

# Retrouver l'agrément des avenues

## Paris : réhabilitation de l'avenue d'Italie

L'avenue d'Italie constitue l'une des artères emblématiques de Paris. Elle correspond à un tronçon de l'ancienne voie romaine qui reliait Lutèce à Paris. Large de 40 mètres entre façades et longue de 1 300 mètres, entre la Place d'Italie et la Porte d'Italie, elle s'est peu à peu fait envahir par l'automobile.

En 1996, elle proposait ainsi 5 voies à la circulation routière en chaussée centrale et des contre-allées sur les trottoirs pour accéder au stationnement. Elle écoulait en moyenne 3 300 véhicules à l'heure de pointe. Le 28 avril 1997, le Conseil de Paris a adopté un projet de réhabilitation de l'axe de façon à lui rendre le statut d'une grande avenue parisienne agréable à ses riverains et aux promeneurs. Ce projet s'est appuyé sur 5 idées directrices :

- renforcer la sécurité,
- donner à cette grande artère parisienne une identité affirmée,
- retrouver une "sociabilité" de l'avenue,
- contenir les nuisances automobiles,
- faciliter l'activité commerciale.

Les piétons sont évidemment les principaux bénéficiaires de l'aménagement. La suppression des contre-allées et du stationnement sur trottoirs a permis de dégager 2 trottoirs de 10,40 m de largeur.

Le mobilier, les plantations et l'éclairage sont implantés de façon à dégager franchement le cheminement des piétons.

La partie du trottoir située le long de la chaussée est plantée d'une ligne d'arbres à haut développement ; elle est revêtue de dalles en granit et reçoit le mobilier urbain entre les arbres et l'éclairage ; les bordures sont abaissées au droit des passages piétons : toutes les traversées des piétons sont maintenant protégées par des feux.

L'autre partie, davantage dédiée à la promenade, est revêtue d'asphalte et plantée d'une deuxième ligne d'arbres, plus proche des immeubles, composée d'essences variées, d'un développement moins important, destinées à créer des ambiances végétales différenciées.

La chaussée centrale a été limitée à 4 voies de circulation (deux par sens) avec une file de stationnement longitudinale et une piste cyclable de chaque côté ; les pistes cyclables sont protégées par un séparateur. Au droit des 3 principaux carrefours, une file supplémentaire de circulation a été créée afin de gérer les mouvements tournants.

Le trafic écoulé est moindre : 2 400 véhicules à l'heure de pointe en moyenne.

Le nombre d'emplacements de stationnement a diminué de 300 à 190 places. Mais de nombreux emplacements de livraison et des lieux d'accrochage pour deux roues ont été aménagés.

Le marché sur le trottoir a été conservé et modernisé de façon à donner encore plus de vigueur à l'activité commerciale de l'avenue.

### RÉSULTATS OBTENUS

Globalement l'aménagement est apprécié, notamment par les riverains. La diminution du nombre de places de stationnement n'a pas provoqué de mécontentement ; à souligner que les parkings en ouvrage de l'avenue (publics ou privés) proposent toujours des places.

### ÉLÉMENTS DE COÛT

Le coût global des travaux s'élève à 80 MF.

### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Paris.

Direction de la voirie et des déplacements pour la circulation, l'aménagement de voirie, la signalisation, l'éclairage le mobilier urbain.  
Direction des parcs, jardins et espaces verts pour les plantations.

### PERSONNE À CONTACTER

Gérard Lacrouts, ingénieur divisionnaire des travaux, chef de Projet - Tél. 01 43 43 94 84



La piste cyclable unidirectionnelle est isolée du stationnement par un séparateur en béton. Le bord du trottoir côté chaussée est traité en granit avec une forme de quai pour intégrer une ligne de plantations et le mobilier urbain, ici une cabine téléphonique



Après aménagement, l'avenue d'Italie a retrouvé un cheminement piéton agréable et sécurisé, entre deux lignes de plantations, et un éclairage renforcé



Le bord du trottoir côté chaussée est traité avec du granit en forme de quai pour intégrer une ligne de plantation et le mobilier urbain, ici une sanisette