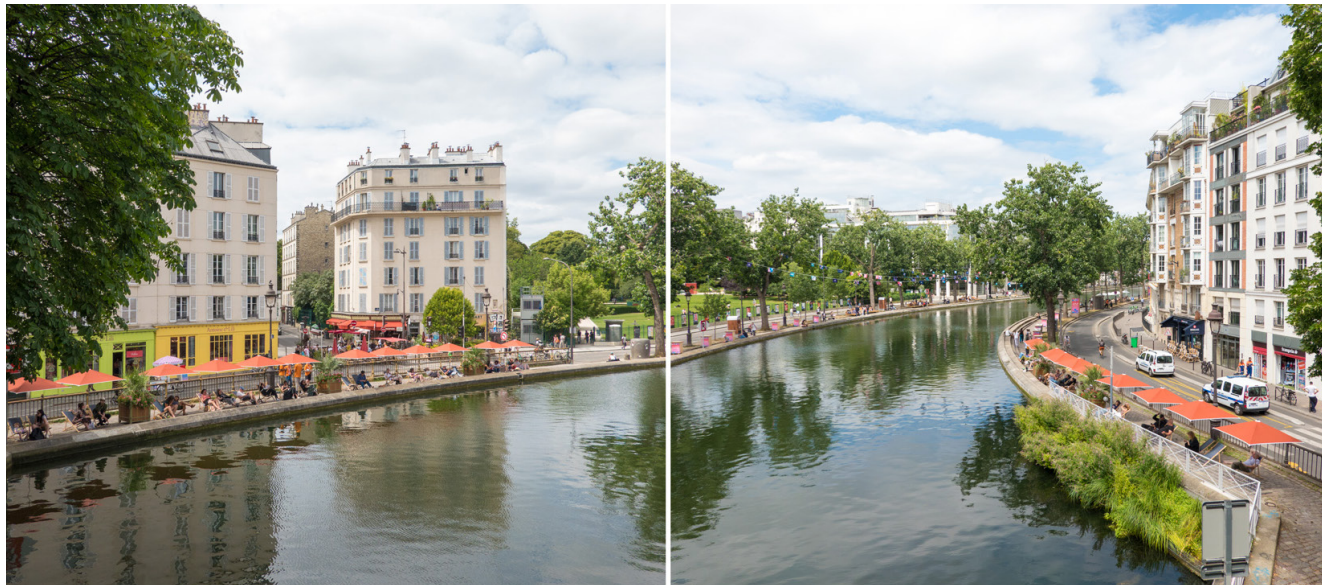


Propositions pour le Canal Saint-Martin de Bastille à Stalingrad



© S. Bonnet

Pour protéger le canal Saint-Martin et sa biodiversité
Pour sauvegarder le cadre de vie des habitants et les activités économiques
Oui à un projet amélioré plus frugal, issu de la participation citoyenne !

France Nature Environnement Paris (FNE Paris) a organisé un groupe de travail¹ composé d'une vingtaine de membres provenant de différentes associations parisiennes. Objectif : réfléchir et proposer des idées d'amélioration du projet à l'initiative de la municipalité de Paris pour réaménager les boulevards longeant le canal Saint-Martin sur les 10^e et 11^e arrondissements de Paris.

Le projet de la ville s'inspire du modèle des Ramblas barcelonnais. À la clé : créer une vaste promenade de l'Est parisien privilégiant les touristes... aux dépens des habitants. Concevoir une vaste allée centrale de déambulation en détruisant les espaces protégés et végétalisés que sont les quatre squares de cet axe parisien. Cette vision s'est concrétisée d'abord par la suppression de grilles emblématiques du square May-Picqueray situé sur le terre-plein central des boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry. Les travaux ont cependant été suspendus par la décision du juge des référés² en juin 2024 constatant qu'il y avait là un projet présenté comme global, mais mis en œuvre au coup par coup, sans études préalables ni présentation précise. Le tribunal administratif a malheureusement rejeté notre recours en juillet 2025³.

Les membres du groupe de travail réuni par FNE Paris partagent un objectif commun concernant le canal et ses rives : assurer sa préservation, améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers et y maintenir les commerces spécialisés du canal et des boulevards tout en réfléchissant à son évolution. À cette fin, il a d'abord établi un diagnostic partagé du lieu en regardant différents aspects (social, environnemental, patrimonial, économique, etc.) puis a proposé des pistes pour un projet améliorant celui de la Ville de Paris.

En outre, le groupe de travail souhaite que les futurs projets d'aménagement autour du canal ne soient pas ponctuels mais s'inscrivent dans une vision globale urbanistique. À l'unanimité, les participants invitent également la future municipalité à une concertation sincère avec les habitants et les usagers.

Ce document est le fruit des réflexions du groupe et présente des propositions pour un projet amélioré qui s'ouvre à d'autres enjeux. Il est organisé en deux parties, la partie couverte du canal Saint-Martin de la place de la Bastille à la rue du Faubourg-du-Temple (A) et la partie découverte du canal sur le 10^e arrondissement de la rue du Faubourg-du-Temple jusqu'à la place de Stalingrad (B).

Le canal Saint-Martin et les voies qui l'encadrent constituent un lieu unique, remarquable et très attractif, qui doit être respecté et mis en valeur dans sa diversité sociale, économique, patrimoniale et pour sa biodiversité particulière. D'une largeur de 23 à 27 m, le canal s'inscrit dans un espace public de 60 mètres de large et sur une longueur de 3,5 kilomètres.

Percé au XIX^e siècle, il se distingue par sa cohérence et ses spécificités au sein de chacune de ses parties, faubourg, industrie ainsi que sa modernité jusqu'aux reconversions récentes et aux grands équipements (hôpital, écoles, centre culturel). **Il doit se penser comme un continuum.**

¹ Le groupe de travail s'est réuni entre septembre 2024 et mai 2025.

² <https://paris.tribunal-administratif.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/projet-de-la-promenade-bastille-stalingrad-10eme-et-11eme-arrondissements>

³ https://opendata.justice-administrative.fr/recherche/shareFile/TA75/DTA_2407570_20250701 et https://opendata.justice-administrative.fr/recherche/shareFile/TA75/DTA_2407333_20250701

⁴ Les propositions du groupe s'alignent avec le rapport publié en novembre 2024 par le Conseil de développement de la métropole du Grand Paris (Codev). Le rapport livre un paragraphe sur la participation citoyenne : "Instaurer une véritable concertation avec les habitants : leur participation doit être au centre des projets afin de mieux répondre à leurs besoins et à leurs usages."

A - La partie couverte du Canal Saint-Martin, boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry



Photo DR

Photo 1 - Square Jules-Ferry - Dominique Bernard avec le cheminement intérieur en platelage bois (à droite)

Les propositions du groupe concernent le terre-plein central, ses squares et ses marchés, les voies de circulation en incluant les trottoirs le long des façades latérales des boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry ainsi que le boulevard Beaumarchais et la place de la Bastille. Elles concernent également la partie souterraine du canal à partir de la place de la Bastille⁵ jusqu'à la sortie du canal à l'air libre.

Patrimoine, végétalisation et mobilier urbain

1 - Protéger les grilles et améliorer les squares

Protéger les grilles des quatre squares⁶ créés en 1994 et appréciées des riverains, car devenues emblématiques de ce quartier (photo 2). Cela pourrait se concrétiser par leur inscription au titre des monuments historiques.

Le groupe réclame également un **entretien permanent des grilles**. Ces dernières garantissent une sécurité et un espace de liberté pour les enfants autant qu'un support pour la biodiversité en maintenant un flux localisé, limitant la création de passages sauvages destructeurs des espaces verts. Des ouvertures supplémentaires sont envisageables aux extrémités sous réserve qu'elles soient limitées et concertées. La revendication de créer un SPR (secteur patrimonial remarquable), portée lors de la révision du PLU, reste plus que jamais d'actualité.

2 - S'adapter au changement climatique et augmenter la surface végétalisée le long des promenades

L'entretien régulier des espaces végétalisés à l'intérieur des squares et sur les terre-pleins est demandé afin de préserver la richesse écologique qu'ils représentent. Envisager l'extension de la végétalisation sur les parties extérieures du terre-plein central sans compromettre les pro-

menades latérales dallées qui courent de part et d'autre des squares et tout le long des boulevards en insérant au contraire, la promenade piétonne entre deux espaces fortement végétalisés, (y compris pour les PMR, ou le jogging).

Rafrâchir les promenades pendant la période estivale avec l'implantation de brumisateurs afin d'apporter une humidité bénéfique aux humains et aux plantes qui sont très souvent en stress hydrique durant cette période.

Le groupe préconise l'élargissement des trottoirs sur les boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry, ou à tout le moins sur un seul côté de ceux-ci⁷, afin de permettre la plantation d'arbres pour augmenter la surface de canopée et contribuer au rafraîchissement des trottoirs et des façades pendant les périodes caniculaires.

Le groupe insiste sur l'importance d'évaluer la faisabilité de ces travaux et demande qu'une étude soit menée en vue de leur éventuelle réalisation. L'aménagement pourrait reprendre le langage utilisé dans d'autres voies alternant stationnement (voitures, 2 roues) ou aire de livraison et végétalisation.

Pour faire découvrir le patrimoine particulier du canal Saint-Martin, le groupe suggère de permettre l'accès exceptionnel au canal dans sa partie couverte afin d'offrir au visiteur une vision surprenante de ce lieu et bénéficier de la fraîcheur souterraine par temps de canicule, (sous réserve de faisabilité technique).

3 - Entretien du mobilier urbain

Le mobilier urbain mérite d'être entretenu régulièrement, notamment les parties en marbre des fontaines et jardinières qui ponctuent le terre-plein central et protègent les oculi d'aération du canal ainsi que les trois passerelles qui ferment les squares et permettent une circulation piétonne transverse.

4 - Augmenter les installations sanitaires

Le groupe demande l'ajout de fontaines

d'eau potable, d'urinoirs et de toilettes publiques sur les boulevards avec accès permanent pour compléter les installations existantes tout en préconisant une sensibilisation aux mésusages permettant ainsi d'humaniser l'espace public et favoriser l'inclusion sociale tout en soutenant une utilisation responsable et adaptée des équipements.

Mobilités, voirie, stationnements

5 - Faciliter la marchabilité

Le groupe demande l'entretien des dalles de granit des zones de promenade et des espaces de marchés pour limiter les chutes provoquées par le soulèvement des dalles et des racines d'arbres. (photo 3)

Un passage PMR de plein pied doit être aménagé le long de la passerelle Richard-Lenoir au niveau de la traversée très fréquentée venant du Jardin Truillot.

Dans le square Jules-Ferry (photo 1) le comblement du cheminement intérieur est nécessaire pour remplacer le platelage en bois très détérioré et faciliter la déambulation piétonne tout en préservant cette partie surélevée qui offre une assise à de nombreuses personnes tout au long de l'année (voir schéma).

À l'extérieur du square Jules-Ferry, sur la partie nord (photo 4), l'espace de marchabilité n'est pas maintenu car le square est plus large dans cette zone et l'espace entre l'alignement des platanes d'un côté et les grilles du square de l'autre ne permet pas à une personne à mobilité réduite de déambuler normalement. Le groupe propose un déplacement de la piste cyclable sur l'espace dévolu au stationnement pour y créer une continuité aux PMR.

6 - Améliorer la circulation des cyclistes en évitant les conflits d'usage

Suite à l'augmentation du trafic et l'accroissement de la largeur des vélos, notamment des vélos-cargo, nous demandons l'élargissement des pistes cyclables actuellement situées le long du terre-plein

5 Le boulevard Beaumarchais et la place de la Bastille sont directement impactés par les choix d'urbanisme et de modification de circulation effectués ces dernières années sur l'axe du Canal Saint-Martin.

6 Les squares Breguet-Sabin, Richard-Lenoir, May-Picqueray et Jules-Ferry.

7 Les façades Ouest, c'est-à-dire les numéros pairs des boulevards, sont ensoleillées dès 13h et jusqu'au coucher du soleil en été. C'est le côté qui produit les zones les plus chaudes de cet axe.

central des boulevards **tout en maintenant un sens unique de circulation pour garantir la sécurité des piétons.**

Parallèlement à l'amélioration de la circulation des vélos, le groupe propose **d'améliorer et d'augmenter les espaces de stationnement vélos**, notamment pour les vélos larges, afin de réduire le stationnement gênant sur les trottoirs pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

7 - Décongestionner les axes de circulation autour de la place de la Bastille

L'enjeu critique pour diminuer les nuisances sonores et la qualité de l'air, est de **réorganiser les flux de transport de la place de la Bastille de manière plus cohérente.** Cela passe notamment par le rétablissement d'un sens giratoire à vitesse limitée qui serait exclusivement réservé aux transports en commun et véhicules spécifiques (secours, taxis, etc.).

Le groupe demande également de **revenir sur la décision de fermeture du tronçon du boulevard Richard-Lenoir entre la rue du Chemin-Vert et la place de la Bastille.**

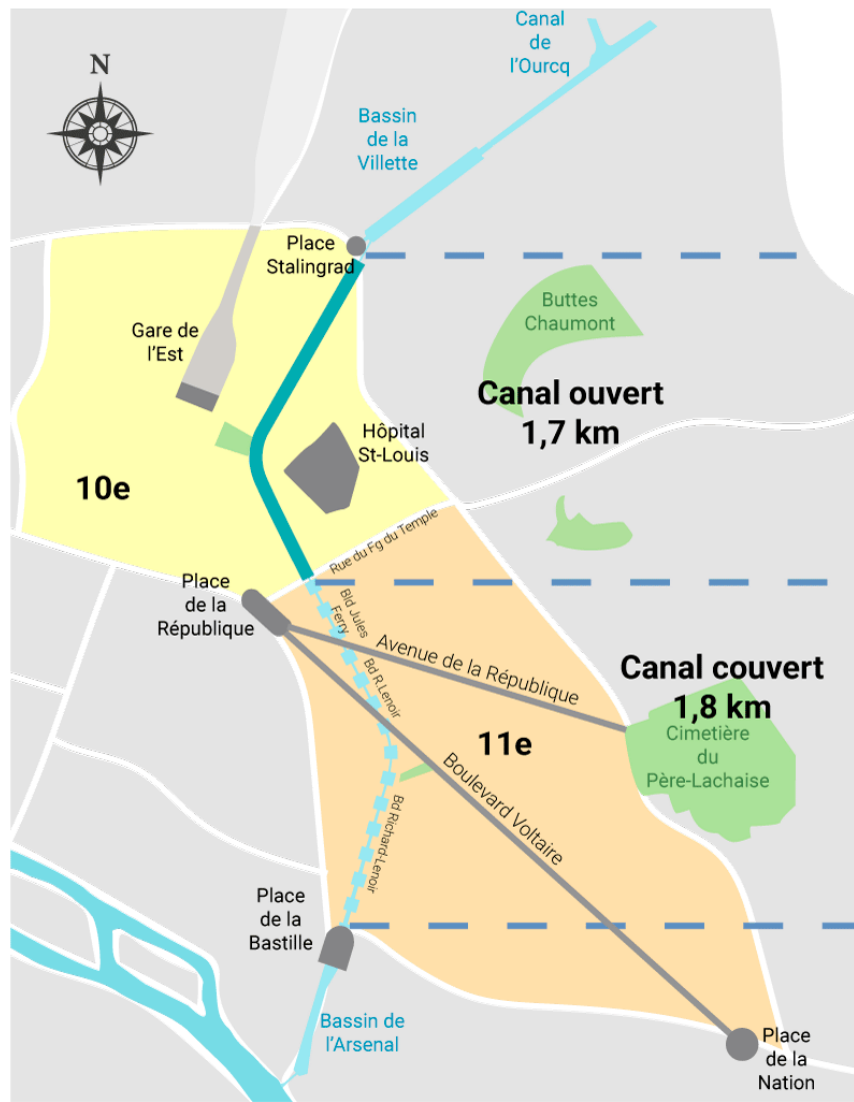
Ces deux propositions ont pour objectifs la diminution des embouteillages de la rue du Chemin-Vert et du boulevard Beaumarchais afin d'améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers aujourd'hui pénalisés par les risques sur la qualité de l'air et l'impact de la pollution sonore. En outre cela faciliterait les activités économiques du quartier.

Activité économique

8 - Préserver l'activité économique dans les secteurs spécialisés rares

Nous demandons l'**abandon de la politique de la ville consistant à expulser « tout ce qui est gênant »** mais, au contraire, **protéger les activités économiques et humaines pour maintenir l'âme du quartier** notamment à travers une protection dans le PLU⁸.

Sur les boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry sont implantés des grossistes et semi-grossistes (serrurerie, outillage, quincaillerie, plomberie, carrelage et sanitaires, matériaux de construction, cuirs et peaux, etc.) qui y sont établis depuis longtemps et qui participent à l'identité du quartier. Ces entreprises ont besoin d'accès faciles et d'espaces de livraisons. En outre, de nombreux artisans viennent s'y approvisionner



et doivent pouvoir trouver des espaces de stationnement suffisants.

9 - Soutenir activement les marchés alimentaires

Le groupe rappelle l'**importance des deux marchés alimentaires** installés sur le terre-plein central du boulevard Richard-Lenoir, ceux-ci jouent un rôle essentiel dans le commerce de bouche et constituent une part essentielle de l'identité du quartier, ce qui **nécessite un soutien actif de la part de la municipalité.**

Pour ces différentes raisons, il est indispensable de **mettre en place un plan de circulation pensé de façon globale** afin de faciliter le stationnement et la circulation des livreurs, des taxis, des commerçants et des artisans pour ces arrondissements et ceux adjacents⁹. Ce plan devrait contribuer à minimiser les conflits d'usage, notamment avec les voies cyclables, tout en répondant aux besoins des professionnels et en favorisant une diminution générale de la circulation.

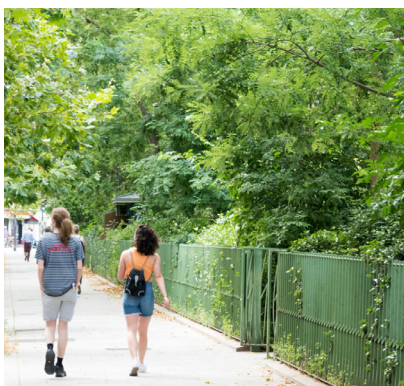


Photo 2 - Grilles latérales du square May-Picqueray et promenade dallée.



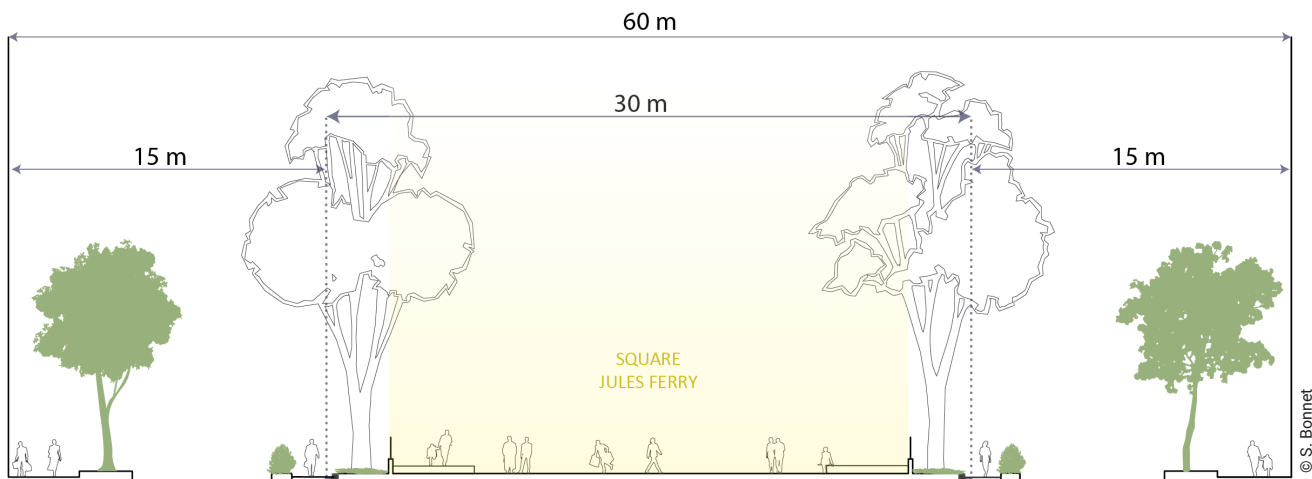
Photo 3 - Dalles de granit soulevé et racines d'arbre en surface.



Photo 4 - Partie Nord du square Jules-Ferry avec espace de marchabilité réduit.

8 Lors de l'enquête publique pour le nouveau PLU qui s'est déroulée début 2024, de nombreuses demandes ont été faites en ce sens sans résultat.

9 Les 3e et 4e arrondissements, notamment.



Plan coupe du square Jules-Ferry - Dominique Bernard (dans sa partie la plus large), propositions d'espaces de déambulation avec continuité PMR de chaque côté et plantations d'arbres sur les trottoirs. A l'intérieur du square, espace de déambulation réhaussé de platelage maintenu et comblé (pavés enherbés ?) pour laisser des zones d'assise.

B - Partie découverte, le canal, les quais de Jemmapes et Valmy

Cette partie, qui commence à la rue du Faubourg du Temple et va jusqu'à la place de la Bataille de Stalingrad, présente le Canal Saint-Martin à ciel ouvert longé par des quais pavés avec des voies de circulation de chaque côté, le Quai de Jemmapes et le Quai de Valmy bordés par des immeubles d'habitation et quelques commerces et équipements. Cette partie du canal a subi une mutation profonde depuis une trentaine d'années en perdant son identité industrielle¹⁰ et artisanale au profit de bars et de restaurants essentiellement. Cette partie du canal a acquis une image romantique liée à la beauté des lieux d'une part mais également à la diffusion de films de portée internationale¹¹ qui attirent de nombreuses personnes dont de nombreux touristes et en fait un lieu « à la mode ».

La partie découverte du canal, lieu unique par sa géographie, son histoire et sa biodiversité est actuellement menacée par le surtourisme, les mésusages et le bruit généré par les fêtes nocturnes.

Biodiversité, végétalisation

La biodiversité est la diversité des organismes vivants, dont les humains font partie.

1 - Lutter contre le bruit pour garantir aux riverains de vivre en bonne santé

La fréquentation des quais est très variable selon la météorologie mais lorsqu'il fait beau, les deux quais sont fortement investis (photo 5). Le jour, l'atmosphère est « bon enfant » malgré un problème d'usage d'enceintes portables qui doit être régulé en interdisant la musique amplifiée. La réhabilitation du kiosque à musique du jardin Villemin avec une charte d'utilisation faciliterait une meilleure répartition de ces usages musicaux.

Le soir et la nuit, les niveaux sonores enregistrés par les balises de Bruitparif atteignent des niveaux critiques au regard des normes de l'OMS, c'est-à-dire incompatibles avec le respect du vivant. Et cette situation s'aggrave comme l'objectivent les enregistrements de Bruitparif¹².

Le groupe demande une régulation bienveillante et adaptée des berges du canal. L'objectif doit être clair pour tout le monde et conforme à l'objectif de faire du canal un lieu de calme, respectueux de sa biodiversité et protecteur de la santé de tous : **à partir de 23 h, plus de consommation d'alcool le long du canal et des niveaux sonores conformes aux recommandations de l'OMS.**

En outre, le groupe propose la mise en place d'un groupe de régulation de la tranquillité publique : associant toutes les parties prenantes pour effectuer une prévention sur place et se réunissant régulièrement avec les résultats évalués sur 3 critères : information-prévention, surveillance, sanction pour une régulation adaptée aux 3 temps du canal : journée, soirée, nuit.

Le canal doit devenir un lieu pilote d'expérimentation pour une régulation efficiente.

2 - Augmenter la végétalisation des trottoirs, des placettes et des quais

Actuellement, cette partie du canal Saint-Martin est marquée par une forte minéralisation et un nombre limité d'arbres. **Nous demandons une augmentation du nombre d'arbres plantés** sur les quais, la mise en place de bandes végétalisées plantées d'arbustes entre les empiètements liés aux places de stationnement temporaires sur certains trottoirs et la végétalisation des placettes comme la place Poulmarch.

3 - Entretenir les radeaux végétaux et augmenter leur nombre

Les radeaux végétaux installés à quelques endroits des berges du canal sont une excellente idée en matière de protection de la biodiversité en milieu urbain mais sont souvent colonisés par des déchets. Nous

demandons que **ces radeaux soient régulièrement entretenus et que soit étudiée la possibilité de nouvelles implantations.**

Patrimoine, mobilier urbain,

4 - Augmenter le nombre de poubelles et contrôler les incivilités

Le soir et la nuit, les berges du canal glissent vers des dérives alcoolisées avec pour conséquences une à deux tonnes de bouteilles, de canettes et d'ordures ramassés tous les matins sur les quais ainsi que 3 mètres cubes de déchets flottants sur le canal ramassés chaque semaine par le bateau râteau.

Nous demandons **une augmentation du nombre de poubelles** facilement accessibles et visibles sur les quais.

Nous demandons, en outre, **un meilleur contrôle des incivilités et leur sanction.** Enfin, nous demandons **un affichage** à différents endroits du canal pour plus de visibilité et de pédagogie, **où seront indiqués de façon régulière le volume des ordures ramassées** sur les quais, le volume de déchets ramassés par le bateau râteau et les niveaux sonores atteints.

5 - Augmenter les installations sanitaires

Comme pour la partie couverte du canal, nous demandons **l'ajout de fontaines d'eau potable, d'urinoirs et de toilettes publiques** le long des quais tout en préconisant une sensibilisation aux mésusages pour préserver la qualité de ces installations.

Mobilités, voirie, stationnements

6 - Améliorer la marchabilité sur les quais

Les quais au plus proche de l'eau sont très fréquentés. Ils sont couverts de gros pavés au relief irrégulier ce qui rend la marche difficile, voire dangereuse si près de l'eau. **Nous demandons que ces quais soient remis en état et que soit prévue une zone plane (respectueuse du patrimoine)** permettant aux fauteuils roulants et aux poussettes de circuler facilement.

¹⁰ Il subsiste encore une usine quai de Jemmapes : l'Usine Exacompta avec un flux de gros camions (photo 6).

¹¹ Hôtel du Nord (1938), Le Fabuleux Destin d'Amélie Poulain (2001), Mission impossible 6 - Fallout (2018).

¹² <https://www.bruitparif.fr/>

7 - Élargir les trottoirs le long des façades (voir schéma proposé)

Élargir les trottoirs avec une succession de zones végétalisées, plantées d'arbustes entre les empiétements liés aux places de stationnement temporaires en Lincoln et un règlement adapté évitant une extension des terrasses dont les effets de pollution sonore seraient amplifiés par les spécificités acoustiques du canal.

8 - Améliorer le stationnement temporaire

Les habitants de ces quartiers ne sont pas tous des jeunes à vélo. Il y a des familles avec de jeunes enfants, des personnes âgées ou à mobilité réduite mais également des artisans et des commerçants dont on doit absolument favoriser le maintien à Paris. Il est indispensable de respecter cette diversité et de permettre à chacun de pouvoir stationner temporairement. **Nous demandons la garantie d'espaces de stationnement temporaire pour les résidents, les artisans et les commerçants.** La gestion de ces stationnements temporaires pourrait se faire par des modalités innovantes adaptées.

9 - Favoriser le vélo tout en réduisant les conflits d'usage

Les voies de chaque côté du canal Saint-Martin, que ce soit sur la partie découverte ou couverte, sont historiquement à sens unique avec une voie montante de la Bastille vers Stalingrad et inversement de l'autre côté. La mise en place de vélorues à double sens, quai de Jemmapes et quai de Valmy remet en cause la sécurité des piétons. **Nous demandons que soit respecté un sens montant quai de Jemmapes et un sens descendant quai de Valmy, pour la sécurité des piétons et des vélos.**

Activités économiques

10 - Lutter contre la mono-activité bistrotière et le surtourisme

Accélération de la mono activité bistrotière, dérives nocturnes non contrôlées, si rien n'est corrigé, le canal Saint Martin sera très prochainement comme les Ramblas de Barcelone, un lieu de surtourisme et de fête nocturne entraînant une profonde transformation de tout l'écosystème du quartier : fuite des habitants, des artisans

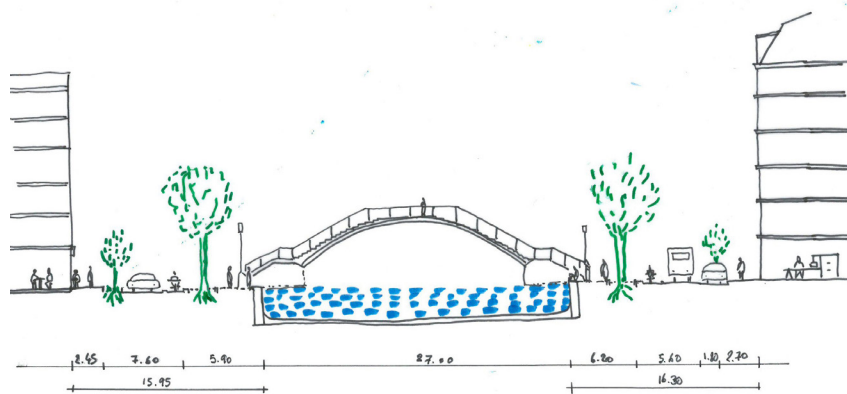


Schéma - Propositions d'élargissement des trottoirs le long des façades.

et des commerces : exactement à l'opposé du quartier du quart d'heure promis.

Nous demandons de stopper le développement de la mono activité bistrotière grâce à une politique active de contrôle des bars et restaurants, notamment en :

- Faisant respecter une distance entre licences IV et, le cas échéant, en augmentant la distance -par arrêté- dans les zones déjà saturées ;
- En promulguant des arrêtés spécifiques stoppant l'arrivée de nouvelles licences ;
- Par l'extension du périmètre de l'arrêté interdisant la vente de boissons alcoolisées à partir de 22 h ;
- En établissant un règlement spécifique concernant la vente à emporter ;
- En limitant les terrasses.

11 - Maintenir la diversité des commerces le long du canal grâce aux politiques municipales

Les habitants des quartiers le long du canal Saint-Martin ont besoin du maintien de la diversité des commerces ainsi que des artisans. **Nous demandons que soit maintenue une diversité des commerces sur ce tronçon du canal.** De plus, **les politiques municipales doivent être conçues en concertation avec les commerces existants et leurs représentants,** avec une étude d'impact sur la diversité des métiers pour que les aménagements ne pénalisent pas les commerces existants et favorisent la venue de nouveaux.

12 - Accroître l'activité artisanale et les petites entreprises porteuses de projets innovants

Il subsiste des locaux de logistique vacants hérités du passé industriel du canal et appartenant au domaine privé et public. **Nous demandons que soit étudiée une politique de réimplantation des artisans et des start-ups** dans ce quartier comme cela a été fait lors de la mise en place du Viaduc des Arts dans le 12e arrondissement.

En conclusion

Pour le groupe de travail, la priorité ne saurait être donnée au tourisme au détriment des habitants, commerçants et usagers permanents du canal Saint-Martin de Bastille à Stalingrad.

S'il faut améliorer des points noirs, ce n'est pas par la destruction d'un passé ou du patrimoine, mais par une évolution intelligente, subtile, respectueuse et pragmatique

Nulle posture nostalgique ou conservatrice mais au contraire la capacité à articuler le passé et le présent, voire le futur en prenant en considération tous les enjeux sans en sacrifier un au motif d'une pseudo-modernité dont on mesure trop souvent a posteriori les ravages.



Photo 5 - Fréquentation des quais à l'heure du déjeuner par beau temps.



Photo 6 - Usine Exacompta Quai de Jemmapes, une des dernières usines de Paris.