

EXPÉRIENCES D'APAISEMENT D'ICI ET D'AILLEURS

L'essentiel

Afin de mettre en place la ville apaisée, différents items ont été abordés dans les fiches qui composent le guide. Cela concerne notamment la place des piétons, des vélos, du stationnement, de la chaussée, des transports en commun, de la végétation, et du mobilier dans l'espace public contraint.

Pour inspirer le concepteur, cette fiche regroupe par thème des illustrations d'aménagements réussis, dans le périmètre de Nantes Métropole, de la France mais également du monde entier.

1. PARTAGE DE L'ESPACE

1.A EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Nantes, rue de Strasbourg / rue de Verdun



Avant



Après

Cette intersection avec la rue de Verdun située en zone 30 et à l'entrée d'une aire piétonne, a depuis longtemps un revêtement différencié au sol (pavés), pour permettre de faciliter la traversée des modes doux, en leur donnant une bonne visibilité, même si celle-ci pourrait être encore renforcée pour que la nécessité de laisser la priorité soit mieux respectée par les conducteurs de véhicules motorisés. Elle s'est ensuite transformée en agrandissant ses trottoirs, et la rue de Strasbourg s'est dotée de bandes cyclables provisoire dans le cadre de l'urbanisme tactique. Ces deux aménagements ont ainsi redonné de l'espace aux modes actifs. L'ambiance s'est vue de plus améliorée par la plantation d'un arbre.

A noter que la rue de Strasbourg, très passante, est souvent sujet aux ralentissements et aux congestions, forçant les véhicules à rouler à faible vitesse.

Nantes, cours Franklin Roosevelt/ rue de Strasbourg



Avant



Après

A proximité du centre-ville devant le château, cet axe à plusieurs voies par sens était très fréquenté par les véhicules motorisés, et n'incitait pas les modes actifs à profiter de la proximité des bâtiments architecturaux. Cet axe a été complètement apaisé : l'axe de circulation a été dévié, redonnant de l'espace

pour les modes actifs et la végétation. A proximité, la création du miroir d'eau a permis d'accentuer l'apaisement d'ambiance grâce à la mise en place d'un élément aquatique.

Nantes, rue du Bias



Avant



Après

A l'origine, la voie est à double sens, large et avec de nombreux stationnement illicite. Cet axe est désormais transformé en aire piétonne, où les véhicules peuvent toujours circuler à double sens pour la desserte, mais en impasse : le débouché sur les autres axes adjacents n'est plus possible. Le stationnement illicite a disparu.

Le parvis devant le bâtiment a également été rénové : d'une place très minérale, elle est maintenant dotée d'arbres et de bancs pour s'y arrêter. La séparation de l'espace entre place et rue est simplement marquée par du mobilier urbain : potelets, marches, arbres et arceaux à vélo. Davantage de végétation (petites haies, buissons et parterres de fleurs protégés par des canisses bas ou une bordure haute) pourrait remplacer la délimitation par les potelets. Des pavés sont utilisés pour seul revêtement, à la fois pour la place et pour la chaussée.

Nantes, bd Babin-Chevaye



Avant



Après

Sur le bd Babin-Chevaye, une école est située sur la droite des photos. L'espace autour de celle-ci a été réaménagé pour créer un vrai parvis devant l'école, à l'ombre des arbres.

Les bandes cyclables ont été transformées en pistes, situées à l'arrière de l'arrêt de bus.

Bordeaux, rue du Hamel



Avant



Après

Dans le centre-ville, cette rue est à proximité de commerces et autres ERP. Les aménagements effectués permettent de redonner de l'espace aux piétons, malgré une rue étroite : le stationnement est limité, et de l'espace est récupéré sur une intersection pour agrandir le trottoir. L'implantation de végétation permet également d'apaiser la rue, et de laisser des espaces de respiration aux piétons.

La chaussée ayant été rétrécie, l'espace est plus contraint pour les véhicules, qui sont obligés de ralentir. Dans cette configuration, les vélos se sentent davantage en sécurité à circuler au milieu de la chaussée, ne pouvant pas être doublés par les véhicules qui roulent eux-mêmes à vitesse modérée.

Bordeaux, rue des Argentiers



Avant



Après

Dans le centre-ville, cette rue étroite est également à proximité de commerces. La rue à sens unique, autrefois bordée de potelets pour séparer les espaces entre véhicules et piétons, est maintenant plus apaisée : les potelets ont disparus, et face à la faible fréquentation automobile de la rue, les modes actifs occupent l'espace dans la rue.

De plus, le stationnement est légèrement plus contraint qu'auparavant, ce qui permet à un commerce de créer une petite terrasse sur la petite placette devant son café.

Fonction transformée :**Nantes, place Jehenne****Avant****Après**

Donnant sur les bords de l'Erdre situés en contrebas, la place Jehenne était utilisée comme parking. Elle a aujourd'hui été réaménagée en place, avec un emplacement utilisé par la terrasse du restaurant. Le reste de la place comporte des arbres et plusieurs chaises pour s'asseoir. Pour marquer la séparation entre la place et la rue, de la végétation est installée sur 1.50 m de large minimum tout du long : arbres, bosquets, fleurs.

De l'autre côté de la rue, une partie de la végétation malade a été remplacée par de jeunes arbres ce qui a permis de restaurer la vue sur l'Erdre (en tout cas à moyen terme). Une piste cyclable bidirectionnelle remplace les bandes cyclables, pour une meilleure sécurité des cyclistes. Le trottoir regagne une largeur suffisante, garantissant une certaine aisance au promeneur.

Au niveau du passage piéton, un refuge était présent (traversée de plus de 9 m de long). Il a été supprimé, la traversée étant plus courte, mais pourrait être judicieusement réintroduit afin de créer une écluse et ainsi ralentir les automobilistes.

Nantes, rue Nizan**Avant****Après**

A l'origine utilisée en tant que parking, cette rue a été transformée en promenade piétonne arborée. Sur la droite, cheminement piéton et piste cyclable slaloment entre l'herbe et les arbres.

Sur la gauche, une voie a été créée pour permettre le passage en site propre d'une ligne de bus. Cette voie est elle-même bordée par de l'herbe et des arbres, pour assurer la continuité avec le reste de la promenade dans une ambiance végétale.

1.B VÉGÉTALISATION

Strasbourg, route du Polygone



Avant



Après

Cette route principale très fréquentée, a été réaménagée ainsi que la placette attenante. En effet, une des intersections a vu sa voie d'accès supprimée, ce qui a permis de regagner de l'espace pour la création d'une place plus importante, et plus végétale. En rappel à la végétation de la place, des bordures végétales ont également été installées le long de la route.

Le revêtement de la route est très similaire à celui utilisé sur les trottoirs, incitant les véhicules à ralentir et à comprendre l'espace comme étant un vaste trottoir traversant. Pour renforcer cet effet, la largeur de voirie est également réduite et les bordures sont basses.

Utrecht, rue Everard Meijsterlaan (Pays Bas)



Après

Aux Pays Bas, cette rue large à double sens est transformée en zone 30 avec la mise en place d'arbres et de végétation entre les 2 sens de circulation, servant de promenade pour les piétons. La végétation s'estompe et les deux sens de circulation se rejoignent 100 m plus loin, dans la suite de la rue.

La voirie n'étant pas large et le principe de la vélorue étant appliqué, les véhicules sont obligés de circuler derrière les vélos sur cette axe, sans pouvoir les doubler.

Avec cette végétation, l'ambiance de la rue est très apaisée et la présence de la circulation ne provoque pas de nuisance.

Paris, rue Georges Thill (19^e)

Avant



Après

A Paris, cette rue est transformée en aire piétonne depuis des années, sans bénéficier d'aménagements spécifiques, hormis la pose de potelets pour interdire physiquement l'accès de la rue aux véhicules. Plus récemment, des aménagements ont rendu cette rue plus attractive pour les piétons et modes actifs : marquage d'animation au sol, implantation de végétation sur la chaussée et sur les murs, implantation d'arceaux donnant à la rue une connotation de jardin, bancs, ...

1.C REVÊTEMENTS ET AMBIANCE

Sainte Luce sur Loire, rue de la Cadoire



Après

Rue de la Cadoire, les îlots larges et le marquage au sol autour de ces îlots donne la sensation d'un espace plus restreint aux usagers, bien que la voirie soit large puisque des bus circulent sur cet axe. Également, des plateaux sont instaurés sur l'axe à plusieurs reprises, afin de modérer les vitesses usagers. En présence d'une ligne TC régulière, ces plateaux seraient par exemple à remplacer par des stations verrous, ou par la création de stationnement en chicane, qui rendrait la route non linéaire et qui obligerait ainsi les automobilistes à ralentir.

Saint Briec, rue de la Gare



Avant



Après

Étant à l'origine une voie à double sens avec un trafic fort circulant, cette portion de la rue de la gare a été transformée en zone de rencontre, à sens unique pour les automobilistes. Seul les bus continuent à circuler à double sens.

Cette section étant assez étroite, la zone de rencontre, rendue très visible par son marquage d'animation, a été retenue. La séparation entre mode étant effacée, les modes actifs tels que les piétons et les cyclistes peuvent circuler aisément sur la zone et se faufiler entre les véhicules si besoin, sans être gênés par les automobilistes.

Les remontées de file étant fréquentes en heures de pointe, les véhicules sont contraints de circuler à vitesse réduite sur ce linéaire, apportant de la sécurité aux modes actifs.

Annecy, rue de la République



Avant



Après

Cette rue située dans la vieille ville d'Annecy, a été transformée en aire piétonne. Les bordures entre chaussée et trottoir ont disparu, alors que le revêtement reste toujours différent pour marquer l'espace roulant. On aperçoit d'ailleurs une chicane qui force les véhicules à dévier leur trajectoire et à prêter davantage attention aux véhicules pouvant arriver par la droite. Cette chicane sert également de placette devant le bâtiment blanc (Bourse du Travail).

Les véhicules deviennent alors très minoritaires dans la zone, laissant la place aux piétons et cyclistes qui peuvent déambuler librement.

Guyancourt, rue Louis Blériot**Après**

Sur cette voie principale mais peu fréquentée puisque située en zone semi-rurale, les aménagements sont pensés pour réduire les vitesses des automobilistes et sécuriser les modes actifs.

Sur la voirie, on observe un séparateur pavé franchissable, qui donne l'illusion d'une section plus étroite que ce qu'elle n'est réellement, pour ralentir les usagers. Ce séparateur permet une circulation aisée des bus qui passent dans la rue. De plus, des coussins berlinois sont implantés à l'approche des traversées piétonnes.

Également, pour un aspect plus sécurisant, les trottoirs sont larges, avec des bordures hautes en séparation de la chaussée, et situés dès que possible derrière les places de stationnement. Il en est de même pour les vélos, qui bénéficient d'une piste cyclable bi-directionnelle, de l'autre côté de la route.

La végétation, apportée par les arbres, le gazon et les haies, permet d'améliorer significativement l'ambiance de la rue, tout en conservant son aspect sécuritaire.

Saint-Cloud, allée de la Forêt**Après**

Cette allée à sens unique, a un dénivelé très fort en descente. Pour réduire la vitesse des véhicules dans cette zone résidentielle, le stationnement est positionné en chicane de chaque côté de la route, de manière resserrée pour obliger autant que possible les véhicules à ralentir pour prendre les tournants.

En tête de stationnement, il serait possible de rajouter de la végétation, pour améliorer l'ambiance de la zone, et permettre un ralentissement constant, même quand les places de stationnement sont inoccupées. Cette végétation devrait être assez basse pour ne pas nuire à la visibilité et être potentiellement franchissable en partie pour les véhicules manœuvrant difficilement.