

De l'espace public de la mobilité à l'espace public multi service

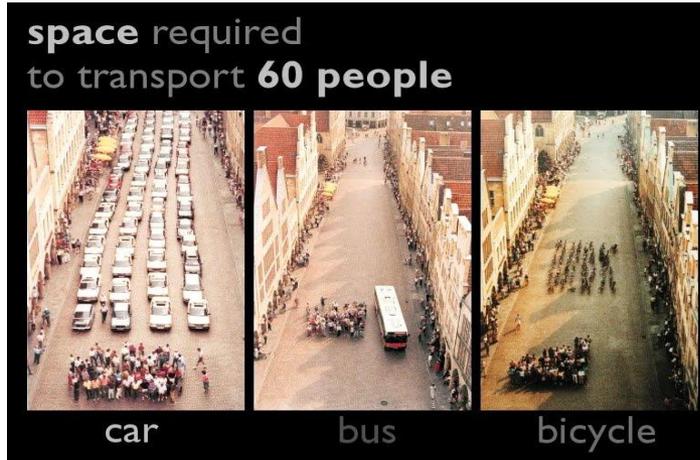
Dominique Alba
Directrice générale
Atelier Parisien d'Urbanisme
Présentation LILLE 12 octobre

Une structure ouverte , 29 partenaires adhérents, des dizaines de partenaires associés selon les sujets



PREAMBULE :

L'espace public, des objectifs partagés Paris et Métropole du Grand Paris :
Apaisement des rues, essor des transports collectifs, révolution numérique, mobilités durables, logistique, verdissement, desimpermeabilisation, nouveaux usages



Un espace qui doit accueillir des nouvelles offres de mobilités, trottinettes, scooters, les bornes de recharges électriques, les 2RM, les vélos



Borne Autolib' – Boulevard Vincent Auriol, Paris 13^e

© Apur



Borne Bélib', boulevard Henri IV, Paris 4^e

© Apur



Stationnement vélo en amont d'un passage piéton, bd Richard Lenoir (Paris 11^e)

© Apur – Yann-Fanch Vauléon



Stationnement deux-roues motorisés en Lincoln sans arceaux, rue Olivier Messiaen (Paris 13^e)

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

.. mais aussi les piétons:

la marche, part majoritaire des déplacements qui s'accompagne d'assises et de fontaines à boire



et une accessibilité pour tous :

le vide comme esthétique avant le design des obstacles !! ...



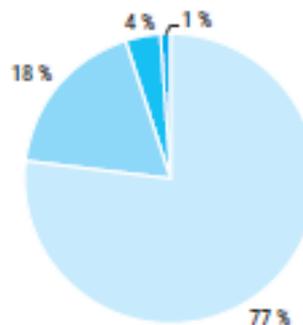
Une évolution conjoncturelle :

les impacts de la crise sanitaire, des usages transitoires voire définitifs: télé travail, vie locale, modes doux , une réorganisation des fonctions urbaines et de l'espace public.

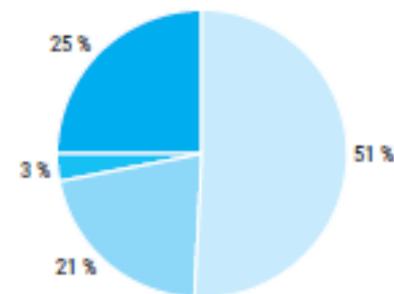
L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA MOBILITÉ

| | Chiffres de l'Enquête Globale Transport de 2018 | Chiffres de l'Enquête de Novembre - Décembre 2020 |
|---|---|---|
| Ne se sont pas déplacés un jour de semaine | 7 % des franciliens | 18 % des franciliens |
| Ceux qui se déplacent réalisent moins de déplacements | 4,1 déplacements par jour | 3,5 déplacements par jour |
| Et consacrent moins de temps à se déplacer | 94 minutes par jour | 64 minutes par jour |

2018



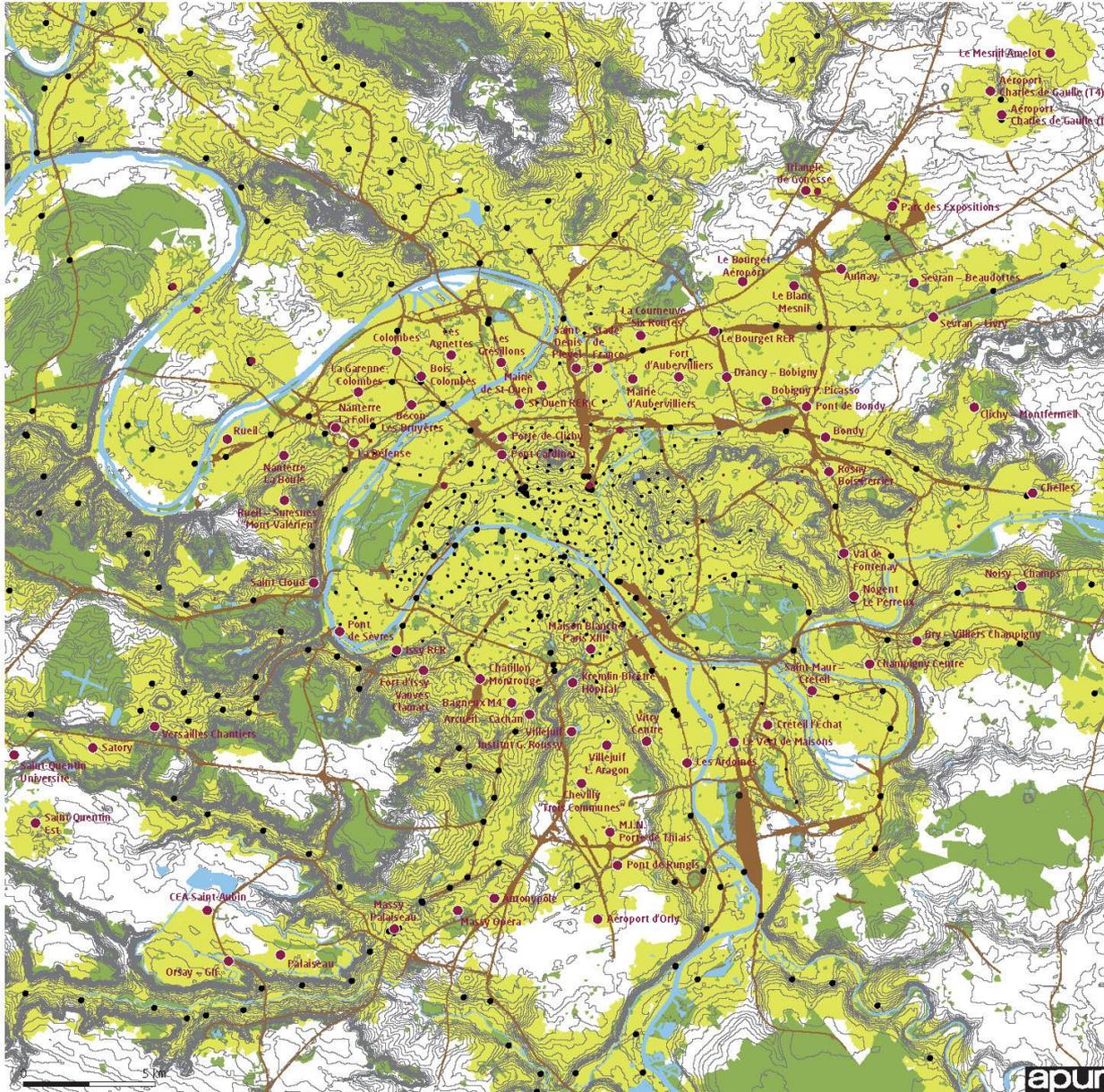
Novembre - Décembre 2020



- Sont allés au travail
- N'ont pas travaillé (RTT, temps partiel, maladie...)
- Travaillent habituellement à domicile (indépendants)
- Ont télétravaillé



... la multi mobilité, par exemple le fort potentiel de rabattement à pied et à vélo sur les gares RER et GPE



Plus de 95% des habitants de la MGP résideront à moins de 2 km d'une gare

Accessibilité en vélo réelle des gares de transports lourds existantes et futures

- Projet de gare RGPE
- Projet de gare RER
- Projet de station de Métro
- Accessibilité à 2 000 m (10 min de temps de parcours)
- Bois et espace vert
- Gare de RER et Transilien existante
- Station de Métro existante
- Coupure urbaine

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

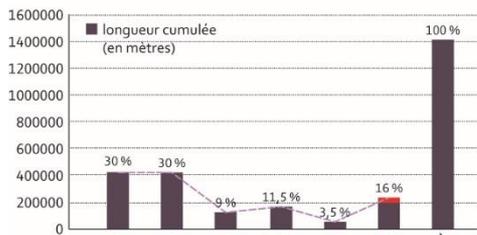
La contrainte d'un espace public limité :

des voies étroites dans la zone dense , entre 10 et 15 % des surfaces dédiées à l'espace public, 28% à Paris

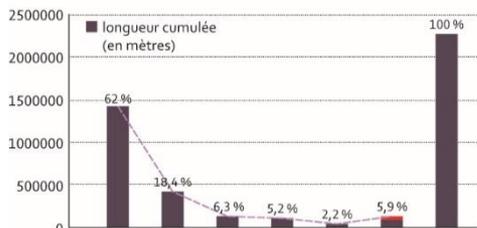
Des largeurs de voies variables, souvent étroites :

60 à 65% de voies de moins de 12 m dans les départements , 30% dans Paris

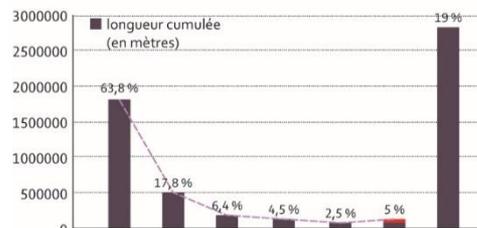
Paris - Linéaire des voies selon la largeur



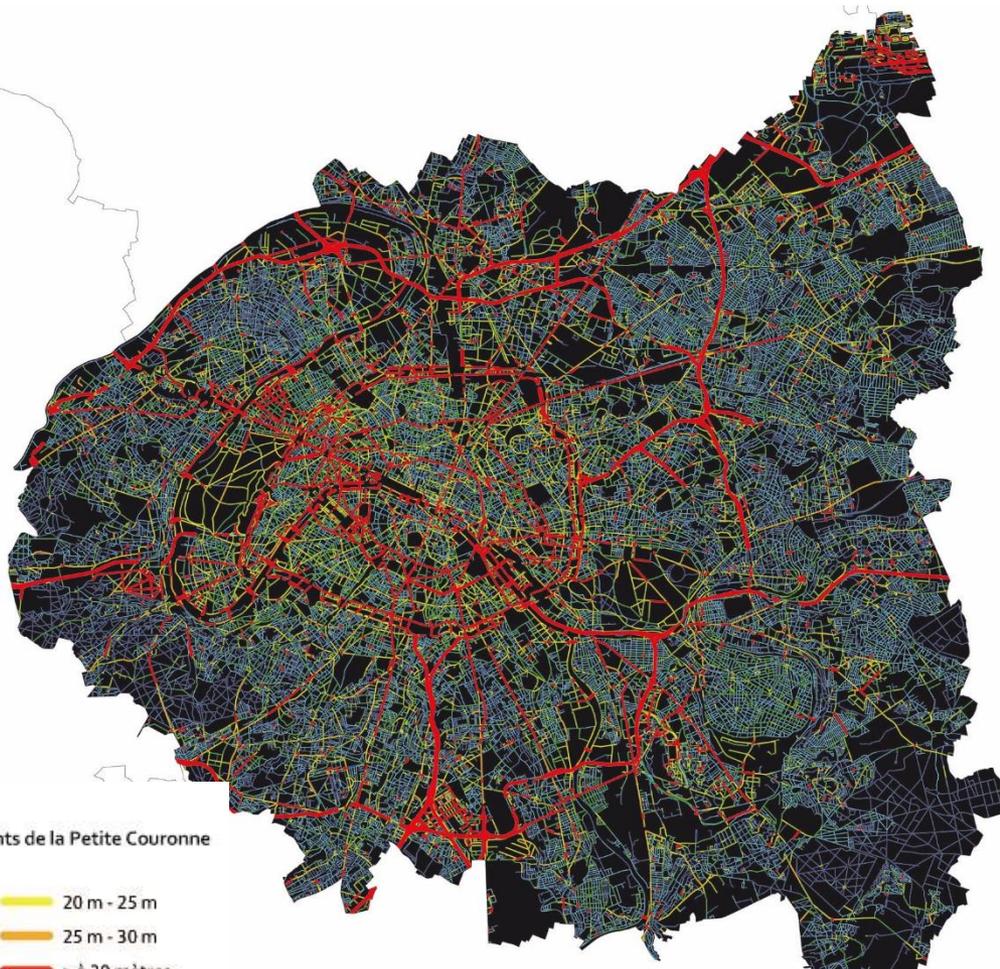
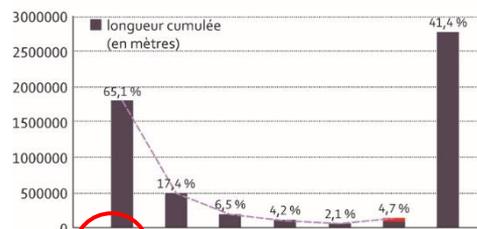
Hauts-de-Seine (92) - Linéaire des voies selon la largeur



Seine-Saint-Denis (93) - Linéaire des voies selon la largeur



Val-de-Marne (94) - Linéaire des voies selon la largeur



Largeur de voirie

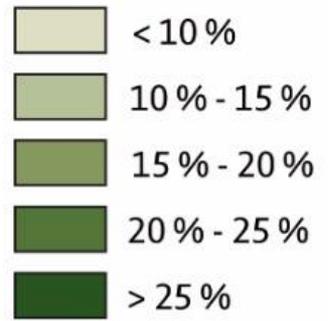
Paris et les départements de la Petite Couronne (92,93,94)

- < 8 mètres
- 8 m - 12 m
- 12 m - 16 m
- 16 - 20 m
- 20 m - 25 m
- 25 m - 30 m
- > à 30 mètres

Une carte du potentiel au carreau de 500/500

Les espaces de voirie rapportés à un carroyage de 500 m

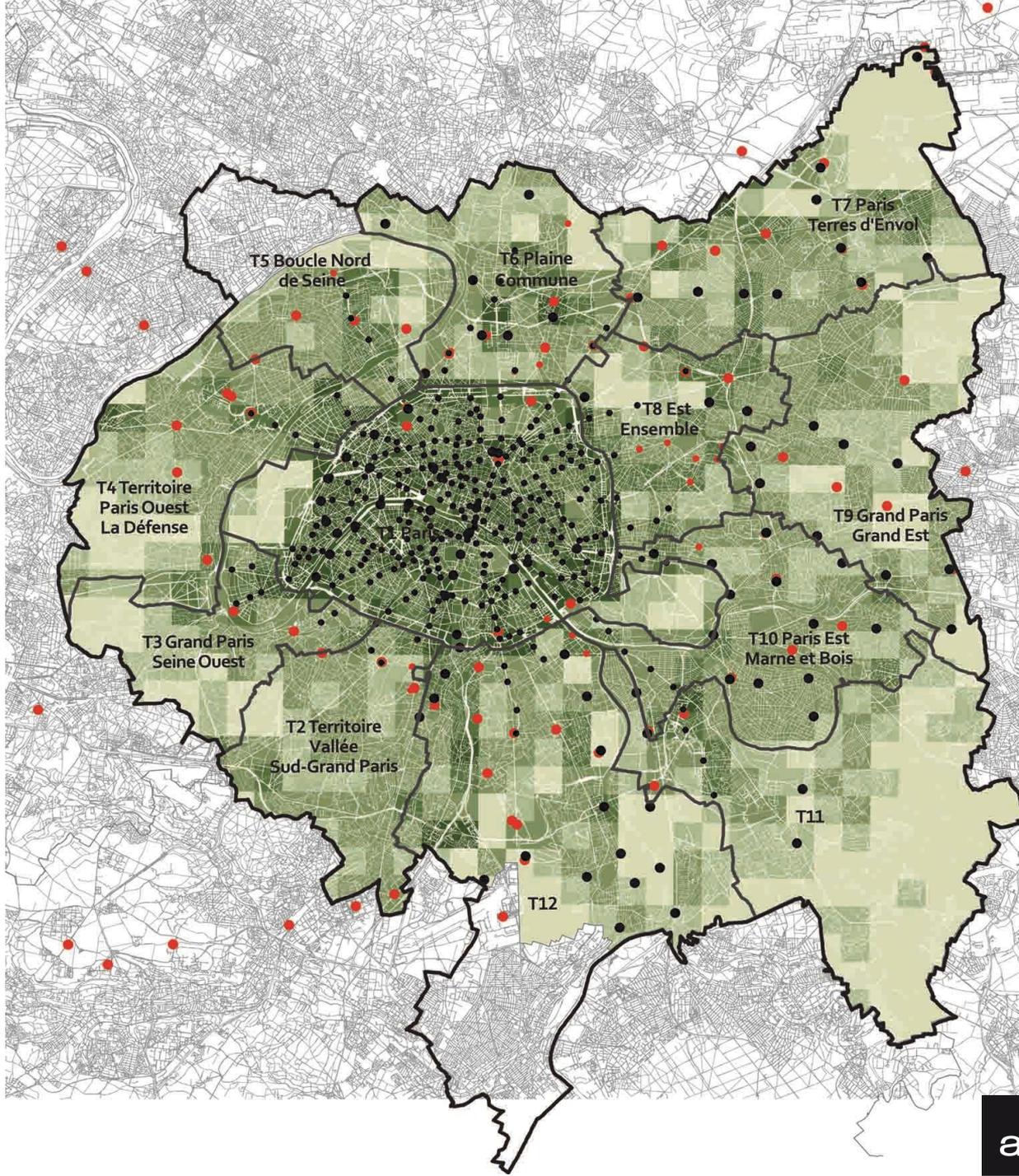
Ratios des espaces de voirie



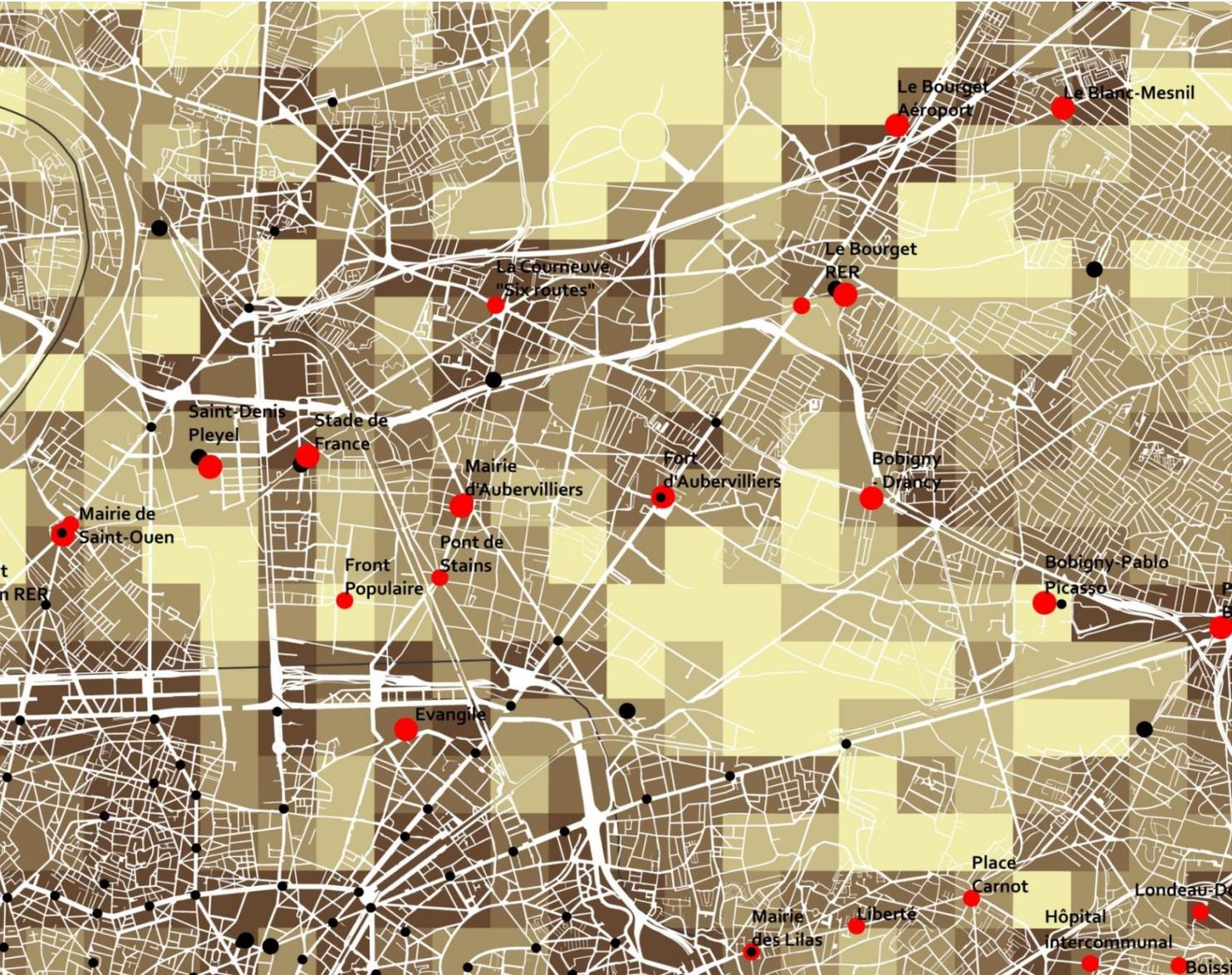
Gares ou stations de transport ferré

- Gare RER et Grand Paris en projet
- Station de métro en projet
- Gare RER existante
- Station de Métro existante

Source : Apur/BdRef
Février 2013

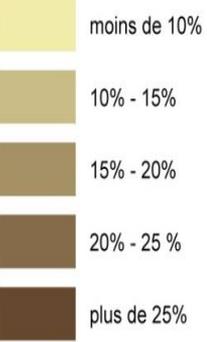


Une connaissance fine



Les espaces de voirie autour des gares du Nord-Est rapportés à un carroyage de 500m

Ratios des espaces de voirie



Gares ou stations de transport ferré

- Red dot: Gare RER et Grand Paris en projet
- Red dot: Station de métro en projet
- Black dot: Gare RER existante
- Small black dot: Station de métro existante

Chapitre 2: au-delà des transformations liées aux transports en commun et des chartes qui permettent de partager les objectifs, quelles stratégies collectives pour la transformation de l'espace public?

2.1 La mobilisation à toutes les échelles,

- La consultation pour les routes du futur ,
- Les plans vélos
- L'arrivée du réseau du Grand Paris Express

2.2 Les nouveaux services

- La prise en compte de la logistique dans les PLU
- L'adaptation au changement climatique ,la végétalisation,
- L'accueil d'équipements, l'exemple du sport

2.3 Un lieu pour développer le faire ensemble

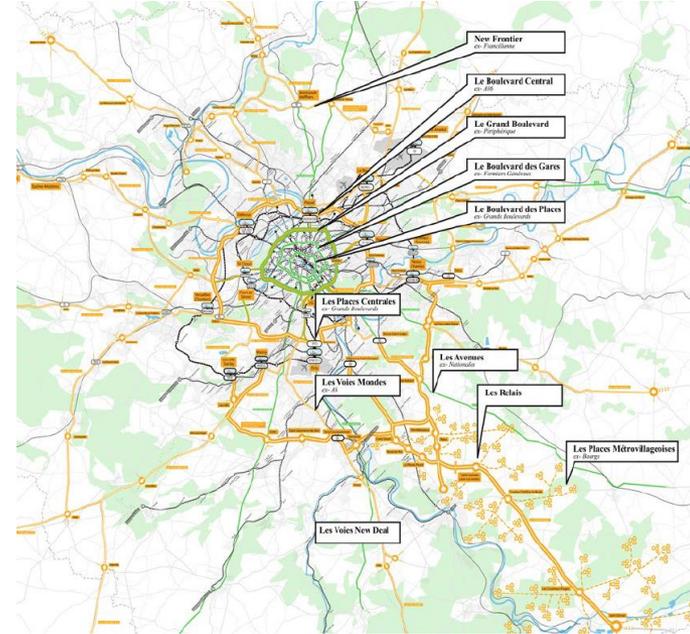
2.1 La mobilisation à toutes les échelles,

la consultation pour les routes du futur : un système route TC métropolitain intégré

- agglomération "métro"
- agglomération "AB6 et RER"
- agglomération "Francilienne et Transilien"
- BHNS opportuniste, sur la bande d'arrêt d'urgence, sans impact sur la circulation
- BHNS opportuniste, impacts sur la circulation liés à une réduction des larges et pincements ponctuels
- BHNS opportuniste, impacts sur la circulation par la suppression d'une file
- BHNS étudié mais non opportuniste



Une évaluation contextualisée de l'insertion immédiate de lignes de bus sur voies dédiées



Le réseau
New Deal
2030-2050
New Deal

Un réseau de
voies BHNS sur
le réseau radial
Collectif HoloS

Réseau de voies
BHNS - VHNS
SUN

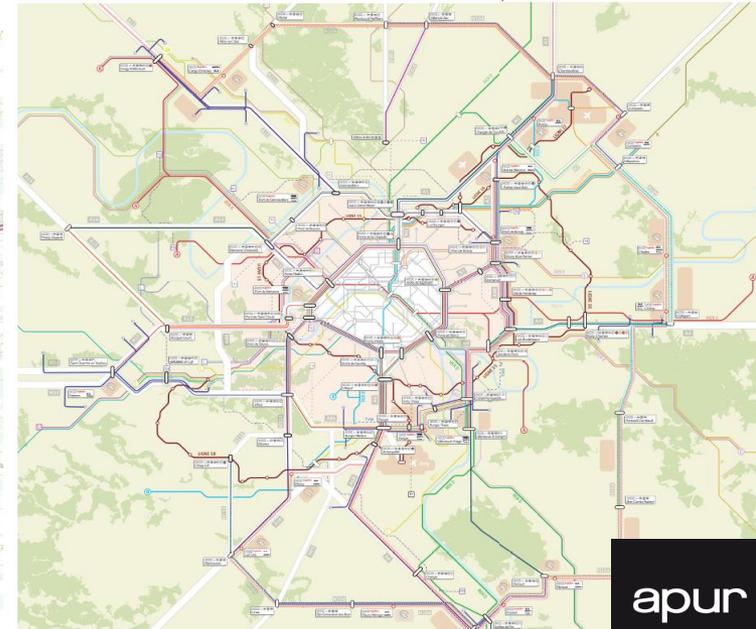
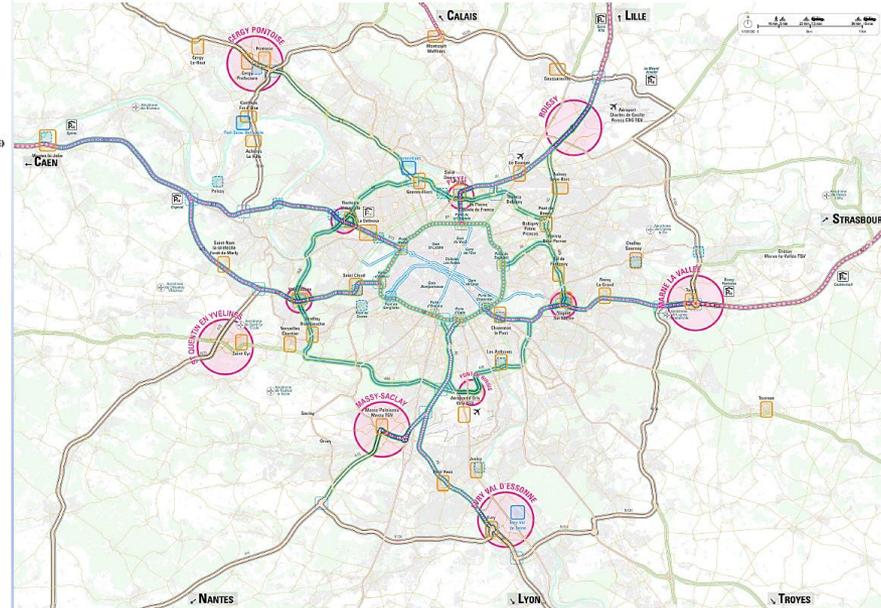
Maillage de
voies NOé
Atelier des
mobilités

les nouveaux liens :

- UNE NOUVELLE HIERARCHISATION DES RÉSEAUX VIAIRES**
 - Réseau magistral : limitation à 110 km/h avec options à 90 km/h
 - Réseau magistral : limitation à 70 km/h (actuellement 110 km/h)
 - Réseau magistral apaisé : limitation à 50 km/h (actuellement 90 km/h)
 - Voies locales structurantes apaisées
 - Boulevard Piépièrre dédié aux modes actifs et transports en commun en 2030
- CRÉATION DE VOIES DÉDIÉES SUR LE RÉSEAU AUTODUOTIER**
 - Voies réservées bus / bus express / routage
 - Bus express
- CRÉATION D'UN RÉSEAU VHNS (VÉLOS À HAUT NIVEAU DE SERVICE)**
 - Aménagement de pistes cyclables protégées le long des RN pour 2030
 - Aménagement de pistes cyclables sur les berges de la Seine pour 2030
 - Réductions du nombre de voies et des vitesses des véhicules pour créer des voies dédiées aux modes actifs, opérationnelles en 2050
 - Voies dédiées opérationnelles à plus long terme
- CRÉATION DES GRANDS CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ LE LONG DE L'AUTOROUTE**
 - Création de corridors de biodiversité sur les talus des voies rapides à l'intérieur de la Francilienne. Plantation de hautes espèces sur les rives sud de l'autoroute
 - Aménagement paysager continu le long des berges de la Seine
 - Création d'une grande ceinture verte aux fonctions écologiques et de service, reliant Paris à la petite couronne et connectant entre eux les deux grands bois parisiens, les parcs extérieurs et les équipements sportifs de la ceinture verte de Paris (Métropole24)

les nouveaux hauts lieux :

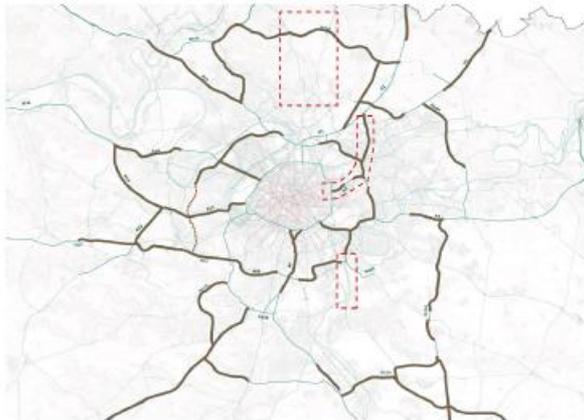
- UNE NOUVELLE RÉPARTITION DES PÔLES À FORTÉ INTER-CONNEXION**
- Stations de transport en commun, (taillé en fonction du nombre de lignes de transport desservies)
 - Existante
 - Nouvelle
- Stations de transport en commun, (moins de 1000m du réseau radial existant et à moins de 1000m d'une bretelle de desserte (taillé en fonction du nombre de lignes de transport desservies))
 - Existante
 - Nouvelle
- Pôles d'échange multimodal (existant et projeté en pointillés)
 - Porte parisiennes : station de transport en commun avec forte inter-connexion en lien avec une arrivée de réseau magistral en limite de Boulevard Piépièrre
 - Hub métropolitain : station de transport en commun avec forte inter-connexion, accès au réseau magistral et parking relais potentiel
 - Nouvelles portes intermédiaires
 - Nouvelles portes du Grand Paris



Des voies réservées au TC et au covoiturage, une mesure forte pour toutes les équipes



Potentiel d'optimisation du réseau magistral permis par l'application des «conditions» des créations de voies HOV.



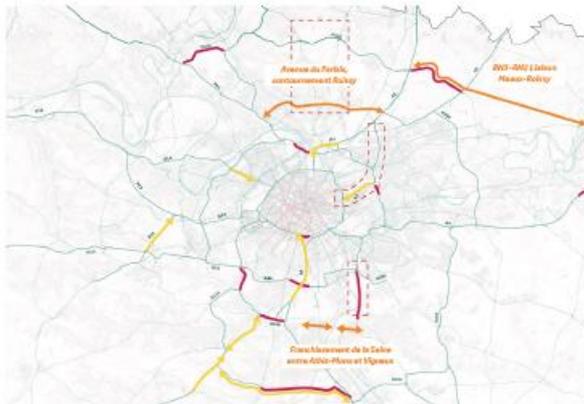
Des voies NOé sur BAU (62%), sur file VP (30%) , par élargissement (8%)



Potentiel d'optimisation du réseau magistral permis par l'application des «conditions» des créations de voies HOV.



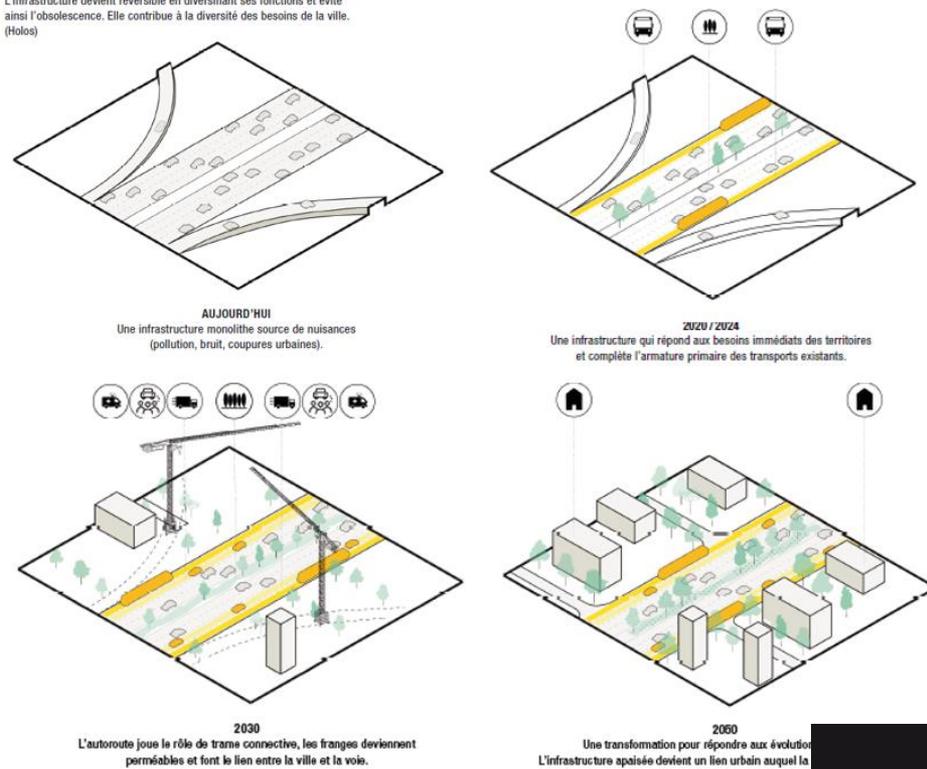
Potentiel d'optimisation du réseau magistral permis par l'application des «conditions» des créations de voies HOV.



Des voies dédiées sur la voie latérale et une transformation progressive du réseau magistral , Collectif HoloS

UNE TRANSFORMATION PROGRESSIVE

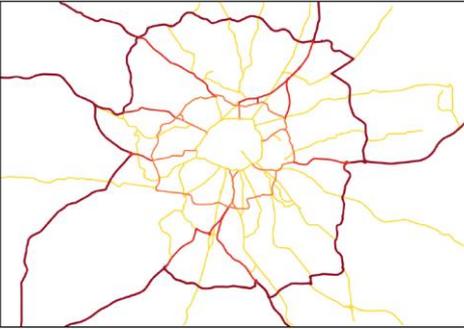
L'infrastructure devient réversible en diversifiant ses fonctions et évite ainsi l'obsolescence. Elle contribue à la diversité des besoins de la ville. (HoloS)



L'abaissement des vitesses, un premier levier pour les équipes

- Le BP à 50 km/h, la zone intra A86 à 50 ou 70 km/h, l'A104 (transit) à 90 ou 110 km/h
- Une modulation en fonction de l'heure de pointe pour SUN
- À court terme, 70 km/h aux heures de pointe, les voies BHNS à 50 km/h pour Holos

Vitesses de référence 2030, SUN



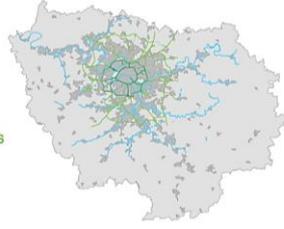
2030

50

au sein de l'A86

70

en dehors de l'A86



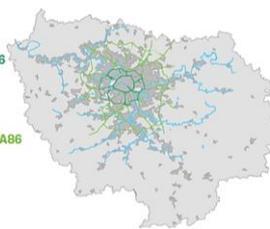
En heure de pointe

70

au sein de l'A86

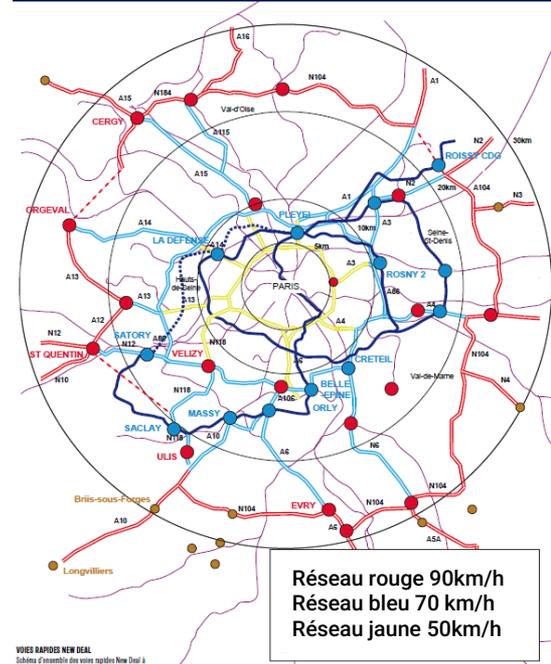
90

en dehors de l'A86



En dehors de l'heure de pointe

New Deal



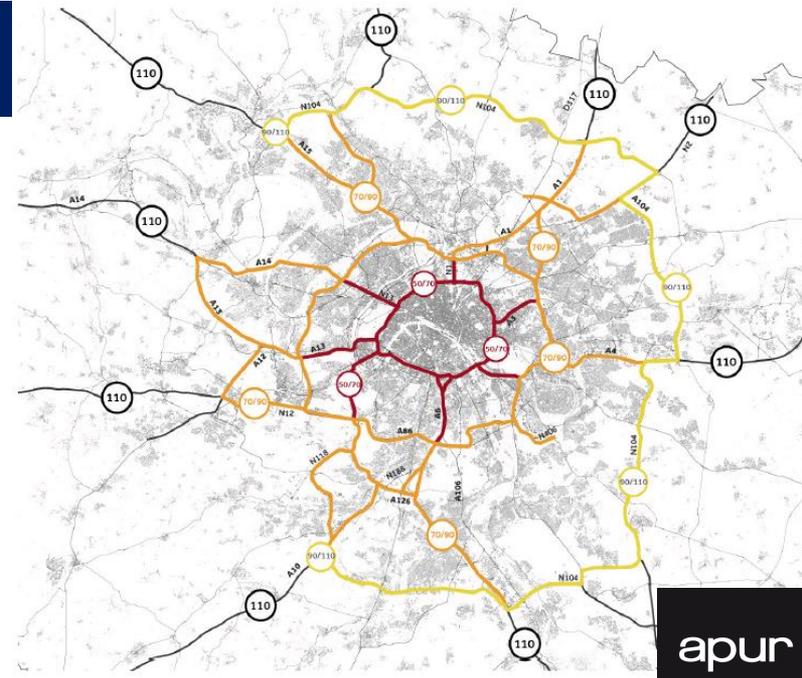
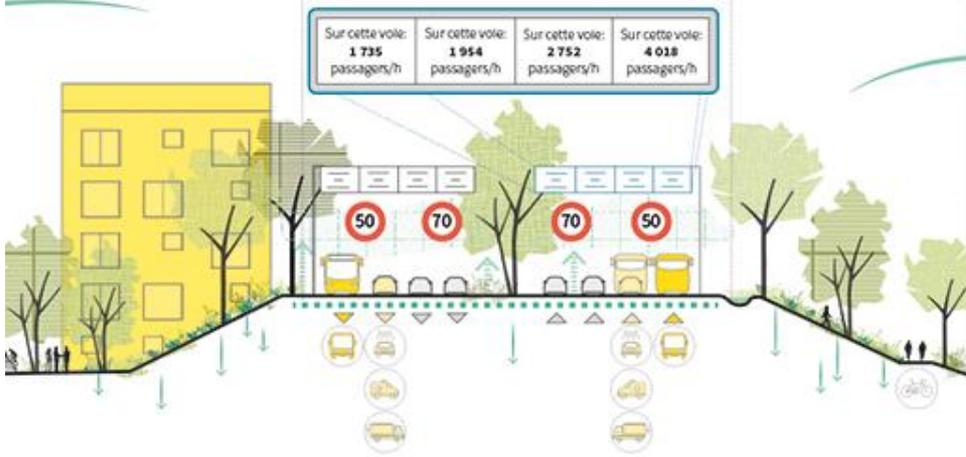
Réseau rouge 90km/h
Réseau bleu 70 km/h
Réseau jaune 50km/h

VOIES RAPIDES NEW DEAL
Schéma d'ensemble des voies rapides New Deal 1

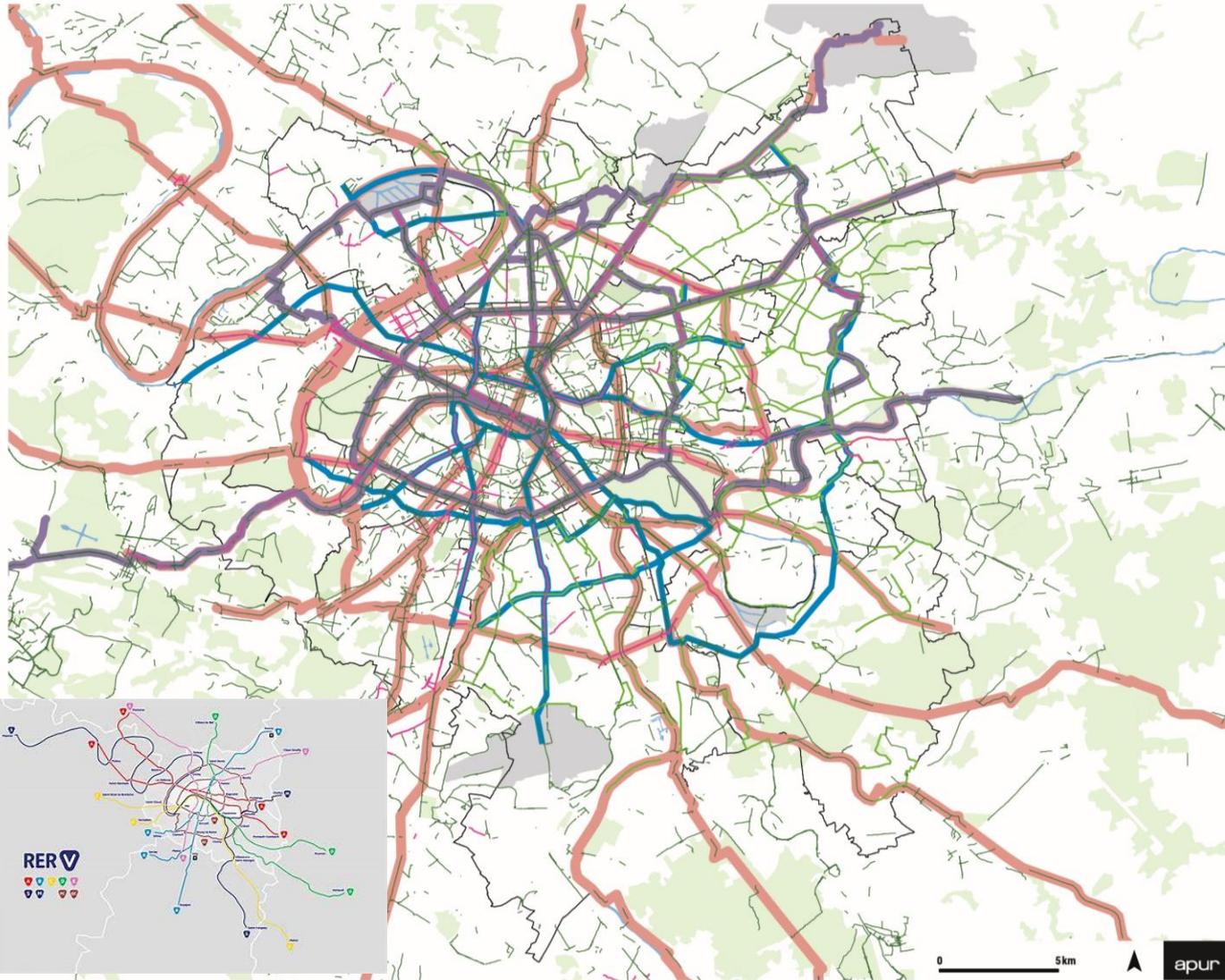
- vitesse limitée à 50km/h
- vitesse entre à 50km/h et 70 km/h
- vitesse entre à 70km/h et 90 km/h
- vitesse limitée à 110 km/h

Atelier des mobilités

Les avenues métropolitaines (au delà de l'A86) à 70 km/h HOLOS



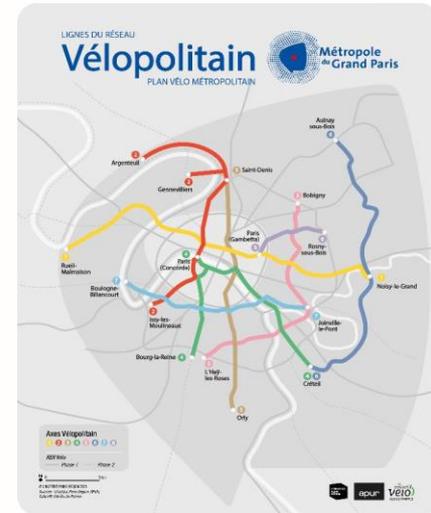
- Les plans vélos accélérés par la crise Covid



Aménagements cyclables existants et en projet

- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable temporaire
- Projet du Vélopolitain (esquisse de principe - tracés en cours de définition)
- Projet de RER V (projet des associations)
- Aménagement cyclable en projet du CD93 et du CD94
- Boucle cyclable olympique

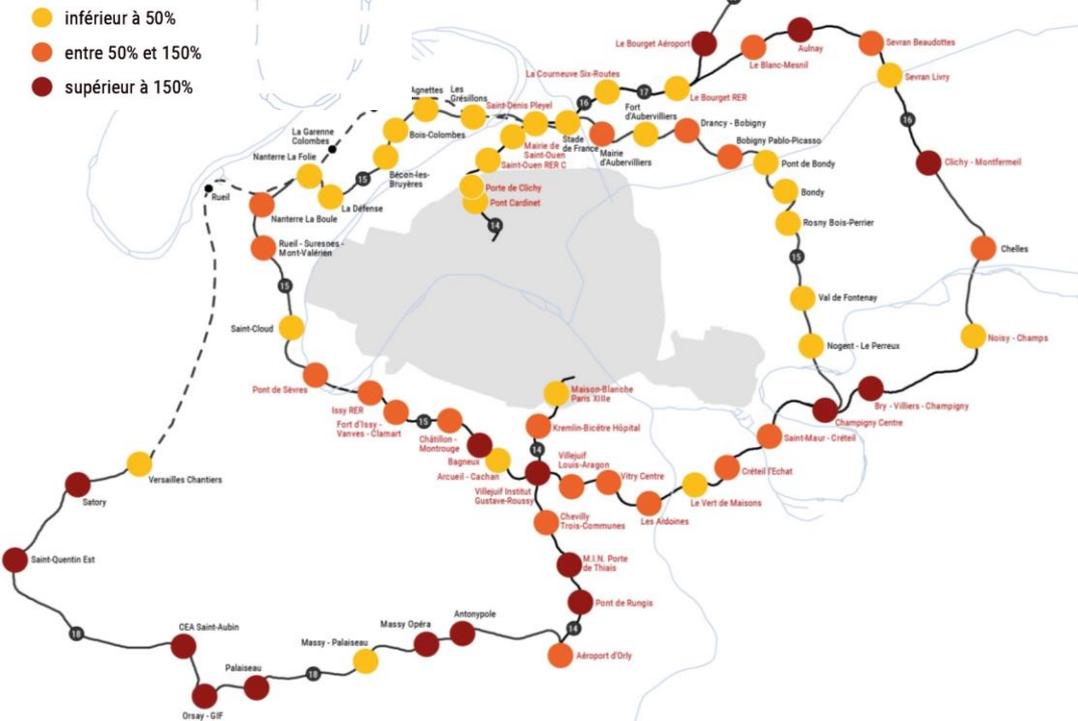
Sources : Apur, CD92, CD93, CD94, Collectif Vélo Ile-de-France, Est-Ensemble, GéoVélo, Grand Paris Grand Est, Ile-de-France Mobilités, Institut Paris Région, OpenStreetMap, Paris Terres d'Envol, Plaine Commune, Ville de Paris



- L'arrivée du réseau du Grand Paris Express : mixité sociale et la réduction des inégalités, via égalité d'accès aux services ...

LES GAINS D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS À HORIZON 2030 POUR UN TRAJET DE 45 MIN EN TRANSPORT EN COMMUN DEPUIS LES GARES DU GPE (ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT 2009 - 2030)

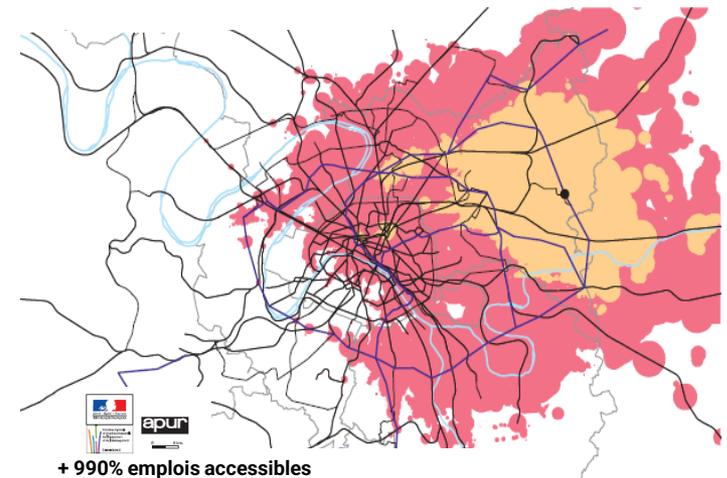
Source : Données modélisées de la DRIEA/SCEP/DPAT/CEAT, Carte réalisée par l'Apur en Juin 2019



L'analyse des nouvelles accessibilités confirme le rôle majeur du nouveau réseau Grand Paris Express pour une réduction des inégalités territoriales :

- Des gains d'accessibilités vers les zones d'emplois et les équipements existants, en particulier les universités et la santé;
- Des possibilités de mise en réseau qui vont faciliter l'augmentation de l'offre (culture, sport, etc.),

Clichy - Montfermeil



Et ne partie grâce à l'accessibilité et son corollaire ,l'embellissement des espaces publics

Des enjeux à échelles multiples.

Pour les piétons (objet des comités de pôles) : continuité de la trame viaire, confort des aménagements pour améliorer la marchabilité, plantations d'arbres, embellissement, animation des espaces publics, équipements pour les nouvelles mobilités, etc.

Pour les cyclistes, développer un réseau cyclable continu et de proposer des services en gare.

Pour tous, la réduction des coupures urbaines

Pour les gares de rabattement, la gestion des flux automobiles.

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE



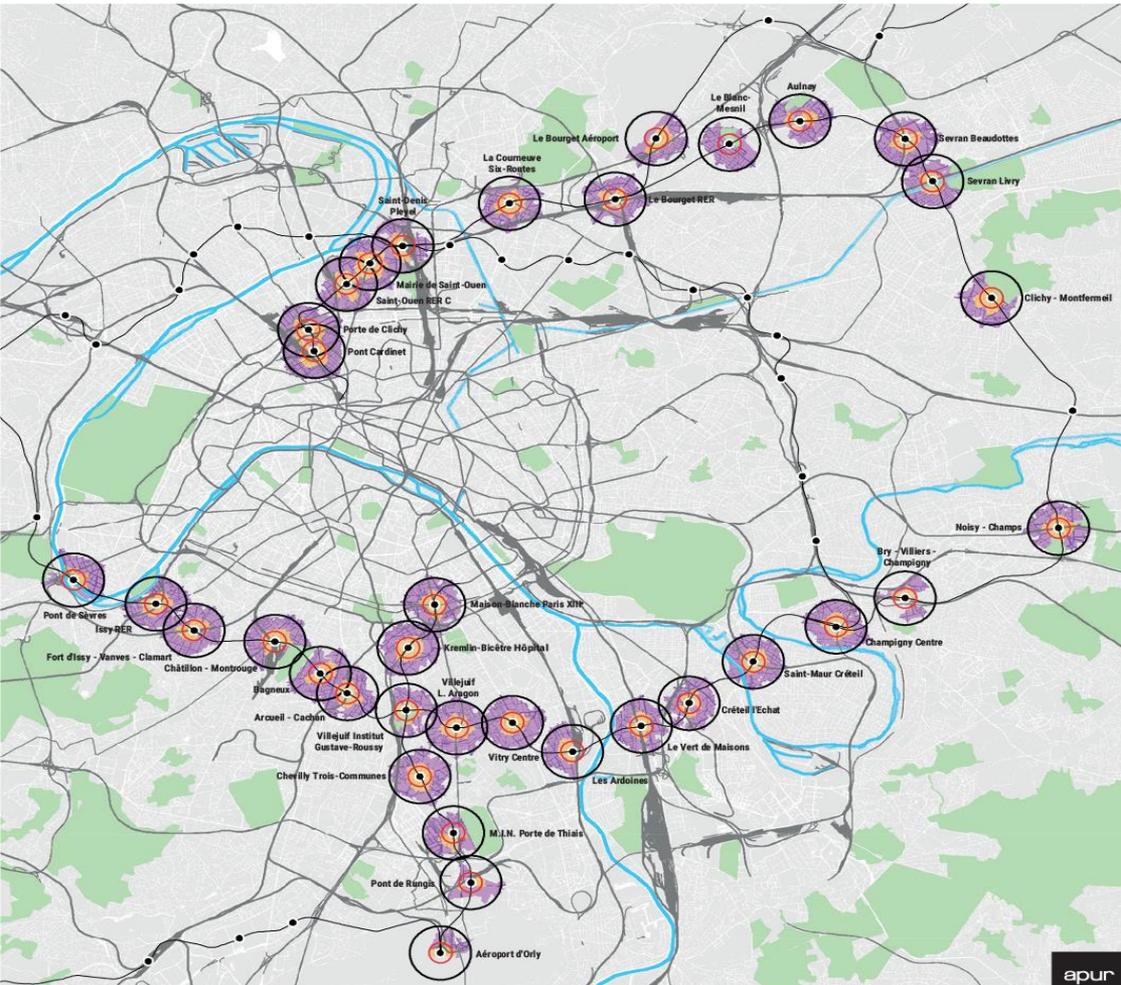
TC existant

- Transilien, RER
- Métro
- Tramway

TC en projet

- Quartier de gare du GPE (rayon de 800 m)
- Rayon de 300m autour de la future gare
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 500 m (5 min à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (15 min à pied)

Sources : BDTopo IGN 2016, SGP 2016



Exemples des coupures urbaines majeures dans 7 quartiers :

- **Saint-Denis Pleyel :** financement du franchissement des voies ferrées dans le cadre des aménagements JO.
- **Villejuif Institut Gustave-Roussy :** le tunnel sous l'autoroute A6 entre Cachan et Villejuif (Parc des Hautes Bruyères) existe mais est très étroit.
- **Les Ardoines :** le franchissement au-dessus des voies ferrées (vers la Halle et Sanofi) est financé dans le cadre de la ZAC des Ardoines mais celui de la Seine vers Alfortville ne l'est pas.
- **Pont de Rungis :** le financement du franchissement des voies ferrées permettant la liaison entre la ZA Senia et le sud du quartier de gare est en cours de consolidation.
- **Bry – Villiers – Champigny :** le projet de passerelle envisagé pour le franchissement de l'autoroute A4 n'est pas financé.

Aulnay : l'accessibilité directe depuis la gare et le franchissement de l'ex RN2 est à travailler.

Le Bourget RER : le faisceau ferroviaire et l'ex-RN2 ne sont pas aisément franchissables.

...installer la multi mobilité pour chaque gare...

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUTOUR DES GARES



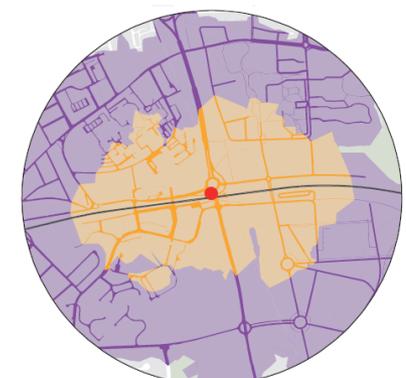
Vitry Centre



Les Agnettes



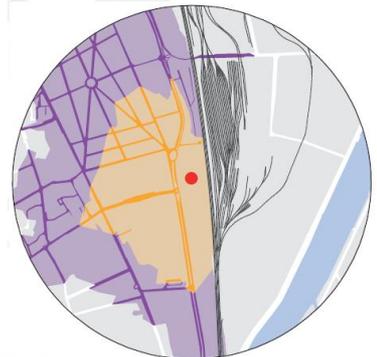
Rueil-Suresnes-Mont Valérien



Noisy-Champs



Saint-Denis Pleyel



Les Ardoines

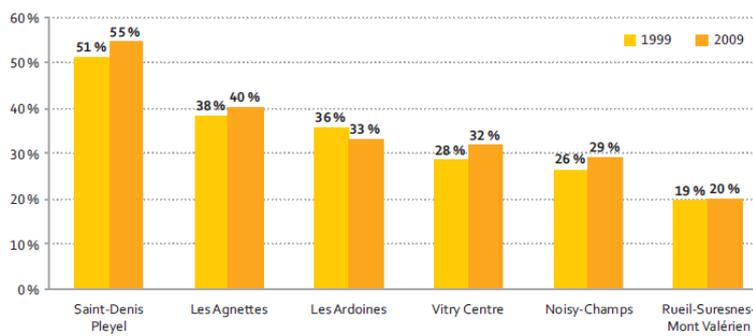
- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 2013

Une accessibilité relativement organisée, à améliorer pour le confort des piétons : Vitry Centre, les Agnettes, Rueil-Suresnes-Mont Valérien, Noisy-Champs

Une accessibilité très limitée par des coupures urbaines fortes : Saint-Denis Pleyel, Les Ardoines

Évolution de la part des ménages sans voiture dans les quartiers de gare (1999-2009)

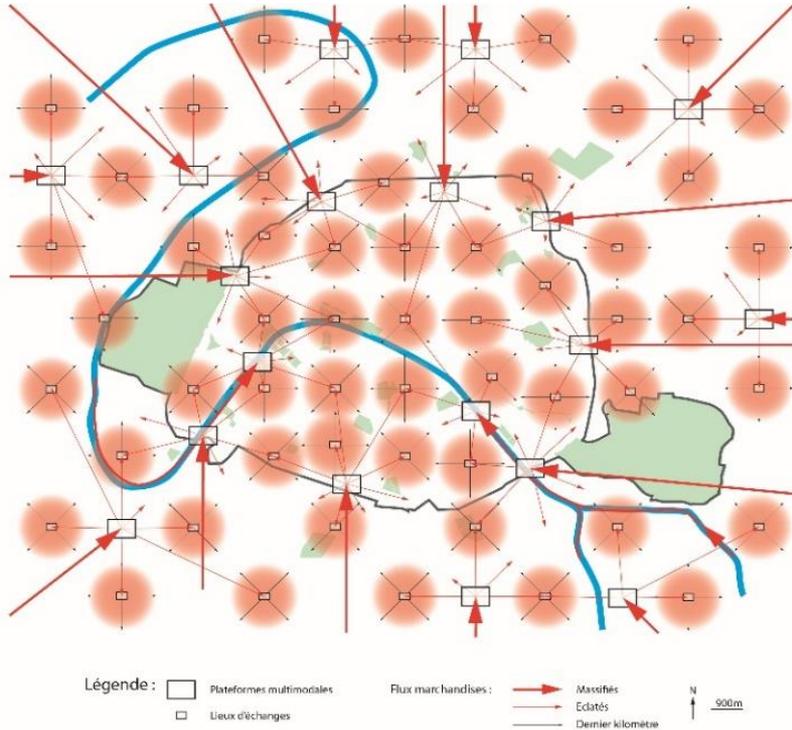


Source : Insee Recensement 1999 et 2009

Pour les déplacements domicile travail :
Une utilisation de la voiture majoritaire : Rueil-Suresnes-Mont Valérien,
Une utilisation des TC majoritaire : Saint-Denis Pleyel, les Agnettes, Noisy-Champs,
Une utilisation des TC et de la voiture : Vitry-Centre, les Ardoines.

2.2 Les nouveaux services

- La prise en compte de la logistique dans les PLU , un maillage à 4 échelles, une prise en compte dans les outils de planification



Niveau 1 : la plateforme logistique régionale, nationale ou internationale.

en zone peu urbanisée entre 20 000 à 50 000 m² ou plus de 50 000 m²

Niveau 2 : la plateforme urbaine ou hôtel logistique, entre 3 000 à 20 000 m²

Niveau 3 : l'Espace de logistique urbaine (ELU), dans le tissu urbain dense, quelques centaines de m² à 3 000 m²

Niveau 4 : les bureaux de ville et point relais quelques m² permettant de réceptionner et stocker les colis destinés aux particuliers du quartier.



VOIE FLUVIALE



16,50 minimum



4,90



2,70



TRIPORTEUR



DIABLE

Exemples des périmètres de localisation logistiques dans Paris inscrits dans le PLU

62 parcelles inscrites dans le PLU en 2016

20 sites en projets depuis 2016 étudiés

13 ont inclus un Espace Logistique Urbain (dont **8** avec dépôt de **PC** pour l'ÉLU)

7 sans logistique pour plusieurs raisons :

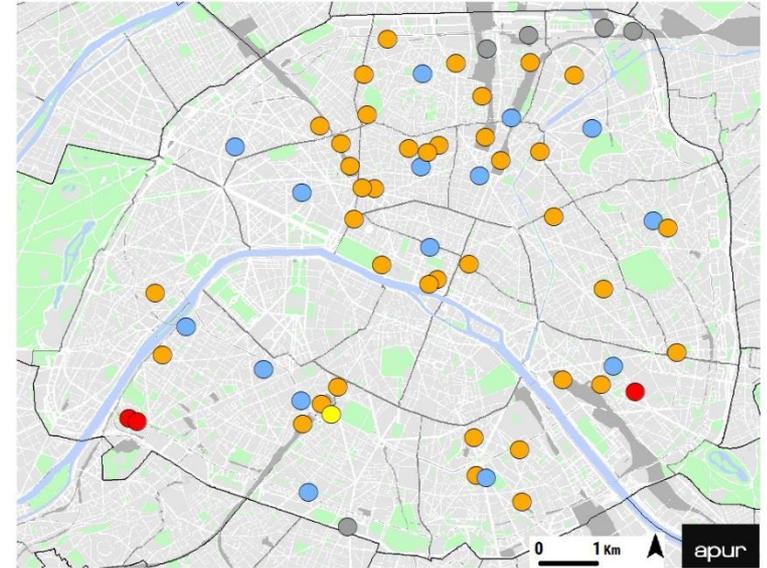
. Projet hors des zones ciblées pour la logistique

. ELU pouvant être réalisé dans un projet ultérieur

62 périmètres de localisation dans le PLU

- ELU de 350m²
- ELU de 500m²
- ELU de 1000m²
- Équipement à reconstituer
- Autre équipement logistique

Sources : PLU de Paris, Apur



Publication Novembre 2020

- **Maillage à compléter**
- **Surfaces prescrites à étudier**
- **Mieux accompagner les propriétaires des sites**

- L'adaptation au changement climatique ,la végétalisation,

- désimperméabiliser,
- réduire des ilots de chaleur,
- embellir,
- dessiner une la trame verte commune

...avec une diversification des techniques en fonction des tissus...urbains

Végétaliser les
façades

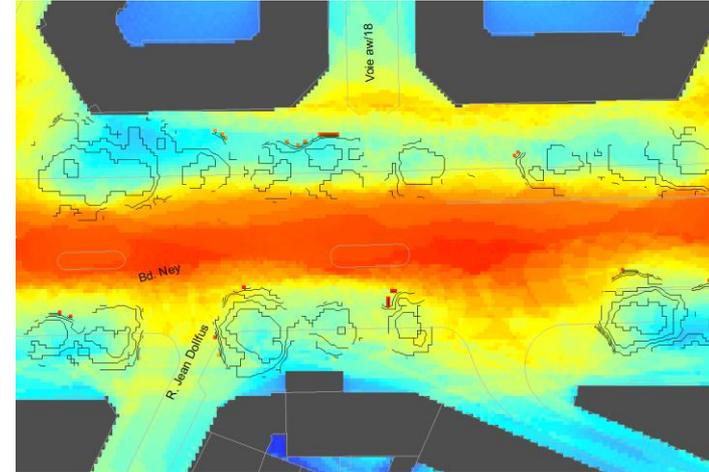
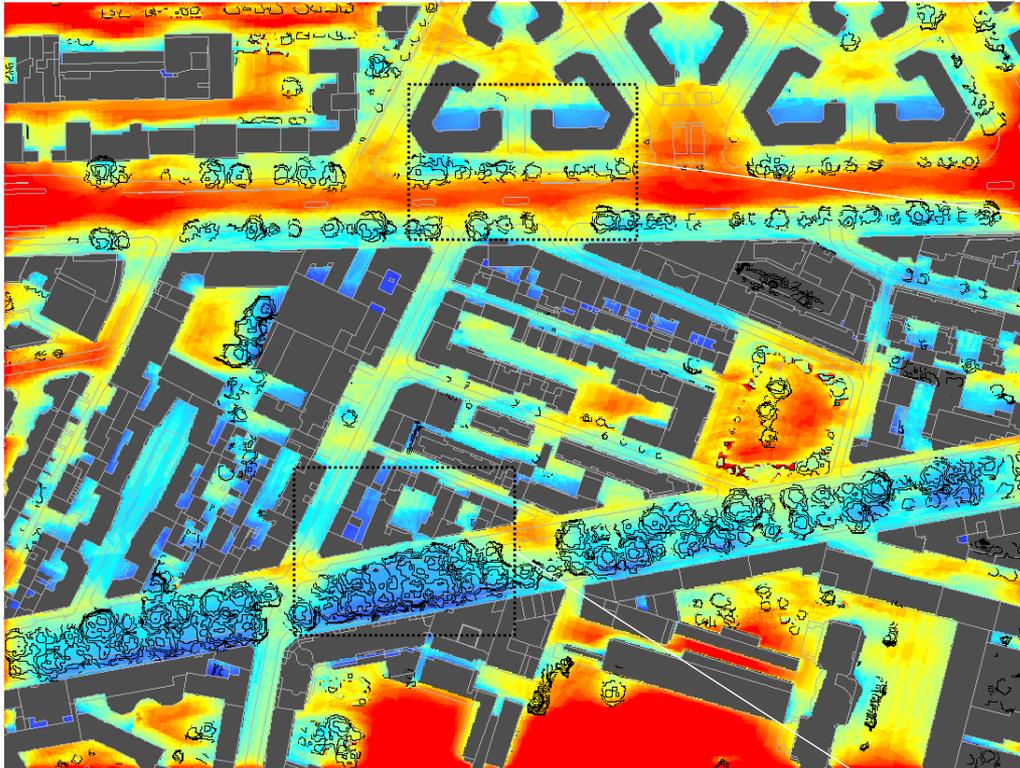


Rendre visible le
cycle de l'eau

Rendre les sols
poreux

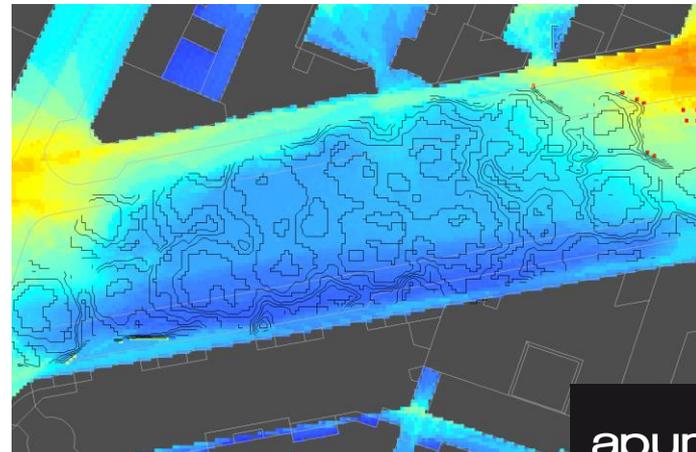
Créer des fosses
d'arbres continues

Intégrer le rôle des plantations d'arbres d'alignement



Alignement de platanes Boulevard Ney (18^e) très espacés. L'espace public est relativement mal protégé par les arbres dont la présence est trop diffuse pour garantir une protection solaire suffisante.

Alignement très dense de platanes Rues Leibnitz et Belliard (18^e). L'espace public est bien protégé par les arbres tout au long de la journée



Calcul de confort thermique en moyenne journalière un 21 juin

—

comparaison deux alignements de platanes dans le 18^e arrondissement

L'exemple du verdissement de l'espace public à Paris : à la fois

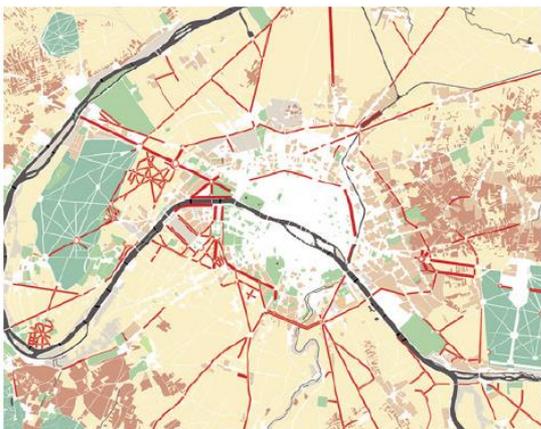
-un enjeu patrimonial lié à l'héritage des promenades d'Alphand XIXeme siècle



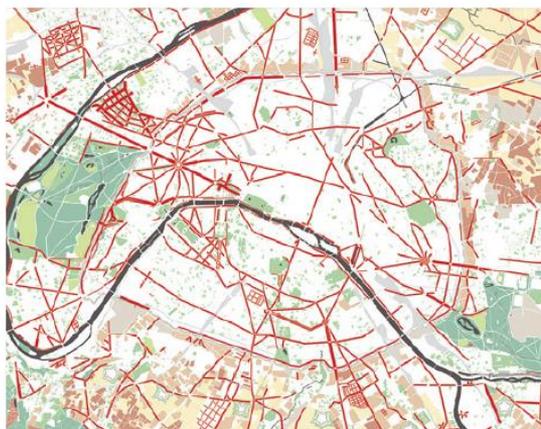
Avenue d'Italie, vers 1900



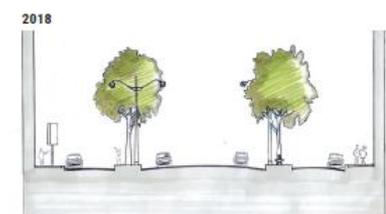
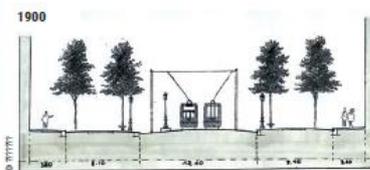
Boulevard Arago, vers 1900



Voies plantées vers 1830 (extrait de la recherche Naturpradi)



Voies plantées vers 1900 (extrait de la recherche Naturpradi)



Evolution de l'avenue de Wagram
(Paris 17^e) largeur moyenne 35 m

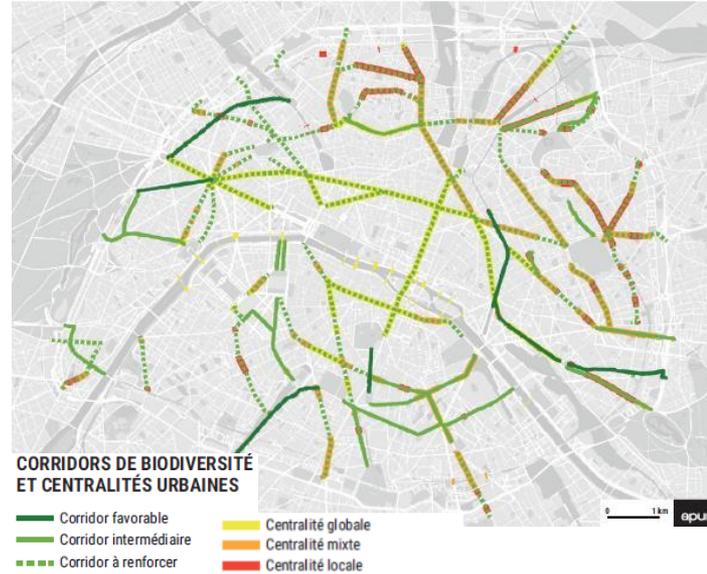


Evolution de l'avenue Hoche (Paris
17^e) largeur moyenne 36 m

-le renforcement de la fonctionnalité des corridors de biodiversité



Extrait des Chemins de la Nature à Paris, carte annexée au Plan Biodiversité, validé en mars 2019



CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ ET CENTRALITÉS URBAINES



115 km
de corridors urbains
de biodiversité
sur voirie

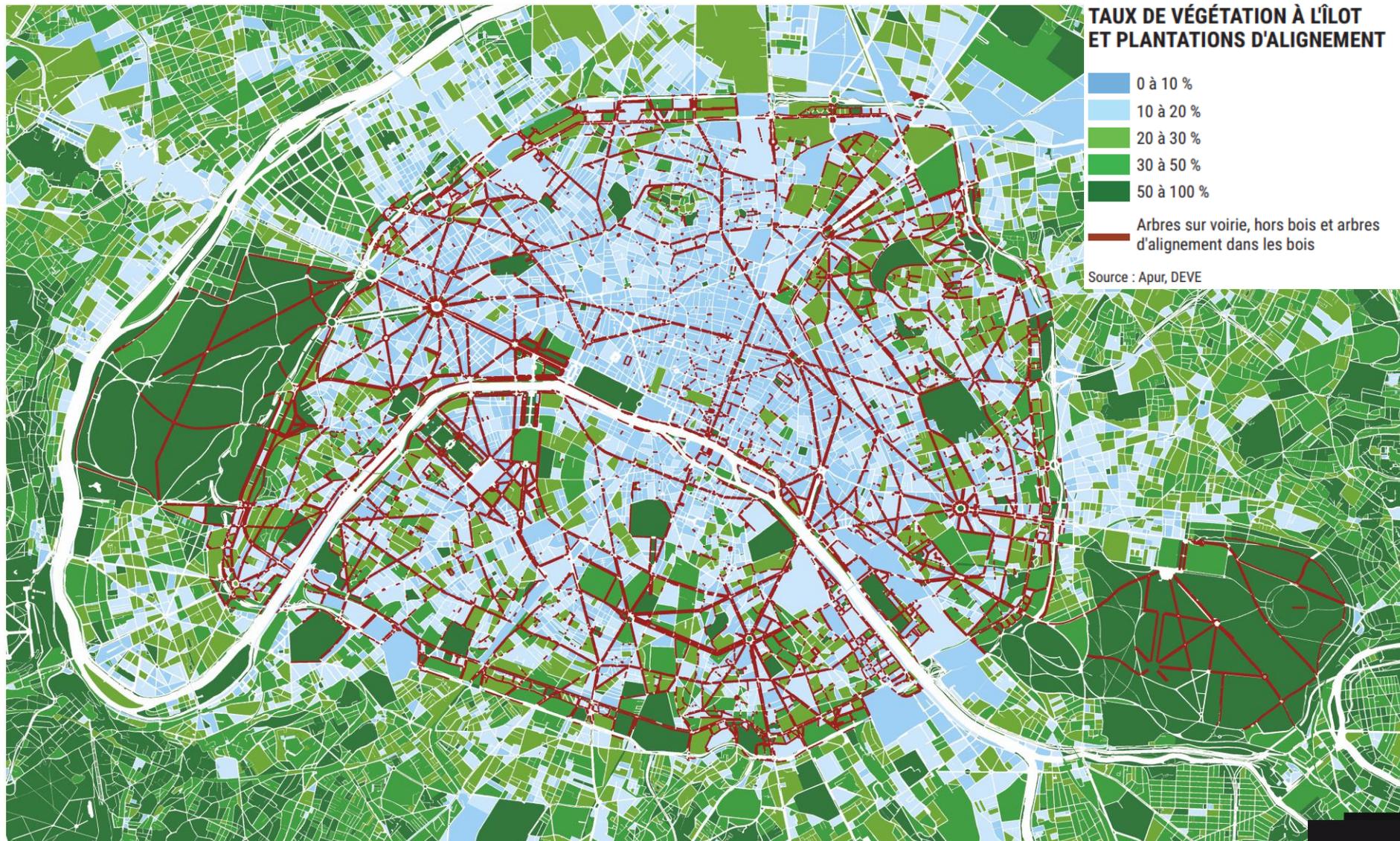


Boulevard de Belleville (Paris 19^e), corridor qualifié de « potentiel » dans une centralité urbaine, et dont la qualité écologique est renforcée par un aménagement récent



Boulevard de Ménilmontant (Paris 19^e), corridor qualifié de « potentiel » dans une centralité urbaine, et dont la qualité écologique est à renforcer

- le rafraîchissement notamment dans les quartiers carencés en végétation



8 actions proposées pour renforcer la végétation sur l'espace public parisien

Axe 1 : Renforcer le réseau des rues majeures plantées parisiennes

pour une meilleure fonctionnalité des corridors de biodiversité, une reconquête et développement du patrimoine des promenades plantées

- 1. Retrouver le caractère de promenade sous les doubles alignements existants**
- 2. Reconstituer les doubles alignements historiques disparus**
- 3. Améliorer la qualité paysagère des trottoirs plantés de plus de 6 m de large**
- 4. Planter les rues de plus de 19 m de large non plantées**
- 5. Planter les rues de faubourgs non plantées**

Axe 2 : Créer des rues jardins de proximité

pour renforcer la place de la nature en ville, rafraichir et apaiser localement

- 6. Végétaliser à proximité des écoles**
- 7. Végétaliser les voies bordant les parcs, jardins, cimetières et terrains de sports de plein air**
- 8. Végétaliser les voies courtes et résidentielles**

Action 1 / Retrouver le caractère de promenade sous les 176 km de mails existants

Boulevard Saint-Jacques, Paris 14e



Esquisse de principe



Le boulevard Saint-Jacques aujourd'hui

Action 2 / Reconstituer les 14 km de doubles alignements historiques disparus

Avenue d'Iéna, Paris 16e



Esquisse de principe



L'avenue d'Iéna aujourd'hui

Action 3 / Améliorer la qualité paysagère des 640 km de trottoirs plantés de + de 6 m de large

Boulevard Beaumarchais, Paris 3e

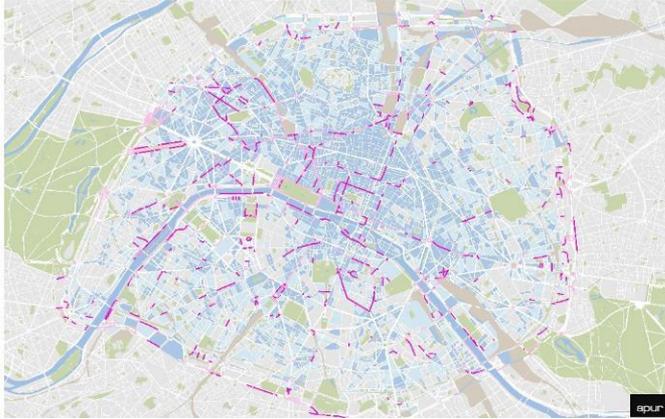


Esquisse de principe



Le boulevard Beaumarchais aujourd'hui

Action 4 / Planter les 69 km de voies de plus de 19 m de large non plantés, présentant un potentiel de plantation d'arbres



■ Voie de plus de 19 m avec potentiel de plantation d'arbre
■ Voie de plus de 19 m sans potentiel de plantation d'arbre
■ Taux de végétation inférieur à 10%
■ Taux de végétation compris entre 10% et 20%



Avenue de France, 13^e



Rue Etienne Marcel, 2^e



Rue Nationale, 13^e



Action 5 / Planter les 46 km de voies de faubourgs de 11 à 19 m non plantés, présentant un potentiel de plantation d'arbres



- Voie de faubourg avec potentiel de plantation d'arbre
- Voie de faubourg sans potentiel de plantation d'arbre
- Taux de végétation inférieur à 10%
- Taux de végétation comprise entre 10% et 20 %



Rue des Martyrs, 9^e



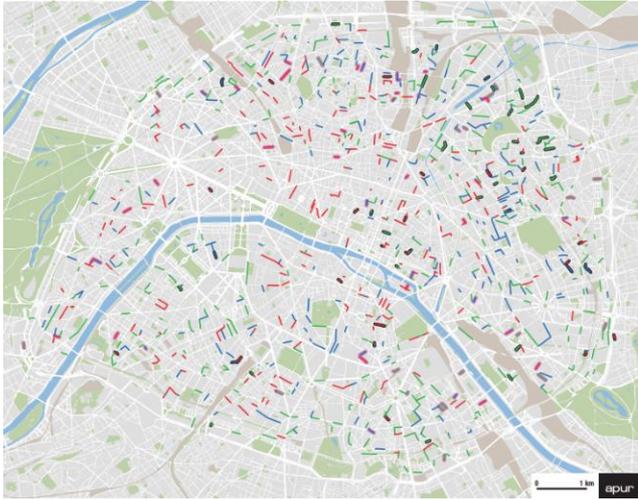
Rue Ménilmontant, 20^e



Rue de la Glacière, 14^e



Action 6 / Végétaliser les voies à proximité des écoles maternelles, élémentaires et collèges, publiques et privées



- Rue école plantée
 - Rue école non plantée avec potentiel de plantation d'arbres
 - Rue école non plantée sans potentiel de plantation d'arbres
 - Rue école piétonne
 - Rue école fermées et aires piétonnes créées à la rentrée 2020
- Source : Apur, DEVE



Rue de Bruxelles, 9^e



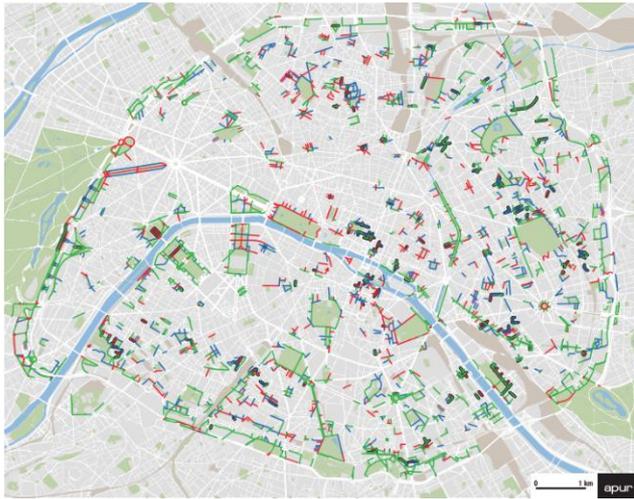
Passage des Récollets,
10^e



Rue Saint-Lambert, 15^e



Action 7/ Végétaliser les voies bordant les parcs, jardins, cimetières et terrains de sport de plein air



- Rue plantée à proximité d'un parc
 - Rue non plantée sans potentiel à proximité d'un parc
 - Rue non plantée avec potentiel à proximité d'un parc
 - Rue piétonne à proximité d'un parc
 - Rue école fermées et aires piétonnes créées à la rentrée 2020
- Source : Apur, DEVE



Place Adolphe Max, 9e



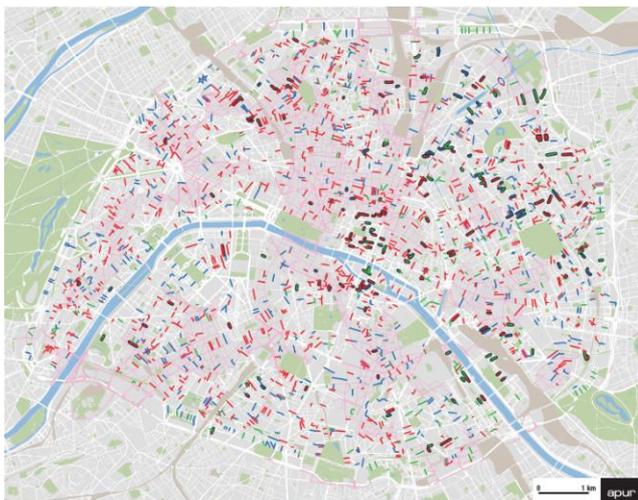
Rue du Général Blaise 11^e (square Gardette)



Rue Charles Moureu 13^e (Parc de Choisy)



Action 8 / Végétaliser les voies courtes et résidentielles



- Rue courte plantée
- Rue courte non plantée sans potentiel de plantation d'arbres
- Rue courte non plantée avec potentiel de plantation d'arbres
- Rue courte piétonne
- Rue courte fermées et aires piétonnes créées à la rentrée 2020
- Secteurs à plus de 7 minutes d'un îlot de fraîcheur nocturne

Source : Apur, DEVE



Rue Prévost Paradol 14^e



Passage de Melun, Paris 9e



Rue Serret 15^e



Quelques exemples de réalisations récentes



Avenue Daumesnil, 12^e



Rue de Boutebrie, 5^e



Villa Marcès, 11^e



Place Adolphe Max (square Hector Berlioz), 9^e

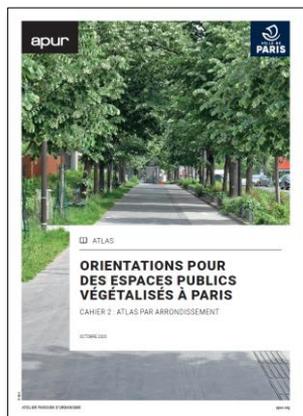


Rue de Noisy-le-Sec (square Léon Frapié), 20^e



Rue des entrepreneurs, 14^e

Une déclinaison dans un atlas par arrondissement exemple du 18^e arrondissement

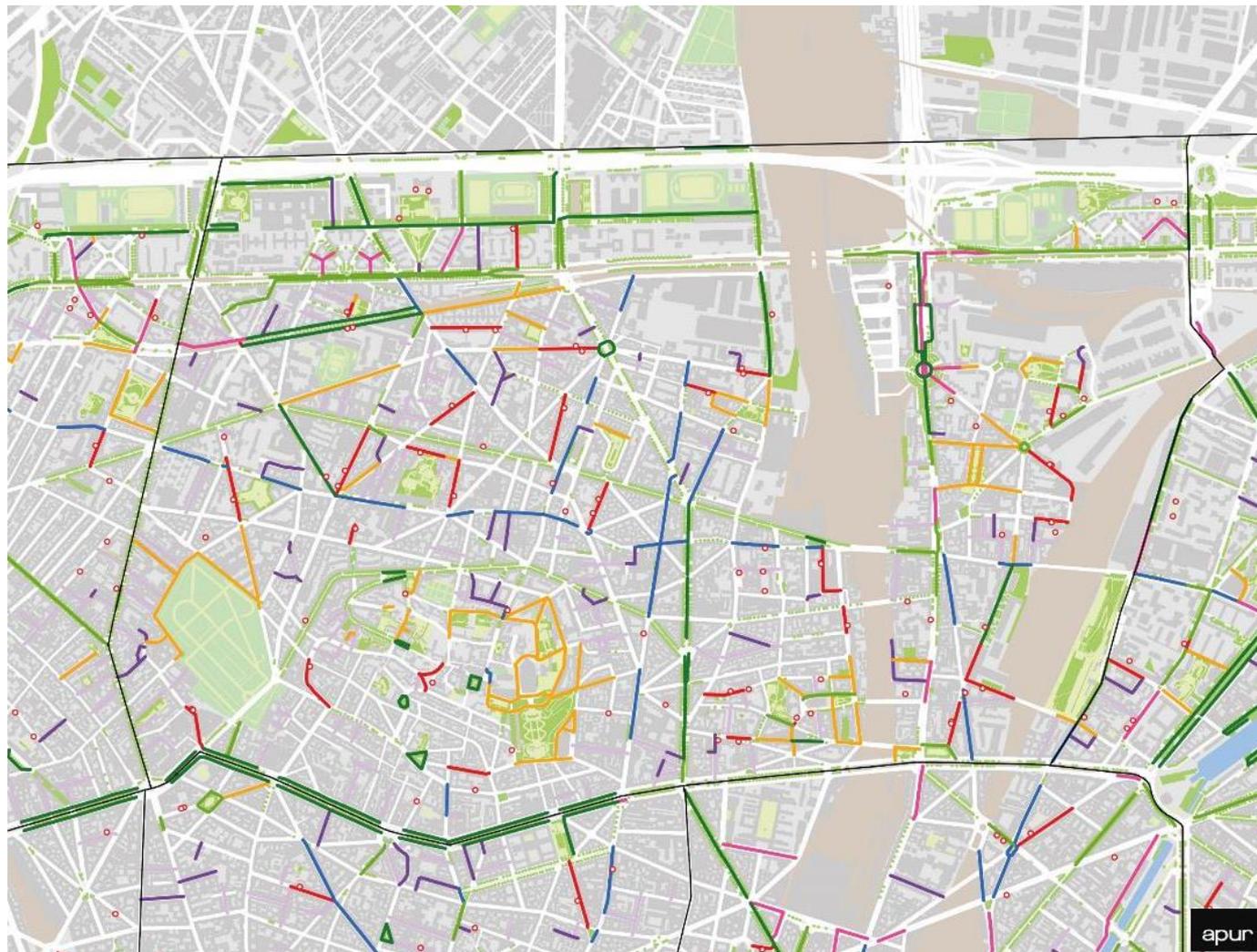


AXE 1 : GRANDES VOIES STRUCTURANTES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

- 1- Double alignement existant
- 2- Double alignement disparu
- 3- Alignement existant sur trottoirs de plus de 6 m de large
- Autres plantations sur l'espace public
- 4- Rue de plus de 19 m de large non plantée, présentant un potentiel de plantation d'arbres
- 5- Rue de faubourg non plantée, présentant un potentiel de plantation d'arbres

AXE 2 : RUES JARDIN DE PROXIMITÉ

- 6- Rue à proximité d'une école, non plantée, présentant un potentiel de plantation d'arbres
- École maternelle, élémentaire et collège, publics et privés
- 7- Rue à proximité d'un parc, cimetière ou terrain de sport de plein air, non plantée, présentant un potentiel de plantation d'arbres
- 8- Rue résidentielle, non plantée, présentant un potentiel de plantation d'arbres
- 8bis- Rue résidentielle, non plantée, ne présentant pas de potentiel de plantation d'arbres



Source : Apur, DEVE, DVD, DPE

-l'espace public nouvel équipement public : l'exemple du sport

De nombreuses pratiques sportives utilisent l'espace public, sans aménagement dédié...



Glisse urbaine, avenue Niel (17^e arr.)



Randonnée à rollers

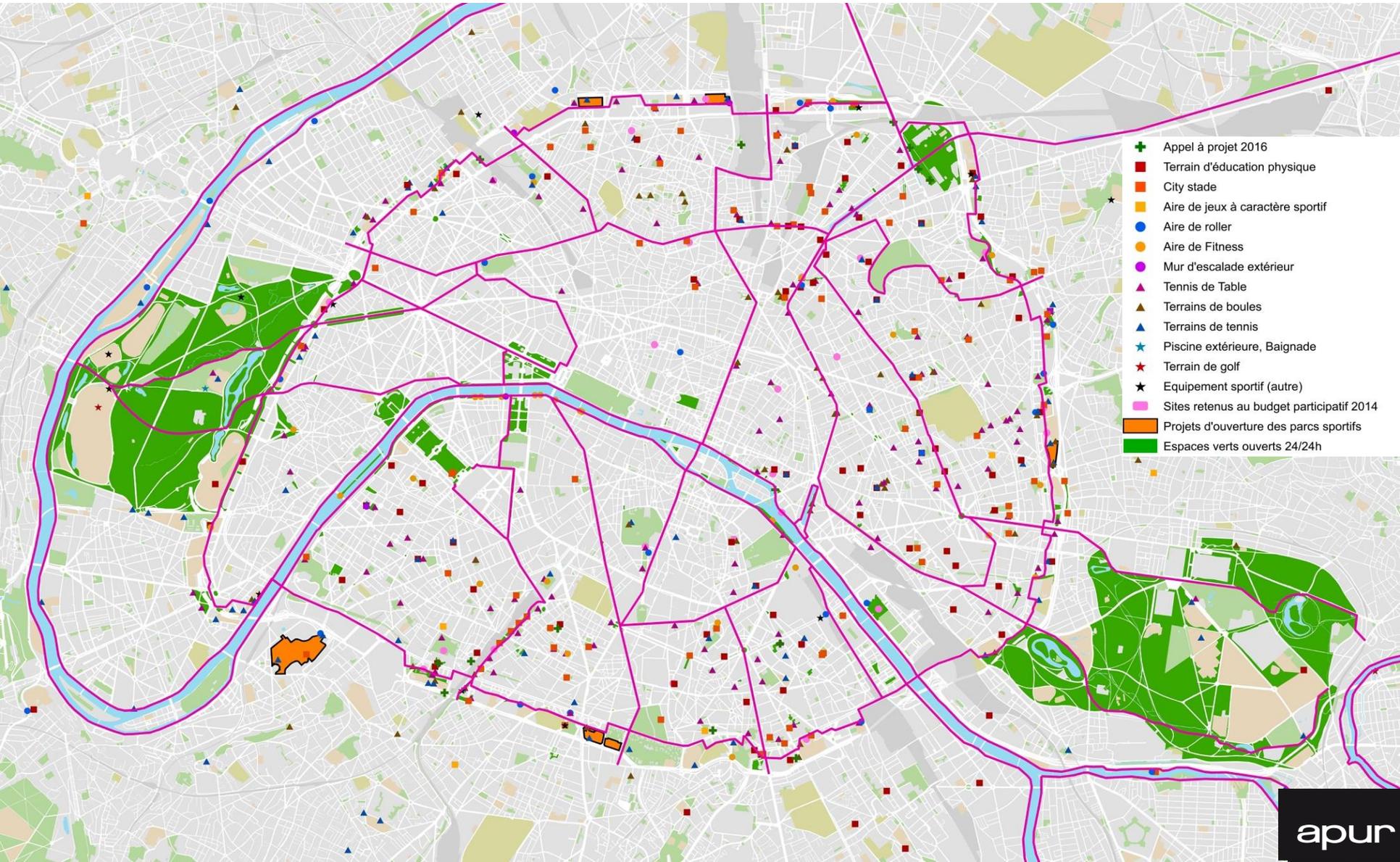


Rassemblement de danseurs, jardin Tino Rossi (5^e arr.)

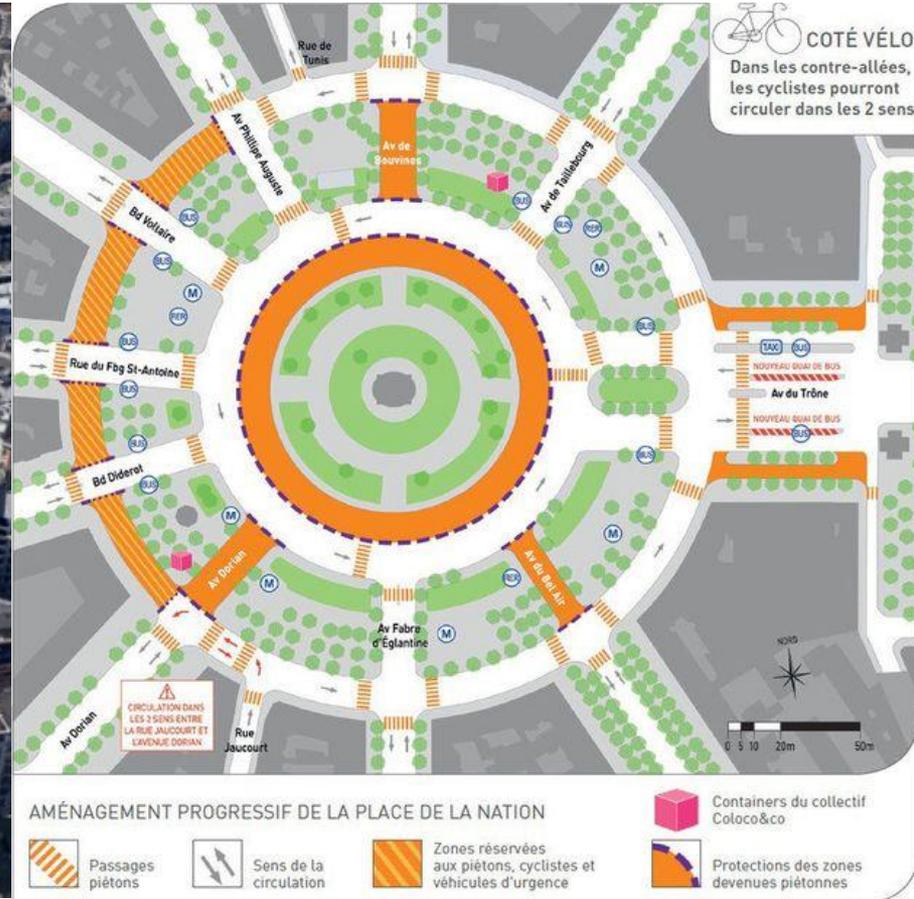
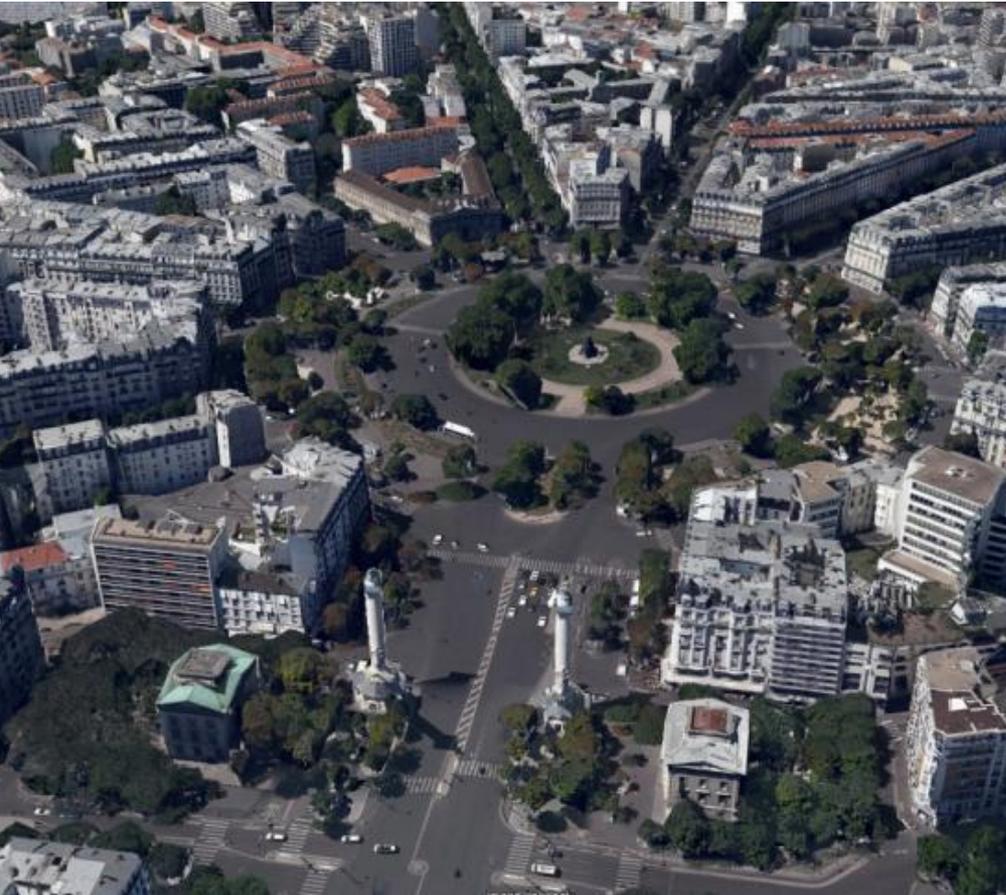


Groupe jouant au football, place des Abesses (18^e arr.)

...mais on peut aller plus loin : Paris engage la réalisation d'un réseau de parcours sportifs et des boucles olympiques sont en cours à l'echelle métropolitaine



2.3 Les nouvelles méthodes : l'exemple de la place de la Nation à Paris



+ 4 300 m2 d'espaces verts et d'espaces piétons



Préfiguration : réduction de la largeur de la route de 26m à 12m.



Chaînes Discussion





**Les nouveaux usages
créés par les gens
nous ont convaincus
de changer le projet**



**Les blocs de béton
réduisent le bruit des voitures**





Inciter les gens à agir
Demolition Party
Collectif Coloco&Co



Merci

Diversification

Optimisation

Innovation

Impact environnemental

