

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

Les «traversées d'agglomérations» étaient devenues de simples espaces de voiries routières mal adaptées à leur environnement et ignorant la vie urbaine locale. Elles sont redevenues désormais des territoires de reconquête urbaine. Il s'agit de redonner une place à chaque usager (voitures, piétons, cyclistes, ...), de sécuriser les différents espaces et surtout de faire ralentir les véhicules motorisés.

Les bénéficiaires de ces requalifications sont tous les usagers du territoire, riverains ou passagers. L'adaptation au territoire et la lisibilité des aménagements seront les clefs de la réussite du projet et de la sécurité de la traversée.

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

COMPRENDRE LES ACTIONS PASSÉES

DES CONFLITS D'USAGES RÉCURRENTS AU **PARTAGE DE LA VOIRIE** :

Les trottoirs et les pistes cyclables, s'ils ne sont pas absents de la traversée principale, sont d'une largeur dérisoire et ne permettent pas une bonne circulation piétonne ou cycliste. De plus, ces espaces sont souvent appropriés par le stationnement automobile des riverains. Les autres modes de déplacements se retrouvent ainsi en conflit avec la voiture qui ne leur laisse aucune place sur la traversée.

LA QUESTION DE L'**ACCESSIBILITÉ** DEPUIS 2005 :

L'accessibilité devient un enjeu primordial puisqu'elle permet **l'égalité** d'accès à ces espaces partagés et publics par tous et pour tous. Elle doit permettre de rendre confortable la voirie et la traversée aux modes de déplacements et aux personnes les plus vulnérables pour le confort de tous les usages.

L'instauration du **principe de prudence** est venue renforcer l'accessibilité et la priorité aux plus vulnérables. ([lois énumérées en page 9](#)).

UNE VOIRIE AMÉNAGÉE POUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Depuis les années 60-70, la voirie et les espaces publics ont été adaptés à la voiture. On élargit les routes, crée du stationnement pour favoriser l'écoulement des flux de véhicules, etc.

Au final, la voiture prédomine et les autres usagers trouvent de moins en moins de place sur l'espace public et la voirie, avec des trottoirs peu pratiques.

Ainsi, au niveau des communes françaises, le **«tout voiture» domine** aussi bien les communes rurales, qu'urbaines ou périurbaines. À partir des années 2000, on se rend compte que privilégier la voiture sur tous les modes de transports nuie au cadre de vie de la commune, crée beaucoup de **nuisances** (bruit, pollution, etc) et engendre de nombreux **accidents**. Cela empêche la cohabitation avec les «modes doux» en plein essor (vélo, transports en commun, piétons,...).

Il est important de préserver la vie locale et urbaine de ces communes tout en conservant la fonction circulatoire qui, dans les milieux les plus ruraux, reste tout de même un mode de déplacement indispensable.

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

PREDOMINANCE DE L' **AUTOMOBILE**

LE **TOUT-GOUDRON** ET LE **MANQUE D'UNE BONNE SIGNALISATION** PERSISTENT :

Avec le traitement uniforme de l'espace de voirie par le goudron, la traversée est identique et «routière», ce qui ne permet pas de garder attentifs les usagers et n'incite pas à une modération de la vitesse.

Dans le milieu rural ou périurbain, on s'est cantonné à une signalétique très «routière» avec des panneaux, des panonceaux réglementaires de zones, etc. Le manque de marquage d'une intersection par le végétal, d'une entrée de ville ou de zone par un aménagement particulier ne favorisent pas la diminution des accidents et n'aident pas la concentration et l'attention des usagers lors de leurs parcours de la traversée. Souvent le problème de la traversée est traité encore à l'échelle globale et de manière uniforme.

Cette «pollution» visuelle se remplace de plus en plus par une signalisation suscitée par le végétal ou le minéral. Ainsi, des aménagements simples et identifiables aux entrées d'une zone ou dans une partie de la ville évitent le signal systématique et non judicieux de celles-ci par des panneaux. Les différences dans le traitement de la voirie, du sol et des espaces publics permettront une identification de ces diverses séquences communales.

PROBLÈMESAMENANT À DES ENJEUX !
Une voirie peu accessible	Promouvoir les modes alternatifs à la voiture et des espaces accessibles à tous
Des espaces très «routiers»	Créer des espaces de vie locale à concilier avec une circulation apaisée
Une traversée uniforme	Arrêter les revêtements identiques (le tout goudron) et séquencer la traversée par le marquage des entrées, carrefours, etc.
DONC... Des nuisances diverses (sonores, pollution, visuelles, etc)	DONC... Rendre les lieux identifiables et préserver/valoriser le paysage agricole et naturel
Un manque de vie locale Des problèmes sécuritaires et environnementaux	Recréer des espaces de vie locale Sécuriser les traversées



PERTE D'**IDENTITE** DES LIEUX

Le terme «traversée» pour désigner l'axe principal de la commune comprend bien le fait qu'**anciennement les agglomérations pouvaient se «traverser»** sans que les usagers ne se rendent compte qu'ils étaient dans telle ou telle commune.

Désormais, la requalification urbaine exprime le besoin de redonner une place à tous les usagers, de mettre en valeur l'identité paysagère et urbaine de la commune et de sécuriser les lieux.

CIRCULATION ET VIE LOCALE **COM-PATIBLE** ?

On a longtemps privilégié la voiture et donc la fonction de circulation par les autoroutes traversant, parfois, à l'intérieur même d'une agglomération (comme l'autoroute du soleil à Lyon) et par des routes nationales ou départementales limitées à 50, 70 voire 90 km/h.

Dorénavant, les villes, grandes comme petites, expérimentent des zones dites à «circulation apaisée» où les autres modes de déplacements trouvent enfin leur place pour une vie urbaine préservée.

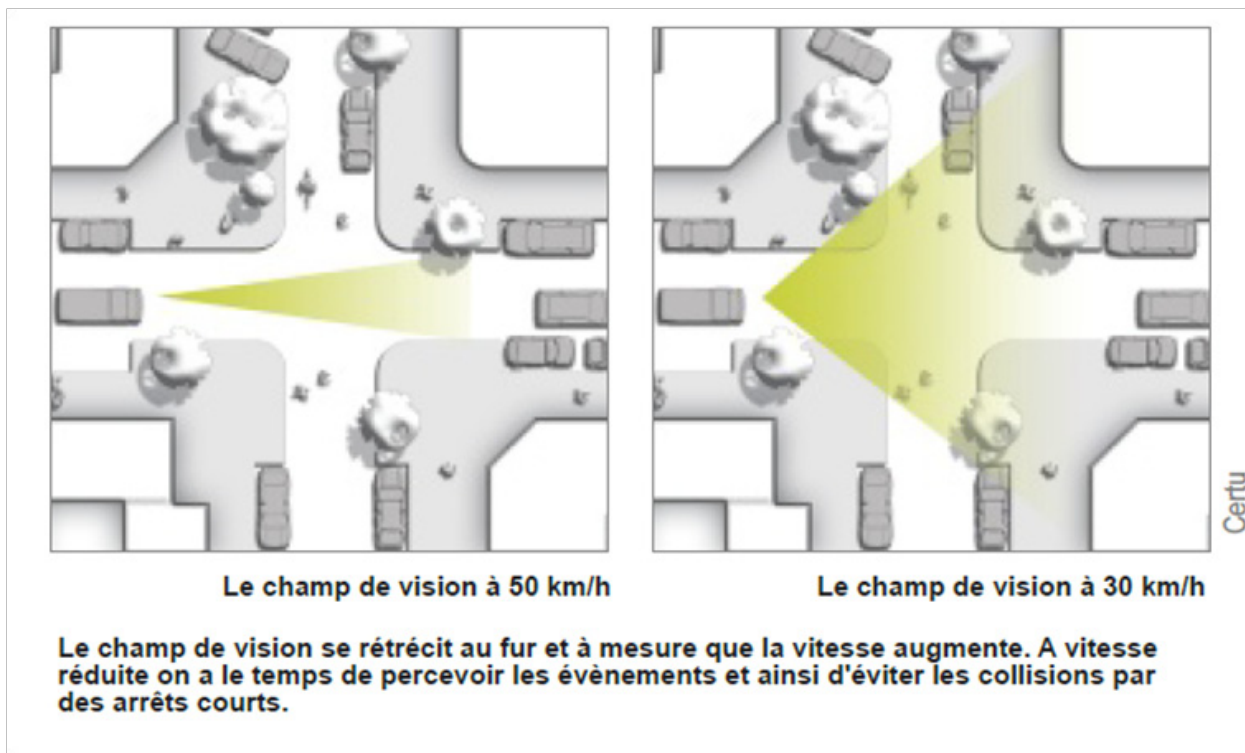
Cependant, la fonction circulatoire reste un enjeu à ne pas négliger mais il n'est plus la priorité première d'une requalification de traversée. On essaie de repenser à une voirie pour tous et une vie locale urbaine qui n'existait plus.

Il est possible de concilier la circulation avec la vie locale, le tout résulte dans un bon aménagement des traversées d'agglomérations et une vitesse modérée.

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

ADOPTER UNE DÉMARCHE POUR L'AVENIR

CERTU, «*Champ de vision et vitesse*», fiches sur la circulation apaisée.

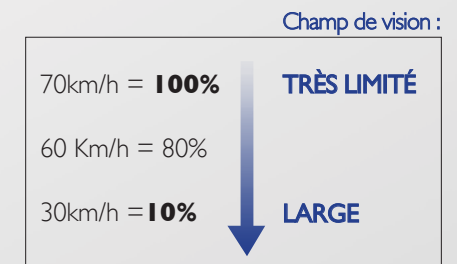


PENSER À LA SÉCURITÉ...

Sécurité et vie urbaine préservée =

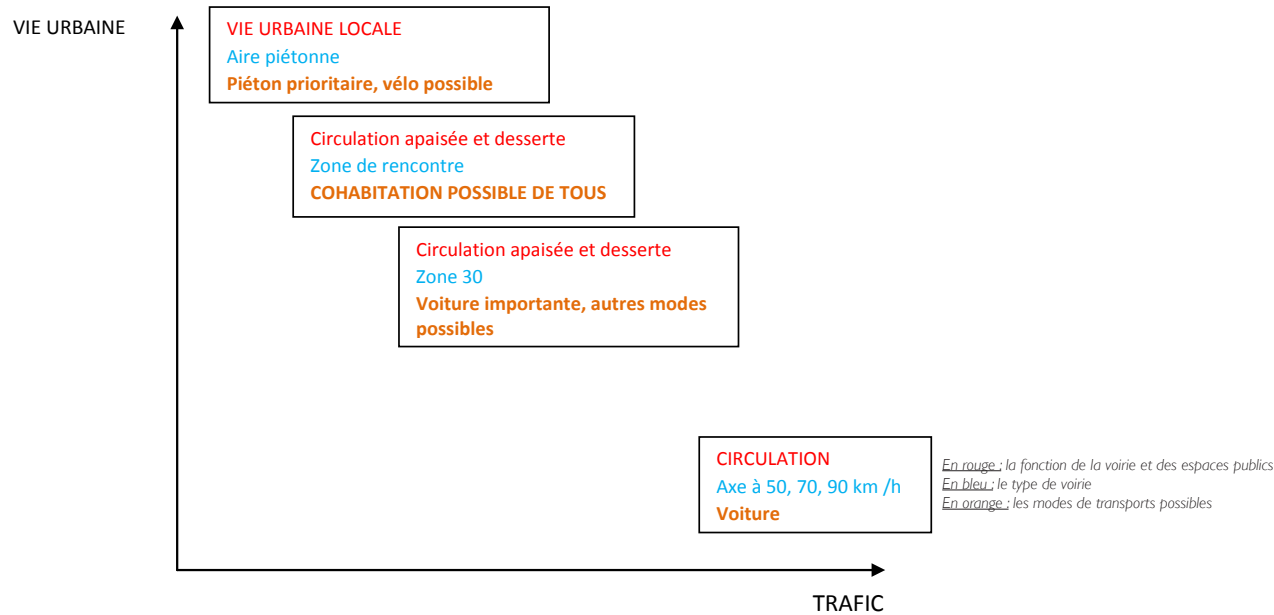
- Une vitesse modérée et une voirie réduite et adaptée
- Une bonne signalétique (au sol, plantations d'arbres, revêtement du sol différencié, panneaux, etc)
- Des espaces animés et aménagés (végétal, voirie partagée, aires piétonnes et pistes cyclables prévues, etc)

Probabilité de décès d'un piéton lors d'un choc avec une voiture roulant à :



REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

Schéma synthétique : Corrélation entre le trafic et la vie urbaine : liens directs entre les types d'aménagements des espaces publics de voirie, leur fonction, et leurs modes de déplacements possibles.



CONCILIER CADRE DE VIE, VIE LOCALE ET CIRCULATION

La diminution du trafic en véhicule motorisé et la possibilité d'accroissement d'une vie locale urbaine avec ses commerces, ses déplacements doux, ses manifestations et animations...

Ainsi, c'est le projet, les volontés politiques des communes et ainsi la définition des objectifs de la commune qui axera les types d'aménagements à prévoir selon les envies et le budget.

Une politique de modération de la vitesse et sécuritaire permettrait donc du même coup de promouvoir un meilleur cadre de vie locale.

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

A FAIRE	À ÉVITER	SOLUTIONS
Comprendre la traversée comme un ensemble cohérent avec son environnement et à traiter par séquences	Une traversée uniforme, sans séquencements	Un espace communal cohérent, adapté et séquencé :
<p>SÉCURISER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modérer la vitesse par la création de zones et d'aménagements adaptées à cette volonté - Signalisations efficaces des entrées et des sorties de zones, des intersections (panneaux, végétaux, revêtements en relief ou colorés, etc) 	<p>SÉCURISER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des espaces pas ou peu pensés et donc peu lisible par les usagers - Revêtements des sols dangereux et inadaptés (pavage gênant notamment sur les passages piétons et sur les grandes voies...), le «tout goudron»... 	<p>Des intersections à rendre lisibles et visibles</p> <p>Exemples possibles d'aménagements : Réhaussement de la chaussée, traitement du sol différencié, plantations d'arbres, etc.</p> <p style="text-align: right;">1</p>
<p>RENDRE ACCESSIBLE ET PARTAGER L'ESPACE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plus de modes doux (vélo, piéton, et transports en communs...) et diminuer la place de la voiture - Rendre accessible à tous l'espace public et notamment pour les plus vulnérables. 	<p>CONFLITS D'USAGES À ÉVITER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas oublier les Personnes à Mobilités Réduites ou en situation de handicap. - Ne pas oublier les modes de transports autres que la voiture 	<p>Des entrées et des sorties d'agglomérations et de zones à marquer</p> <p>Exemples possibles d'aménagements : Traitement du sol différencié, plantations d'arbres, etc.</p> <p style="text-align: right;">2</p>
<p>ATTENTION : Cohérence entre les aménagements et les documents d'urbanisme (entre le SCOT, le PLU, le PDU, le PLH et les documents de zonages, etc.)</p>	<p>DIMINUER LES NUISANCES :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuisances sonores, pollutions (transports inadaptés, matériaux, de surface qui demandent de l'entretien, chers et peu de logique!) 	<p>Des espaces publics et une traversée cohérents et adaptés</p> <p>Exemples possibles d'aménagements : Cheminements piétons et cyclistes, etc.</p> <p style="text-align: right;">3</p>
		<p>Des espaces principaux de vie locale à valoriser</p> <p>Exemples possibles d'aménagements : Création de zones 30, d'aires piétonnes ou de zones de rencontre, etc.</p> <p style="text-align: right;">4</p>

PARTAGE ET ÉGALITÉ

Les démarches d'aménagements passeront par une **restructuration urbaine**.

Les **trottoirs devront être suffisamment larges** pour laisser passer deux piétons et intégrer les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap sur la traversée.

De plus, le vélo est un mode de déplacements qu'il ne faudra surtout pas oublier.

Ainsi, dans les zones urbaines, **les pistes cyclables** seront de préférence dans les deux sens de circulation notamment **dans les zones à circulation apaisée**.

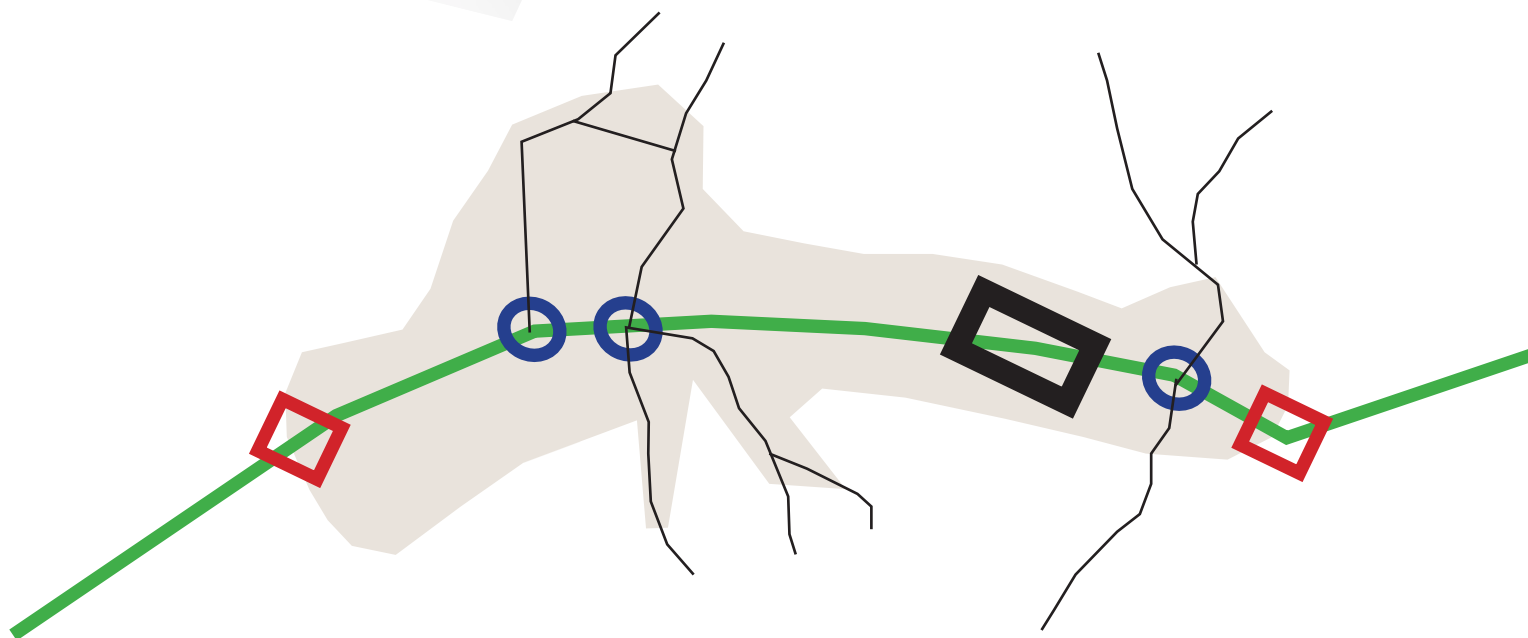
La **diminution de la taille de la chaussée prévue pour la voiture** pourra être considérée, ainsi que la **suppression de certaines places de stationnement voiture** au besoin.

«EN 2050, **1/3** DE LA POPULATION AURA PLUS DE **60 ANS**» *INSEE, 2006*.

On est tous un jour ou l'autre en situation de handicap. La mise en accessibilité est un avantage pour tous à penser dès maintenant pour demain !

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS SIMPLES



- 1 DES CARREFOURS À SÉCURISER
- 2 MARQUER LES ENTRÉES ET LES SORTIES DE COMMUNES
- 3 UNE TRAVERSÉE COHÉRENTE PAR SÉQUENCES
- 4 PRENDRE EN COMPTE LA VIE LOCALE (centralité, équipements publics, commerces...)

LES COMMUNES AGRICOLES :

Penser à la largeur des voies pour qu'elles soient suffisantes au passage des engins agricoles et prévoir un accotement stabilisé suffisant.

Utiliser les paysages agricoles et les espaces naturels comme un atout :

- les arbres pour marquer un carrefour ou une entrée de ville
- les espaces herbés stabilisés pour les places de stationnement
- les cheminements piétons et cyclistes peuvent être sans discontinuités, bénéficier du cadre environnemental exceptionnel aux petites communes et être en matériaux perméables comme la terre, du sable etc.

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES



1. Ver-sur-Launette (60) avant



1. Ver-sur-Launette (60) après , Aménager le territoire
SÉCURISATION D'UN CARREFOUR



2. MARQUAGE D'UNE ENTRÉE DE VILLE ET D'UN CARREFOUR
avec traitement de sol différencié

Rendre visibles **les intersections et la traversée principale.**

Sécuriser les traversées, notamment piétons, et les rendre accessible à tous

COMMENT FAIRE ?

Souligner l'intersection par le végétal, le minéral... (1, 2).

des aménagements au sol, plateformes surélevées, traitement de sol différencié (2), ...

Ne pas gêner la visibilité du carrefour (1, 2).

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES



Verneuil-en-Halatte (60), Site et concept



Avremesnil (76), S. Craquelin

Faire comprendre aux usagers d'être vigilants puisque l'on entre dans des **espaces de vie** avec divers usages et pour inciter à une vitesse modérée.

Montrer l'identité de la commune et le valoriser.

COMMENT FAIRE ?

Identification végétale de l'entrée/sortie de commune (arbres, fleurs, ...).

Identification minérale de l'entrée/sortie de commune (revêtement du sol différent...).

Types de voiries ou de traitements différenciés, etc.

Débuts de cheminements piétons et/ou cyclistes.

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES



1. La Chapelle-sur-Oreuse (89), Cambium 17 + Iris Conseil



2. Verneuil-en-Halatte (60), Site et concept

Maintenir les usagers attentifs et curieux dans l'agglomération.

Animer et sécuriser la traversée.

Rendre accessible la traversée même aux personnes étant le plus en situation de handicap.

COMMENT FAIRE ?

Penser aux continuités des cheminements (1, 2).

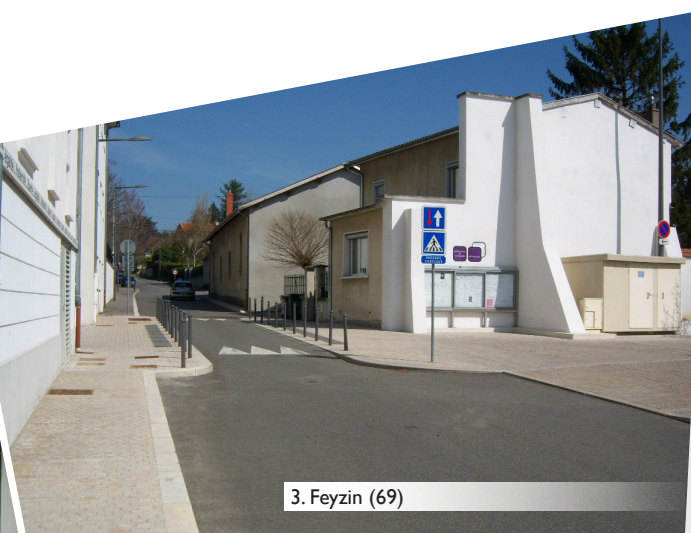
Végétaux implantés le long de la traversée pour donner un rythme (1).

Respecter le caractère de la commune rural ou périurbain avec des aménagements intégrés (1,2).

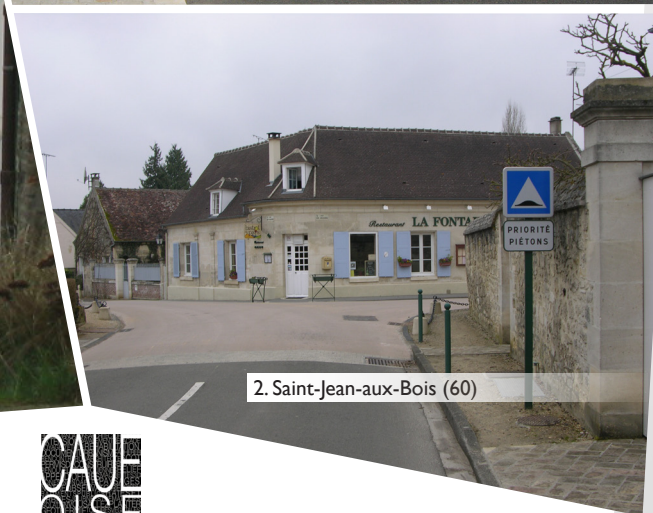
REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES



1. Ribemont-sur-Ancre (80), A Ciel Ouvert



3. Feyzin (69)



2. Saint-Jean-aux-Bois (60)

Valoriser les espaces principaux de la commune.

Faire comprendre aux usagers qu'ils sont dans des espaces de vie locale de la commune avec ses commerces, ses activités, etc (exemples: mairies, écoles ...).

Sécuriser l'espace public principal et le rendre accessible à tous partout.

Penser à l'image de la commune.

COMMENT FAIRE ?

Revêtements particuliers et différenciés du reste de la traversée autour des lieux de vie (1, 2, 3).

Zone 30 ou de rencontre recommandées (2, 3).

Privilégier les larges trottoirs et les espaces piétons (3).

Penser à des aménagements plus lourds comme des plateformes surélevées, des voiries réduites...

Gérer le stationnement.

Mettre en perspective et créer un cheminement clair jusqu'au lieu de vie (1).



DOMINANTE **VÉGÉTALE**

Transition entre la ville et la forêt proche.
Végétalisation au sol ou plantations d'arbres aux
intersections, parcs etc....

Compiègne (60)

CAUE
OISE

DOMINANTE MINÉRALE

Marquage de la centralité de la commune, église, mairie, commerces.


Revêtements et réhaussments des carrefours par du pavage ou des matériaux perméables..

Offranville (76)



Marquage de la centralité devant la mairie et la place avec traitement de sol différencié et aménagement des espaces publics.

La Chapelle-sur-Oreuse (89)



Introduction du végétal pour organiser les différents espaces et flux de circulation.


Avremesnil (76)

CAUE
OISE



Introduction du végétal pour organiser les différents espaces : stationnement, cheminements piétons, entrées des équipements...

Ribemont-sur-Ancre (80)



Donner à chaque usager un espace adéquat.
Importance des cheminements piétons, cyclables
et des autres usagers

Roumare (76)

CAUE
OISE



Création d'une plateforme surélevée sur la traversée au devant des écoles.

Roumare (76)



Voirie adaptée à la volonté de modérer la vitesse (trottoirs larges, voirie restreinte, perspective courte, pas de linéarité...).

Passage à voie unique avec sens prioritaire au cœur du village.

Morienvil (60)

CAUE
OISE

Rétrécissement de la chaussée pour modérer la vitesse aux abords des équipements publics (mairie...).

Feyzin (69)



Rétrécissement de la chaussée pour modérer la vitesse aux abords des équipements publics (mairie...).

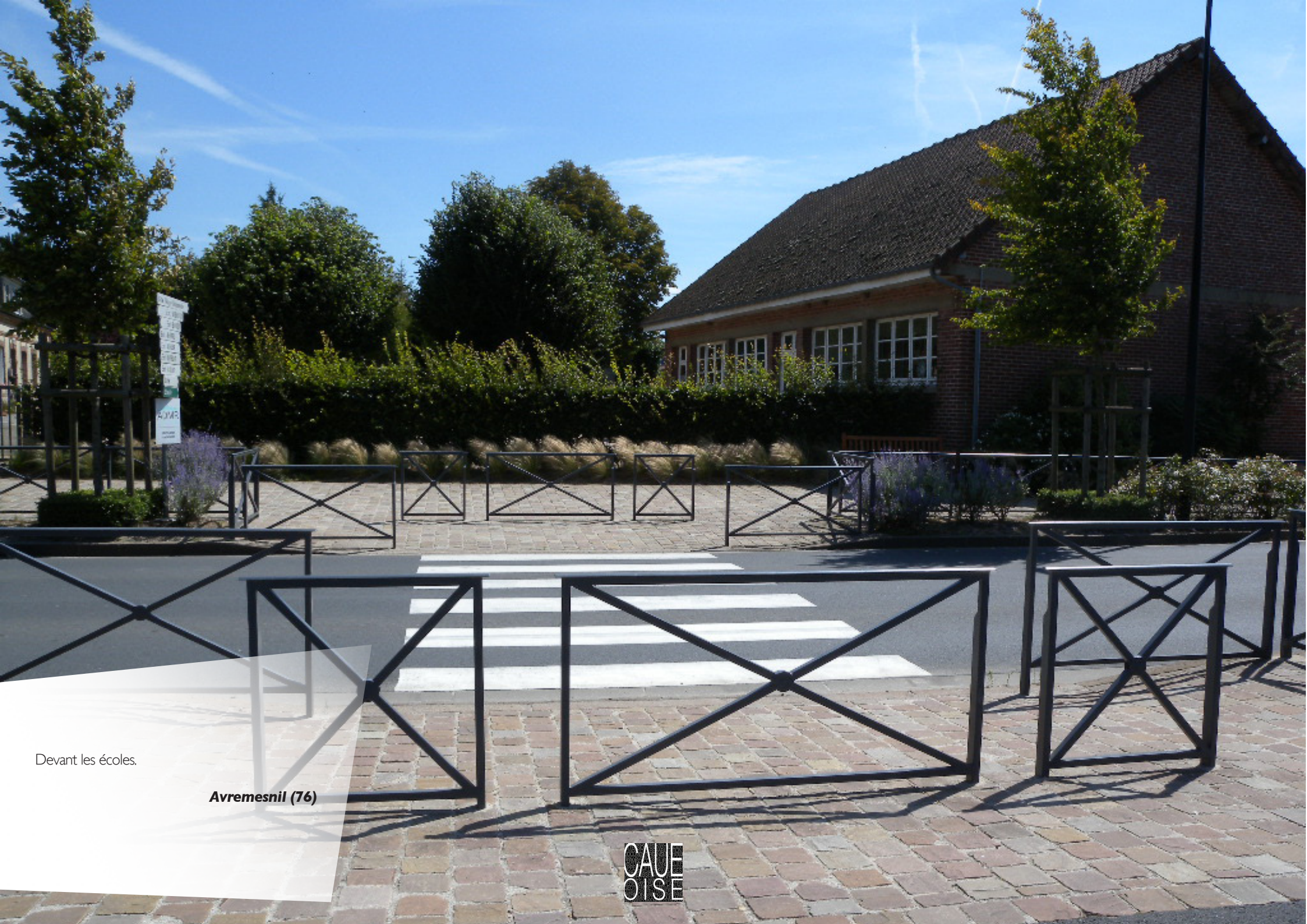
Jaux (60)



Traitement différencié du sol autour d'une intersection importante par une plateforme surélevée.

Saint Jean aux Bois (60)

CAUE
OISE



Devant les écoles.

Avremesnil (76)

CAU
OISE

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

LOIS ET RÈGLES D'AMÉNAGEMENTS

LOIS GRENELLES DE L'ENVIRONNEMENT I ET II (2009-2010) :

Elles introduisent les principes du développement durable et l'introduction de la nature et de la qualité du cadre de vie en ville. Les grands principes qui nous intéressent sont:

- l'organisation de transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité
- l'harmonisation des outils de planification en matière d'urbanisme, l'amélioration énergétique/ la réduction de la consommation énergétique, des rejets polluants.
- préserver la santé de chacun et respecter l'environnement en prévenant les risques, en luttant contre les nuisances sous toutes leurs formes
- préserver la biodiversité

= AIRE PIÉTONNE

Priorité au piéton (sauf pour les tramways) et avec un stationnement interdit et une circulation plus que limitée.
Circulation autorisée des cyclistes / Allure du pas

LOI «HANDICAP» ET SUR L'ACCESSIBILITÉ (2005) :

Elle garantit une accessibilité à tous les espaces publics pour tous les usagers et notamment les personnes à mobilité réduite, mal ou non-voyants. Il faut donc prévoir des aménagements cohérents avec la volonté de rendre accessibles toutes les chaînes de déplacements.

Ainsi, du domicile aux modes de transports, et dans l'ensemble de la commune, on se doit de penser à une égalité à l'espace et au déplacement. Il faut penser à rendre accessibles les bâtiments publics et les espaces extérieurs comme la voirie, les parcs, etc.

= ZONE DE RENCONTRE

Anciennement, les zones de rencontres équivalaient aux aires piétonnes moins bien réglementées et avec plus de flexibilité. Désormais, on distinguera les aires piétonnes et les zones de rencontre.

Circulation de tous les véhicules autorisée et stationnement des voitures limité

Zone de cohabitation avec priorité piéton (sauf pour les tramways) / Vitesse limitée à 20km/h

PRINCIPE DE PRUDENCE ET «CODE DE LA RUE» (2008) :

Le principe de prudence est introduit par un décret annexé au «Code de la route» en France. Les modes de déplacements les plus vulnérables deviennent prioritaires sur les autres. On souhaite réinstaurer un certain civisme et inclure un changement de comportement des modes de déplacements les moins vulnérables pour prendre en compte les plus vulnérables.

Le principe est de réinstaurer du civisme et de faire changer progressivement les comportements en terme de déplacements et d'accès aux divers espaces publics.

= ZONE 30

Attention, il serait dommage de retourner à une limitation à 30km au lieu d'une «Zone 30» pour ne pas prévoir des aménagements spécifiques.

Voiture limitée et double sens cycliste

Vitesse limitée à 30 km/h

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

POUR EN SAVOIR UN PEU **PLUS**...

- L'aménagement d'une traversée d'agglomération, une démarche de projet, CERTU, 2010.

... CONCERNANT LE **PAYSAGE** ET L'**ENVIRONNEMENT** AUTOUR DE LA TRAVERSÉE :

- Voir La route autrement, CAUE du Pas-de-Calais, 2010.

... CONCERNANT L'**ACCESSIBILITÉ** DE LA TRAVERSÉE :

- L'élaboration du PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, guide juridique et pratique à l'usage des maires, Ministère de l'écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, 2009.

... CONCERNANT LA **VOIRIE**, SON REVÊTEMENT ET SON PARTAGE :

- Zones de circulation apaisée, Recueil de fiches de 1 à 8, CERTU, 2008 à 2011.
- Zones 30, Des exemples à partager, CERTU, 2006.
- Techni.Cités, Le stationnement des vélos, CERTU, 2009.

... CONCERNANT LA **SÉCURITÉ ROUTIÈRE** :

- La démarche « code de la rue » en France, CERTU, 2008.

... SUR LES **LOIS** À CONNAÎTRE :

- www.legrenelle-environnement.fr/-Lois-.html
- www.legifrance.gouv.fr



AVOIR : Sauf exception, les photos et les schémas sont réalisés par le CAUE de l'Oise.

REQUALIFICATION DES TRAVERSÉES

Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Oise

4 rue de l'Abbé du Bos 60 000 Beauvais
03 44 82 14 14 
www.caue60.com 
caue60@wanadoo.fr 
facebook.com/caue60 
[@CAUEBEAUVAIS](https://twitter.com/CAUEBEAUVAIS) 

*"L'architecture est une expression de la culture.
La création architecturale, la qualité des constructions, leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant, le respect des paysages naturels ou urbains ainsi que du patrimoine sont d'intérêt public. Les autorités habilitées à délivrer le permis de construire ainsi que les autorisations de lotir s'assurent, au cours de l'instruction des demandes, du respect de cet intérêt."*

Loi sur l'architecture de 1977 (Loi 77-2 Art 1^{er})



Juin 2012