

# QUARTIER APAISE BEGLES



Présentation du  
23 septembre  
2014  
au complexe  
Langevin  
BEGLES

# Modalités de travail

- Constitution d'une équipe projet Direction Territoriale Sud/service expertise Direction de la Voirie
- Synthèse des principales recommandations du cahier de la participation
- Objectivation et données complémentaires (dont schéma de hiérarchisation des voies et données de trafic)
- Benchmark sur les initiatives extérieures au territoire de la CUB
- Proposition d'une boîte à outil ouverte et à débattre et test de faisabilité technique sur 2 voies-types du quartier
- Ratios financiers des aménagements de la boîte à outils

# Principes généraux

## Les fondamentaux du cahier des recommandations

- 1- Rééquilibrer les fonctions de la voirie au profit des modes doux
  - En aménageant à l'échelle du quartier des cheminements confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes
  - En développant des espaces de voirie partagés
- 2- Abaisser la vitesse sur les axes de transit du quartier
  - En jouant sur la possibilité d'implanter des aménagements « durs », en passant le statut des voies en zone 30 et/ou en modifiant les sens de circulation
  - En encadrant le stationnement

# Principes généraux

## Les fondamentaux du cahier des recommandations

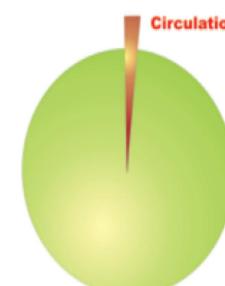
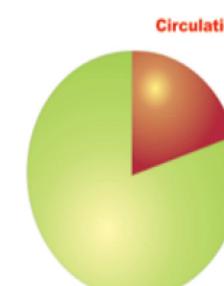
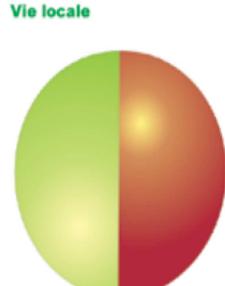
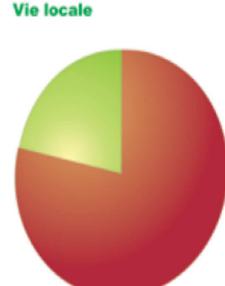
- 3- Travailler sur la lisibilité et la sécurité des espaces publics
  - En améliorant l'aménagement des points de traversée
  - En mettant en place une signalétique adaptée à l'échelle du quartier
  - En limitant la présence des encombrants sur l'espace public
- 4- Promouvoir une politique de réduction de la dépendance des usagers à l'automobile
  - En agissant sur l'offre de mobilités alternatives (abris vélos, autopartage..)
  - En sensibilisation et en informant la population

# **Les invariants du quartier**

## **Les principes issus du diagnostic technique**

- Une vitesse et une fluidité de circulation VL encourageante pour pacifier le quartier
- Des trottoirs non conformes
- Un effort de réduction de la vitesse sur les axes structurants à fournir
- Une action sur l'ambiance de la rue et le sentiment d'insécurité pour installer le piéton comme prioritaire sur la fonction automobile
- Des aménagements « soft » pour réduire le coût des travaux
- Une démarche expérimentale compte tenu de l'échelle du quartier

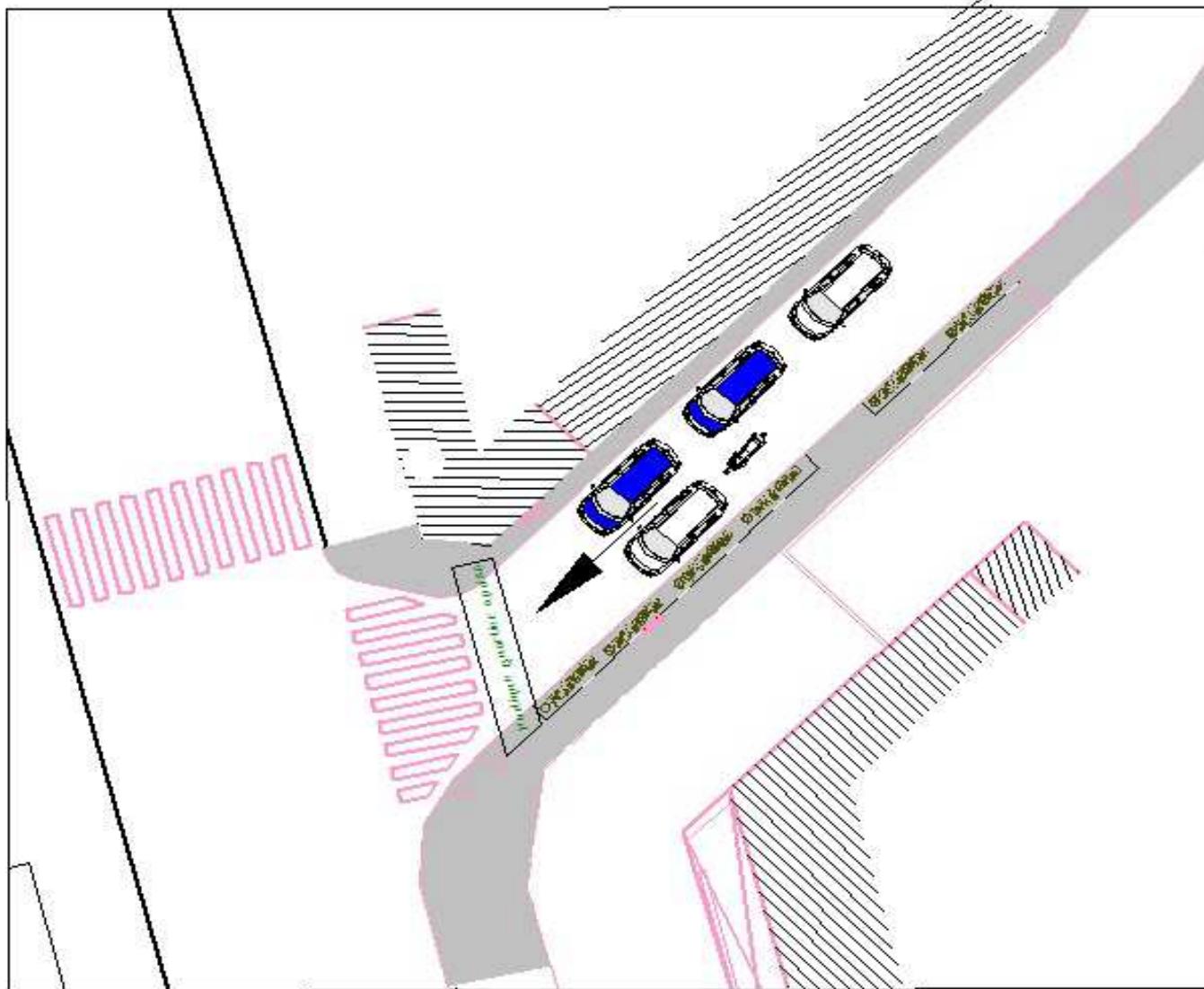
# Équilibre entre la vie locale et la circulation des véhicules motorisées

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale Circulation	 Vie locale Circulation

# La boîte à outils



# Entrée et sortie zone Quartier Apaisé



**Des seuils d'entrées et de sorties de quartier apaisé bien matérialisés**

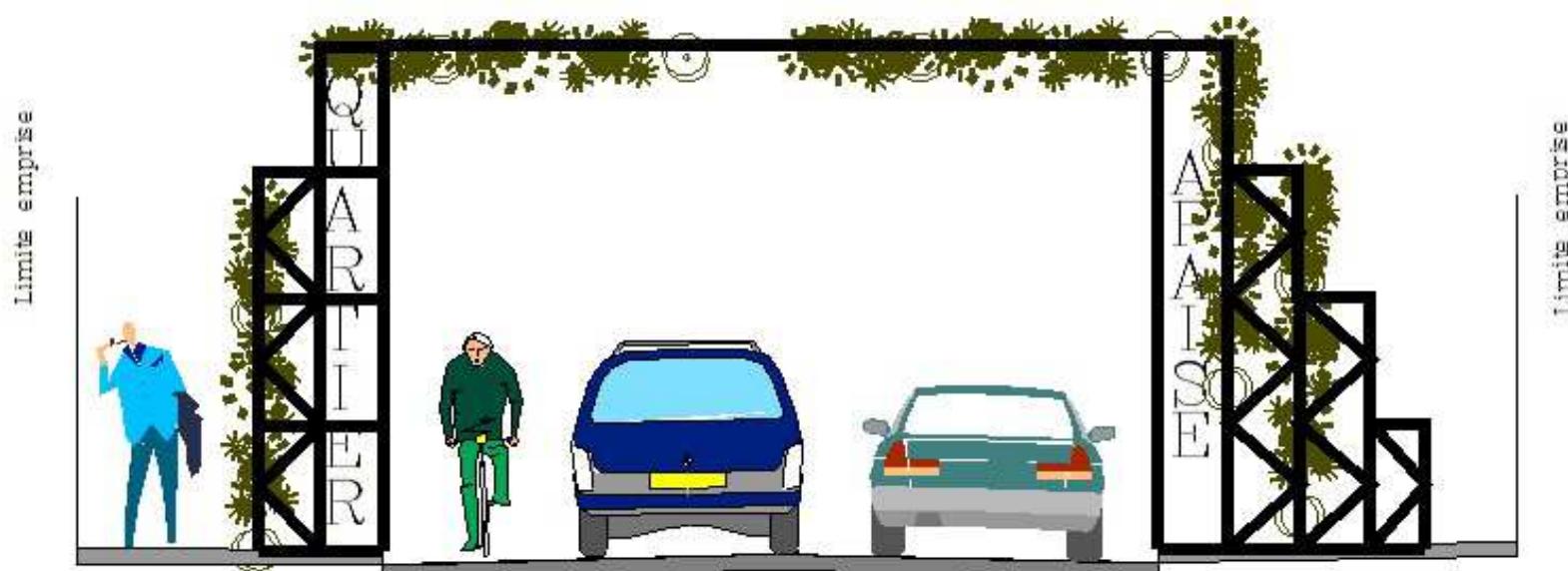
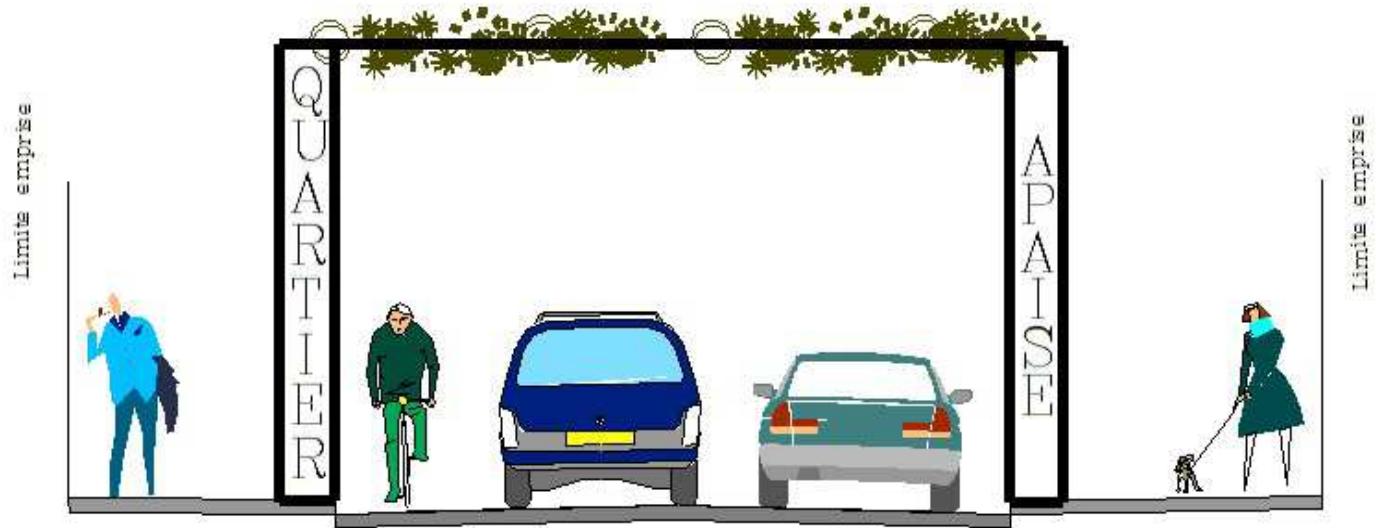
Comment ?

Chaque entrée et sortie de zone quartier apaisé est identifiée par une porte. Le type et la forme de cette porte ne sont pas encore définis

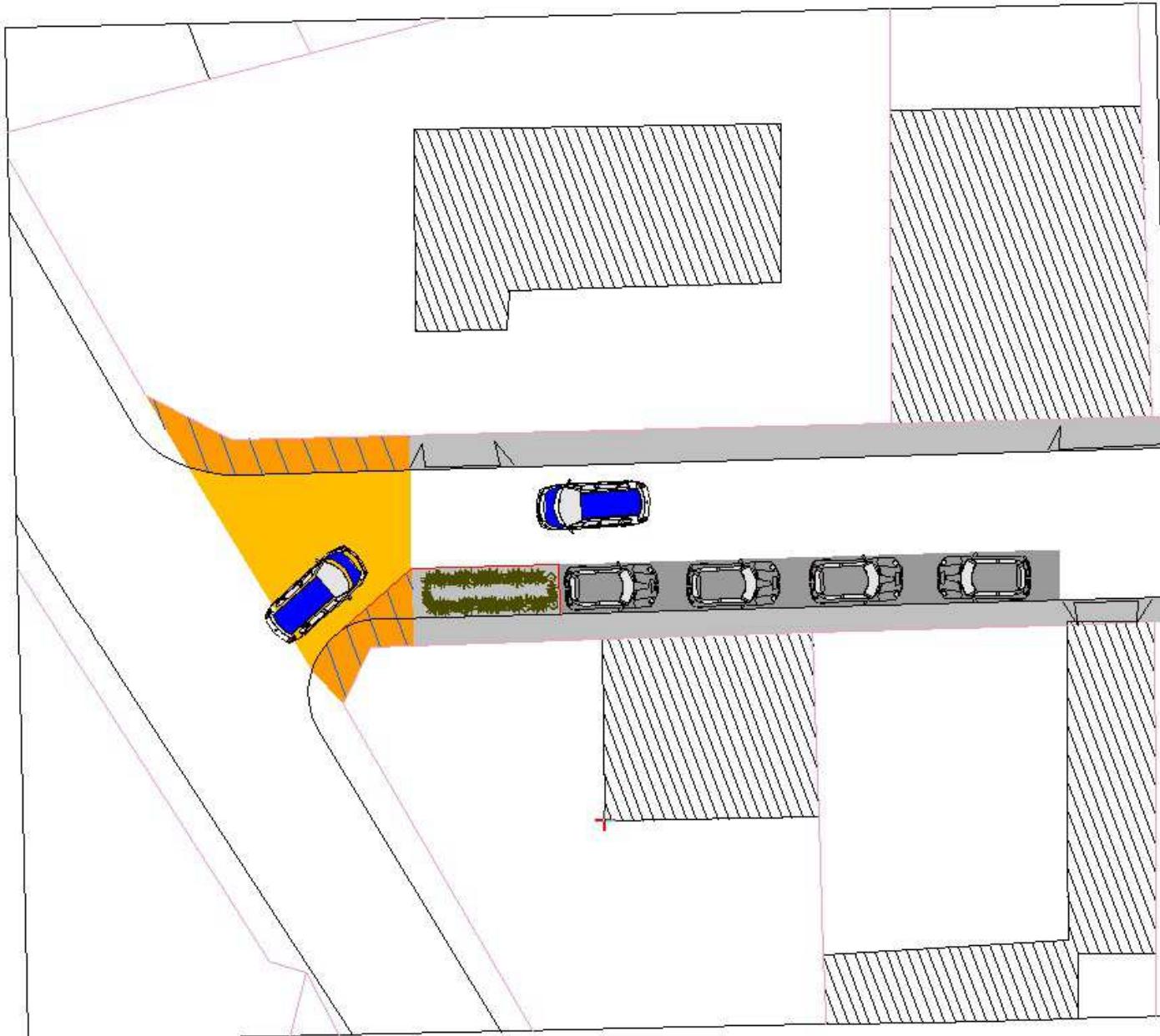
Pourquoi?

Signifier l'entrée dans un secteur résidentiel où l'usage de l'espace public se différencie des voies de circulations courantes

# Entrée et sortie zone Quartier Apaisé



# Entrée et sortie de zone de rencontre



**Des seuils d'entrées et de sorties de zones de rencontre, bien matérialisés**

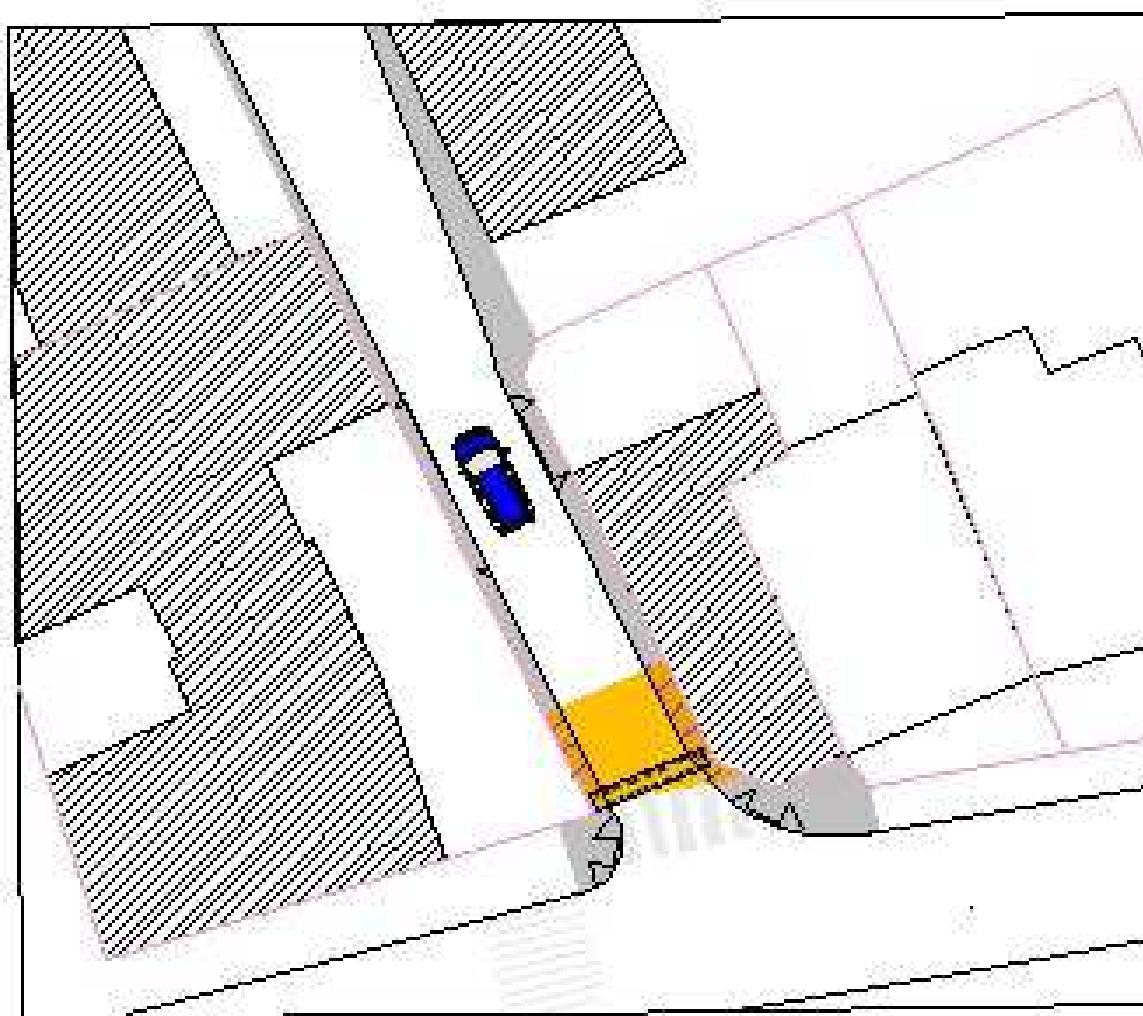
Comment ?

L'entrée ou la sortie de zone de rencontre est identifiée par une bande de résine colorée. De plus, elle peut être renforcée par un rétrécissement de la chaussée à l'aide de jardinière par exemple.

Pourquoi?

Signifier les séquences de rues où la pratique piétonne s'impose à celle de l'automobile (zones de rencontres)

# Entrée et sortie zone Quartier Apaisé et zone de rencontre



**Des seuils d'entrées et de sorties de zones de rencontre et de quartier apaisé bien matérialisés**

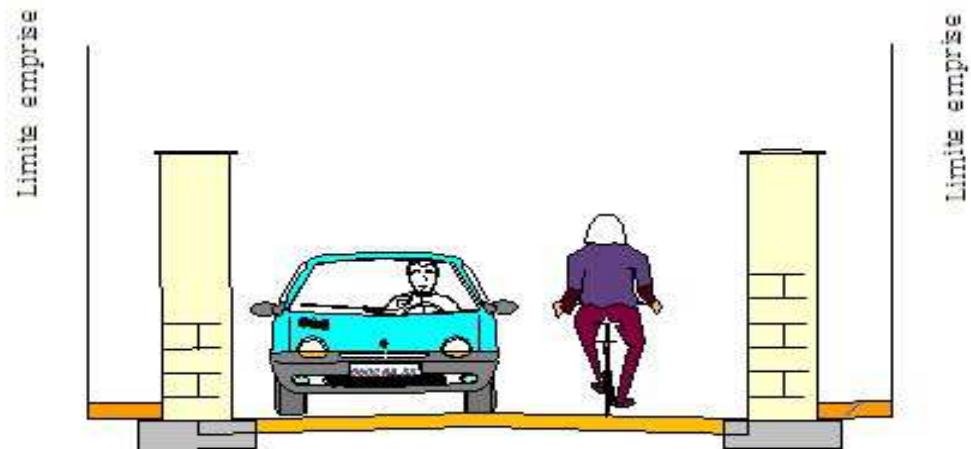
Comment ?

L'entrée ou la sortie de la zone de rencontre et du quartier est matérialisée à la fois par la porte et par la bande de résine.

Pourquoi?

Signifier l'entrée dans une zone résidentielle où l'usage est différent des sections courantes avec mise en place d'une zone de rencontre (limitation 20km/h, priorité piétonne)

# Entrée et sortie zone Quartier Apaisé et zone de rencontre



Présence d'une porte et d'une zone en résine de couleur



# Entrée et sortie zone Quartier Apaisé



Rue Paul Camelle -  
Bordeaux

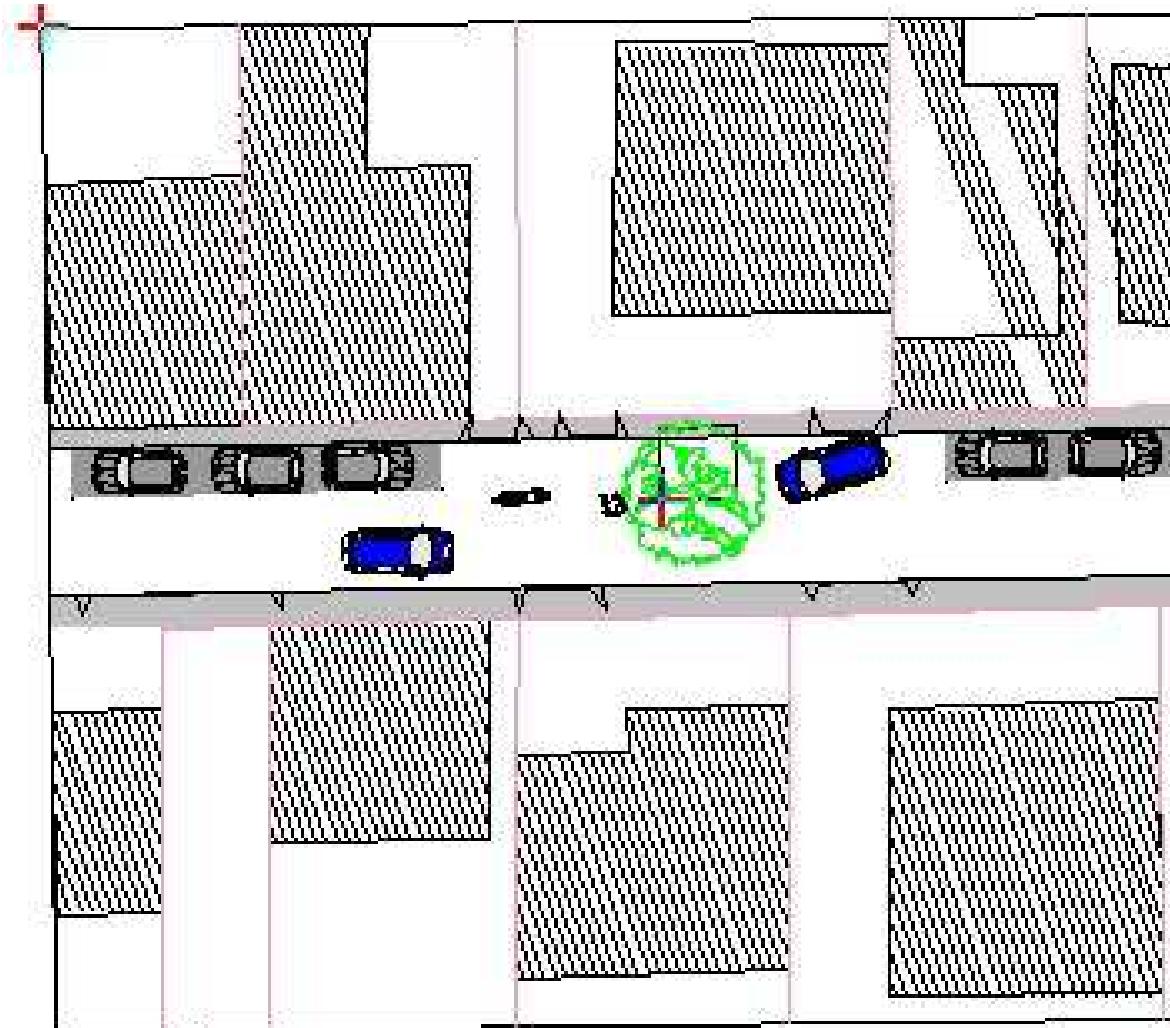
# Entrée et sortie de zone de rencontre



Lille

*Un exemple d'aménagement de trottoir traversant à Lille.*

# Jardinière

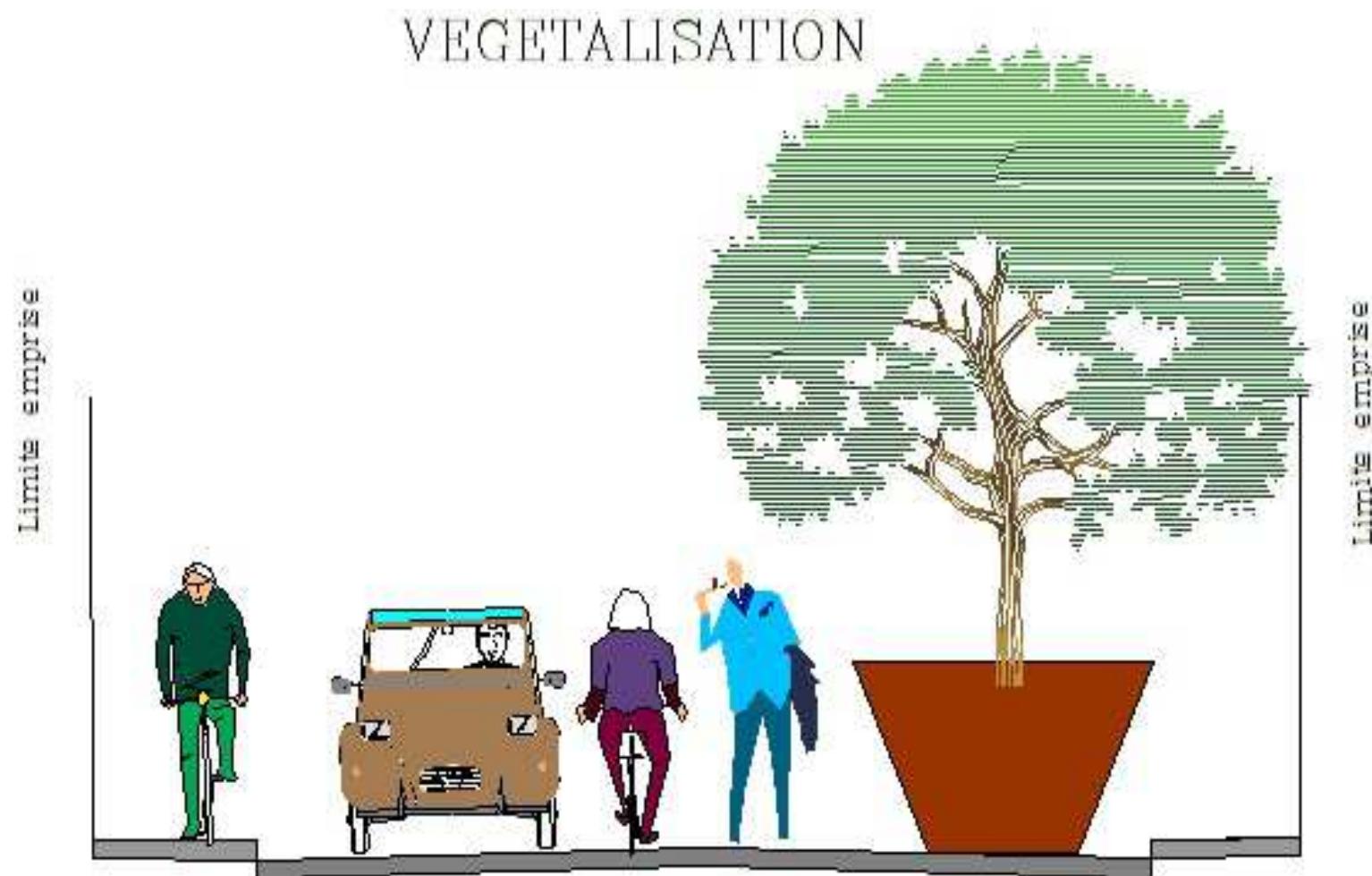


**De grandes jardinières pour des arbres de petite taille ou des plantes aromatiques**

Pourquoi ?

Créer une ambiance de rue où les piétons et les riverains, notamment les enfants, peuvent se mouvoir en sécurité et potentiellement mieux s'approprier l'espace public ;  
Réduire ponctuellement l'emprise de la chaussée à son strict minimum pour ralentir la vitesse automobile et engager l'automobiliste à la prudence ;  
Briser la linéarité des rues avec une perspective où le végétal prend le pas sur l'emprise de voirie.

# Jardinière



# Jardinière



# Jardinière



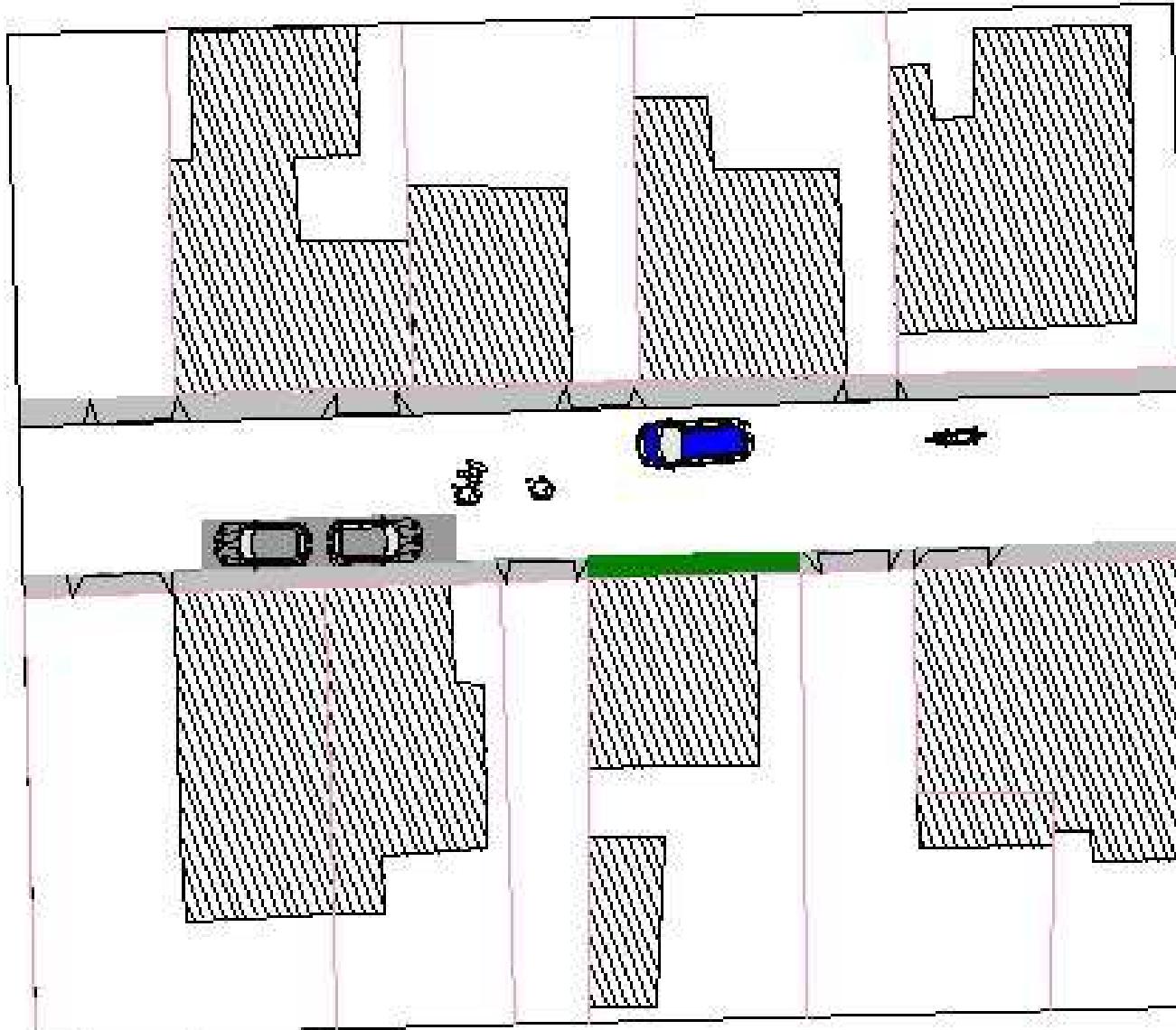
# Jardinière



# Jardinière



# Plantations



## Planter sur les trottoirs

### Pourquoi?:

En "zones de rencontre" le trottoir n'a plus lieu d'être sauf au droit des accès aux propriétés. Ceux-ci étant très étroits (1, 00 m voire moins), le fait de l'occuper par d'autres fonctions comme des plantations d'agrément participe à une ambiance favorable aux pratiques piétonnes sur chaussée ;  
De plus, faire participer les habitants aux plantations sur trottoirs et à leur entretien est un vecteur de lien social et donc d'auto régulation de l'espace public à long terme.

# Plantations



# Plantations



# Plantations



Rue Paul Camelle -  
Bordeaux

# Plantations

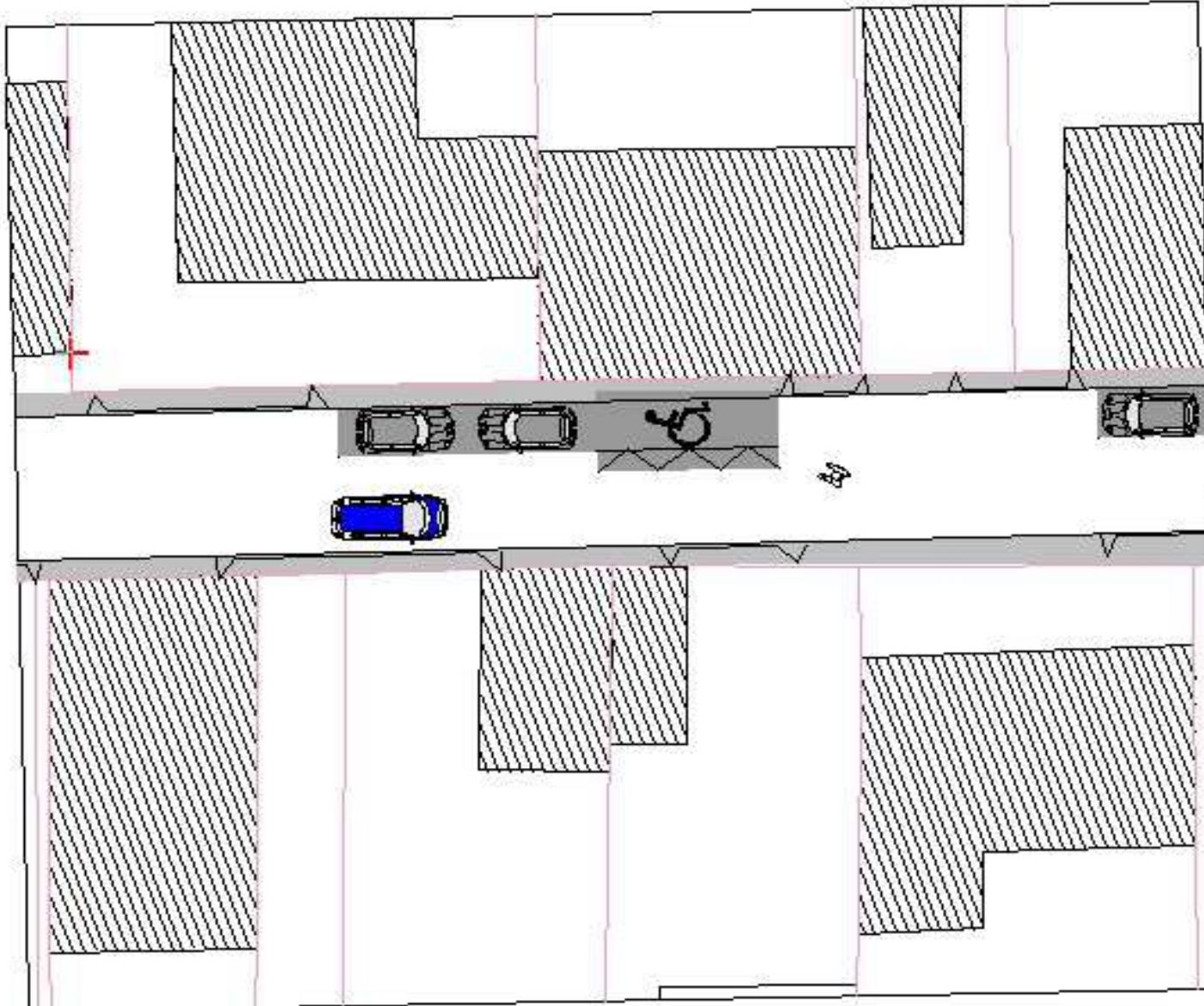


Rue Paul Camelle -  
Bordeaux

# Plantations



# Stationnement



## Stationnement identifié mais non marqué

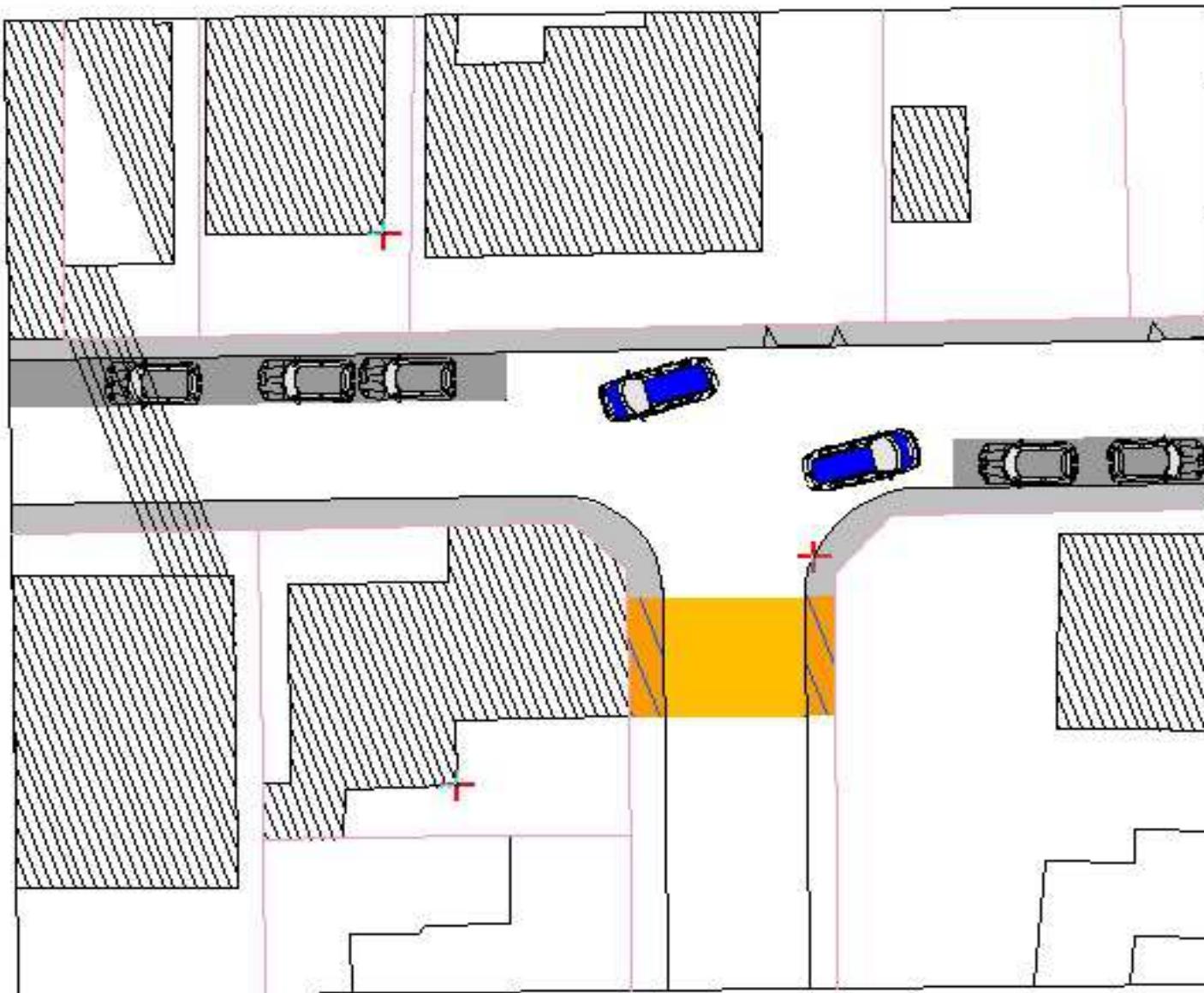
### Comment ?

Le stationnement est identifié à l'aide de résine de couleur sur l'ensemble de l'espace réservé. Un logo représentatif du stationnement peut être également mis en place. Les places de stationnement PMR sont réalisées avec mise en place d'un autre logo dédié.

### Pourquoi?

Faire participer les habitants à la création des graphismes est un vecteur de lien social et donc d'auto régulation de l'espace public à long terme.

# Stationnement



**Un stationnement matérialisé en alternance pair/impair**

Pourquoi ?

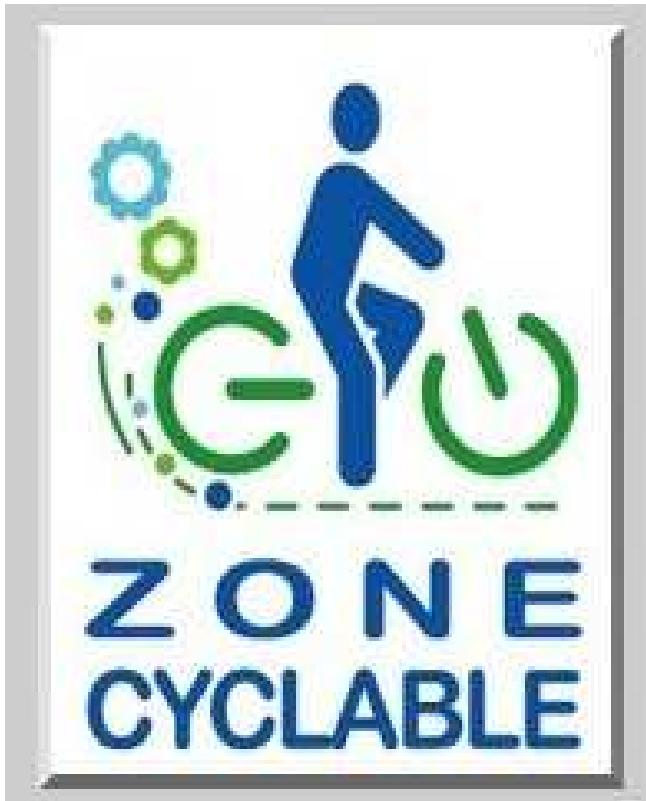
Rendre difficile, voire impossible, les croisements automobiles en parties courantes, ménager des lieux d'attente et engager à la politesse (attendre que l'automobiliste d'en face passe avant de s'engager) ; Une autre façon de réduire la vitesse ; Offrir la possibilité pour les personnes à mobilité réduite de stationner d'un coté ou de l'autre de la rue pour plus de commodité (sortir de la voiture sur la chaussée, que l'on soit conducteur ou passager) ; Garantir le maintien, le plus possible, des pratiques de stationnement existantes.

# Stationnement



Japanese Street -  
Tokyo

# Marquages au sol



Exemple de marquage

**Des marquages au sol réglementaires ou innovants pour privilégier les modes doux**

Pourquoi?

Des logos "vélos" réglementaires, peints au sol, pour attirer l'attention de l'automobiliste sur le risque de croiser un vélo sur son itinéraire ; Des graphismes particuliers et innovants pour matérialiser des lieux de passage piétons et pour garantir la sécurité des usagers (entrées des établissements scolaires, lieux identifiés comme insécuritaires) ; Faire participer les habitants à la création des graphismes serait également un vecteur de lien social et donc d'auto régulation de l'espace public à long terme.

# Marquages au sol



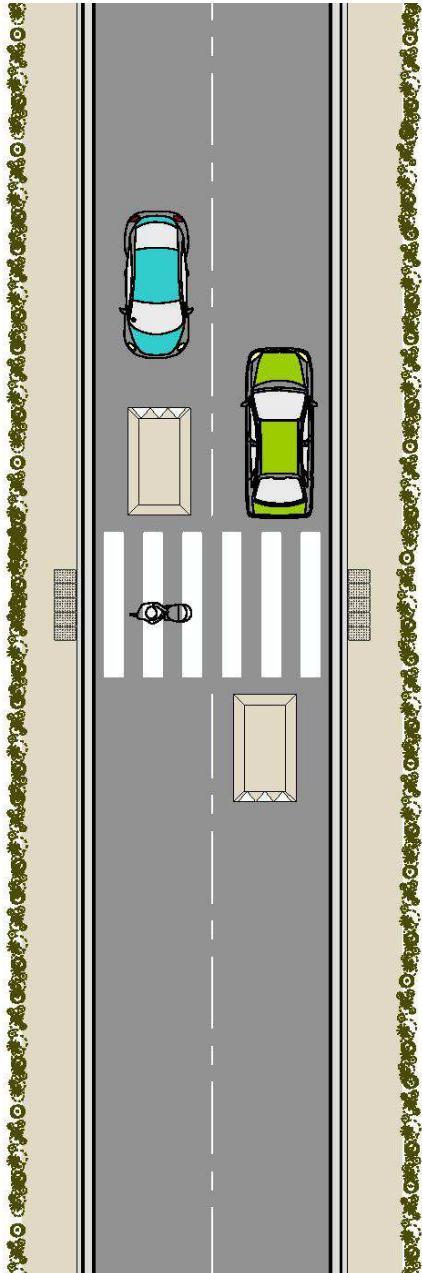
Afrique du Sud



# Marquages au sol



# Coussins

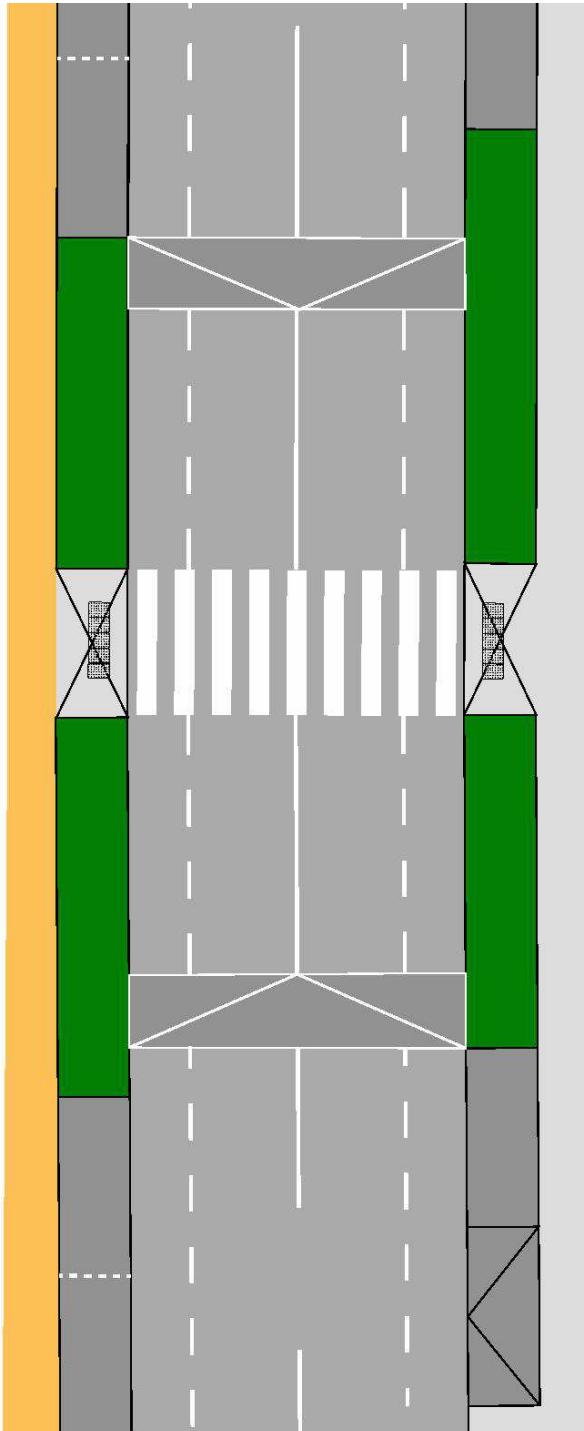


**Des coussins pour réduire la vitesse dans les zones 30**

Pourquoi?

Les coussins permettent de modérer la vitesse des véhicules légers du fait de leur surélévation. Toutefois, ils ne contraignent ni les 2 roues motorisés, ni les bus ou poids lourds qui peuvent les éviter. Sa mise en œuvre est facilitée et est réversible.

Exemple de mise en œuvre



# Plateaux surélevés

**Des plateaux pour réduire la vitesse et sécuriser les traversées piétonnes**

Pourquoi?

Les plateaux permettent une réduction de la vitesse de l'ensemble des usagers (deux-roues/bus et poids lourds compris) et présent l'avantage d'être moins dangereux pour les usagers deux-roues et d'avantage perceptibles que les coussins. De plus ils permettent de sécuriser d'avantage les traversées piétonnes.

Exemple de mise en œuvre

# Plateaux surélevés

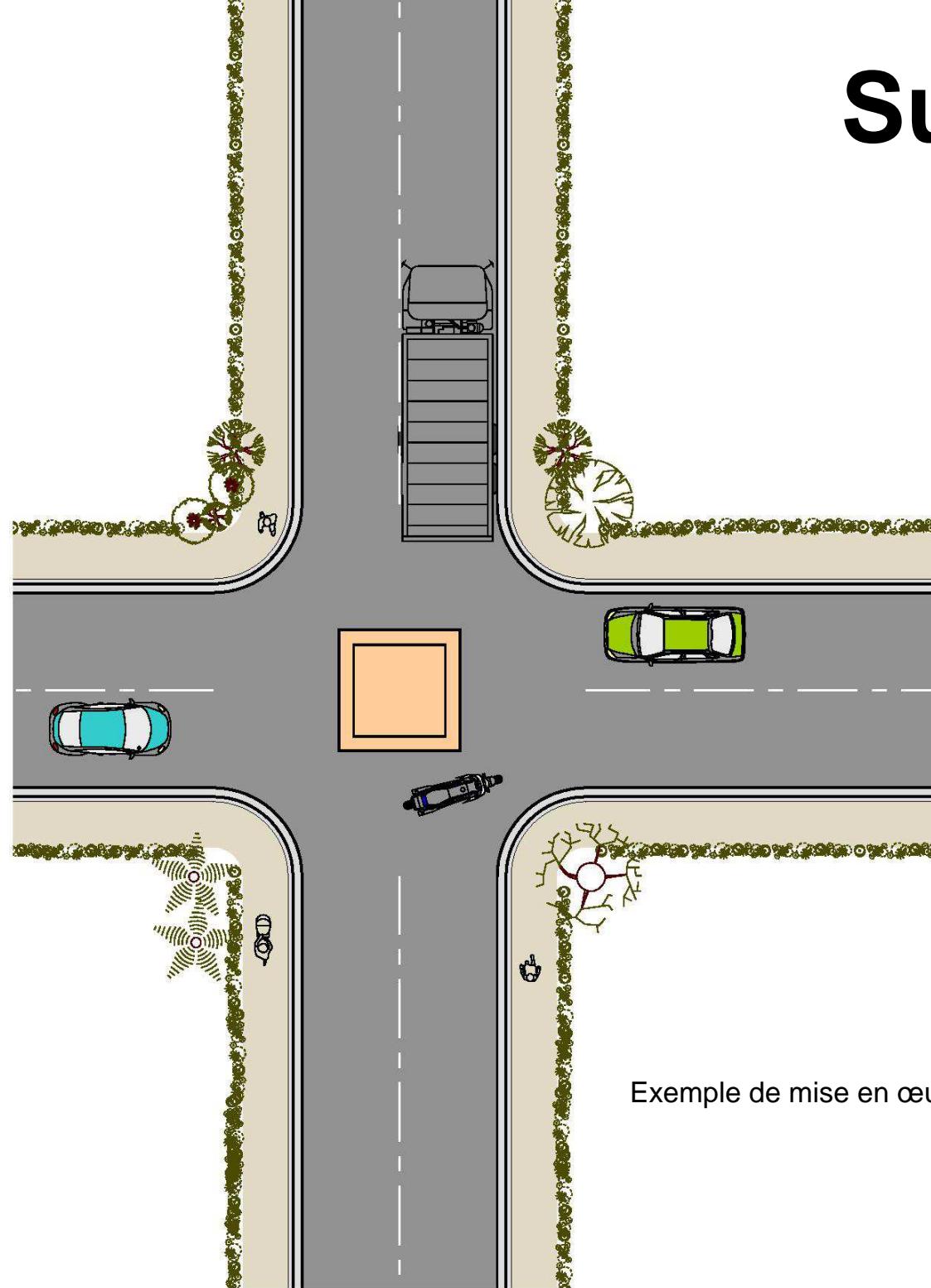


(Source : Certu.)



(Source : Amf.)

# Surélevations partielles



**Des surélevations partielles permettant de réduire la vitesse et contribuer au respect de la priorité à droite**

## Pourquoi?

Du fait de la surélevation, la vitesse des véhicules légers, poids lourds et bus est réduite. Ce type d'aménagement contribue également au respect des priorités à droite au carrefour. Ces surélevations sont d'une relative facilité de mise en œuvre, réversibles et d'un coût modéré. Toutefois, elles ne peuvent être placées que dans les zones 30, sur les voies supportant une ligne régulière de transports en commun et dans les carrefours, de préférence sur les intersections où les axes se croisent perpendiculairement

Merci pour votre  
attention