



Rêver la ville

Réaménagement de l'espace public du quotidien

Le projet « Rêver la ville » vise à interroger l'aménagement de places, rues, squares, etc. qui font le quotidien des citoyen.ne.s et qui conservent une taille humaine et des usagers non tournés vers les touristes. Il s'inspire de la démarche initiée par la Ville de Paris pour le réaménagement de 7 places emblématiques de la capitale (Bastille, Madeleine, Place d'Italie notamment), mais à une échelle plus réduite et sur des espaces publics « ordinaires », qui ne présentent pas de monuments ou d'enjeux majeurs en termes de flux, etc. L'analyse et les propositions se basent principalement sur des ateliers organisés sur le terrain pour interroger les habitants et usagers sur leur perception de l'espace public et recueillir leurs idées pour l'améliorer.

PLACE DE VILLIERS (PARIS 8/17^e)

La place de Villiers n'est pas à proprement parlé un place, mais plutôt un carrefour aménagé à l'intersection de l'Avenue de Villiers, du Boulevard des Batignolles, du Boulevard de Courcelles et de la Rue de Constantinople. Elle sépare les 8^e et 17^e arrondissements de Paris.

Ce secteur supporte des flux importants pour les véhicules (avec les boulevards) et les vélos (réseau cyclable structurant¹) qui suivent le tracé de la ligne 2 du métro de Ternes (17^e) à Nation (11/12^e) par Stalingrad (10/19^e).

C'est aussi un lieu de vie et une polarité locale avec la présence d'une station de métro fortement fréquentée (lignes 2 et 3, 56^{ème} rang sur 303 stations pour la fréquentation²) de nombreux commerces, notamment alimentaires et de restauration, et d'un manège pour enfant.

1. DIAGNOSTIC

1.1 Un partage de l'espace public conflictuel

1.1.1 Une place très marquée par le trafic automobile

L'organisation de l'intersection fait penser à un rond point qui ne dirait pas son nom, avec plusieurs rues monodirectionnelles intriquées et des terre-plein végétalisés (peu qualitatifs). Les virages sont difficiles à prendre tant pour les véhicules (flux) que pour les vélos (sécurité).

La traversée de la place à pieds nécessite d'emprunter 4 passages piétons ou plus (selon les itinéraires), avec des feux pas toujours synchronisés, ce qui ralentit la progression et "incite" à traverser en dehors des passages dédiés. Certains usagers évoquent une impression d'insécurité liée au fort trafic et des accidents réguliers.

Une habitante du quartier résume : « on aimerait bien flâner » mais l'aménagement actuel ne s'y prête pas.

1.1.2 Une séparation peu lisible entre espace piéton et pistes cyclables

1 Carte du réseau cyclable structurant parisien : <https://www.paris.fr/velo>

2 Données sur la fréquentation des arrêts de métro parisiens :
<https://public.tableau.com/profile/publish/TraficMetrodeParis/TraficMetrodeParis#!/publish-confirm>



La piste cyclable sur le Boulevard de Courcelles en remontant vers la place de Clichy présente un linéaire incohérent en arrivant sur le Boulevard des Batignolles : elle monte sur le trottoir en angle droit au feu avant le carrefour avec la Rue du Rocher, traverse la station de Vélib, la Rue du Rocher et la Rue de Constantinople avant de regagner l'allée plantée au centre du Boulevard des Batignolles. Le cheminement n'est pas naturel pour les cyclistes (la plupart restent sur le boulevard avec les véhicules) et entraîne des conflits avec les piétons présents sur le trottoir.

Dans l'autre sens, la piste cyclable est plus rectiligne et la sortie de l'allée plantée se fait par un feu tricolore spécifique pour les vélos qui serait peu respecté d'après certains usagers, entraînant des conflits avec les piétons présents au même niveau.

De façon générale, l'allée plantée du Boulevard des Batignolles débouche sur un espace étroit encombré de nombreux deux-roues motorisés garés (des places de stationnements sont pourtant disponibles à quelques mètres le long de l'allée), des bennes (vêtements et verre) avec des déchets à leurs pieds, traversé par la piste cyclable et avec des arbustes surélevés peu qualitatifs. Cet espace est pourtant très fréquenté car c'est la principale traversée piétonne à l'est de la place.

1.1.3 Un espace public décousu

Le nord de la place est caractérisé par un espace public généreux faisant la transition avec la rue de Lévis. La présence d'un kiosque de conciergerie de quartier est à noter.

La rue de Lévis présente de nombreux commerces, notamment alimentaires, avec une atmosphère de marché permanent avec de nombreuses étales qui débordent sur la voie. Elle a un statut quasi-piéton de fait, en particulier le weekend. Elle n'est toutefois pas totalement fermée à la circulation, ce qui entraîne des conflits d'usages lorsque l'affluence est importante.

L'accès au manège par le nord de la place n'est pas aisé avec un espace piéton très réduit pour le contourner. En conséquence de nombreux piétons traversent l'Avenue de Villiers en dehors du passage piéton. Une jeune habitante exprime explicitement la gêne que représente le manège dans le cheminement piéton vers le métro.

Une voie d'insertion derrière le manège ne sert qu'aux véhicules venant de la Rue de Lévis qui souhaitent tourner à gauche pour rattraper le Boulevard de Courcelles ou des Batignolles. Elles sépare le manège d'un terre plein conséquent mais inaccessible qui constitue une perte d'espace importante.

Des étales sont fréquemment installées à l'entrée principale du métro Villiers. L'espace est assez large, mais il est encombré également par des déchets fréquents voire des véhicules stationnés.

De nombreux usagers souhaitant se rendre du métro à la rue de Lévis préfèrent aujourd'hui passer par l'intérieur du Monoprix traversant, signe d'une faiblesse des itinéraires offerts par l'espace public.

1.2 Du patrimoine bâti et végétal insuffisamment mis en valeur

1.2.1 Un patrimoine bâti qui inscrit la place dans le paysage parisien

Le patrimoine bâti que constituent les bâtiments tout autour de la place est qualitatif et principalement Haussmannien. Un bâtiment avec une façade originale mais dégradée rompt avec le paysage homogène, au sud de la place. Réhabilité, il pourrait utilement donner une identité visuelle spécifique à la place.

Le Boulevard des Batignolles offre une vue exceptionnelle sur le Sacré Cœur, visible uniquement depuis les trottoirs latéraux du Boulevard (les arbres de l'allée plantée la cache si on se place au centre).

1.2.2 Une végétation hétérogène et discontinue

De nombreux usagers soulignent l'intérêt de l'allée plantée du Boulevard des Batignolles séparée de la circulation qui chemine jusqu'à la place de Clichy. Présentée comme agréable mais parfois "mal fréquentée",



elle est un lieu de promenade et une continuité piétonne et cyclable importante. La végétation est unanimement appréciée avec ses grands arbres alignés.

Des "jardinières" avec des arbustes peu qualitatifs sont présents derrière le manège et sur le terre-plein du Boulevard des Batignolles. Elles prennent beaucoup d'espace et cassent le cheminement (peut-être volontairement pour éviter les traversées en dehors des passages piétons). Toutefois, leur faible apport paysager par rapport à l'espace utilisé interroge plusieurs usagers rencontrés.

1.2.3 Le manège, véritable polarité familiale

Le manège positionné sur une "île" entourée par la circulation est très fréquenté par les familles. Certaines n'habitent pas le quartier et indiquent venir sur la place principalement pour cette attraction. Une statue est également présente à côté mais très peu visible.

2. PROPOSITIONS ISSUES DE L'ATELIER

2.1 Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement

2.1.1 Séparer l'itinéraire cyclable du trottoir

Le tracé cyclable en remontant vers Place de Clichy doit être séparé du trottoir. Passer des pistes en bord d'avenue à celle de l'allée plantée nécessite forcément de traverser le Boulevard, et donc de gérer la coexistence des vélos et des véhicules. Si on peut penser que le tracé actuel a été choisi pour sécuriser les vélos dans leur traversée de l'avenue, le constat est qu'il n'est pas suivi et qu'il ne remplit donc pas son rôle.

2.1.2 Assumer le statut quasi-piéton de la rue commerçante

La Rue de Lévis est envahie par les piétons le weekend en particulier. Cette rue commerçante n'est pourtant pas particulièrement aménagée selon cette spécificité. Sans la fermer totalement à la circulation, une zone de rencontre (limitation à 20 km/h et remise au même niveau du trottoir avec la chaussée avec une priorité pour les piétons partout) pourrait être mise en place pour l'ensemble du quartier commerçant où les trottoirs sont par ailleurs étroits aujourd'hui.

2.2. Améliorer la végétalisation de la place

2.2.1 Travailler la transition entre l'allée plantée et la place

L'extrémité de l'allée plantée termine sur un espace étroit encombré de végétation hors sol (arbustes), de bennes à déchets et de deux-roues motorisés stationnés dans le passage. Cet espace pourrait constituer une véritable transition vers la place en offrant une vue dégagée, et en ouvrant l'alignement d'arbre pour tracer le cheminement à suivre pour rejoindre l'un ou l'autre côté du boulevard. Le retrait des buissons hors sol, qui ne sont pas vécus comme des espaces de verdure mais obèrent l'espace et les vues, permettrait de redonner de la fluidité aux flux piétons et de desserrer les contraintes d'espace pour réduire les conflits avec les vélos qui rejoignent la piste cyclable centrale à cet endroit.

2.2.2 Clarifier le statut des plantes hors sols

Des plantes hors-sol sont également présentes sur plusieurs « îles » de la place, notamment celle du manège et sur le terre-plein étroit séparant les deux sens de circulation sur le Boulevard des Batignolles. Le statut de ces buissons n'est pas clair : où bien ils sont censés végétaliser la place, et dans ce cas ils ne remplissent pas leur rôle par leur aspect, ou bien ils servent seulement à délimiter l'espace, et dans ce cas on peut questionner leur pertinence par rapport à des séparateurs uniquement minéraux, qui demandent moins d'entretien.

Ces éléments peuvent être supprimés ou remplacés par des plantes plus qualitatives (massifs floraux par exemple).

2.3 Recoudre l'espace public au nord de la place

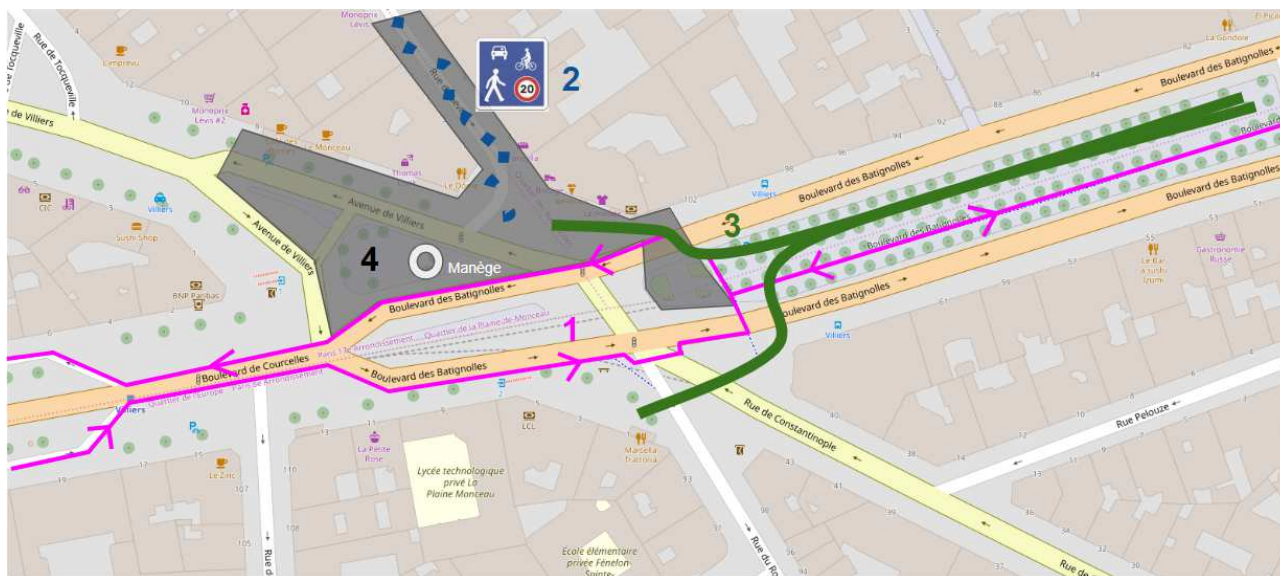
Il faut réussir à unifier les « îles » piétonnes pour réduire l'effet « archipel » de la place.

L'« île » contenant le manège pourrait être reconnectée au nord de la place pour faciliter la liaison avec la rue commerçante : cela passerait pas l'élargissement de l'espace piéton au détriment soit d'une voie de circulation sur l'Avenue de Villiers, soit des places de stationnement contre le trottoir nord (deuxième option plus réaliste au regard des flux de véhicules).

La fermeture de la voie d'insertion derrière le manège est proposée, avec une réflexion à mener sur les itinéraires de remplacement pour les véhicules venant de la Rue de Lévis, seuls utilisateurs de cette portion de voie. Cette fermeture permettrait de reconnecter le terre-plein à l'ouest du manège et ainsi les flux piétons en provenance de la sortie du métro.

Retrouvez le diagnostic illustré et contextualisé sur une carte du secteur au lien suivant : <https://www.thinking.com/scene/1122898070829268993> (infographie Thinking).

3. SCHÉMA DE PRINCIPE



1. Séparer l'itinéraire cyclable du trottoir
2. Assumer le statut quasi-piéton de la rue commerçante
3. Travailler la transition entre l'allée plantée et la place
4. Recoudre l'espace public au nord de la place