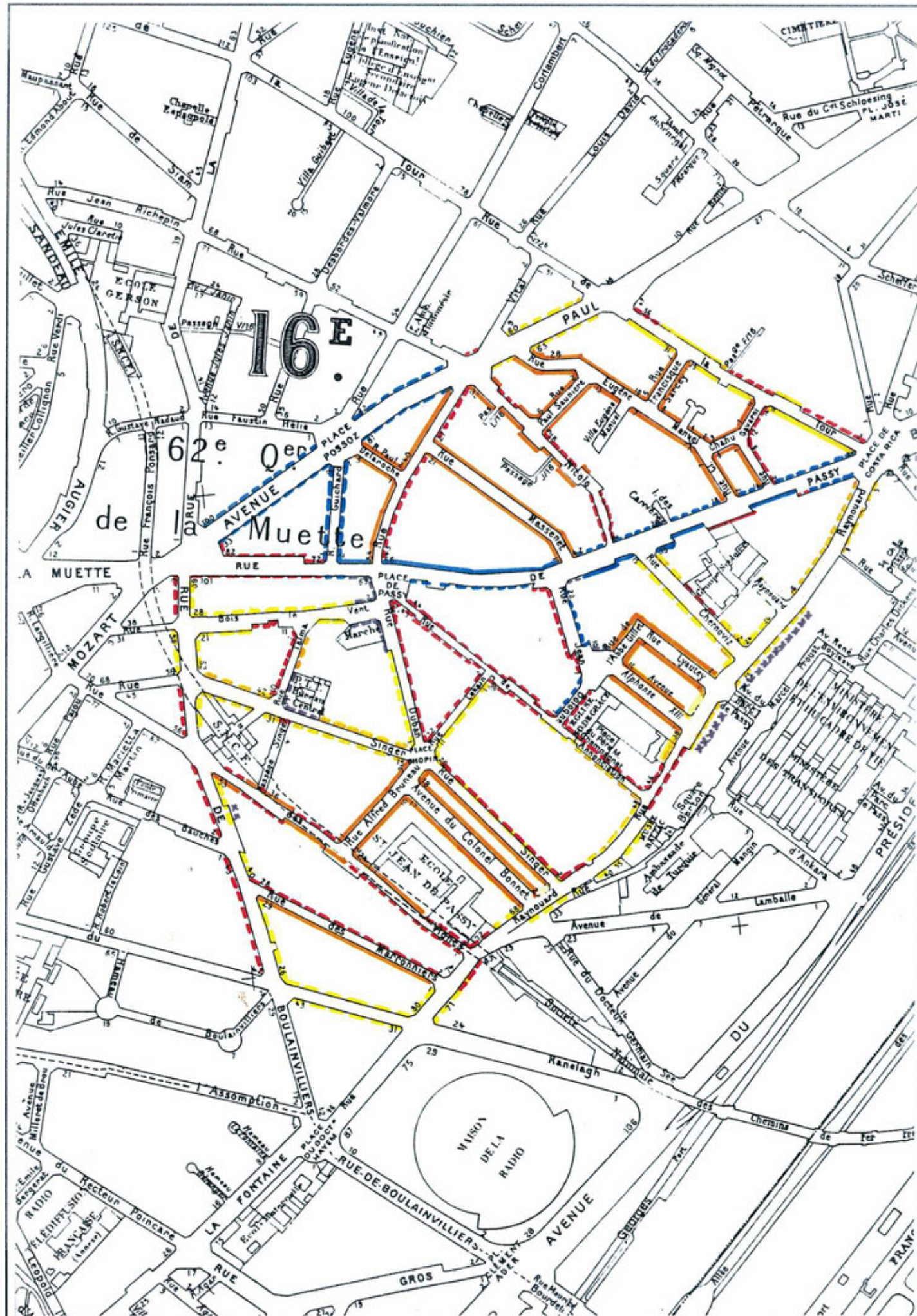
Quatre réserves de voirie sont inscrites au P.O.S. dans ce quartier : 13-15 rue Bois-le-Vent, deux bâtiments en bon état, 42-44 rue Raynouard, deux petites maisons de faubourg en bon état, et 55 et 63 rue de Passy, deux immeubles en bon état. Ces quatre réserves ne sont plus justifiées.

Il y a également 4 servitudes d'alignement datant de 1913 : 60-62 rue Raynouard, 11-17 rue de Passy, 27-31 rue de Passy et 37-39 rue de Passy. Elles ne sont plus justifiées.

Les deux retraits d'alignement du trottoir en face des 33-35 rue de Passy et des 41-47 rue de Passy pourraient alors être comblés, afin de limiter le stationnement en épi et le stationnement illicite, qui gênent notamment la circulation des autobus de la ligne n°32. Si un couloir de bus est réalisé dans la rue de Passy, ces deux traitements deviennent nécessaires.

La circulation des vélos

La circulation des vélos dans les rue où la vitesse est limitée à 15 ou 30 km/h est de fait facilitée sans dispositif particulier.



Le stationnement

Certaines places de stationnement ne sont pas compatibles avec les normes pompiers :

- rue de l'Abbé-Gillet (la mise aux normes entraînerait la suppression d'une file de stationnement gratuit, soit 13 places),
- rue de l'Annonciation (suppression de la file de stationnement, soit 11 places mixtes),
- rue Bois-le-Vent (suppression de 6 places mixtes en face des 13 et 15 de la rue),
- rue Claude-Chahu (suppression d'une file de stationnement, soit 15 places mixtes),
- rue Eugène-Manuel (suppression d'une file de stationnement, soit 40 places mixtes),
- rue Francisque-Sarcey (suppression d'une file de stationnement, soit 12 places mixtes),
- rue Guichard (suppression d'une file de stationnement, soit 15 places rotatives),
- rue Lekain (suppression de la file de stationnement, soit 11 places mixtes),
- rue des Marronniers (suppression de la file de stationnement, soit 31 places mixtes),
- rue Massenet (suppression d'une file de stationnement, soit 31 places mixtes),
- rue Nicolo (suppression de 5 places mixtes face au 25 de la rue et de 13 places mixtes entre la rue Paul-Saunière et le 14 de la rue Nicolo),
- rue Paul-Delaroche (suppression d'une file de stationnement, soit 8 places mixtes),
- rue Paul-Saunière (suppression d'une file de stationnement, soit 15 places mixtes),
- rue du Ranelagh (suppression d'une file de stationnement, soit 21 places mixtes),
- rue Raynouard (suppression de 7 places mixtes entre l'avenue du Colonel Bonnet et la rue des Vignes, de 2 places mixtes entre la rue de l'Annonciation et la rue Singer, de 7 places gratuites entre la rue de l'Annonciation et l'avenue Alphonse XIII),
- rue Singer (suppression d'une file de stationnement, soit 20 places mixtes, entre le passage Singer et la place Chopin),
- rue Talma (suppression de la file de stationnement, soit 8 places mixtes),
- rue des Vignes (suppression de tout le stationnement, soit 33 places mixtes),
- square Raynouard (le stationnement de cette voie privée doit être transformé en bilatéral longitudinal).

Cela supprimerait donc 324 places, soit 22 % de l'offre sur voirie, dont 15 rotatives, 289 mixtes et 20 gratuites.

Pour réserver les trois quartiers résidentiels à leurs habitants, il peut être envisageable de

- transformer le stationnement gratuit en stationnement résidentiel pur dans les rues Alfred Bruneau (en rive paire) et Lyautey (en rive paire), et dans l'avenue Alphonse XIII (en rive impaire),
- transformer le stationnement mixte compatible avec les normes pompiers, en stationnement résidentiel pur dans les rues situées entre les rues de la Tour, de Passy et Guichard et l'avenue Paul Doumer non comprises,
- transformer le stationnement mixte compatible avec les normes pompiers, en stationnement résidentiel pur dans les rues Alfred Bruneau (en rive impaire), Lyautey (en rive impaire), de l'Abbé Gillet (en rive impaire) et Singer (entre la rue Raynouard et la rue Chopin, en rive impaire), et dans les avenues Alphonse XIII (en rive paire) et du Colonel Bonnet.

LES ORIENTATIONS

maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

Le stationnement rotatif de la rue de la Tour ne se justifie pas parfaitement et peut être rendu mixte.

La place de stationnement gratuit, rue Singer, entre le passage Singer et la rue Talma, peut passer en stationnement mixte.

Dans la rue de Passy, l'interdiction de stationner sur un certain nombre de linéaires n'est ni justifiée, ni respectée. Le stationnement de la rue de Passy peut donc être rendu rotatif :

- en rive paire, entre les rues Massenet et Vital - soit 20 nouvelles places de stationnement, laissant 5,20 mètres de chaussée libre ;

- en rive paire, entre les rues Vital et Guichard, si ce tronçon n'est pas rendu piétonnier - soit 10 nouvelles places, laissant 5 mètres de chaussée libre ;

- en rive impaire, au niveau des 11-17, 27-31, 37-39 rue de Passy, s'il n'y a pas de couloir de bus - soit 20 nouvelles places de stationnement, laissant entre 4,90 et 6,40 mètres de chaussée libre.

Le long des deux retraits d'alignement du trottoir à combler, le stationnement en épi mérite d'y être rendu longitudinal, ce qui supprime 8 places de stationnement environ et laisse entre 5,30 et 8,60 mètres de chaussée libre.

Le bilan de stationnement ci-dessous correspond à ces propositions, sans piétonnisation des rues de Passy, de Guichard, de l'Annonciation et proches, ni couloir de bus sur la rue de Passy.

Rue de Passy, les trois mesures proposées pour en couper le transit entraînent des suppressions de places supplémentaires.

Un couloir de bus, rue de Passy, supprime le stationnement rotatif en rive impaire entre la place de Passy et la rue de la Tour, soit 37 places de stationnement. Seules 30 places rotatives peuvent être créées entre les rues Guichard et Massenet, contre 50 places créées dans le cas général. Ce couloir de bus entraîne donc 57 suppressions de places rotatives par rapport au tableau-bilan. Les 4 lincolns du groupe scolaire Chernoviz peuvent être réservés aux livraisons.

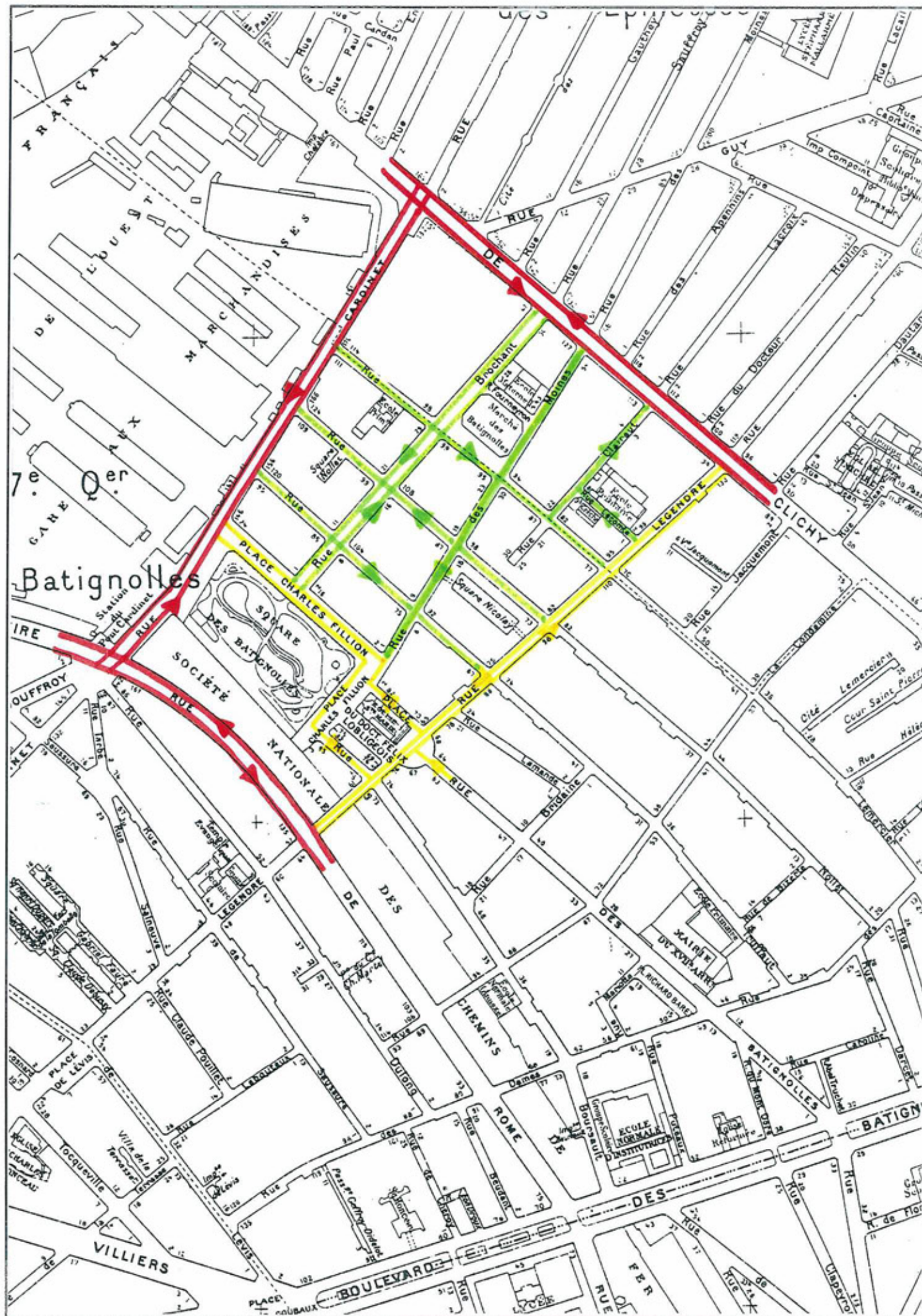
La piétonnisation du tronçon de la rue de Passy entre la Muette et la rue Guichard entraîne une suppression de 8 places rotatives, et la piétonnisation du tronçon entre la Muette et la place de Passy ainsi que de la rue Guichard, supprime 18 places rotatives par rapport au cas général.

La piétonnisation de la totalité de la rue de l'Annonciation et donc de la rue Lekain et de la partie sud de la rue Jean-Bologne entraîne la suppression de 10 places rotatives rue Jean-Bologne et 2 places mixtes rue de l'Annonciation. La coupure de circulation entre la rue Jean-Bologne et le rue de l'Abbé Gillet n'entraîne pas de suppression supplémentaire.

	Avant	Après
rotatif	239	227
mixte	1213	643
gratuit	75	-
résidentiel	-	383
total	1527	1253

SQUARE DES BATIGNOLLES - 17^e





LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier est bordé par trois voies du réseau principal : l'avenue de Clichy (environ 600 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe), la rue Cardinet (environ 900 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe) et la rue de Rome (environ 900 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe). Au Sud, le quartier est limité par la rue Legendre qui constitue une liaison inter quartiers.

Dans le quartier on constate peu de circulation de transit. Les automobilistes sont fréquemment à la recherche d'une place de stationnement.

Les principaux dysfonctionnements

Aucun problème de circulation important n'a été décelé.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...

LA PROBLEMATIQUE

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- un déficit en stationnement résidentiel élevé (- 1460 places) qui n'est pas compensé par l'offre sur la voie publique,
- des éléments de centralité peu valorisés : la place du docteur Félix Lobligeois, le marché couvert et les abords du square des Batignolles.



Rue Lemercier - le marché des Batignolles

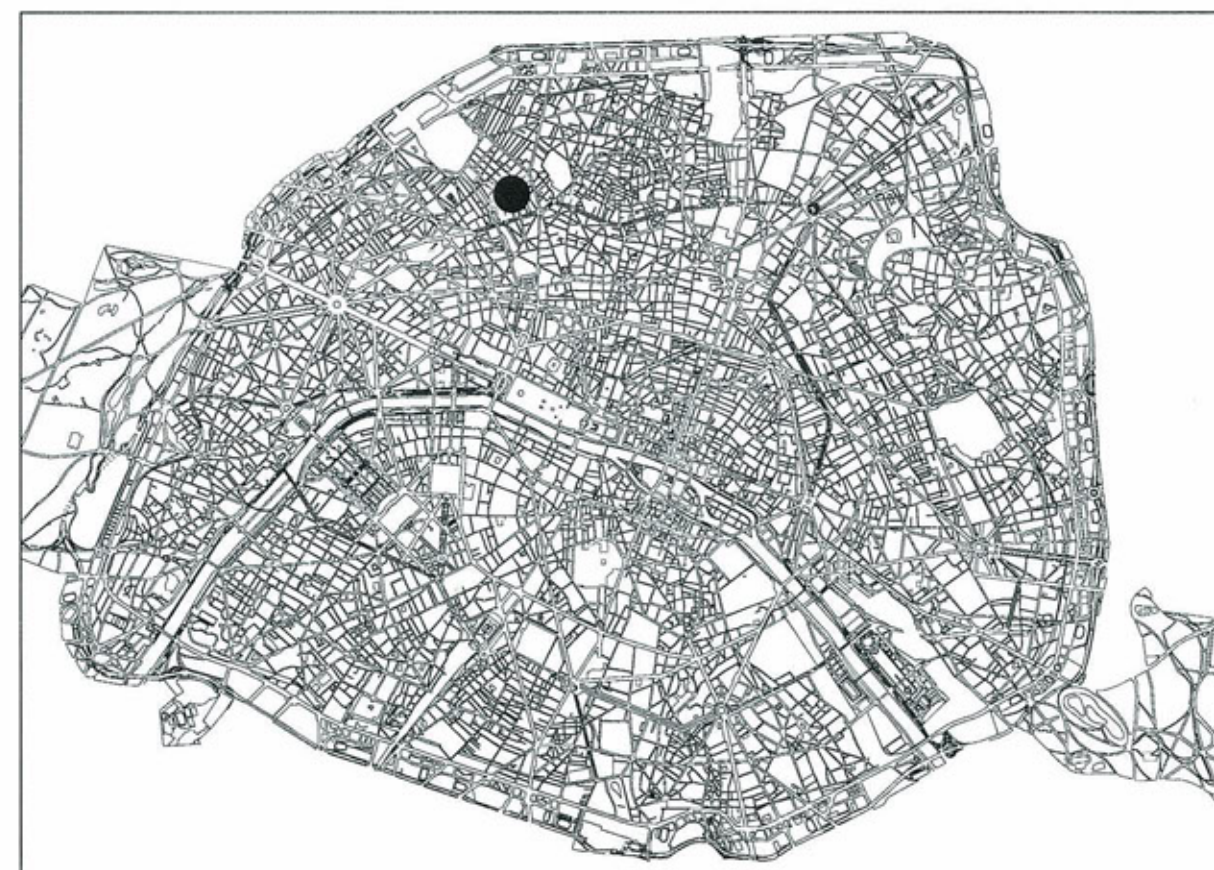


Place Charles Fillion



Place du Docteur Félix Lobligeois

MAIRIE DU 17^E – RUE DES DAMES





Situé au Sud-Est du 17^{ème} arrondissement, le quartier « Mairie du 17^{ème}-rue des Dames » est à dominante résidentielle et possède de nombreux commerces de proximité.

Il est bordé par l'avenue de Clichy voie commerçante très animée de jour comme de nuit notamment aux abords de la place de Clichy, le boulevard des Batignolles qui est une section des boulevards des Fermiers Généraux intéressante au plan du paysage mais peu vivante (présence de nombreux hôtels), les voies ferrées qui ont coupé l'ancien village des Batignolles-Monceau, et la rue Legendre voie inter quartiers relativement commerçante.

L'ambiance du quartier « Mairie du 17^{ème} - rue des Dames » est étonnamment paisible contrastant ainsi avec l'atmosphère agitée de l'avenue de Clichy. C'est un quartier replié sur sa propre centralité qui communique assez peu avec les voies le délimitant.

Il s'organise autour de la rue des Batignolles qui offre une belle perspective sur l'église Sainte Marie des Batignolles. La Mairie du 17^{ème} arrondissement exerce en outre une certaine centralité sur cette voie. La rue des Dames est également singulière par la présence de nombreux commerces de proximité et de quelques pavillons encore visibles qui témoignent du passé « villageois ».

Le tracé des voies de ce secteur situé en limite de l'enceinte des Fermiers Généraux s'est constitué durant la première moitié du 19^{ème} siècle.

Le bâti est très dense datant en grande majorité du 19^{ème} siècle. Quelques immeubles d'Art Nouveau sont également présents de manière plus éparse, notamment rue Boursault.

De nombreux équipements scolaires et administratifs sont disséminés : une crèche, une école primaire, un groupe scolaire, l'école normale d'institutrices, le commissariat de police, une caserne de pompiers et la mairie du 17^{ème}.

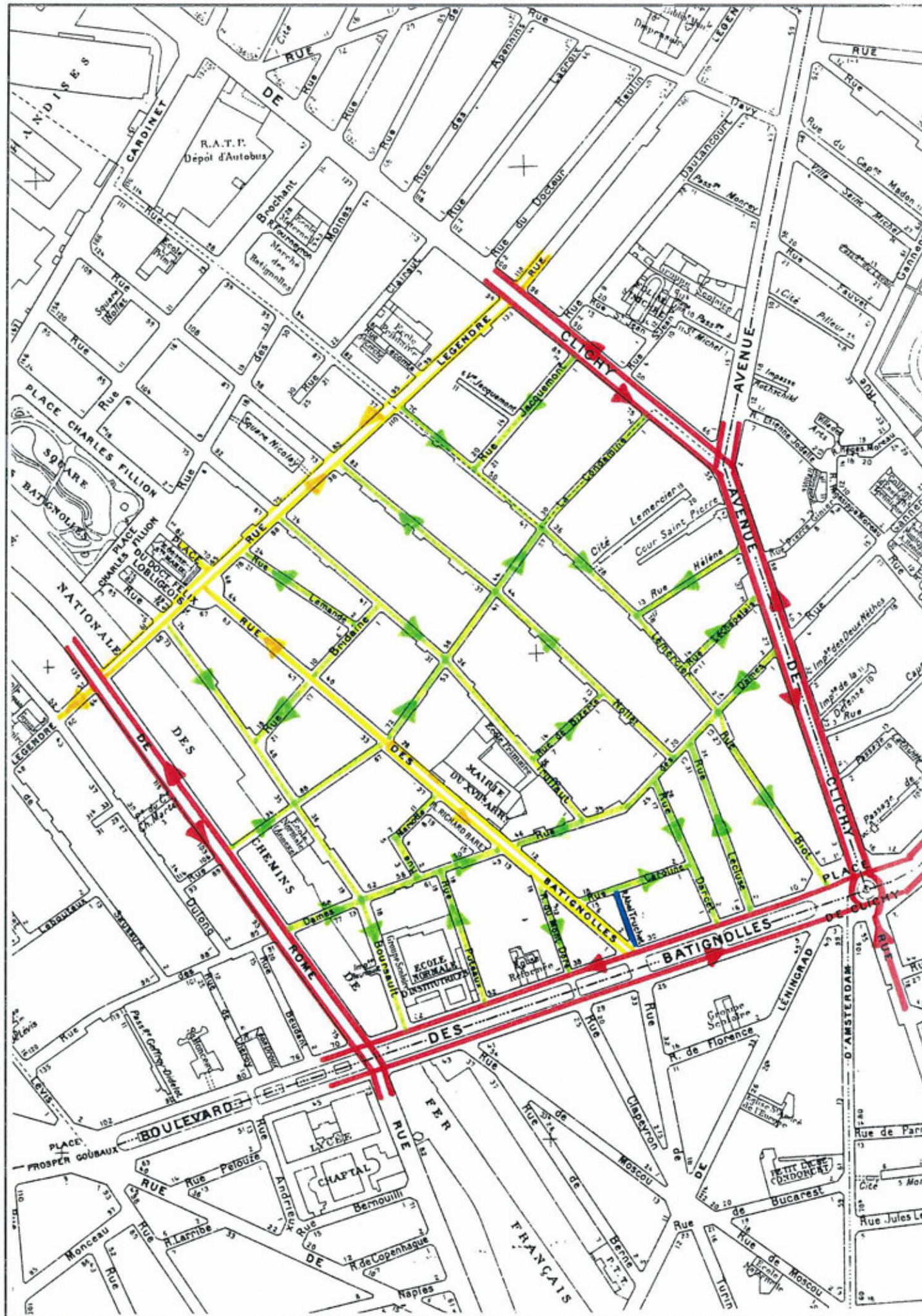
On dénombre 15 860 habitants et 8070 salariés dans le quartier. La population est plutôt composée de jeunes adultes, cadres moyens et employés. Aucun logement social n'est pour l'instant présent dans ce quartier. Il est estimé une densité d'habitants de 512 habitants à l'hectare ce qui est largement supérieur à la moyenne parisienne de 248. La densité de salariés à l'hectare est très légèrement supérieure à la moyenne parisienne : 260 salariés à l'hectare contre 242 pour Paris.

La desserte en transport en commun est très satisfaisante. Deux lignes de métro sont en limite du quartier : la ligne n°13 (Place Clichy et Fourche), la ligne n°2 (Place Clichy et Rome).

Le quartier est aussi desservi par cinq lignes d'autobus : les lignes n°54, 74 et 81 qui circulent avenue de Clichy, la ligne n°30 boulevard des Batignolles et la ligne n°66 qui circule à l'intérieur du quartier rue des Batignolles.

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI	
population (RGP 90):	15862 habitants
emplois salariés (EEE 89):	8069 salariés
surface:	31 ha
densités:	P: 512 hab/ha
	E: 260 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier est bordé par trois voies du réseau principal : l'avenue de Clichy (environ 600 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe), le boulevard des Batignolles (environ 800 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe) et la rue de Rome (environ 900 véhicules dans chaque sens à l'heure de pointe). Au Nord, le quartier est limité par la rue Legendre qui constitue une liaison inter quartiers. Il est à noter que la rue de Rome n'est pas vécue comme une voie intégrée au quartier, la véritable coupure étant le faisceau ferroviaire Saint Lazare.

A l'intérieur du quartier, on constate peu de circulation de transit. La rue des Batignolles est l'artère principale. Elle permet de desservir le quartier depuis les boulevards des Fermiers Généraux.

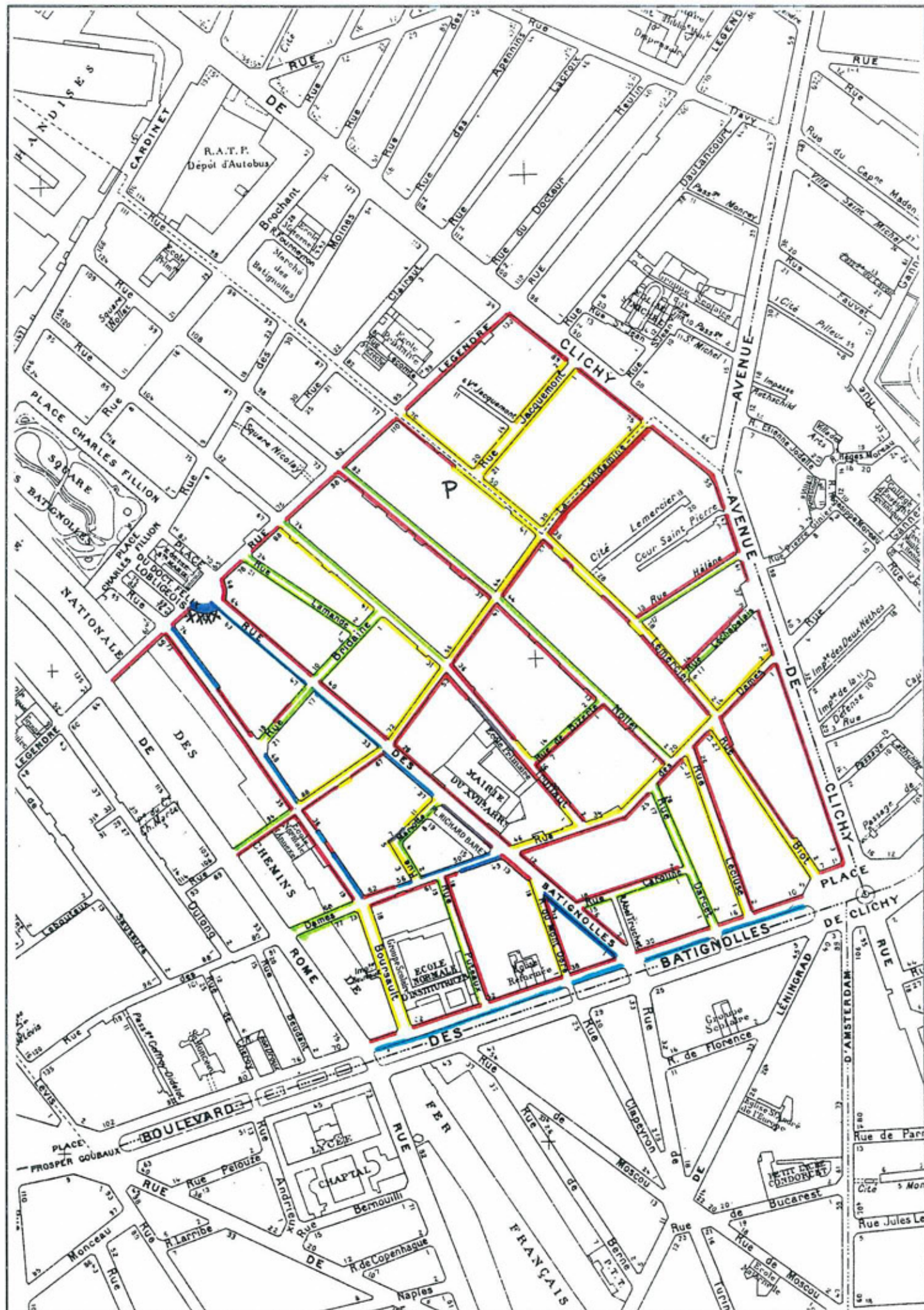
Les véhicules circulant dans le quartier sont souvent à la recherche d'une place de stationnement.

Les principaux dysfonctionnements

Aucun problème de circulation important n'a été décelé dans le quartier. Seul le calibrage de la rue des Dames n'offre pas de place suffisante aux piétons qui marchent fréquemment sur la chaussée.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

On recense 3010 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeubles. L'importance de ce déficit s'explique par la quasi absence d'opération récente.

L'offre sur voirie

L'offre globale sur voirie est d'environ 1000 places. Le stationnement rotatif (environ 15%) est situé bd et rue des Batignolles, rue Boursault et dans une partie de la rue des Dames. Le reste de l'offre en stationnement est partagé entre du stationnement mixte (40% environ) et gratuit (45% environ).

L'offre complémentaire hors voirie

Un seul parc de stationnement ouvert au public a été localisé rue Lemerrier. Sa capacité est de 300 places. Selon les exploitants, 220 places sont utilisées par des abonnés. Les prix pratiqués sont relativement élevés pour un arrondissement périphérique : 19 fr. la première heure avec un tarif dégressif, 130 fr. entre 12h et 24h, entre 1020 fr. et 1830 fr. pour un abonnement d'un mois selon le prix d'achat du véhicule neuf.

Le parc de stationnement de la mairie est sur le point d'être agrandi : 150 places supplémentaires seront créés pour les résidents (places cédées pour 75 ans ou louées) et 193 places seront rénovées et destinées à des abonnés et/ou au stationnement de courte durée.

Le déficit en stationnement résidentiel est donc très élevé. L'offre en stationnement sur voirie est loin de compenser ce déficit même en tenant compte des parkings ouverts au public dans le secteur. Par ailleurs, comme le bâti est dense et constitué, aucune évolution ne peut être attendue capable d'entraîner une diminution significative de ce déficit.

L'enquête de stationnement réalisée en 1994 par la Direction de la Voirie et des déplacements permet de confirmer la forte pression du stationnement. Elle fournit ainsi un taux de stationnement illicite de 14% le matin, 12% l'après-midi et 17% la nuit. Le taux de vide est par contre étrangement élevé : 10% le matin, 5% l'après-midi et 11% la nuit.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

LA PROBLEMATIQUE

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- un très grand déficit en stationnement résidentiel (- 3000 places) qui n'est pas compensé par l'offre sur la voie publique (1000 places),
- des problèmes ponctuels d'espaces publics : des trottoirs étroits rue des Dames, un aménagement piétonnier très dégradé rue Abel Truchet, le parvis de l'église Sainte Marie des Batignolles peu valorisé.



Rue des Dames



Rue des Dames



Rue Abel Truchet



Place du Docteur Felix Lobligois - rue des Batignolles



Le stationnement

Compte tenu du très grand déficit en stationnement résidentiel, deux types d'action pourraient être menées :

1. Modifier la réglementation du stationnement de surface :

- transformer le stationnement gratuit en stationnement résidentiel dans les voies où la vitesse serait limitée à 15 km/h : rue Hélène, rue Lechapelais, rue Darcet, rue Caroline, rue Lamendé, rue Bridaine, rue de Bizerte,
- transformer le stationnement mixte en stationnement résidentiel rue Jacquemont,
- transformer le stationnement gratuit en stationnement mixte rue Nollet et rue Truffaut (voies 30), rue Puteaux (présence d'équipement) et rue de la Condamine et rue des Dames au dessus des voies ferrées,
- transformer le stationnement rotatif rue Boursault en stationnement mixte.

2. Regarder si la construction d'un parc de stationnement résidentiel est réalisable.

A priori, les possibilités sont très restreintes :

- une extension supplémentaire du parc de stationnement de la mairie du 17^{ème},
- la réalisation à long terme d'un parc de stationnement dans la couverture de la tranchée SNCF.

Le projet de parking fait en 1994 place du docteur Félix Lobligeois est définitivement abandonné en raison de son insertion urbaine en bordure de l'église et du square trop difficile. L'aménagement nécessitait en outre la suppression d'une vingtaine d'arbres.

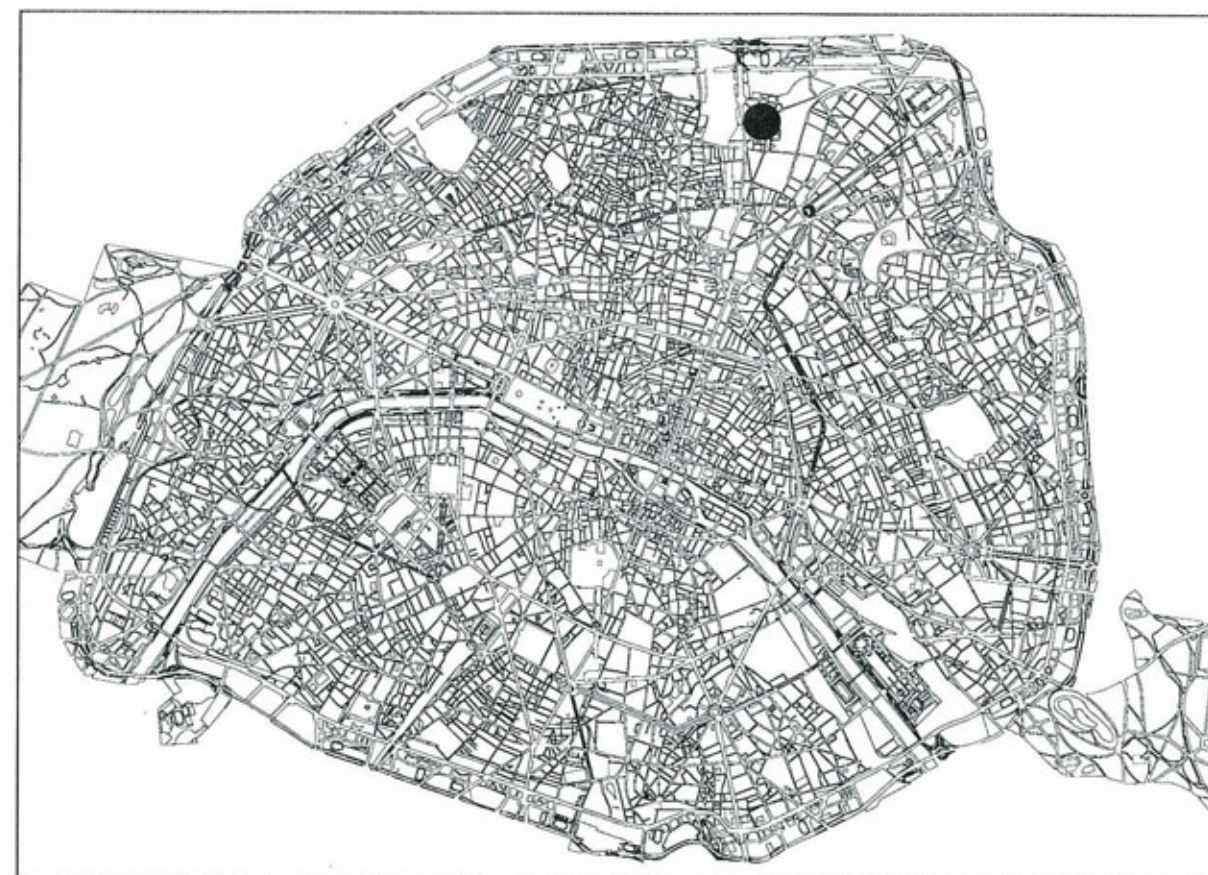
L'application de la réglementation des pompiers entraînerait vraisemblablement la suppression supplémentaire d'un peu plus d'une centaine de places.

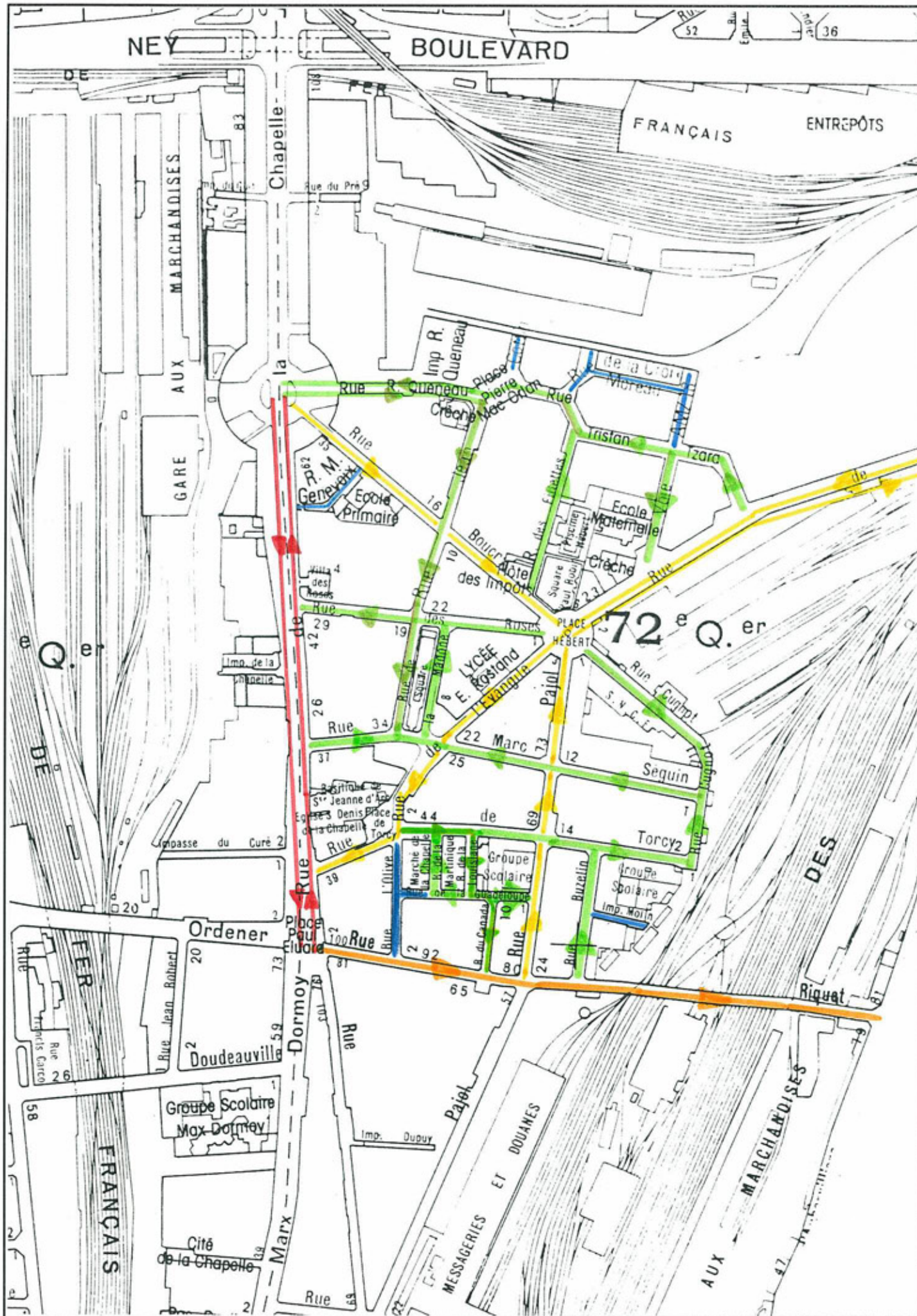
CARTE D'ANALYSE

—	stationnement payant rotatif
—	stationnement payant mixte
—	stationnement gratuit
—	stationnement réservé
—	stationnement interdit
xxx	stationnement en épi
P	parking ouvert au public

	Avant	Après
rotatif	150	120
mixte	400	550
gratuit	480	-
résidentiel	-	310
total	1030	980

CHAPELLE





LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier est bordé, à l'ouest, par un axe du réseau principal, la rue de la Chapelle (3 000 véhicules à l'heure de pointe) et, au sud, par un axe structurant au niveau de l'arrondissement, la rue Riquet (700 véhicules à l'heure de pointe).

La rue de l'Évangile est une voie de distribution locale NE/SO pour le quartier. Dans le sens inverse, les automobilistes empruntent la rue Pajol entre la rue Riquet et la rue de l'Évangile.

Un certain nombre d'automobilistes empruntent également un « itinéraire malin » à l'arrière du marché de la Chapelle : rue de Torcy, rue de la Louisiane, rue de la Guadeloupe puis rue du Canada, pour relier la rue de l'Évangile et la rue Riquet.

Les principaux dysfonctionnements

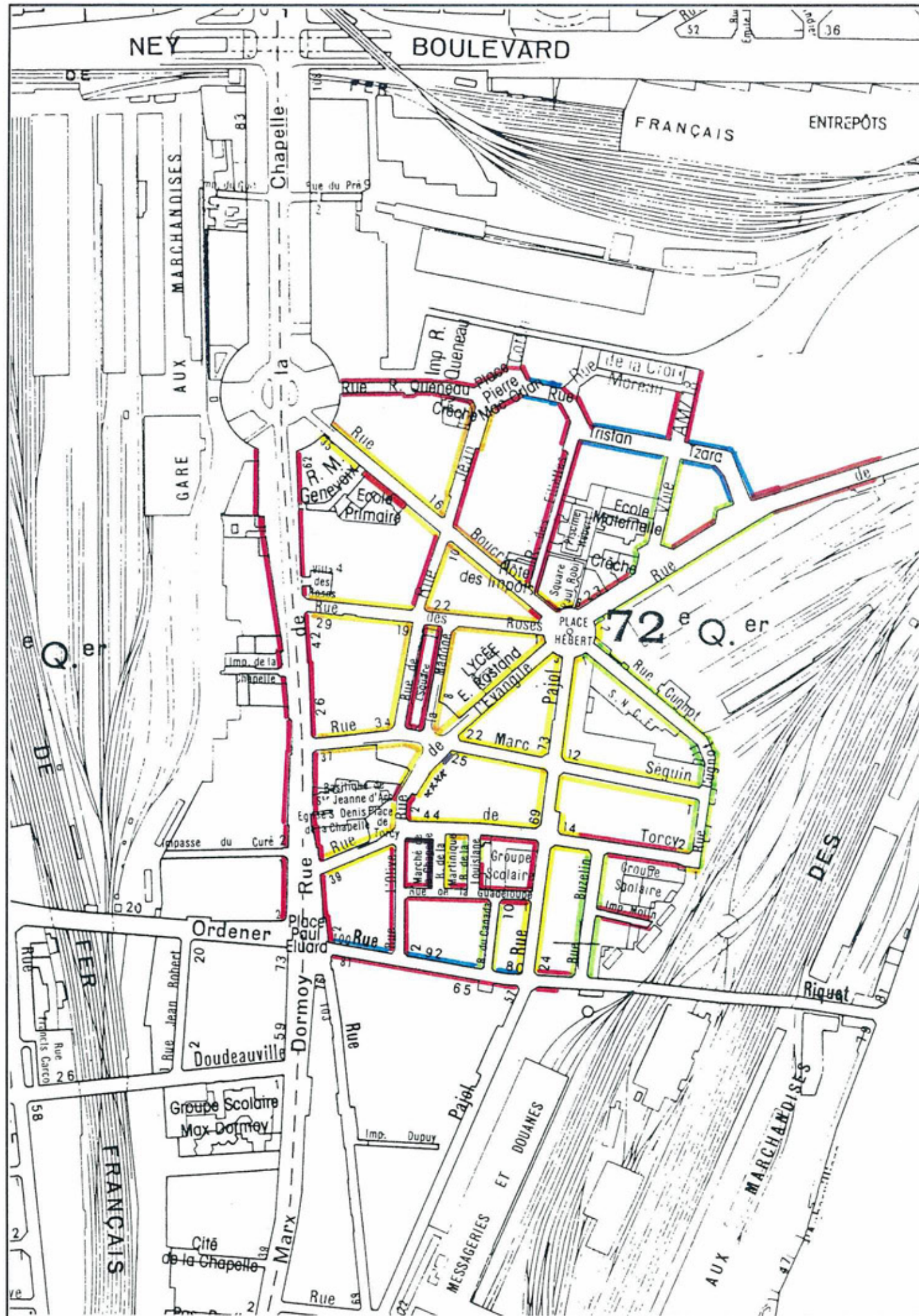
L'« itinéraire malin » précédemment cité longe le marché puis un groupe scolaire, ce qui est incompatible avec la tranquillité que requière le bon fonctionnement de tels équipements.

Du stationnement illicite se concentre autour des zones commerçantes du quartier :

- rue Tristan Tzara, ce stationnement, limité par la configuration de la chaussée, s'effectue essentiellement en double file, le long du linéaire de stationnement payant,
- autour du marché de la Chapelle, le linéaire interdit est fortement utilisé par du stationnement illicite, rue de Torcy, rue de la Guadeloupe, rue de la Martinique et rue de l'Olive. Ce stationnement empiète en particulier sur l'espace public réservé aux piétons, dans les rues de l'Olive et de la Guadeloupe.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH91) : on recense 550 véhicules de résidents sans place de stationnement privée sous immeuble. La faiblesse de ce déficit s'explique notamment par les nombreuses opérations récentes du quartier et la motorisation moyenne du quartier.

L'offre sur voirie

L'offre globale sur voirie est d'environ 1 100 places. Le stationnement rotatif (87 places, environ 8 %) est situé rue Tristan Tzara et rue Riquet. Le reste de l'offre en stationnement est partagé entre du stationnement mixte (700 places, 64% environ) et gratuit (300 places, 27% environ). Le taux de vide de nuit, 21,5 %, compense largement le taux d'illicite de nuit, 14,3 %.

L'offre complémentaire hors voirie

Aucun parc de stationnement n'existe dans ce quartier et n'y est prévu.

Par ailleurs, la mutation du tissu semble s'être relativement stabilisée à l'intérieur de l'ancien village, et l'offre privée en sous-sol ne devrait plus augmenter sur les parcelles existantes.

L'offre de stationnement sur voirie apparaît largement excédentaire. Elle fait plus que compenser le déficit résidentiel et il n'y a pas de pression de nuit. Il reste 550 places de stationnement en surface pour les non résidents.

CARTE D'ANALYSE	
	stationnement payant rotatif
	stationnement payant mixte
	stationnement gratuit
	stationnement réservé
	stationnement interdit
	stationnement en épi
	parking ouvert au public

LA PROBLEMATIQUE

Les principaux problèmes auxquels il faut remédier sont les suivants :

- une circulation non désirable au cœur du marché de la Chapelle,
- un stationnement sur voirie globalement excédentaire,
- une forte demande de stationnement rotatif aux abords du marché de la Chapelle,
- un espace public à valoriser au croisement des rues Marc Seguin et de l'Évangile.



rue de Torcy, le long des équipements



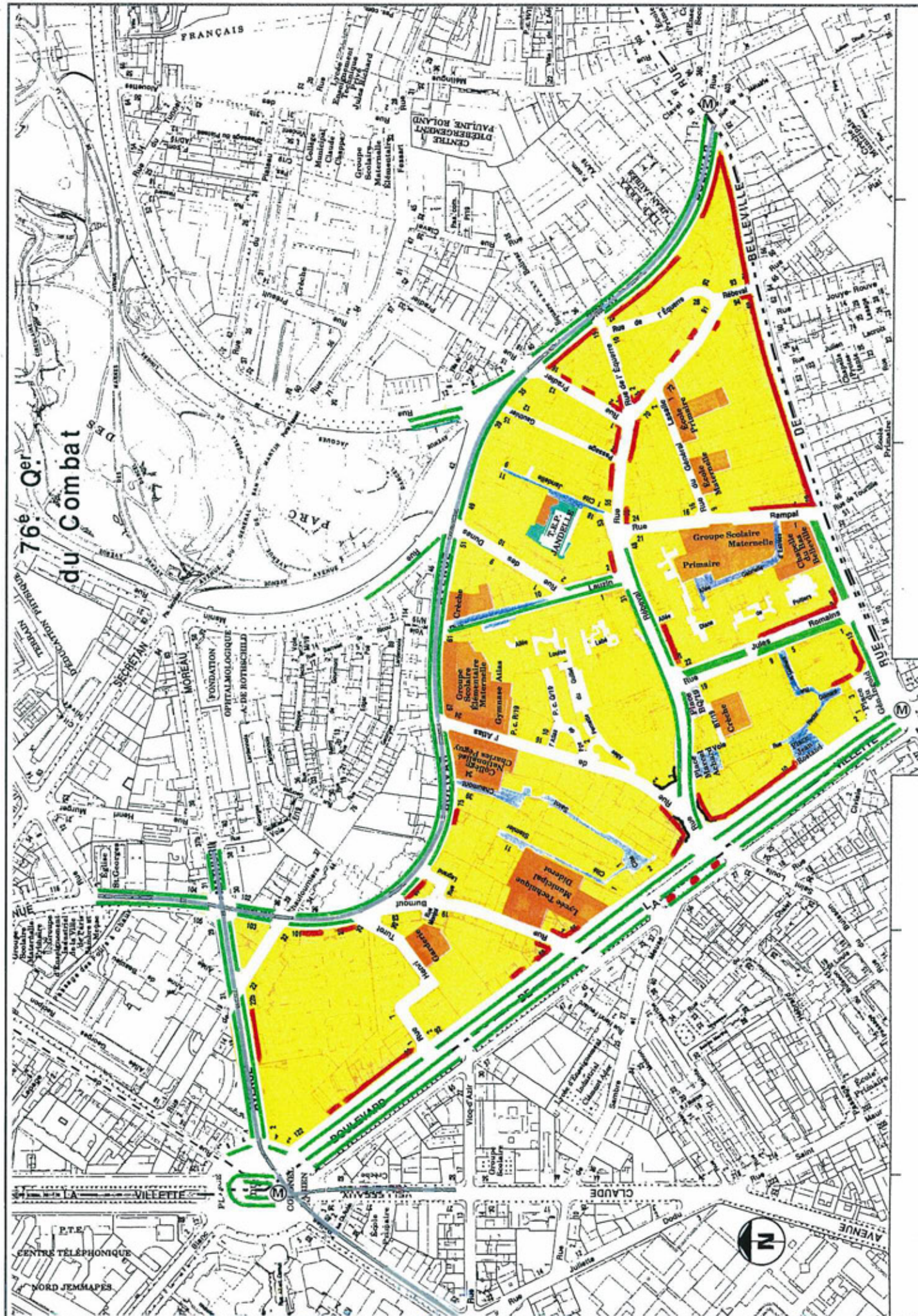
rue de Torcy, à l'entrée sud-ouest du quartier



rue de la Madone, le long du lycée privé

RÉBEVAL





S'étalant depuis la rue de Belleville jusqu'à la place du colonel Fabien en suivant au nord la frontière sinueuse que forme l'avenue Simon Bolivar, le quartier Rébeval est, malgré les toutes proches Buttes Chaumont, orienté vers le boulevard de la Villette.

La rénovation du quartier s'est effectuée par vagues successives, du nord au sud :

- avant les années 50, au nord de la rue de l'Atlas, elle a été facilitée par des parcelles plus grandes que celles environnant la rue de Belleville,
- durant les années 60, 70 et 80, la rue de Rébeval qui traverse le quartier depuis la rue de Belleville jusqu'au boulevard de la Villette, a été entièrement rénovée entre la rue Rampal et le boulevard de la Villette. Ces constructions nouvelles ont été associées à un élargissement de la rue Rébeval, à la création de plantations d'alignement, mais également à la disparition des commerces, quasi-absents de ce tronçon de rue.

A l'inverse, il subsiste un reste de centralité dans la rue Rébeval entre la rue de Belleville et la rue Lauzin. Celle-ci tient essentiellement à la présence de commerces dont la pérennité semble menacée, ainsi qu'en témoignent de nombreux locaux vides.

La typologie originelle des faubourgs peut aussi être retrouvée passage de l'Atlas, sur la rive nord de la rue de l'Atlas et rue Rampal où la rue de Belleville étend sa typologie et une forte activité liée à la communauté chinoise.

Les ensembles de logements récents sont implantés sur de très grands îlots, des circulations piétonnes ont été prévues en leur sein mais ne répondent pas aux mêmes logiques que le réseau de voirie publique. Ces espaces privés rendus inaccessibles par l'installation d'interphones et de digicodes constituent aujourd'hui des coupures.

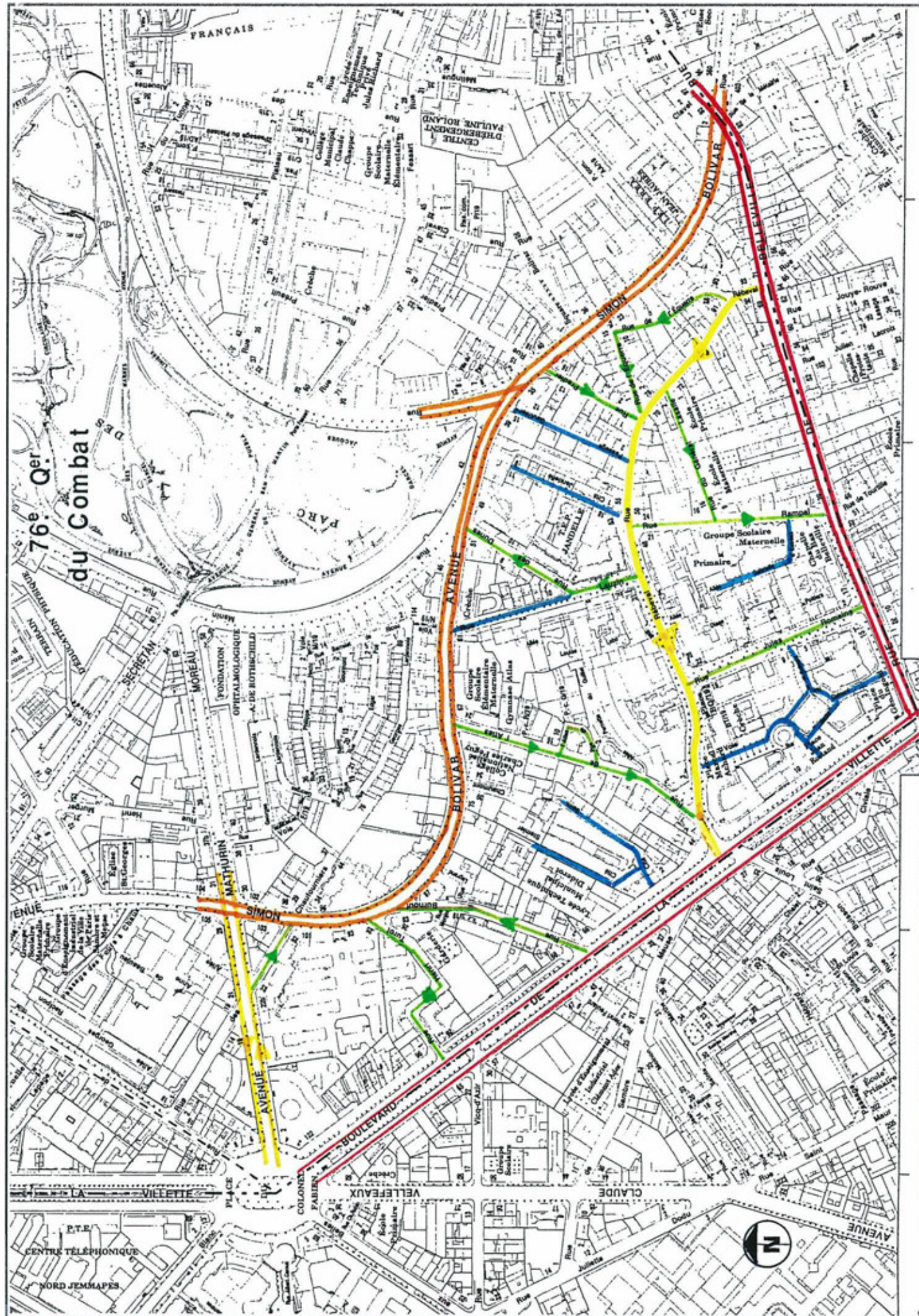
La place Hector Guimard est une réalisation récente libérant une grande emprise pour les piétons et amplement liée à la rue de l'Atlas et au boulevard de la Villette. Le recalibrage récent de la rue Jules Romain donne lui aussi une large place aux piétons par le biais d'une double rangée d'arbres disposée en chicane.

Le quartier est très majoritairement résidentiel, les rares emplois se trouvent de plus à la périphérie du quartier, le long des grands axes.

La desserte en transport en commun s'effectue par la ligne de bus 46 qui suit l'avenue Simon Bolivar, et par les stations de métro Belleville (ligne 2 et 11), Colonel Fabien (ligne 2) et Pyrénées (ligne 11).

CARTE D'ANALYSE	
	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI	
population (RGP 90):	13 154 habitants
emplois salariés (EEE 89):	3 138 salariés
surface:	30 ha
densités:	P: 436 hab/ha E: 104 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier est encadré par des voies d'importance variable :

- le boulevard de la Villette assure, au sein des boulevards de Fermiers Généraux, un rôle de rocade majeur à l'échelle de Paris.
- La rue de Belleville est la seule radiale à double sens liée à un échangeur complet du périphérique entre l'avenue Gambetta et l'avenue Jean Jaurès.
- L'avenue Simon Bolivar, continuation de la rue des Pyrénées perd ici une partie de son rôle de seconde rocade puisqu'elle va buter sur l'avenue Jean Jaurès
- la rue Mathurin Moreau participe moins au réseau structurant parisien, elle assure la liaison locale Place du Colonel Fabien - Buttes Chaumont.

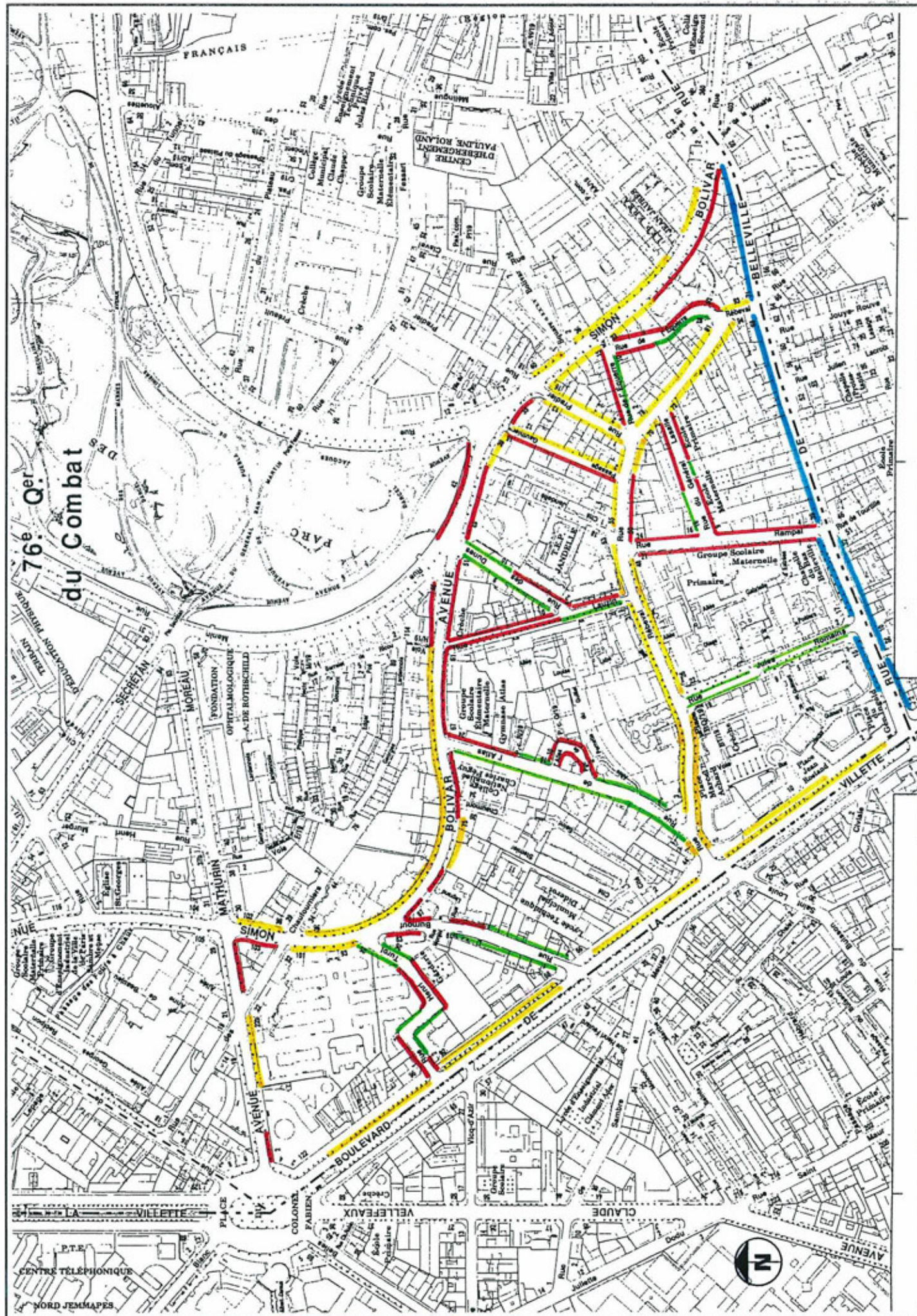
Deux rues seulement traversent le quartier de part en part, la rue de l'Atlas et la rue Rébeval. Elles se rejoignent au boulevard de la Villette et sont en sens unique est-ouest. Les encombrements fréquents de la rue de Belleville tout comme le surencombrement permanent de la rue du faubourg du Temple font de la rue de l'Atlas et de la rue Rébeval un itinéraire de délestage attractif puisque continué rue du Buisson Saint-Louis et rue Louvel-Tessier jusqu'à l'avenue Parmentier et la rue Bichat. Le flux traversant le boulevard de la Villette depuis le débouché des deux rues vers la rue du Buisson Saint-Louis est, à l'heure de pointe du matin, d'environ 400 véhicules provenant pour trois quarts de la rue Rébeval.

Aucune voie ne permet la traversée dans le sens nord-sud du quartier. Ces liaisons ne sont assurées que par le boulevard de Belleville et l'avenue Simon Bolivar qui sont, à l'approche de la place du colonel Fabien, les seuls éléments de vie locale du quartier.

La grande taille des îlots a incité les concepteurs des grands ensemble à les doter d'un maillage de voies piétonnes. Celles-ci sont le plus souvent privées et ne sont pas pratiquées par l'ensemble des habitants du quartier.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

L'excédent en stationnement résidentiel

(nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

la situation du stationnement dans le quartier le distingue fortement de ses environs :

Le taux de motorisation y est beaucoup plus élevé : 51% pour, respectivement, 35%, 34%, et 33% dans les quartier environnant le métro Belleville des 10^{ème}, 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements.

La rénovation a été l'occasion de la construction de très nombreux parkings (en général 1 par logement), ce qui conduit à un **excédent de 450 places** de stationnement résidentiel privé à l'échelle du quartier.

sur voirie

On trouve dans le quartier environ 850 places de stationnement autorisé. Le taux de stationnement illicite de 14.9 % est anormalement élevé au regard de la très large offre de stationnement privatif et semble indiquer que les parkings sous immeuble sont peu ou mal exploités. Les fichiers de la Direction Générale des Impôts y indiquent d'ailleurs une forte proportion d'emplacements vacants.

La répartition entre stationnement payant et stationnement gratuit n'obéit apparemment à aucune règle et participe à la mauvaise lecture du quartier.

La largeur de la rue Rébeval, entre la rue de Belleville et la rue Lauzin, est d'environ 11 m, largeur pour laquelle le stationnement bilatéral impose une faible largeur de trottoir et, partant, un mauvais équilibre de la rue.

L'offre complémentaire hors voirie

Il n'y a aucun parc de stationnement privé ou public aux abords du quartier.

CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- x x x** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public



Espaces privés ouverts au public et délaissés

LA PROBLEMATIQUE

Le principal obstacle à l'unité du quartier Rébeval est l'éclatement des espaces publics et la très grande taille des ensembles de logements. Si ce n'est le début de la rue Rébeval qui a conservé son paysage de faubourg, l'échelle des espaces publics est sans rapport ni relation avec le bâti.

La notion même de quartier est à restituer, celle-ci peut être retrouvée dans une pratique plus abondante et plus accueillante des espaces publics dont le seul rôle de voie d'accès ne peut suffire.

La surabondance de l'offre de stationnement représente une marge de manœuvre dans l'aménagement des espaces publics.

Le transit de la rue Rébeval et le manque de maillage intérieur sont aussi des obstacles à la vie de quartier.



Circulations piétonnes sur deux niveaux rue Lauzin



Le haut de la rue Rébeval

La circulation des vélos

La rue Rébeval a un profil très étroit d'à peine 10 m à son débouché sur la rue de Belleville. Elle a en général une largeur d'au moins 11 m jusqu'à la rue Lauzin puis est continûment calibrée à 20 m jusqu'au boulevard de la Villette. Le stationnement étant bilatéral sur toute sa longueur et la circulation s'y effectuant à sens unique, l'espace y est soit surencombré soit distendu. Sa position structurante dans le quartier en fait alors un site approprié pour un aménagement en faveur des cyclistes : contresens vélo dans la partie étroite en lieu et place d'une file de stationnement, et piste cyclable dans sa partie calibrée à 20 m.

De plus, le calibrage actuel de la rue dans sa section étroite est incompatible avec la réglementation incendie qui nécessite une largeur de chaussée circulée d'au moins 4 m. La suppression d'une file de stationnement est donc inévitable.

Cet itinéraire, par ailleurs, peut être prolongé sur la rue du Buisson Saint-Louis puis sur les rues Louvel-Tessier, Bichat et Alibert jusqu'au canal Saint-Martin.



Les grands ensembles de la rue Rébeval élargie



Aménagements en faveur des piétons, rue Jules Romain

LES ORIENTATIONS

La circulation

La circulation de transit sur la rue Rébeval est rendue impossible par le changement de sens de circulation de sa partie ouest, cette différenciation permet en outre de mieux individualiser la partie commerçante de la rue.

La répartition des voies 30 a pour but de souligner la structure aujourd'hui peu lisible du quartier, d'assurer, pour les circulations non motorisées une meilleure perception du lien étroit qu'entretient le quartier avec la rue de Belleville comme avec le boulevard de Belleville. Les voies 15 ont pour vocation d'offrir un répondant différencié mais non opposé aux espaces intérieurs des grands ensembles.

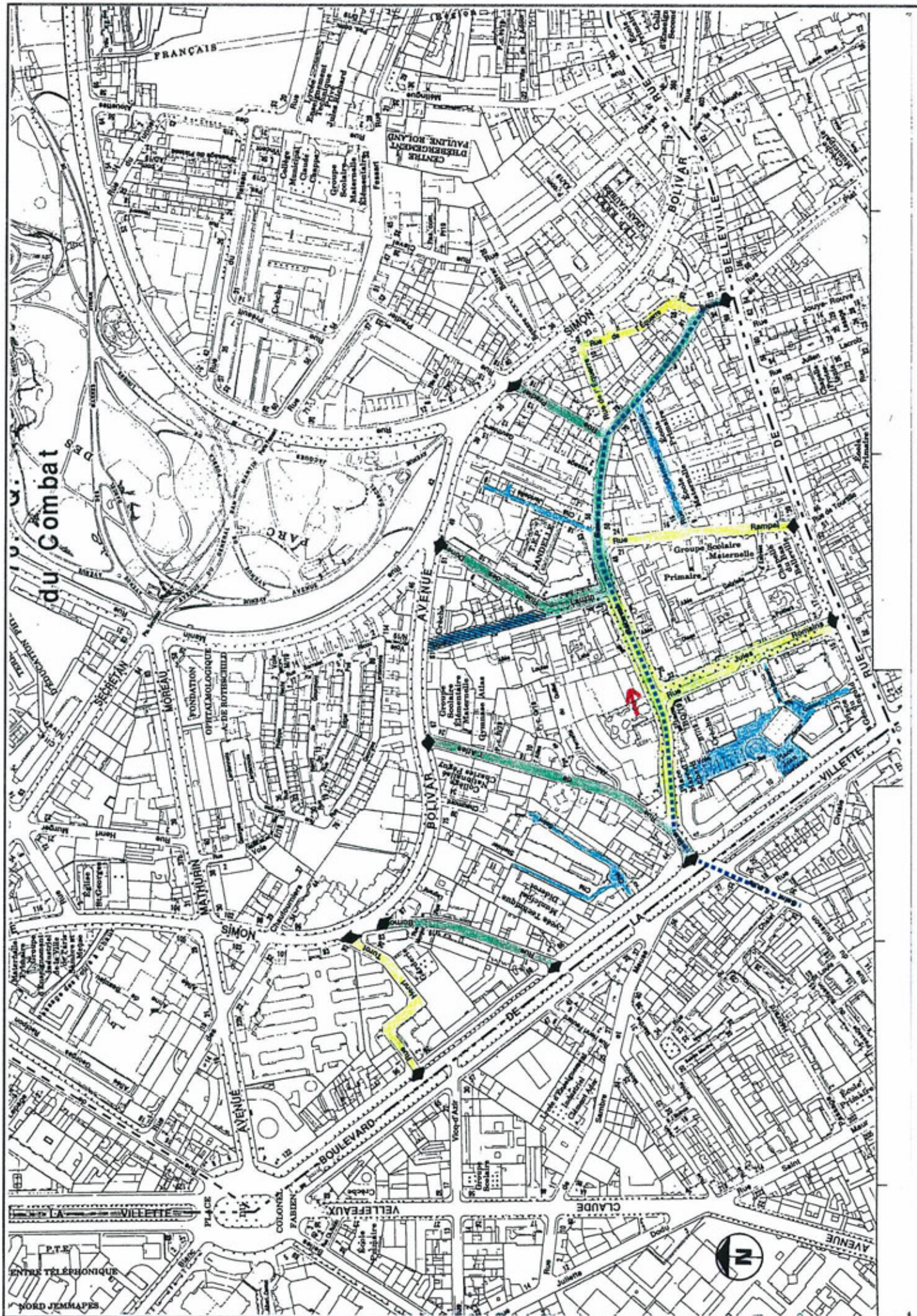
La rue du général Lasalle relie trois groupes scolaires et ne présente aucune utilité du point de vue de la circulation, la monotonie de ses façades comme se grande fréquentation par des enfants profiteraient de son interdiction à la circulation.

Les aménagements d'espaces publics

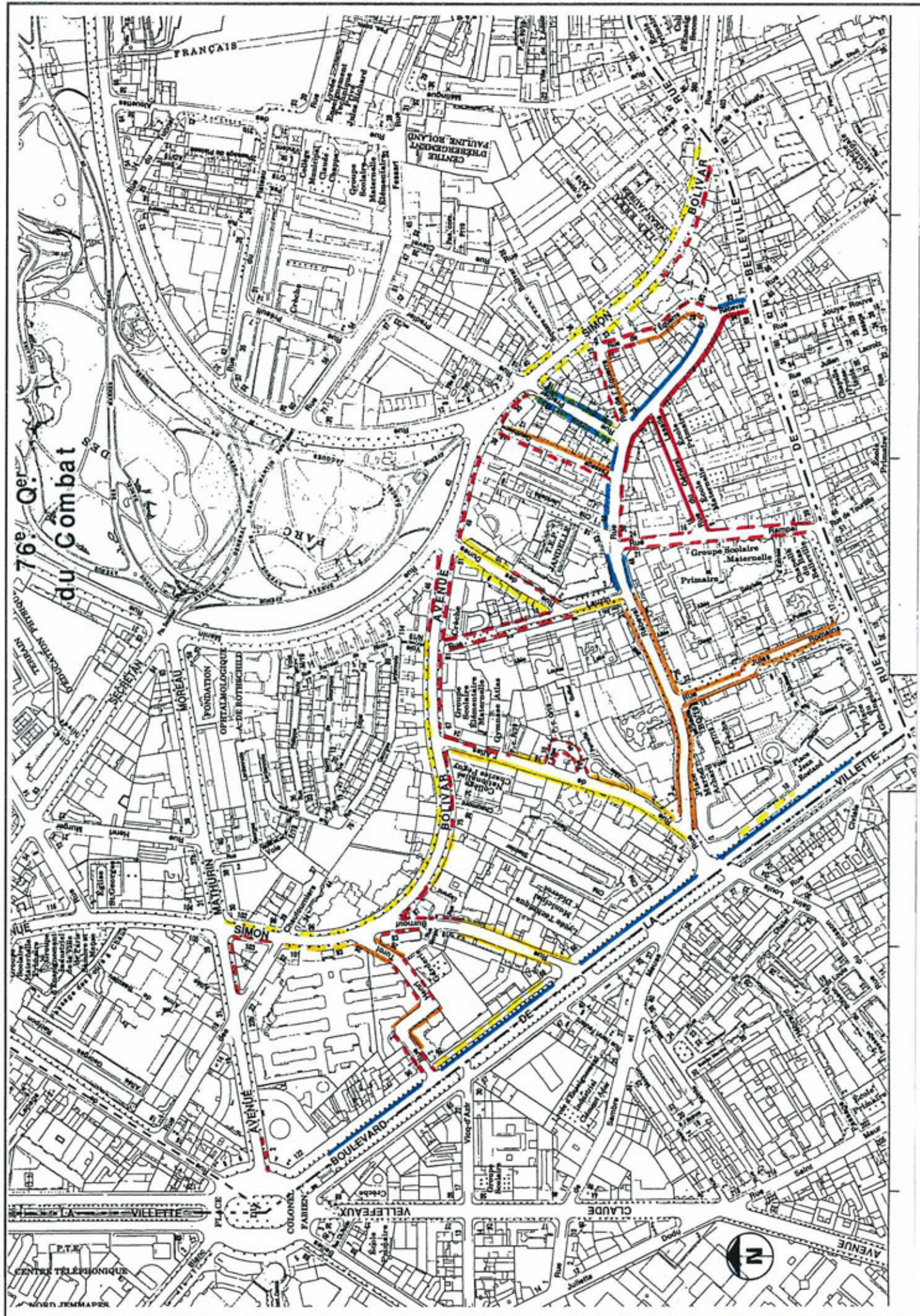
Le débouché de la rue de l'Atlas et de la rue Rébeval est un lieu singulier qui de plus est au confluent des deux mouvements de transit touchant le quartier. Il se doit donc, tout en réduisant sa capacité de marquer une entrée piétonne au quartier et de mieux absorber l'échelle des bâtiments et du boulevard qui l'entourent.

L'interdiction à la circulation de la rue du général Lasalle nécessite des aménagements appropriés.

Les circulations piétonnes dans les grands ensembles posent un problème particulier qui fait l'objet d'une réflexion d'ensemble dans le cadre de la réhabilitation de ceux-ci à Paris comme en banlieue. Bien que n'appartenant pas au domaine de l'aménagement de l'espace public, celui-ci mérite d'être évoqué dans le cas de la rue Lauzin où les circulations publiques et privées s'effectuent en un même lieu mais à des niveaux différents. L'interface entre ces deux types de circulation est ici particulièrement déficiente et nécessite d'être recomposée.



LES ORIENTATIONS	
X	circulation de transit supprimée
→	inversion de sens de circulation
— (green)	voie 30
— (yellow)	voie 15
— (blue)	voie piétons-bus-vélos
— (dark blue)	voie piétonnière ou voie marché
◆	traitement des entrées du quartier
— (dashed blue)	itinéraire cyclable à étudier
▨	espace public à réaménager
••••• (green)	plantations nouvelles
••••• (blue)	fermeture temporaire



LE STATIONNEMENT

L'abondante offre de stationnement tant privé que sur voirie autorise une modification en profondeur de la réglementation du quartier en matière de stationnement.

La mise en place de stationnement réservé aux résidents est justifiée par la vocation essentiellement résidentielle du quartier.

La rue Rébeval et la rue Pradier doivent quant à elles être revitalisées, la concentration des rez-de-chaussée commerciaux de l'itinéraire qu'elles forment justifie la mise en place de stationnement rotatif, mais en nombre inférieur à la situation actuelle afin de permettre la mise en place du contre-sens vélo de la rue Rébeval et d'obéir aux normes d'accès de lutte contre l'incendie.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	55	220
mixte	235	305
gratuit	560	-
résidentiel	-	230
total	850	755

BAS-BELLEVILLE





Anciennement dénommé la haute Courtille, ce faubourg parisien est situé immédiatement à l'extérieur de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux. La Courtille s'étendait jusqu'à Ménilmontant mais s'en trouve aujourd'hui coupée par l'ensemble du square du nouveau Belleville, celui-ci forme donc la limite sud du quartier du Bas-Belleville. De l'autre côté de la rue de Belleville, son pendant côté 19^{ème} a été l'objet, dans sa partie Ouest, d'une opération complète de rénovation.

Au sein même du quartier, deux opérations importantes : la ZAC Bisson-Palikao et le secteur Bisson-Ramponeau ont profondément modifié la typologie du bâti, en conservant néanmoins l'essentiel du réseau de voirie. Un nouvel élément de centralité a été aménagé au centre de la ZAC avec la place Alphonse Allais. Les commerces qui la bordent sont aujourd'hui toujours vides mais elle est très utilisée par les enfants du quartier qui l'ont transformée en terrain de sport.

Seul le secteur Ramponeau est resté très proche de l'état dans lequel l'annexion l'a trouvé. Ses longues parcelles héritées d'un découpage rural accueillent des bâtiments caractéristiques des faubourgs mais dont les faiblesses structurelles et le mauvais entretien rendent aujourd'hui nécessaire une intervention forte de la ville en faveur de sa réhabilitation.

Les commerces internes au quartier sont concentrés rue Ramponeau, fort élément de centralité et de vie nocturne où les immeubles récents du secteur Bisson-Ramponeau font face à ceux conservés sur le côté nord. On en trouve également quelques-uns sur le côté Est de la rue Tourtille, dans le prolongement des commerces de la rue de Belleville.

Le jardin de Belleville et la rue Jouye-Rouve limitent le quartier à l'est, le séparant de la rue Piat et du quartier Mare-Cascades tant par la topographie que par l'absence de rue qui les lient.

La rue de Belleville tranche avec le quartier par son animation incessante, le fort trafic qu'elle supporte et son caractère d'axe principal de la voirie parisienne. Elle ne peut néanmoins être considérée comme une coupure vis-à-vis du 19^{ème} arrondissement, son attractivité joue aussi le rôle de lien.

Le boulevard de Belleville est un lieu de promenade, d'activité commerciale et de déplacement en transport en commun. Sa largeur comme son encombrement ne lui enlèvent pas son caractère de « place du marché » liant le bas Belleville au 11^{ème} arrondissement dont la rue Jean-Pierre Timbaud ou la rue du Moulin-Joly ont une typologie sociale et bâtie proche de celle du Bas-Belleville.

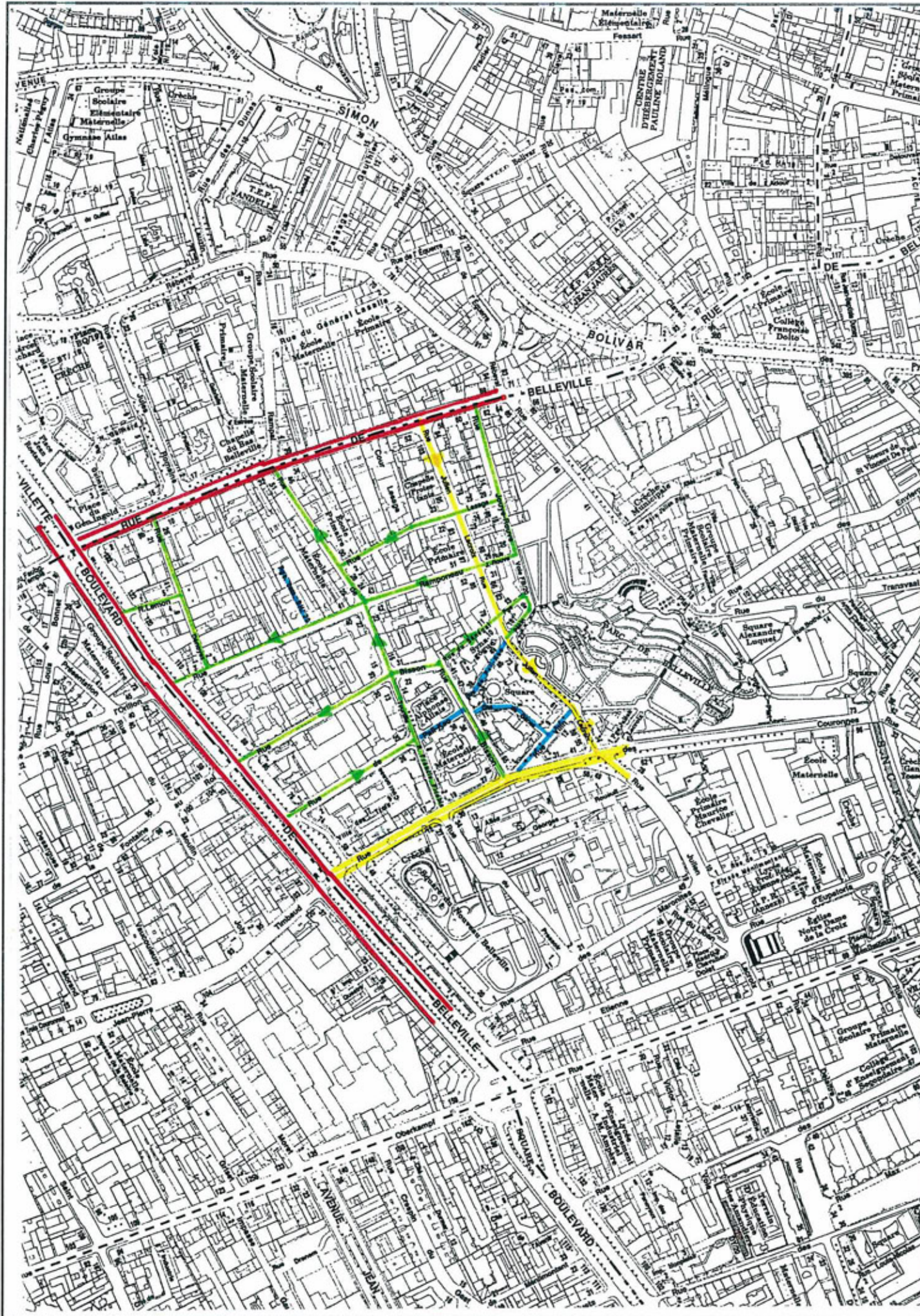
La desserte en transport en commun ramène systématiquement sur le boulevard de Belleville, aucune ligne de Bus ne dessert le quartier, seules les deux stations de métro Belleville et Couronnes, le long du boulevard, ainsi que la station Pyrénées pour la partie nord-est du quartier, permettent d'accéder aux lignes 2 et 11 du métro.

CARTE D'ANALYSE

	lieux singuliers
	plantations d'alignement
	principaux linéaires commerciaux
	supermarché ou marché couvert
	marché temporaire
	station de métro
	ligne d'autobus
	voie à vitesse réglementée (30 km/h)
	voie piétonnière ou voie marché

POPULATION – EMPLOI

population (RGP 90):	6838 habitants
emplois salariés (EEE 89):	1973 salariés
surface:	20 ha
densités:	P: 346 hab/ha E: 100 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Le quartier du Bas-Belleville n'est pas, ou très peu, un lieu de transit. Il s'inscrit néanmoins dans la trame des déplacements locaux qui relient les quartiers environnant.

Assurant le principal de l'accessibilité du quartier, le boulevard et la rue de Belleville sont deux axes primaires de la voirie parisienne, ils absorbent respectivement 27 000 et 15 000 véhicules par jour.

Les deux autres limites du quartier correspondent à des voies plus locales :

- la rue des Couronnes, dans la prolongation de la rue Jean-Pierre Timbaud, est aussi une voie de liaison, mais à une moindre échelle. Son débouché sur le boulevard de Belleville est par contre régulièrement saturé, le carrefour Timbaud/Belleville/Couronne n'ayant pas un aménagement approprié à l'ampleur des mouvements tournants qu'on y observe.
- Il n'y a pas d'accessibilité au quartier par l'est, le jardin et la topographie contribuent à l'isoler de la rue Piat.

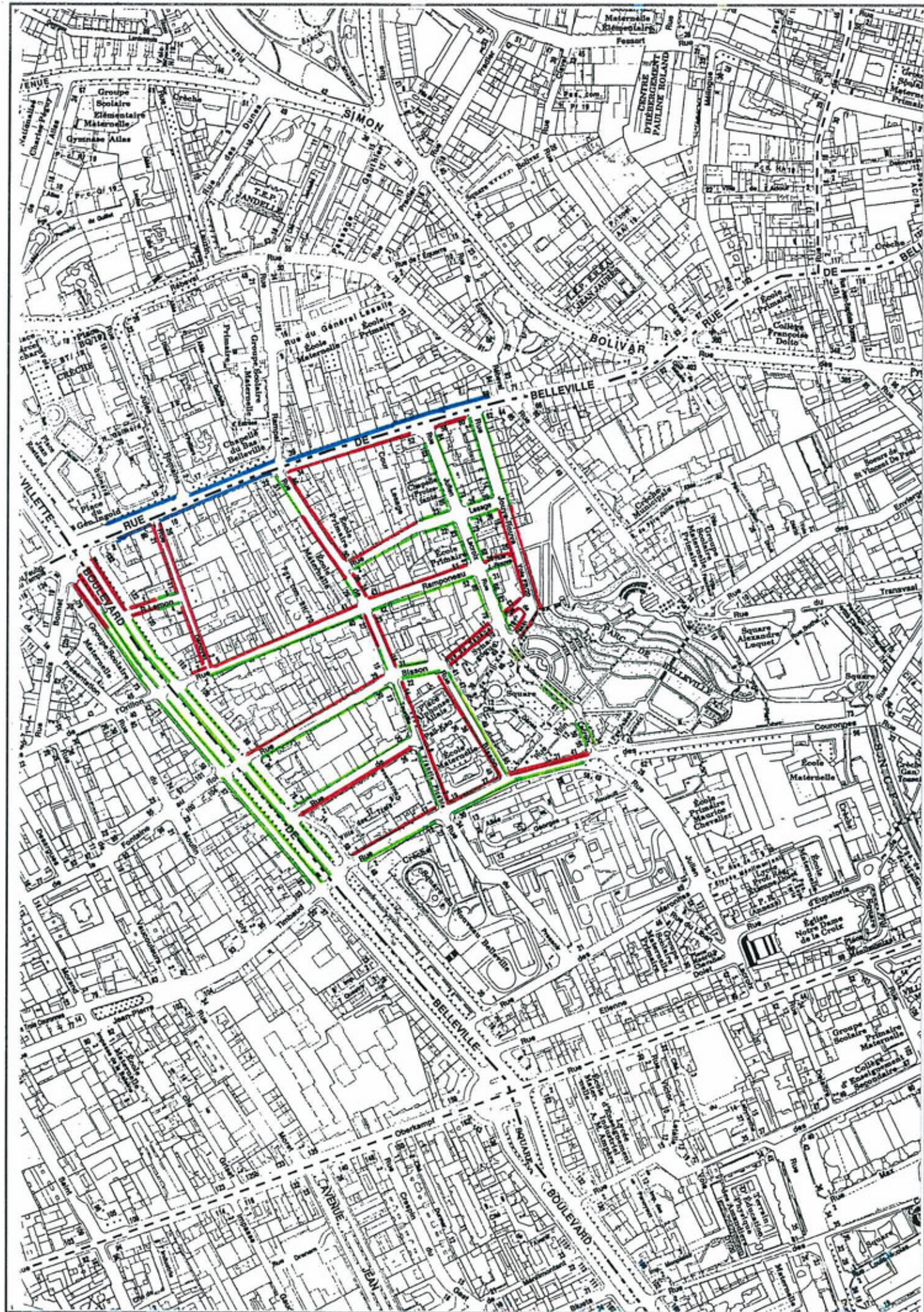
Les déplacements locaux et la desserte du quartier sont assurés par la rue Julien Lacroix qui s'étend jusqu'à la rue de Ménilmontant, et par la rue Rampeau qui, depuis la rue Julien Lacroix, se poursuit le boulevard franchi sur la rue de l'Orillon.

Les autres rues du quartier assurent la desserte locale, ce rôle est accentué par le plan de circulation. Elles ne sont pas sollicitées par le trafic de transit ou par des itinéraires de substitution, mais la rue Jouye-Rouve et la rue Lesage, sur lesquelles le stationnement gratuit attire les véhicules cherchant à stationner à proximité de la rue de Belleville, accueillent de ce fait un trafic parasite.

On notera enfin l'importance des aménagements piétons au bas du jardin de Belleville, ils contribuent à limiter la pression de la circulation et perpétuent les chemins de coteaux, rappelés dans le jardin, qui liaient le bas de Belleville à ses hauteurs.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel

(nombre de VP des ménages - nombre de places privées) (RGP90-TH90)

Le déficit en places de stationnement résidentiel était en 1990 estimé à 634 places.

Les immeubles situés sur la ZAC Bisson-Palikao sont tous dotés d'un nombre de places excédentaires alors que le secteur Ramponeau est sous-équipé du fait de l'ancienneté des immeubles.

Depuis 1990, quatre immeubles ont été réalisés dans la ZAC Bisson-Palikao et le secteur Bisson-Ramponeau, rue Bisson, rue Julien Lacroix, rue Palikao et rue Tourtille. Ils contribuent à réduire le déficit en places de stationnement résidentiel d'environ 150 places, ramenant celui-ci à moins de 500.

Enfin, le quartier Rébeval, tout proche, présente globalement une offre largement excédentaire.

L'offre sur voirie

Environ 560 places sur voirie assurent au quartier un bon équilibre en matière de stationnement si l'on considère l'apport des réalisations postérieures à 1990. Le taux de vide de 9,3 % comme le taux d'illicite de nuit de 15,4% semblent plutôt indiquer une mauvaise lisibilité du stationnement sur voirie et une exploitation trop faible des places de stationnement privées.

Toutes les places de stationnement sur la voirie intérieure du quartier sont gratuites ; dans la ZAC Bisson-Palikao, elles sont relativement bien ordonnées. Rue Julien Lacroix, l'utilité des 14 places en Lincoln entre arbre le long du jardin, fortement consommatrices d'espace, paraît discutable, d'autant qu'il n'y a aucun riverain immédiat.

Dans le secteur Ramponeau, l'organisation du stationnement est plus anarchique, et la réglementation est parfois peu lisible (rue Lemon où le stationnement est interdit sur la moitié de la longueur et bilatéral et gratuit sur l'autre moitié, par exemple). Le calibrage des rues incite en outre souvent au stationnement illicite.

L'offre complémentaire hors voirie

Il n'y a aucun parc de stationnement privé ou public aux abords du quartier.

CARTE D'ANALYSE

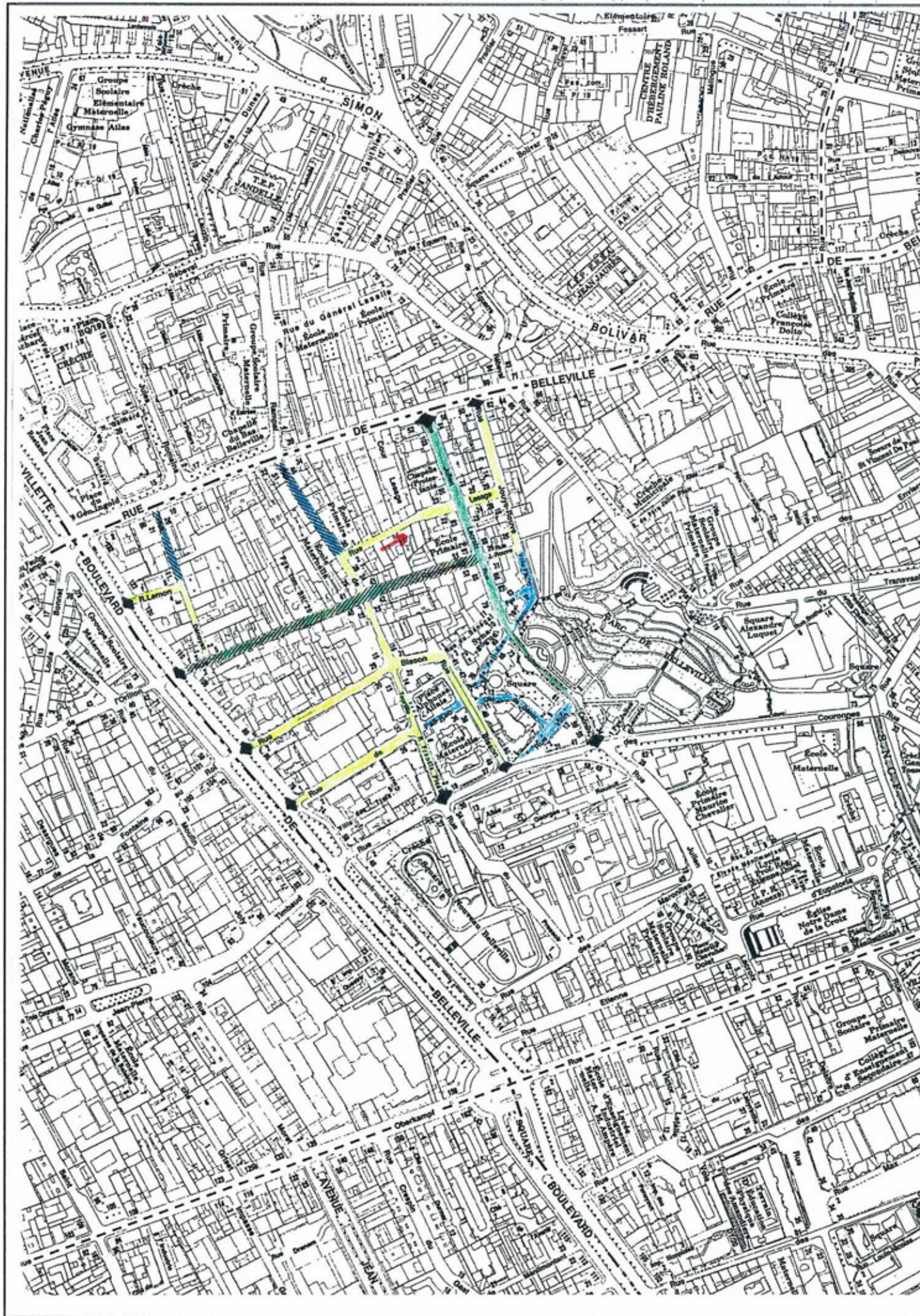
- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- x x x** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public

LA PROBLEMATIQUE

Le quartier du Bas-Belleville est un quartier résidentiel dont l'évolution n'est pas terminée. La restructuration du secteur Ramponneau ne devrait pas en changer radicalement la pratique mais pourrait être l'occasion, au travers de l'aménagement des espaces publics, d'en améliorer la cohérence.

Son avenir ne peut être dissocié de celui de l'ensemble des quartiers environnant la station de métro Belleville, tant ils sont intimement liés.

Ce ne sont pas ici les problèmes de trafic de transit qui sont en cause mais la mise en valeur du quartier. Celle-ci, par un agencement approprié des circulations piétonnes et motorisées, doit mieux en traduire l'échelle et l'usage. Les rues environnant le jardin de Belleville doivent trouver leur répondant dans tout le quartier et le jardin doit être pressenti depuis le boulevard ou la rue de Belleville.



LES ORIENTATIONS

La petite échelle du quartier, la présence du jardin et la concentration des commerces et des écoles autour de la rue Ramponeau permettent d'envisager un projet fortement orienté vers une pratique piétonne du quartier.

Mais la présence des immeubles récents de la ZAC Bisson-Palikao et la forte évolutivité du secteur Ramponeau imposent de préserver l'accès riverain aux actuelles et futures entrées de parking.

La réorganisation des déplacements dans le quartier du Bas Belleville a pour objectif :

- de continuer les aménagements en faveur des piétons depuis le jardin de Belleville jusqu'au boulevard et à la rue de Belleville,
- de mieux irriguer la centralité de la rue Ramponeau et de vivifier la place Alphonse Allais.

La circulation

Voies 30 :

- La rue Julien Lacroix est utile à une échelle plus large que celle du quartier : bien qu'elle traverse les aménagements du bas du jardin, elle en est le principal accès et joue aussi un rôle de liaison interquartiers.
- La rue Ramponeau réunit non seulement les commerces du quartier mais aussi la Poste, l'antenne de police et des animations locales dans l'ancienne usine dite de « La Forge ».

Voies 15 :

Les autres rues du quartier n'ont pas vocation à accueillir de circulation ou de stationnement extérieurs au quartier.

Elles seront donc réservées à la desserte locale des logements du quartier, mais également des deux hôtels industriels de la partie nord de la rue Bisson, qui ne génèrent que des flux limités.

LES ORIENTATIONS

- X** circulation de transit supprimée
-  inversion de sens de circulation
-  voie 30
-  voie 15
-  voie piétons-bus-vélos
-  voie piétonnière ou voie marché
-  traitement des entrées du quartier
-  itinéraire cyclable à étudier
-  espace public à réaménager
-  plantations nouvelles
-  fermeture temporaire

Circulation piétonne :

L'interdiction à la circulation de la voie BH/20 en cours de réalisation et l'interdiction à la circulation de la rue Tourtille depuis la rue Lesage jusqu'à la rue de Belleville favorisent les liaisons piétonnes entre la rue de Belleville et le jardin et assurent la sécurité des sorties des deux écoles de la rue Tourtille. Ceci serait combiné avec une inversion du sens de circulation de la rue Lesage.

La rue Dénoyez fait partie du périmètre de réhabilitation du secteur Ramponeau. L'entrée des nouveaux parkings de cette opération se fera dans sa partie sud. Afin de garantir la tranquillité de la plus grande partie possible de la rue, il est possible de l'interdire à la circulation de la rue de Belleville à la rue Lemon par laquelle se feront les accès au parking.

Les aménagements d'espaces publics

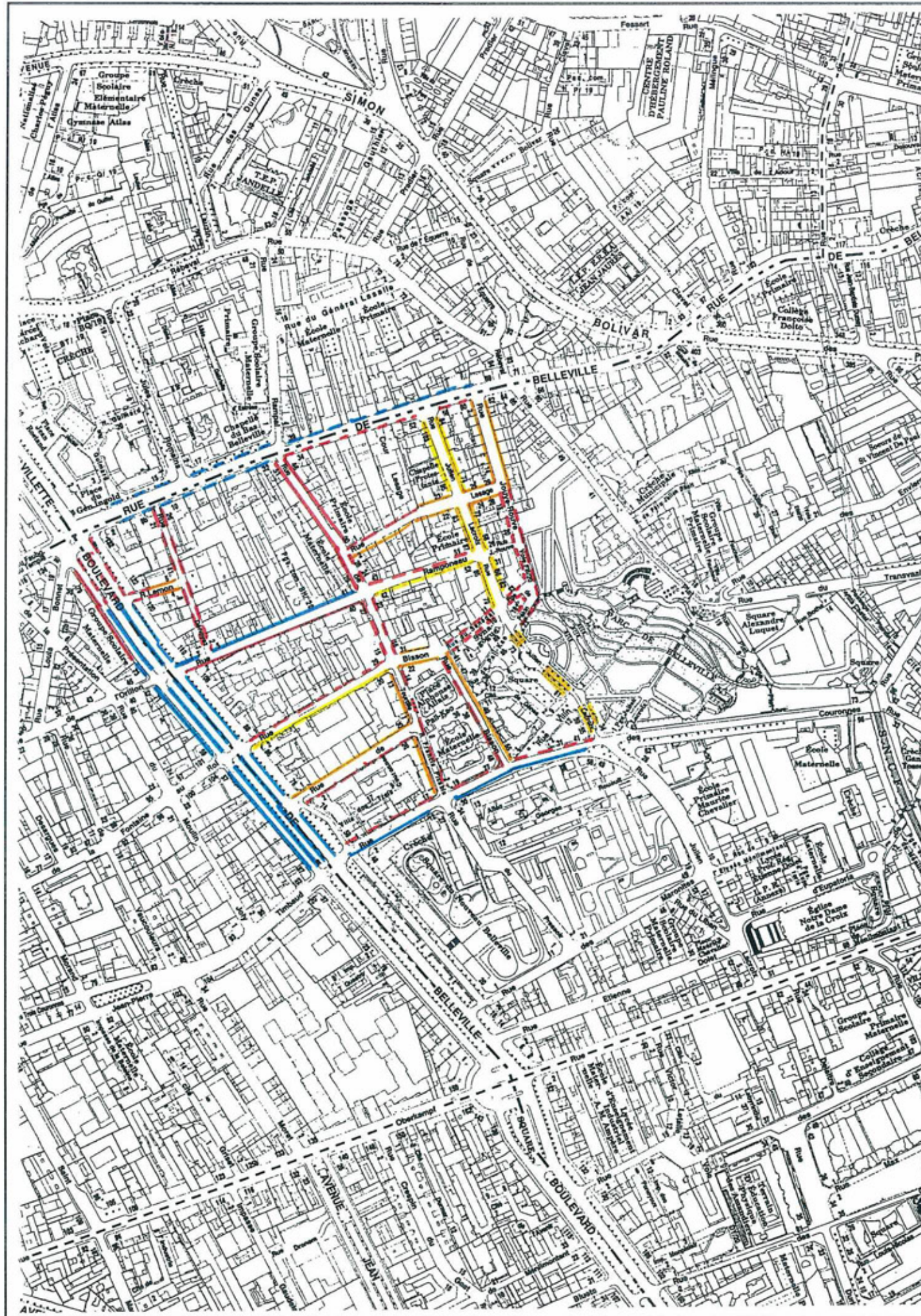
La rue Ramponeau, d'un calibrage bâtard (en général 6,5 m de chaussée), est continuellement envahie par du stationnement illicite. Ses trottoirs de 1,8 et 1,5 m sont insuffisants au regard de sa fréquentation. Son recalibrage permettrait non seulement d'élargir un trottoir mais aussi de mieux assurer la mise en station des engins de secours, souvent impossible aujourd'hui.

L'interdiction à la circulation des rues Tourtilles et Dénoyez nécessite des aménagements appropriés.

On veillera aussi, dans l'aménagement de la rue Julien Lacroix, à annoncer le jardin de Belleville.

La circulation des vélos

La suppression de la file de stationnement illicite de la rue Ramponeau peut s'accompagner de la mise en place d'un contre-sens vélo.



Le stationnement

L'état actuel du quartier en matière de déficit résidentiel est appelé à être conservé voire amélioré par l'évolution du secteur Ramponeau. Par contre, la suppression du stationnement gratuit, et son remplacement par du stationnement payant rotatif, mixte ou résidentiel devrait apporter un peu de souplesse en diminuant, le stationnement ventouse, le taux d'illicite et en augmentant le taux de vide.

Cette marge de manœuvre est mise à profit par la suppression du stationnement rue Tourville.

Le statut spécifique de la rue Ramponeau nécessite l'introduction de stationnement rotatif, avec création de places de livraison. Il est proposé d'inverser le côté de stationnement autorisé, afin de faciliter la sortie de la voie nouvelle à créer entre les rue de Tourville et Ramponeau.

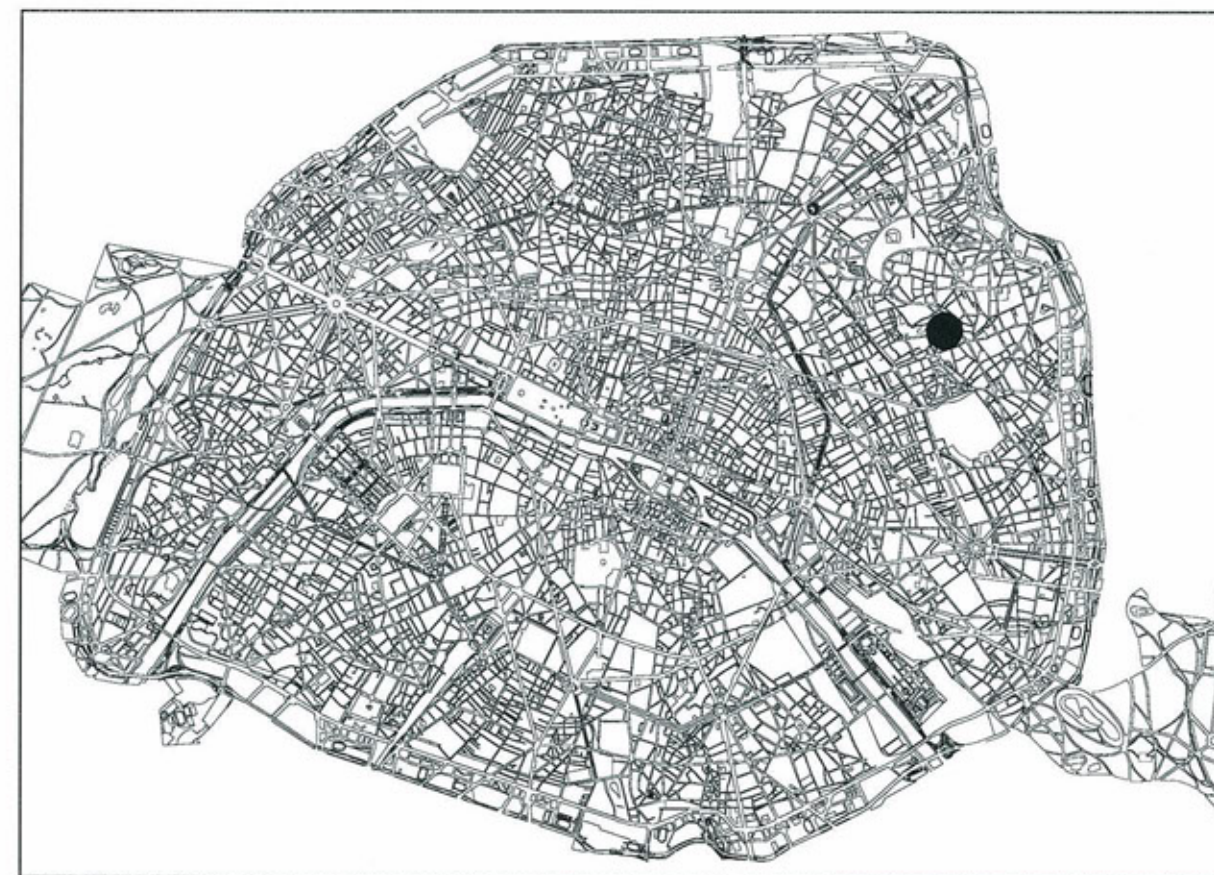
Le stationnement mixte de la partie ouest de la rue Bisson permettra aux activité qu'elle dessert de recevoir les visiteurs qui n'utiliseront pas le parking des hôtels industriels.

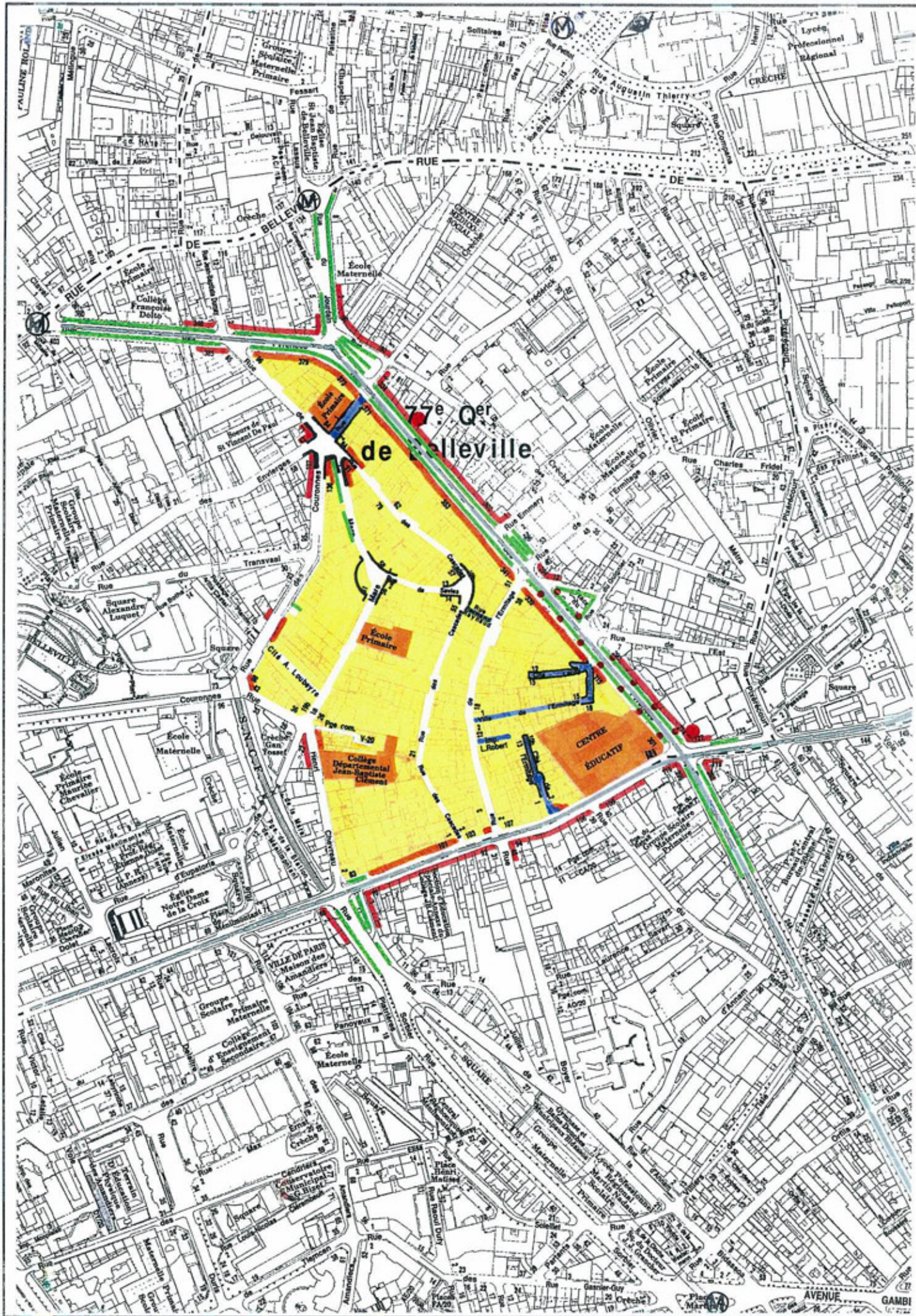
La mise en place de stationnement exclusivement résidentiel dans l'essentiel des voies 15 du quartier permettra d'éviter les itinéraires de bouclage de véhicules cherchant à stationner gratuitement près de la rue de Belleville.

LES ORIENTATIONS		
maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit

	Avant	Après
rotatif	40	180
mixte	0	150
gratuit	520	-
résidentiel	-	150
total	560	480

MARE – CASCADES





Le quartier a très largement conservé les caractéristiques des anciens quartiers populaires établis à partir du 19^e siècle sur le flanc de la colline de Belleville. Ceci se traduit par des voies étroites tracées selon les lignes de niveau, des passages en escalier traversant les îlots en suivant la pente et des parcelles de petites dimensions, de forme allongée, dont le découpage renvoie aux origines rurales et à la topographie du site.

La rue des Pyrénées et la rue de Ménilmontant, en limite du quartier, sont très animées grâce aux commerces le long des rues, à deux supermarchés (rue des Pyrénées) et au marché temporaire installé le jeudi et le dimanche. Par contre, l'intérieur du quartier est peu animé. Bien qu'on trouve une dizaine de commerces autour du carrefour rue de la Mare/ rue des Cascades/ rue des Couronnes, il n'y règne pas une très grande animation. Cela peut être dû au fait que l'aménagement de ce carrefour ne favorise pas les piétons.

La grande exiguïté des espaces publics du quartier, d'où bancs et jardins sont presque absents, est compensée par de nombreux espaces libres à l'intérieur des parcelles, et par la proximité du jardin de Belleville.










Les équipements notables sont deux écoles primaires, un collège et un centre éducatif. Mais on pourrait considérer qu'ils n'ont pas beaucoup d'influences sur l'animation du quartier.

Les constructions y sont hétérogènes, on peut toutefois y distinguer deux types principaux: des constructions anciennes et populaires qui mêlent étroitement habitat et activité, et des immeubles récents issus de la rénovation à partir des années 80.

Le quartier Mare-Cascades est à très forte dominante résidentielle (3,13 habitants pour un emploi).

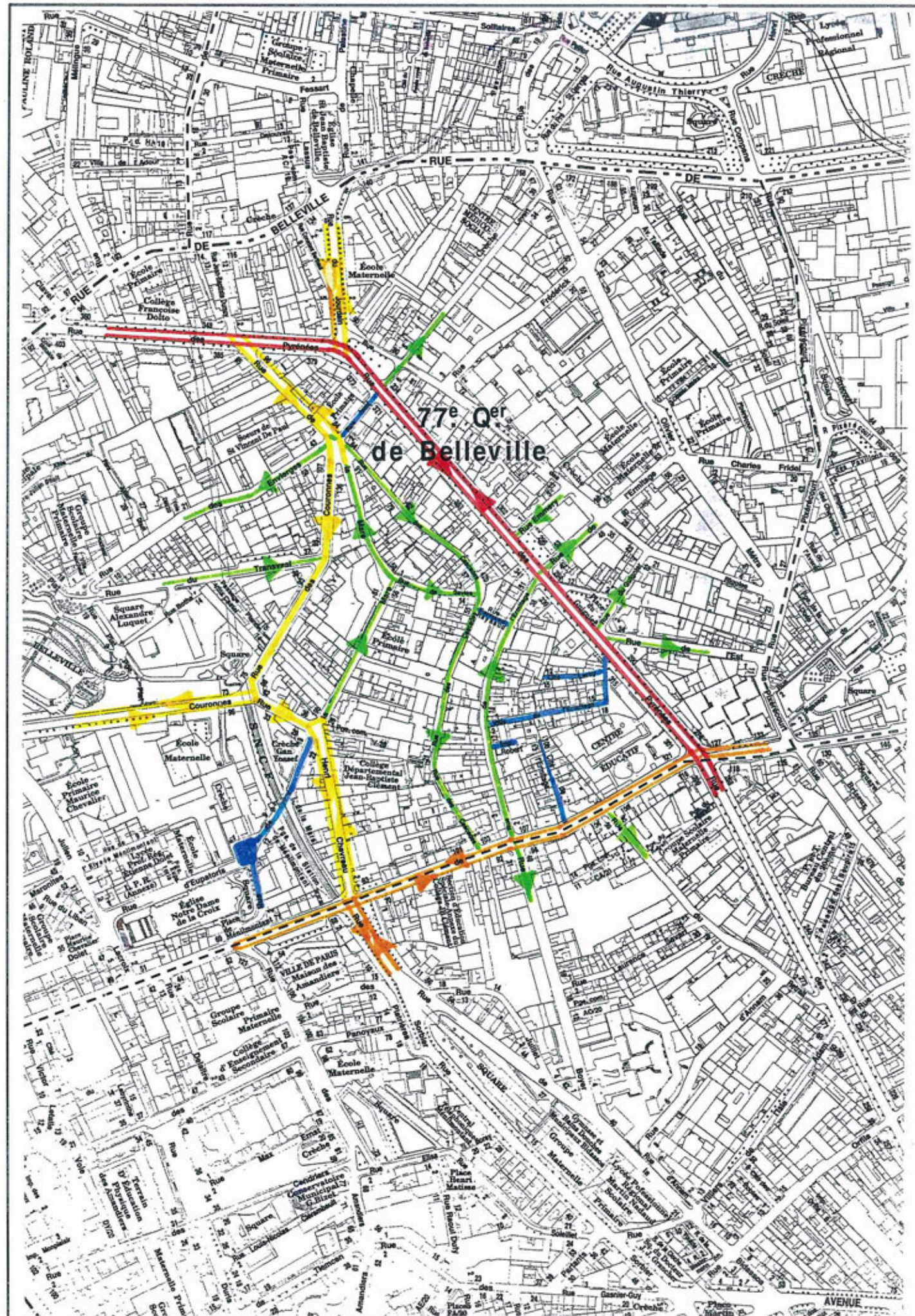
Le quartier est faiblement desservi par le métro. Deux stations de la ligne n° 11 (Pyrénées et Jourdain) se situent au nord du quartier, mais la plus grande partie du quartier est à plus de 400m de ces stations. Les lignes d'autobus sont tangentes au quartier: la ligne n°26 emprunte la rue des Pyrénées, la ligne n°96 la rue de Ménilmontant.

CARTE D'ANALYSE

-  lieux singuliers
-  plantations d'alignement
-  principaux linéaires commerciaux
-  supermarché ou marché couvert
-  marché temporaire
-  station de métro
-  ligne d'autobus
-  voie à vitesse réglementée (30 km/h)
-  voie piétonnière ou voie marché

POPULATION - EMPLOI

population (RGP 90):	5 470 habitants
emplois salariés (EEE 89):	1 750 salariés
surface:	12 ha
densités:	P: 456 hab/ha E: 146 sal/ha



LA CIRCULATION

L'organisation

Ce quartier est desservi par la rue des Pyrénées et la rue de Ménilmontant. Trois rues à double sens, la rue de la Mare (de la rue des Pyrénées à la rue des Envierges), la rue des Couronnes et la rue Henri Chevreau, fonctionnent comme entrées ou sorties principales du quartier.

À l'intérieur du quartier, dont la rue des Couronnes forme la limite ouest, il y a peu de dysfonctionnement de la circulation, celle-ci restant relativement faible.

Toutefois il y a un léger trafic de transit dans la rue des Couronnes et la rue Henri Chevreau (bien que la rue Henri Chevreau actuellement soit en sens unique à cause d'un chantier; le sens entrant dans le quartier est fermé). Les voitures y passent assez vite, ce qui est dangereux pour les élèves des écoles primaires et du collège qui se trouvent dans ces rues.

Il y a aussi un léger trafic de transit dans la rue de la Mare, bien qu'elle soit une étroite voie de desserte locale. Des voitures y passent pour sortir du quartier vers le nord. Elles viennent soit de l'ouest (par la rue des Couronnes puis la rue Henri Chevreau) soit du sud par la rue Henri Chevreau.

Les trottoirs sont généralement étroits à l'intérieur du quartier, rue de l'Ermitage et rue des Cascades ils sont souvent occupés par des voitures en stationnement.

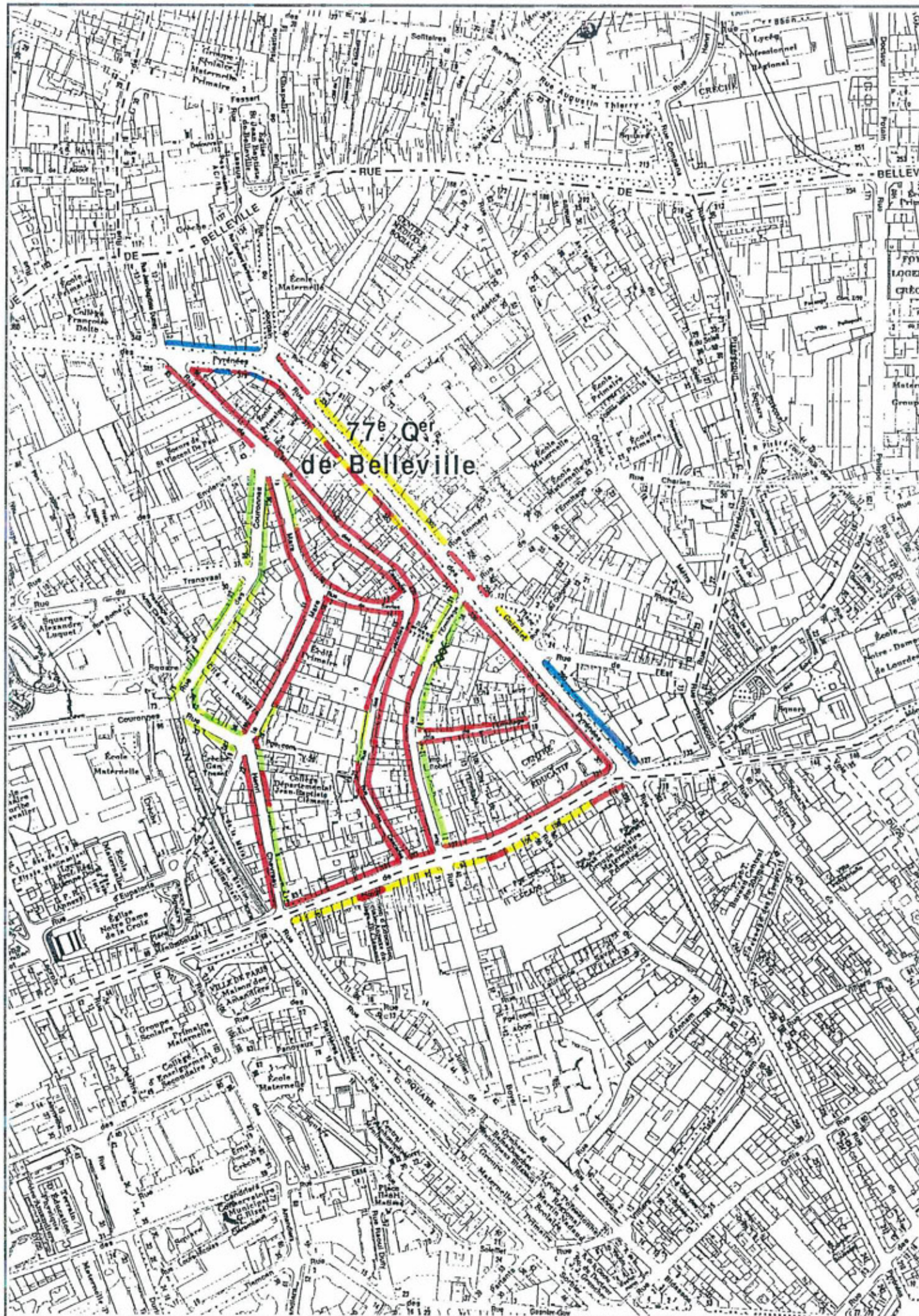
Quatre passages traversent les îlots (un est en cours de réalisation). Ils permettent aux piétons de se promener plus librement dans le quartier et leur ouvrent, grâce à la pente, de belles perspectives.

Rue des Pyrénées, on trouve quelques voitures garées sur le couloir bus. Elles peuvent gêner la circulation non seulement des bus mais aussi des voitures. Le jeudi et le dimanche lorsque le marché temporaire est ouvert, cette rue fonctionne mal.

Rue de Ménilmontant, le stationnement illicite rend difficile la circulation de voitures, particulièrement le croisement de poids lourds.

CARTE D'ANALYSE

- réseau primaire
- réseau secondaire structurant
- réseau de distribution locale
- réseau de desserte
- voie piétonne, impasse...



L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le déficit en stationnement résidentiel (nombre de voitures des ménages - nombre de places de stationnement privées) (RGP90-TH90):

On estimait en 1990 à 247, le nombre de véhicules des résidents sans garage privé. En prenant en compte les constructions de l'O.P.A.C. réalisées depuis 1990, ce déficit doit avoir diminué d'environ 60.

L'offre sur voirie

L'offre sur voirie dans ce quartier est aujourd'hui de 222 places. Ces places sont rotatives ou mixtes dans la rue des Pyrénées et la rue de Ménilmontant, et sont gratuites à l'intérieur du quartier. Bien que l'offre sur voirie compense le déficit en stationnement résidentiel, on constate du stationnement illicite dans la rue des Cascades, la rue de l'Ermitage, la rue de Ménilmontant et la rue des Pyrénées. Ceci est peut-être dû au fait que, à l'intérieur du quartier (rue de la Mare, rue de Savies et rue des Cascades), il y a peu de stationnement sur voirie, et que des activités sont dispersées dans le quartier.

Selon l'enquête réalisée en 1994 par le CRET de la Direction de la Voirie et des Déplacements, le taux de vide dans la journée est environ de 12%, et de 4% la nuit. Le taux d'illicite dans la journée est environ de 28% et de 34% la nuit.

Rue de l'Ermitage, la réglementation actuelle du stationnement ne permettrait pas, en cas de nécessité, la mise en station des engins de secours (une chaussée libre de 4 mètres est nécessaire). Bien que, rue des Couronnes et rue Henri Chevreau, il manque 20cm à la largeur de chaussée au regard de la réglementation, ceci pourrait être toléré compte tenu de l'organisation du stationnement dans le quartier.

L'offre complémentaire hors voirie

Il n'y a pas de parc de stationnement à proximité.

CARTE D'ANALYSE

- stationnement payant rotatif
- stationnement payant mixte
- stationnement gratuit
- stationnement réservé
- stationnement interdit
- x x x** stationnement en épi
- P** parking ouvert au public



Carrefour rue de la Mare/ rue des Cascades/ rue des Couronnes : depuis la rue des Cascades

LA PROBLEMATIQUE

Elle peut se résumer de la façon suivante:

- le trafic de transit dans la rue de la Mare, la rue des Couronnes et la rue Henri Chevreau.
- le carrefour rue de la Mare/ rue des Cascades/ rue des Couronnes qui ne favorise pas les piétons.
- le stationnement illicite sur trottoir, rue des Cascades et rue de l'Ermitage.



Rue de la Mare : depuis la rue Henri Chevreau



Rue des Cascades : depuis la rue de Savies vers la rue de Ménilmontant

LES ORIENTATIONS

Ce quartier est déjà relativement isolé de la circulation de transit. Il pourrait être envisagé d'y modérer la vitesse des véhicules et d'en réorganiser le stationnement.

La circulation

On limite la vitesse des véhicules à 30 km/h dans la rue de la Mare (de la rue des Pyrénées à la rue des Envierges), la rue des Couronnes et la rue Henri Chevreau, voies de distribution locale.

Dans les autres rues, la rue de l'Ermitage, la rue des Cascades, la rue de Savies et la rue de la Mare (de la rue des Envierges à la rue Henri Chevreau), la vitesse est limitée à 15 km/h, ces dernières formeront, avec les passages piétons existants ou en cours de réalisation, un maillage piéton à l'intérieur du quartier.

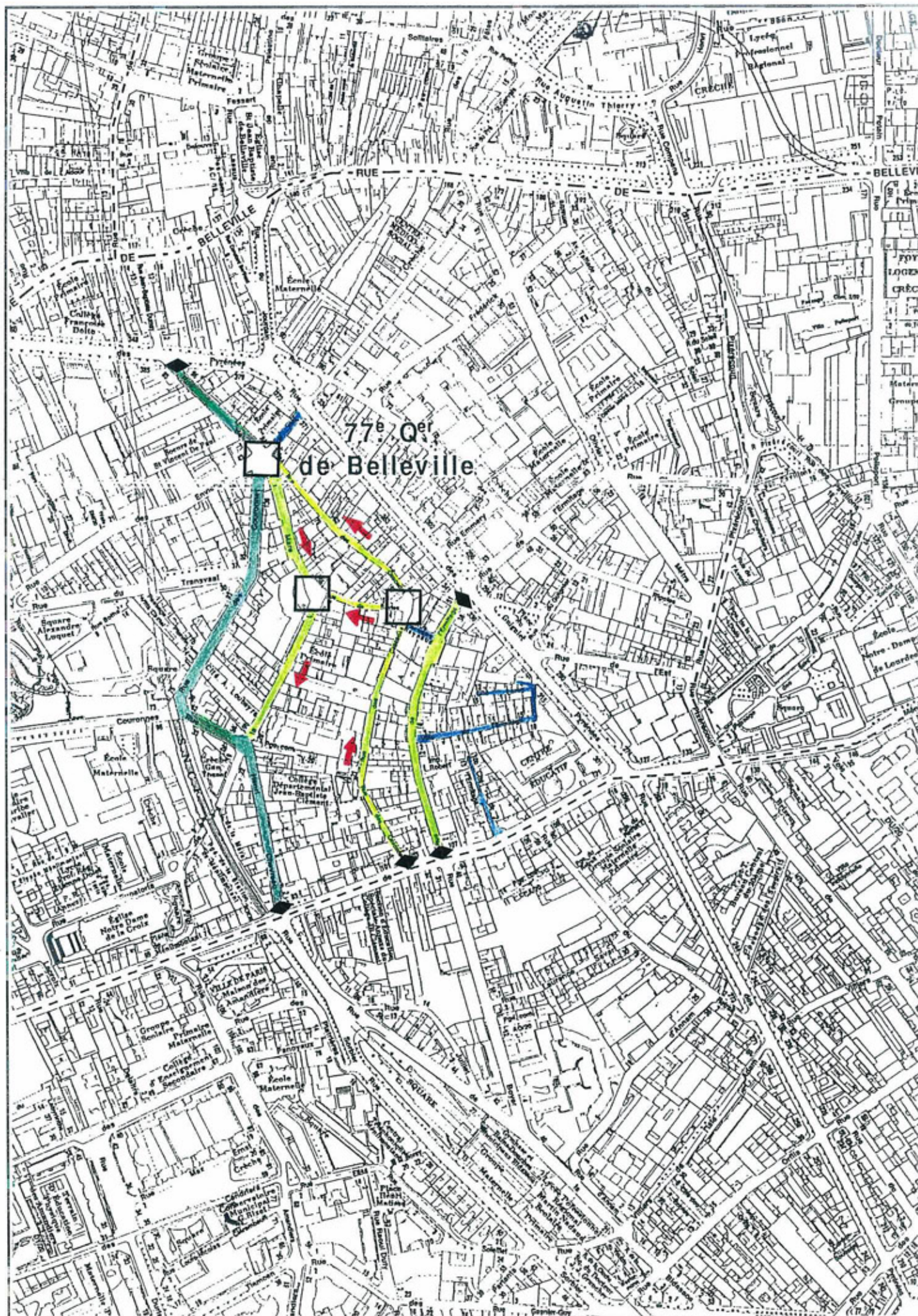
L'inversion du sens de la rue de la Mare (de la rue des Envierges à la rue Henri Chevreau) éliminera le trafic de transit dans cette rue. Dans ce cas, le sens entrant dans le quartier de la rue Henri Chevreau devient inutile. Pour bien faire fonctionner l'ensemble de la circulation du quartier, on inverse aussi le sens de la rue des Cascades et de la rue de Savies.

L'espace public

Les aménagements ci-dessous sont souhaitables :

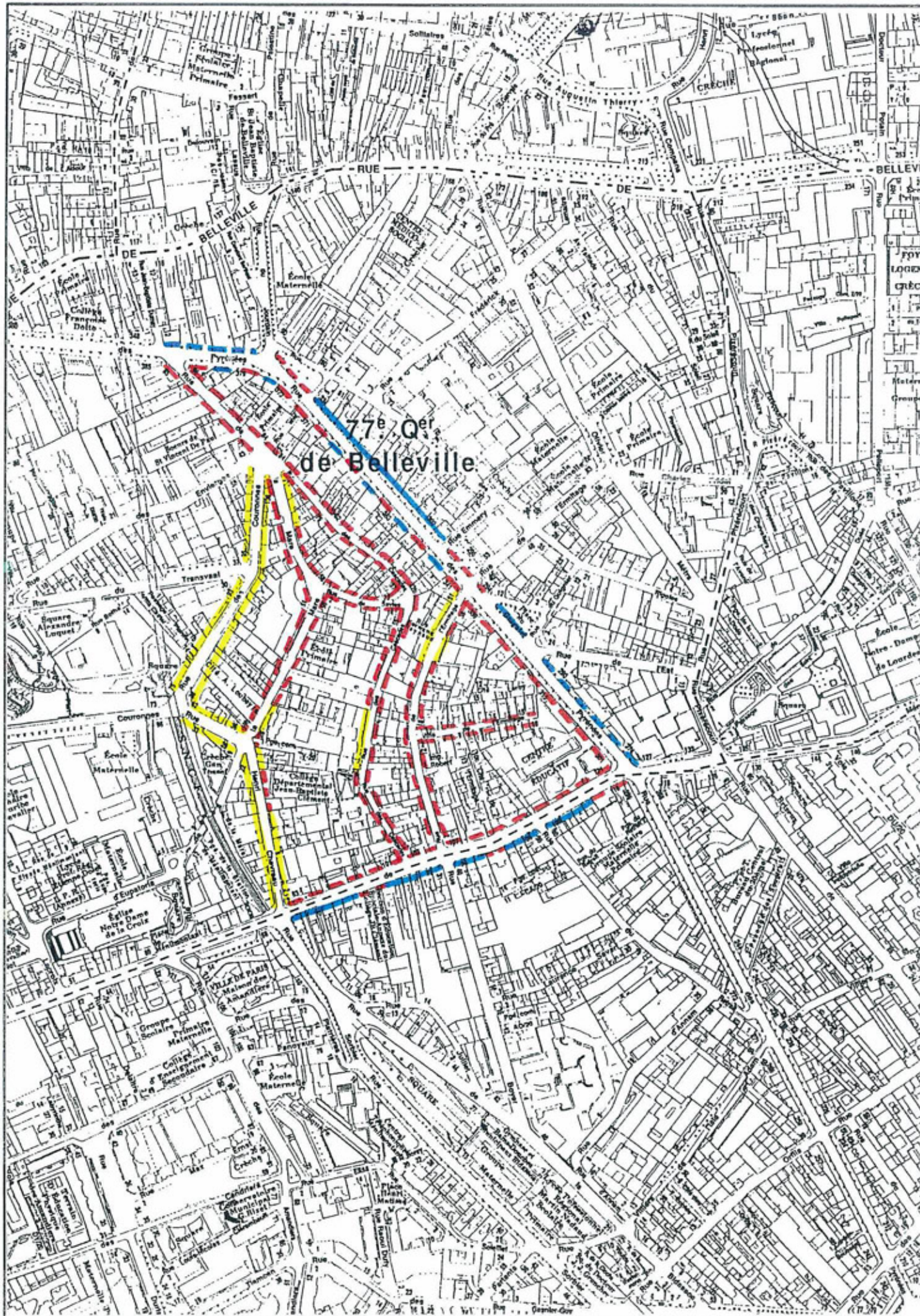
- l'aménagement du carrefour rue de la Mare/ rue des Cascades/ rue des Couronnes en faveur des piétons en prenant en compte la liaison avec la rue Levert, voie piétonne.
- l'aménagement du carrefour rue de la Mare/ rue de Savies et du carrefour rue des Cascades/ rue de Savies pour réduire la vitesse des voitures.

Ces trois carrefours fonctionneront comme des noyaux du maillage piéton à l'intérieur du quartier.



LES ORIENTATIONS

X	circulation de transit supprimée
→	inversion de sens de circulation
—	voie 30
—	voie 15
—	voie piétons-bus-vélos
—	voie piétonnière ou voie marché
◆	traitement des entrées du quartier
—	itinéraire cyclable à étudier
▨	espace public à réaménager
□	aménagement de carrefour
●●●●●	plantations nouvelles
■	fermeture temporaire



Le stationnement

La mise aux normes pompiers des rues du quartier aura les conséquences suivantes sur l'offre de stationnement: Rue de l'Ermitage, la plus grande partie du stationnement doit être supprimée. Il restera, à l'approche de la rue des Pyrénées, environ 15 places de stationnement. On remplacera de plus le stationnement en épi par du stationnement longitudinal.

Rue Henri Chevreau (de la rue de la Mare à la rue de Ménilmontant) qui n'a plus qu'un sens de circulation, il est souhaitable de mettre en place du stationnement sur les chaussées libérées. Une quinzaine de places de stationnement seraient ainsi ajoutées au quartier.

Rue des Pyrénées et rue de Ménilmontant, le stationnement rotatif permettra les visites aux commerces ou aux activités qui s'y trouvent. Dans les autres rues, le stationnement mixte est souhaitable en prenant en compte que l'habitat et l'activité se mêlent dans le quartier.

De façon générale, il serait souhaitable que toute construction neuve contribue à réduire le déficit en stationnement résidentiel.

	Avant	Après
rotatif	15	61
mixte	46	119
gratuit	161	-
résidentiel	-	-
total	222	180

LES ORIENTATIONS

maintenu	modifié	
		stationnement payant rotatif
		stationnement payant mixte
		stationnement payant résidentiel
		stationnement gratuit
		stationnement réservé
		stationnement interdit