

Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre

Analyse de cinq aménagements

Collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

Remerciements

Le présent ouvrage, œuvre collective du Cerema, a été réalisé sous la coordination de Cédric Ansart, puis de Cédric Boussuge (Cerema Territoires et ville) à la demande de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la Transition écologique et solidaire.

Le choix et l'analyse des aménagements ont été menés dans le cadre d'un groupe de travail du Cerema Territoires et ville composé de :

- Jean-Luc Reynaud, Anne Vial, Benoît Hiron, Laure Der Madirossian, Pierre Boillon, (Cerema Territoires et ville);
- Jacques Sordoillet (CAUE du Rhône) ;
- Elsa Virissel (Atelier UO), Pricilla Tétaz (Atelier UO), Marie-Christine Couic (Bazar Urbain), Pierre Scodellari (Agence d'architecture P. Scodellari), missionnés pour apporter une analyse complète et transversale de chaque aménagement.

Le Cerema remercie en particulier les personnes qui se sont mobilisées lors des visites des aménagements : les élus et les habitants, des agents des CAUE locaux, ainsi que les concepteurs :

- Alain Marty (agence A. Marty) et Guillaume Laizé (atelier Palimpseste) pour l'aménagement de Beauregard ;
- Benoît Garnero (À Ciel Ouvert) pour l'aménagement de Ribemont-sur-Ancre ;
- Pierre Roca d'Huyteza (D'une ville à l'autre) pour l'aménagement de Grisolles ;
- Jean-Claude Durual et Isabelle Vignolles (Ilex paysage-urbanisme) pour l'aménagement de Cruseilles ;
- Hervé Piquard et Christine Munoz (Atelier sites) pour l'aménagement d'Étoile-sur-Rhône

Le Cerema remercie également :

- Anne-Claire Lamare, Jean-Paul Truffy (Association des techniciens territoriaux de France) pour leur contribution tout au long de l'élaboration et de la finalisation de l'ouvrage ;
- Jacques Sordoillet et Grégory Cluzel (CAUE du Rhône) pour leur contribution tout au long de l'élaboration et de la finalisation de l'ouvrage ;
- l'ensemble des relecteurs internes du Cerema : Cédric Ansart, Cécile Clément-Werny, Jérôme Champres, Bertrand Dépigny, Benoît Hiron, Philippe Jary, Daniel Lemoine, Nicolas Nuyttens, Catia Rennesson, Jean-Luc Reynaud, Anne Vial.

Crédits photos : Cerema et auteurs. Sauf indication contraire, les auteurs des photos sont les membres du groupe de travail ayant élaboré cet ouvrage.

Comment citer cet ouvrage :

Cerema. *Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre. Analyse de cinq aménagements.*
Bron : Cerema, 2019. Collection : Expériences et pratiques. ISBN : 978-2-37180-372-5

Avant-propos : un ouvrage pour donner des repères

Dans les petites communes, les enjeux autour du réaménagement de la voirie et des espaces publics du centre-bourg sont importants. Ils impliquent des investissements lourds et impactent le patrimoine sur le long terme. Se pose alors la question de savoir comment procéder au mieux. Comment des projets de requalification de voirie deviennent des opportunités pour dynamiser la vie locale ? Comment des lieux de passage sont-ils devenus des lieux de vie ? Comment concilier les contraintes fonctionnelles et les enjeux qualitatifs ?

En s'appuyant sur l'analyse de cinq bons exemples de requalifications de voirie en petites communes, cette publication donne des repères et à alimenter les réflexions en matière d'aménagement de traversées de bourg. Chacun des cas est l'occasion d'explorer un projet qui croise les enjeux de partage de la voirie, de modération de la vitesse, de vie locale, de fonctionnement urbain, de cadre de vie, de paysage...

Ces cinq aménagements montrent des réalisations de qualité qui ont su concilier des problématiques à la fois techniques et urbaines, même si certains défauts sont mentionnés sur des points précis touchant à la sécurité routière ou à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Il s'agit ici de montrer des aménagements, des choix de conception, des éléments de projet qui répondent de manière transversale aux enjeux des traversées de bourg.

Cet ouvrage est destiné aux élus et aux techniciens de petites collectivités, aux équipes de maîtrise d'ouvrage ou de maîtrise d'œuvre en charge de la programmation et de la conception de projets d'aménagement de voiries. Il s'adresse également aux différents assistants à maîtrise d'ouvrage susceptibles d'accompagner les collectivités dans leur projet de requalification de voirie, très en amont comme tout au long du processus.

Cette publication, qui s'inscrit dans la collection «Expériences et pratiques» avec le label Une Voirie pour Tous, prolonge les réflexions engagées avec les précédents ouvrages sur les traversées d'agglomération. Ainsi, l'ouvrage *Comprendre l'espace public pour mieux programmer son aménagement* (2007) analyse de façon méthodique de nombreux exemples d'aménagements d'espaces publics et de traversées de bourgs. *L'aménagement des traversées d'agglomération* (2010) est un guide méthodologique pertinent en termes de conduite de projet. Les réflexions qui ont mené à la présente publication s'articulent étroitement avec d'autres ouvrages récents du Cerema : *Espaces publics des centres-bourgs : repères pour de belles réalisations* (2016), ainsi que le *Guide de la voirie urbaine* (2016).



Sommaire

Éléments introductifs **5**

Des problématiques récurrentes sur les traversées de bourgs 5

Des enjeux contradictoires à concilier 5

Les cinq cas d'aménagement étudiés 6

La méthode de retour d'expérience 8

Des réponses thématiques **10**

Organiser : conforter la vie et la structure du bourg 12

Apaiser : faciliter le partage de la voirie 14

Qualifier : s'appuyer sur le contexte 18

Dynamiser : proposer des lieux à investir 20

Des démarches de projet **22**

Piloter : mener une démarche partenariale 24

Se projeter : construire un projet d'ensemble 26

Requalifier une voirie, une opportunité pour revitaliser le bourg **28**



Une analyse transversale de chaque cas d'aménagement est développée sous forme de livret suivant une même logique de présentation. Une première partie explore le contexte, la démarche de projet et les principes de conception. Puis une analyse est développée sous quatre angles thématiques :

- **Organiser** : conforter la vie et la structure du bourg ;
- **Apaiser** : faciliter le partage de la voirie ;
- **Qualifier** : s'appuyer sur le contexte ;
- **Dynamiser** : proposer des lieux à investir.

Un dernier regard *a posteriori* est posé sur chaque projet, croisant les avis d'usagers, de riverains et d'acteurs du projet.

Éléments introductifs

■ Des problématiques récurrentes sur les traversées de bourgs

Les problématiques rencontrées dans les projets sont récurrentes pour de nombreux bourgs : problèmes de sécurisation liés à la circulation, vitesses excessives, sentiment d'insécurité routière, problème de place pour les cyclistes et les piétons, manque d'accessibilité, nécessité de reprendre les réseaux... Ces situations provoquent

généralement des difficultés à développer une vie locale, à mettre en valeur des commerces, un désintérêt pour les logements donnant directement sur la rue...

Ces sujets conditionnent directement la vitalité des centres-bourgs : accès au centre pour tous les usagers, ambiance et image renvoyée aux habitants...

L'aménagement de ces rues représente souvent un projet important voire exceptionnel pour une petite commune. C'est un poste budgétaire conséquent qui engage les moyens de la commune sur une longue période.

■ Des enjeux contradictoires à concilier

Chacun des cas présentés est l'occasion de porter un regard sur des aménagements de voirie qui croise à la fois : le partage de la voirie, les enjeux de modération de la vitesse sur des voiries « structurantes », les relations entre différents usagers en circulation. Cela interroge également l'animation de la vie locale, le fonctionnement urbain, la qualité du cadre de vie et du paysage. Le croisement de ces différentes thématiques constitue le socle de ces études de cas.

Comment concilier transit et vie locale ? C'est sur les axes structurants que se jouent les fonctions de transit et l'essentiel de la vie locale. Ces rues sont souvent bordées d'une place centrale, elles accueillent des commerces et des équipements majeurs de la commune. C'est là que l'activité et les usages se concentrent. Les attentes sont fortes à la fois en termes d'accès piéton et d'accès motorisé, de capacités de stationnement, mais aussi de possibilités de s'asseoir (sur un banc ou à une terrasse de café, ou plus simplement devant chez soi).

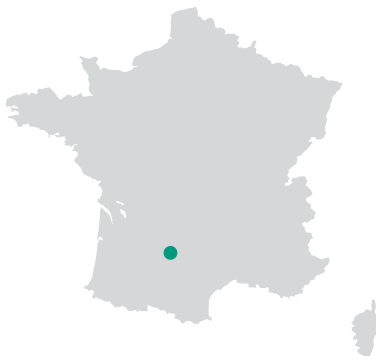
Comment concilier trafic et partage de la voie ? Les rues principales doivent très souvent assurer le passage de poids lourds, de bus scolaires, d'engins agricoles, de véhicules d'urgence. Dans le même temps, l'aménagement a vocation à réduire les vitesses et à redistribuer l'espace pour une meilleure cohabitation des véhicules motorisés avec les piétons et les vélos. Ces contraintes ne sont cependant pas incompatibles. Ces requalifications sont aussi l'occasion d'offrir une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite, aux écoliers, aux riverains.

■ Les cinq cas d'aménagement étudiés

BEAUREGARD

Lot (46)

Redonner vie à la traversée de la bastide de la bastide



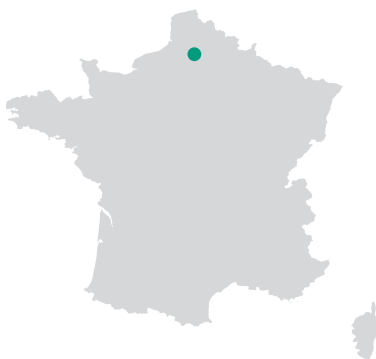
- 229 habitants
- Trafic faible (280 véh./j)
- Coûts travaux (hors réseaux) : 500 000 € HT
- Ratio : 47 €/m² (surf. : ~ 10 660 m²)
- Date travaux : 2010
- MOE : Palimpseste



RIBEMONT-SUR-ANCRE

Somme (80)

Requalifier des voies larges en créant une promenade



- 650 habitants
- Trafic faible
- Coûts travaux (hors réseaux) : 898 000 € HT
- Ratio : 68 €/m² (surf. : ~ 13 250 m²)
- Date travaux : 2003
- MOE : À Ciel Ouvert



GRISOLLES

Tarn-et-garonne (82)

Créer un fil conducteur reliant les équipements d'une rue résidentielle



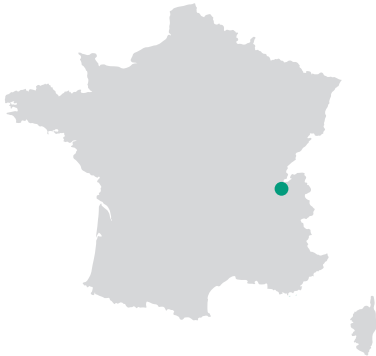
- 3 991 habitants
- Trafic faible
- Coûts travaux (hors réseaux) : 564 000 € HT
- Ratio : 64 €/m² (surf. : ~ 8 810 m²)
- Date travaux : 2010
- MOE : D'une ville à l'autre



CRUSEILLES

Haute-Savoie (74)

Apaiser une route à fort trafic pour remailler un centre-ville commerçant



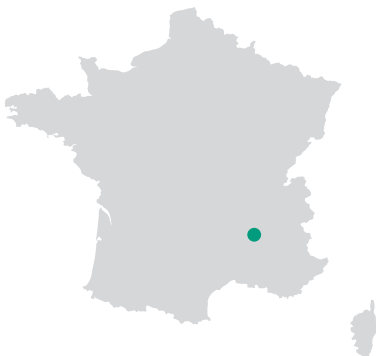
- 4 326 habitants
- Trafic intense (22 000 véh./j.)
- Coûts travaux (hors réseaux) : 5 567 000 € HT
- Ratio : 273 €/m² (surf. : ~ 20 400 m²)
- Date travaux : 2010
- MOE : Ilex paysage-urbanisme



ÉTOILE-SUR-RHÔNE

Drôme (26)

Transformer une entrée de ville routière en une esplanade au cœur de nouveaux quartiers



- 5 347 habitants
- Trafic important (~ 3 000 véh./j.)
- Coûts travaux (hors réseaux) : 626 000 € HT
- Ratio : 115 €/m² (surf. : ~ 5 440 m²)
- Date travaux : 2007
- MOE : Atelier Sites



■ La méthode de retour d'expérience : des regards croisés sur une démarche de projet et sa réalisation

L'analyse de ces cinq cas a été réalisée en cherchant un croisement des regards entre professionnels. Ingénieurs spécialistes de l'aménagement et du partage de la voirie, de la sécurité routière, architectes, urbanistes, paysagistes, sociologues ont composé le comité technique de cette étude et participé aux visites et aux analyses des aménagements. Ce travail a été mené dans le cadre d'un groupe de travail du Cerema Territoires et ville composé d'agents du Cerema, du CAUE du Rhône et d'une équipe pluridisciplinaire mandatée par le Cerema : Atelier UO, Bazar Urbain, Agence d'architecture P. Scodellari.

Au travers de l'analyse des cas, il s'agit de rendre compte du rôle de chacun des acteurs dans la réussite d'un projet de requalification de traversée de bourg, de valoriser la démarche du projet dans ses différentes étapes, depuis les origines du projet jusqu'à sa mise en œuvre, et au-delà, avec son appropriation par les usagers.

Une sélection de cinq cas

Après un premier repérage d'une trentaine de sites et des enquêtes auprès de leurs maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, le choix s'est resserré sur un nombre restreint d'opérations. Cela a permis de mener une analyse complète et approfondie sur chacun de ces aménagements, de se rendre compte *in situ* de la réalité des dispositions projetées et de rencontrer les acteurs de chaque projet.

Outre des critères de qualité, il s'agissait aussi de disposer d'une diversité de situations : bourgs-centres avec commerces et très petites communes résidentielles, tissus urbains présentant un caractère historique ou paysager fort, tissus urbains ordinaires. Les différents projets couvrent aussi des situations assez diverses que l'on retrouve fréquemment en aménagement urbain : requalification d'une entrée de bourg ou de traversée entière, mais aussi rénovation de voirie liée à une opération urbaine, ou requalification d'une rue résidentielle. Enfin, les aménagements devaient être assez anciens pour pouvoir en analyser les usages et obtenir des retours d'expérience suffisamment distanciés de la phase de travaux.

Des micro-entretiens

Lors d'une première visite préparatoire, des micro-entretiens ont été réalisés avec des usagers rencontrés sur le site : riverains, passants ou services d'entretien. Ils ont été effectués avec une grille d'entretien semi-directif sur la base d'un nombre réduit de questions, l'objectif étant principalement d'amorcer la parole. Ils ont permis de recueillir le vécu et la perception des usagers sur l'aménagement, d'avoir des éléments d'appréciation de la vie locale, de collecter des paroles d'usagers.

Une observation des usages

Sur chaque site, ce premier temps de contact avec le terrain a également permis de collecter des informations sur le vieillissement des matériaux, sur les modes de gestion, et d'effectuer des prises de vue. Ce moment a aussi offert l'opportunité d'observer des usages et des pratiques en direct, sur plusieurs heures et à différents moments du jour et de la nuit. Il a permis notamment d'analyser les comportements des automobilistes, des piétons, mais aussi la diversité des pratiques et usages de la rue. Si *a priori* l'espace public des petites communes peut sembler moins investi que ceux des villes, en réalité, une grande diversité d'usages et d'appropriations des espaces a pu, in fine, y être observée, chaque visite réservant son lot de surprises et de pratiques inattendues : ici une partie de ballon improvisée dans la rue, là une promenade de cavaliers, ailleurs des chaises longues sorties sur un coin de place.

Un parcours commenté collectif sur site

L'ensemble des éléments collectés à l'occasion du premier temps de visite a contribué à construire un parcours commenté collectif. Ce parcours a réuni les principaux acteurs du projet : maire et équipe de maîtrise d'œuvre, assistants à maître d'ouvrage et partenaires institutionnels ou financiers, concepteurs, et si possible :

représentants des entreprises de travaux, d'usagers, de commerçants, de riverains. Un itinéraire a été proposé aux acteurs du projet comprenant des « points d'arrêt » privilégiés.

L'organisation d'un parcours avec les différents acteurs a constitué un temps d'échange *in situ* visant à faire émerger un dialogue et un avis partagé sur le projet. Les points de vue des multiples acteurs sont confrontés sur le terrain. L'objectif final est d'arriver à construire une lecture commune du projet, à mettre en lumière des regards partagés, nuancés ou contradictoires.

Autrement dit, il ne s'agit pas de collecter des avis individuellement, les uns après les autres. Au contraire, le déroulement du parcours doit permettre à chacun un temps de parole et un temps d'écoute mutuelle visant à faire émerger et se rencontrer les points de vue des différents acteurs.

Une analyse *a posteriori*

Ce temps de terrain a nécessairement été suivi d'un temps d'analyse long afin de remettre en perspective tous

les matériaux collectés, en particulier les entretiens et les documents liés aux différents moments de conception de l'aménagement. La comparaison des cas a également mis en exergue des problématiques communes, objets des différents enseignements évoqués ici. Des spécificités sont aussi apparues : signaux faibles ou nouveaux enjeux de l'aménagement des traversées de bourgs ?



Des réponses thématiques

Enseignements issus des cinq cas d'aménagement

L'objectif est ici d'énoncer les enseignements majeurs ou les « clés de réussite » illustrés par des exemples concrets issus des cas. Sur l'ensemble des projets, les réponses techniques sont différentes. Pour autant, il en ressort quelques principes communs qui sont exprimés dans cette partie. Il s'agit de valoriser les points positifs de ces aménagements et leurs aspects qualitatifs, de montrer comment ils améliorent la qualité de vie et l'attractivité du bourg. Et aussi de montrer quelques préoccupations mises en évidence par ces nouveaux aménagements : traitement des limites et des seuils, choix des matériaux et des végétaux faisant référence au territoire, attention portée sur les ambiances diurnes et nocturnes...

Sur la base de ces cinq exemples, quatre ambitions principales ressortent :

- **Organiser** : conforter la vie et la structure du bourg ;
- **Apaiser** : faciliter le partage de la voirie ;
- **Qualifier** : s'appuyer sur le contexte ;
- **Dynamiser** : proposer des lieux à investir.

Organiser

Conforter la vie et la structure du bourg

Conforter la trame urbaine

Une organisation urbaine renforcée par l'aménagement

Le contexte de départ de l'ensemble de ces études de cas est souvent celui d'une route ou d'une chaussée qui traverse le bourg ou le quartier sans considération pour le contexte environnant. Le projet de requalification a souvent consisté à marquer l'entrée dans le bourg, à en souligner la place centrale et à retrouver un fonctionnement approprié pour chacun de ces espaces. Le projet s'est également attaché à mettre en valeur les éléments structurants qui contribuent à organiser le bourg : la proximité d'une rivière importante, la présence d'une bastide autour d'une halle centrale, une organisation du bourg autour de sa mairie, ses commerces et ses équipements.

Des places, des rues et des équipements mieux reliés

L'aménagement est l'occasion de reconnecter les places, les rues et les équipements attenants ou plus lointains. Dans certains cas, il s'agit simplement de retrouver de bonnes conditions de cheminements entre ces lieux de centralité par des allées confortables, des plantations, un jalonnement nocturne adéquat et une meilleure relation visuelle d'un point à l'autre. Cela a souvent conduit à élargir le périmètre d'intervention imaginé au départ. Dans les cas les plus extrêmes, cela a nécessité d'engager des travaux plus conséquents qu'initialement prévu : acquisitions de terrains, démolition de murs ou de constructions, création d'escaliers pour relier ces centralités entre elles.

Un aménagement qui accompagne les projets urbains

Très souvent, l'aménagement accompagne ou anticipe un projet plus global, quand il n'ouvre pas des opportunités nouvelles : opération d'extension du centre, création ou déménagement d'une mairie, d'un pôle de petite enfance, d'un musée. Cela peut amener à faire évoluer la structure et le fonctionnement du bourg en matière de parcours, de prolongement spatial des équipements sur la rue, de relation aux autres lieux centraux, etc. L'aménagement réalisé dépasse souvent le seul objectif d'améliorer l'image et l'usage d'une voirie : il permet aussi, par une requalification des espaces publics, la création d'une place, d'une esplanade, d'un mail, d'accueillir les transformations du bourg, voire de se donner des possibilités d'évolution future.



Étioile-sur-Rhône : plusieurs projets ont été menés en parallèle : nouveau quartier, requalification de l'entrée de bourg, implantation d'équipements... L'enjeu était autant de construire une stratégie d'ensemble que d'utiliser chaque opportunité pour améliorer le cadre de vie et les liaisons.



Améliorer la compréhension et le fonctionnement des lieux

Une identité de rue affirmée (plutôt qu'une route)

Redonner aux lieux l'image d'une rue plutôt que celle d'une route constitue un enjeu important des projets étudiés. Cela passe par un redimensionnement des chaussées parfois larges au profit de cheminements, de promenades, de mails. Cela engage, dans la mesure du possible, un effacement des signaux qui renvoient à la route : grandes surfaces d'enrobé, marquage, mobilier urbain standardisé... et la mise en valeur du contexte urbain et de ses spécificités : matériaux et plantations qui soulignent le bâti et les vues, mobilier en rapport avec les volumes bâtis et avec les matériaux locaux, etc. Quand le tissu urbain se fait plus lâche,

les aménagements étudiés cherchent à mettre en valeur les entrées, proposent des lieux d'accueil et de repos qui offrent autant de signes et de repères d'une occupation des lieux privilégiant le séjour et les relations sociales plutôt que les circulations.

Des séquences qui structurent l'aménagement

Les requalifications étudiées s'appuient sur un séquençage de l'aménagement. Ce séquençage cherche à mettre en relief les différents contextes traversés et à mieux adapter les vitesses et le partage de la voie en conséquence : « entrée du bourg », « faubourg », « porte urbaine », « centre-bourg », « seuil du centre ».

Ces séquences sont déterminées en fonction du resserrement du bâti, de la présence d'un équipement, du tracé de la voie. Dans l'aménagement, ces particularités sont accentuées par un revêtement de sol différent, un changement du profil ou de l'ambiance en s'appuyant au maximum sur le contexte.



■ Grisolles : l'aménagement propose une nouvelle lecture du tissu urbain, grâce, entre autres, à une qualification des limites.

Apaiser

Faciliter le partage de la voirie

Pour une bonne cohabitation des modes de déplacement

Une séparation et une clarification des espaces

Dans tout projet étudié, la clarification des usages de chaque espace est constante. Il s'agit de rééquilibrer l'espace dédié à la voiture, mais aussi de promouvoir d'autres usages auparavant délaissés : modes actifs, trajets scolaires, activités commerciales... Cela se traduit par un cadrage physique via des bandes végétalisées, des alignements de mobilier urbain, un traitement soigné des limites public/privé (créant parfois un prolongement de l'espace privé). Très souvent, l'aménagement a donné à chaque mode de déplacement un espace dédié.

Pour autant, quelques espaces sont mutualisés. Dans les petits bourgs où le faible trafic le permet, la chaussée n'est pas exclusivement dédiée à la voiture. Le piéton peut aussi s'y déplacer, s'y arrêter, y jouer. Par les dispositions spatiales retenues, l'aménagement doit alors susciter des règles de comportement lisibles ou intuitives pour permettre une mutualisation bien comprise et respectueuse des droits de chacun.

Un stationnement bien intégré

Le stationnement est un élément de composition de la rue. Dans tous les exemples, le nombre de places est limité. Le projet d'aménagement doit être l'occasion d'arbitrer la place donnée au stationnement par rapport aux autres usages. Cela implique des choix en matière de gestion et de pérennisation.

Le stationnement longitudinal offre des avantages : il éloigne le piéton de la voie circulée, il clarifie les espaces tout en évitant le recours à des potelets ou à des barrières, il permet d'implanter des végétaux. C'est aussi un ingrédient de la rue « classique », permettant de passer du vocabulaire de la route à celui de la rue.

Cruseilles : le plateau central marque la traversée du centre-bourg. Malgré le trafic important, tout se passe de manière fluide : les véhicules ralentissent, les piétons traversent sans problème.





Faciliter une modération des vitesses

Des chaussées resserrées pour limiter les vitesses pratiquées

La réduction des vitesses est un enjeu commun à tous les cas étudiés. L'aménagement proposé s'appuie toujours sur un resserrement physique de la chaussée, ainsi qu'un resserrement visuel : mobilier, végétaux en accotement, alignement d'arbres cadrant la perspective. À cela s'ajoute une ambiance animée. L'ensemble incite le conducteur à redoubler son attention et à ralentir.

D'après les entretiens et les visites, les aménagements ont bien contribué à l'apaisement global des vitesses. Néanmoins, ce constat relève d'une impression générale et il n'existe pas toujours de relevé initial des vitesses. La réduction des vitesses excessives semble rester l'objectif le plus difficile à atteindre, notamment de nuit ou durant les périodes les plus creuses de la journée, c'est-à-dire aux moments où la vie locale s'exprime peu.

Des aménagements qui rendent crédibles les limitations de vitesse

Les voies analysées sont pour la plupart des zones de circulation apaisée : zone 30 ou zone de rencontre. Elles sont traitées pour le respect des limites autorisées avec des interventions fortes : réductions du gabarit, changement de matériaux au sol, effacement du marquage et des signaux routiers. Sur les voies les plus circulées, des plateaux pour les traversées piétonnes ont été installés. Ces dispositifs de ralentissement sont d'autant mieux compris et respectés qu'ils sont positionnés par rapport aux éléments urbains. C'est par exemple le cas des plateaux positionnés au droit d'un équipement scolaire ou en continuité d'un axe piétonnier, ou des pincements de la chaussée au niveau d'une avancée de bâtiment.

De la signalisation et du mobilier parfois rajoutés *a posteriori*

Les projets les plus anciens ont fait l'objet d'aménagements correctifs : classement en zone 30 *a posteriori*, installation d'un ralentisseur, ajout d'un panneau d'information. Ces « ajouts » fonctionnent alors plus ou moins bien, l'idéal étant de les anticiper. Ces mesures correctives montrent une adaptation des collectivités à l'évolution des pratiques et du code de la route. Les services ont tenu à accompagner et à bien expliquer les règles d'usage de ces nouveaux aménagements. Ce travail de sensibilisation continu souligne que l'aménagement seul n'est pas toujours suffisant pour faire évoluer la « culture » de tous les usagers.



Étiole-sur-Rhône : des bosquets de végétaux encadrent chaque passage pour piétons. Cela a pour effet de bien marquer les traversées et de canaliser les flux piétonniers. Cette végétation doit rester basse pour ne pas masquer la visibilité des enfants. Elle isole également l'esplanade piétonne de la chaussée et crée un resserrement visuel pour les automobilistes. En complément, des plateaux contraignent la vitesse des véhicules et facilitent les traversées.

Apaiser

Faciliter le partage de la voirie

Faciliter les cheminements

Des cheminements piétonniers confortés : en linéaires et en traversées de voie

Une priorité claire est donnée aux cheminements piétons le long des rues structurantes. Il s'agit d'abord de relier différents centres d'intérêt (équipements, commerces...), mais aussi de rendre le parcours plus attrayant et plus agréable.

Ces espaces de circulation dédiés aux piétons sont plus lisibles, dégagés de tout obstacle, souvent éloignés de la chaussée. Les concepteurs les ont voulu attrayants en y ajoutant des éléments qui favorisent la promenade : bancs, espaces de repos, ouverture vers le paysage, végétation abondante.

Une attention est portée aux traversées de voie. Là où une ancienne voie

routière rendait difficiles ces cheminements perpendiculaires, les nouveaux aménagements ont tenu à les marquer par un changement de matériau, un plateau, un massif végétal. Cela va généralement dans le sens d'un rétablissement des continuités historiques de la ville.

Une chaîne de l'accessibilité améliorée, mais qui reste fragile

Chaque projet montre une amélioration de la situation antérieure, par la volonté d'agrandir et de désencombrer les espaces dédiés aux piétons.

Dans les faits, l'intégration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est progressive : les projets les plus récents y ont été plus attentifs. Parmi les projets analysés, certains défauts ponctuels ont toutefois été relevés :

potelets non conformes, bandes d'éveil de vigilance manquantes. Même lorsque des efforts sont réels pour traiter globalement l'enjeu de l'accessibilité, un détail dans la chaîne de déplacement peut « bloquer » et compromettre l'ensemble du parcours.

Garantir une voirie accessible exige une attention continue à toutes les phases du projet : conception, nivellement, choix des matériaux, implantation du mobilier, gestion du stationnement, mise en œuvre, gestion de l'accessibilité en phase chantier. Garantir une chaîne de déplacement sans rupture exige aussi d'être attentif aux interfaces. Tout l'effort consenti sur l'espace public peut être obéré par un mauvais calage altimétrique des seuils de commerces ou de logements pourtant construits plus tard !



Cruseilles : le cheminement des piétons est protégé de la circulation automobile par une bande alternant végétal et stationnement. La déambulation le long des commerces est agréable, ponctuée de bancs. Le mobilier est placé sur le côté du cheminement, protégé de la rue par les massifs arborés.



Une prise en compte du vélo à poursuivre

Dans la plupart des cas, le vélo circule sur la chaussée avec les voitures. Cela fonctionne très bien lorsqu'il y a peu de trafic dans le cadre de zones de circulations apaisées. Mais la place du vélo reste peu marquée. Est-ce dû à la relative ancienneté des aménagements ? En tout cas, les cycles restent globalement à mieux prendre en compte dans ces contextes de traversées de bourgs.

L'aménagement de Grisolles est, quant à lui, particulièrement attentif à la place du vélo : de nombreux enfants utilisent ce mode de déplacement pour se rendre vers les différents équipements.



Grisolles : le cheminement piéton est traité comme un espace de promenade qui relie les équipements au centre-ville. Les enfants le parcourent à pied ou à vélo pour rejoindre leur école.

Qualifier

S'appuyer sur le contexte

S'appuyer sur le bâti existant

Un aménagement qui donne un volume à la rue

Le gabarit visuel de la rue est structuré par ses limites avec les espaces privés : façades hautes ou basses, en alignement ou en retrait, avec des murets, de la végétation, ou des espaces ouverts. Les alignements d'arbres participent à ce cadrage du volume et des perspectives, mais aussi les bandes de stationnement, les alignements de mobilier urbain, de l'éclairage nocturne ou de bandes plantées.

En s'appuyant sur le bâti existant, l'aménagement peut redonner un gabarit et une identité à la rue. Quand une rue est composée de bâti et limites disparates, l'aménagement doit recréer des alignements tout en s'appuyant sur l'existant pour marquer différentes séquences. Dans le cas d'une rue très linéaire et « monotone », l'aménagement peut produire des variations et des signes d'appropriation : redonner de l'épaisseur végétale aux murs aveugles, marquer les entrées, créer des espaces en pied de façades appropriables par les riverains.

Beauregard : l'aménagement établit une correspondance entre l'appareillage du mur ancien et le calepinage du sol.

Des matériaux qui renforcent l'identité de la commune

Le choix des matériaux résulte souvent d'un arbitrage entre ambiances recherchées, contraintes techniques, et coûts. Or, il contribue notablement à la perception de la qualité de l'aménagement pour les riverains, les habitants, et les touristes. La mise en valeur des ressources locales peut s'exprimer via l'utilisation de granit local, une couleur faisant écho à la brique des bâtiments anciens...

La sensation de qualité et de richesse des espaces ne dépend pas nécessairement de l'utilisation massive de matériaux chers. Ce sont surtout les détails de conception, la bonne mise en œuvre et la pérennité des matériaux qui définissent la qualité d'un aménagement. Une composition efficace et harmonieuse

entre les différents matériaux et végétaux sera appréciée. C'est par exemple la mise en valeur de quelques espaces emblématiques par un matériau noble, un calepinage soigné ou un changement de matériau qui délimite les usages en évitant le recours à du marquage au sol.

La mise en place de repères

La mise en valeur du « petit » patrimoine est importante : une fontaine, un calvaire, une bascule... Quelques détails discrets peuvent aussi souligner ces marques historiques : un socle en pierre sous un calvaire, le rappel des trottoirs en béton à Grisolles. À Beauregard, l'utilisation de résidus de carrière dans la mise en œuvre en « pose libre » du pavage valorise un savoir-faire artisanal qui renvoie à l'histoire de la bastide.





S'appuyer sur le paysage

Des ouvertures pour révéler le paysage

Des espaces ouverts sont aménagés pour conserver une perspective ou inviter le passant à contempler un paysage, à tourner la tête : des bancs sont par exemple implantés face à une vue remarquable. Ils constituent autant de « respirations » dans le parcours du piéton. D'autres ouvertures ont également une fonction d'orientation : apercevoir une place de loin, marquer une perspective dans une rue perpendiculaire pour ouvrir une petite fenêtre sur le paysage environnant.

Des végétaux inspirés des milieux environnants

Le végétal participe à resserrer visuellement le volume de la rue, à ponctuer le parcours en marquant une

entrée de bâtiment ou une séparation d'espaces. Il apporte également de l'ombre et de la fraîcheur en été.

Les concepteurs privilégient les plantes vivaces pour leur pérennité leur facilité d'entretien, et pour limiter les coûts de ces nouvelles surfaces à gérer. Les essences locales sont aussi recherchées pour leur bonne adaptation au milieu existant.

On note que quelques changements de plantations ont été effectués *a posteriori*, pour mieux s'adapter aux usages, à l'exposition, à l'entretien.

Une prise en compte du paysage nocturne

La valorisation des espaces publics par un éclairage public spécifique est généralisée. Celui-ci souligne la composition urbaine : place, carrefour,

traversée piétonne. Différents types de luminaires créent une ambiance agréable pour le piéton : applique basse, éclairage indirect, balises au sol, différents registres de puissance et de couleur. Pour autant, le cheminement piétonnier mériterait parfois d'être plus éclairé que la chaussée.

On peut également noter l'arrêt de l'éclairage nocturne pour limiter les coûts d'exploitation et la pollution lumineuse à Beaugard. Cette mesure a été particulièrement bien appréciée par les habitants.



Ribemont-sur-Ancre : le végétal donne un cadre à la rue tout en rappelant la végétation du marais proche. Il permet aussi d'annoncer l'entrée d'un équipement ou d'un bâtiment important.

Dynamiser

Proposer des lieux à investir

Proposer aux usagers des lieux à pratiquer

Des espaces pour favoriser la vie locale

Les requalifications de ces traversées de bourgs cherchent à renforcer la vie locale : la mise en valeur subtile des centralités et pôles de vie, des équipements reliés entre eux, le dégagement d'espace devant les commerces... Il s'agit aussi de faire prendre conscience aux usagers « de transit » qu'ils traversent un lieu de vie.

Toutefois, ces lieux sont relativement vides d'usagers. Les temporalités et l'intensité ne sont pas celles de la

ville dense. Et pourtant, ces espaces renvoient souvent une atmosphère « habitée ». Des plantations entretenues par les habitants, des objets privés qui « débordent » sur l'espace public sans gêner pour autant, sont autant de marqueurs de vie locale, des repères d'une occupation des lieux sans forcément qu'un usager ne soit effectivement présent.

Des endroits où s'attarder

Les concepteurs ont fait le choix de créer des espaces en marge des flux motorisés ou piétons. C'est un banc en

retrait, une terrasse de bar aménagée perpendiculairement à la rue principale, ou un perron entouré de plantations. Car l'espace public est aussi un lieu pour attendre, lire, se reposer, ou se retrouver en groupe. S'il est commun de retrouver ces usages dans les parcs ou sur des places importantes, ces aménagements donnent des pistes pour les intégrer aussi le long des rues ordinaires.



Étiole-sur-Rhône : une esplanade a été créée le long de l'axe circulé. Elle est devenue un lieu propice aux activités de loisir et une nouvelle centralité du bourg.



Proposer aux riverains des espaces à investir

Des terrasses en extension des commerces

Plusieurs espaces sur des places ou placettes ont été dédiés aux commerces, en particulier les terrasses de bars et de restaurants. Plusieurs dégagements ont ainsi été prévus sur les trottoirs de Cruseilles pour favoriser les activités commerciales : de quoi poser trois ou quatre tables ou un étal de fleurs sans gêner le cheminement piétonnier. Ces petites attentions dynamisent le bourg et les commerces.

Des seuils et des limites remis en valeur

Les activités riveraines sont valorisées : aussi bien résidentielles que commerciales, artisanales, liées aux services ou aux équipements. Cela se traduit par un marquage des seuils et des transitions public/privé : les entrées de maisons d'habitation, les seuils accessibles pour les commerces, les espaces dégagés avec des possibilités de s'asseoir devant les équipements et services. Les limites public/privé sont aussi travaillées pour leur donner plus d'épaisseur. Ces espaces montrent la présence habitée et donc sont susceptibles de favoriser l'apaisement de la rue en termes de circulation. Là aussi se joue toute la distinction entre une route et une rue.

Des lieux à jardiner

Dans plusieurs aménagements, de petits espaces à jardiner par les riverains ont été créés, principalement en pied de façade. Ce sont des espaces semi-publics que les riverains peuvent investir et utiliser (en jardinant ou non) tout en évitant une appropriation abusive. À l'instar de la place centrale qui est un lieu de représentation sociale institutionnelle, le pied de façade d'une maison en est la représentation privée. Mais cette proposition pose nécessairement la question de la capacité et de la volonté de chaque riverain à entretenir cet espace (qui s'ajoute parfois à un jardin principal).



Beauregard : des pieds de façade sont réservés pour intensifier la vie locale. Certains sont jardinés, d'autres sont utilisés comme salon extérieur par les riverains.

La démarche adoptée



Un diagnostic urbain et un projet d'ensemble

Après d'identifier le projet d'ensemble de la commune, un diagnostic des différents secteurs a été réalisé, en tenant compte de la situation, de l'évolution de la commune, de l'impact de la route de Beauvallon sur le territoire et sur le centre-ville.



Aménagement de la rue des Bourgeois



Aménagement de la place d'Armes

Page 1 - Étude d'impact

Comma - Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre

Le quartier de la Sablière est une zone résidentielle d'habitat individuel. Les constructions sont plus ou moins anciennes, sans lien de continuité avec le reste du quartier. La présence de la route de Beauvallon a entraîné une certaine dégradation de la qualité de vie.

Une maîtrise d'œuvre globale a permis de mettre en cohérence l'ensemble de la commune, la réhabilitation de la route de Beauvallon et la rénovation du quartier de la Sablière.

Un maître d'œuvre a permis de coordonner les différents secteurs de la commune, d'élaborer un projet d'ensemble et de garantir la cohérence de l'ensemble de la commune.



Nouvelle esplanade

Aménagement de la route de Beauvallon

Aménagement de la rue des Bourgeois

Page 2 - Étude d'impact

L'aménagement proposé



Une connexion entre plusieurs projets

Le projet de la route de Beauvallon est un projet d'ensemble qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants et à créer un cadre de vie agréable. Ce projet est en lien avec d'autres projets de la commune, tels que la rénovation de la route de Beauvallon et la création d'une nouvelle esplanade.



Page 3 - Étude d'impact

Comma - Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre

Le quartier de la Sablière est une zone résidentielle d'habitat individuel. Les constructions sont plus ou moins anciennes, sans lien de continuité avec le reste du quartier. La présence de la route de Beauvallon a entraîné une certaine dégradation de la qualité de vie.

Une maîtrise d'œuvre globale a permis de mettre en cohérence l'ensemble de la commune, la réhabilitation de la route de Beauvallon et la rénovation du quartier de la Sablière.

Un maître d'œuvre a permis de coordonner les différents secteurs de la commune, d'élaborer un projet d'ensemble et de garantir la cohérence de l'ensemble de la commune.



Page 4 - Étude d'impact

Comma - Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre

Il fallait trouver un nouveau palier intermédiaire pour raccorder les nouveaux quartiers aux anciens.

Le concepteur

Des démarches de projet

Enseignements issus des cinq cas d'aménagement

En plus des enseignements sur les ambitions d'aménagements, ces cinq cas donnent aussi des indications en termes de processus de projet : gouvernance, pilotage, mais aussi capacité d'adaptation face aux aléas et aux opportunités. La question du pilotage est pertinente sur ces communes de taille modeste, avec des équipes réduites et des budgets contraints.

Deux enseignements sont ainsi détaillés :

- **Piloter** : mener une démarche partenariale ;
- **Se projeter** : construire un projet d'ensemble.

Piloter

Mener une démarche partenariale

Un portage politique fort

Un pari ambitieux

Chaque projet révèle un pari ambitieux visant le long terme : celui par exemple, de transformer une banale route d'entrée dans l'agglomération bordée de champs en une rue sur laquelle vont pouvoir s'installer un pôle petite enfance et des commerces ; ou bien celui de créer une zone 30 sur une voie supportant un trafic important. Derrière les choix d'aménagement de voirie se distinguent des enjeux forts sur les orientations de développement communal et sur les usages des espaces publics.

Des projets qui nécessitent un portage politique fort

Si *a posteriori* les qualités du projet sont reconnues, un portage politique fort est nécessaire pour mener à bien un projet ambitieux. Les mesures à prendre ne sont pas toujours populaires pour répondre aux besoins des différents usagers : rééquilibrage du partage de la chaussée en faveur des usagers les plus vulnérables qui s'expriment peu, reconfiguration, voire réduction du stationnement sur voirie, nuisances des travaux conséquents à supporter pour le riverain et l'ensemble des usagers, etc.

Les équipes municipales témoignent combien chaque aménagement avait été un combat exigeant pour faire émerger in fine l'intérêt général et les bénéfices. Et si, plusieurs années après la livraison, certains choix ne font toujours pas l'unanimité, les entretiens avec les usagers, les riverains et les équipes démontrent que les bénéfices de l'aménagement sont globalement partagés.

S'entourer de professionnels

De l'importance d'être accompagné et conseillé

Que ce soit très en amont, dans le choix du prestataire ou tout au long du projet, l'accompagnement par un assistant à maître d'ouvrage facilite l'émergence et le croisement des différents enjeux. Ainsi, dans tous les cas étudiés, on observe l'intérêt d'un accompagnement par les CAUE ou par la DDT (le rôle de celle-ci a aujourd'hui évolué vers du conseil aux territoires). Cet accompagnement a permis une meilleure prise en compte des aspirations et une formulation des objectifs, notamment dans le cas où la maîtrise d'ouvrage se limite à l'équipe municipale.

Le choix d'un prestataire adapté

Choisir un prestataire attentif aux problématiques de la commune, sensible aux besoins et aux moyens d'une petite collectivité constitue également un facteur de réussite. Ce choix conditionne le dialogue et les capacités d'écoutes réciproques entre prestataires et commanditaires. Pour les petites communes, confier la mission de maîtrise d'œuvre à un bureau d'études ou à un groupement de taille modeste est d'autant plus courant que les moyens financiers sont réduits. Cela peut présenter l'avantage d'un nombre réduit d'interlocuteurs et d'une bonne maîtrise du projet, tant globale que dans ses différentes dimensions : capacité à couvrir différents domaines et à en dégager l'essentiel, à concevoir et à imaginer des réponses adaptées à la situation, à

maîtriser la qualité de la mise en œuvre des différents ouvrages, à maîtriser les coûts, etc. La capacité du candidat à répondre à l'ensemble des besoins du projet, c'est-à-dire associer différentes compétences professionnelles, est capitale.

Dans la plupart des cas, les communes ont montré une réelle exigence dans le choix du prestataire et, très souvent, ont précisé l'intérêt de se faire accompagner en amont dans les enjeux à traiter et les compétences à réunir : conception spatiale et fonctionnelle, économie du projet, prise en compte des usages, paysage et patrimoine, ingénierie technique pour établir un projet de voirie tout en se fixant des objectifs d'apaisement des vitesses et d'aménités urbaines. Bien souvent l'audition d'un petit groupe de candidats potentiels a permis de confirmer le choix.



Avant

Crédit : mairie - 2002



Étoile-sur-Rhône : le choix ambitieux d'installer un pôle petite enfance et une aire de jeux sur la route d'entrée du bourg a été controversé. Il s'est pourtant avéré déterminant pour la réussite du projet d'ensemble.

Après

Se projeter

Construire un projet d'ensemble

Un projet d'aménagement, plusieurs échelles

De l'importance d'un diagnostic élargi

Dans tous les cas, un diagnostic préalable par le prestataire est indispensable et fructueux. Même si un premier diagnostic a été réalisé dans le cadre d'une AMO, le diagnostic du maître d'œuvre reste incontournable notamment pour que celui-ci puisse, à son tour, prendre connaissance du site, se réappropriier les enjeux, formuler des orientations. Les exemples de cette publication montrent combien la réalisation d'un diagnostic largement ouvert est un préalable nécessaire à tout projet complexe. Le croisement des différents enjeux est tout aussi essentiel : identité et paysage, fonctionnement du secteur et usages, déplacements et structure urbaine, etc.

Étendre les périmètres de réflexion permet d'adopter une stratégie d'ensemble

Enfouissement des réseaux, création d'un réseau d'assainissement, gestion des eaux pluviales sont autant d'opportunités que de contraintes d'aménagement. Au-delà d'une seule vision ensemblière technique, les cinq cas montrent des aménagements d'ensemble réfléchis à la fois avec les contraintes techniques, le projet de ville, les opportunités foncières... Incrire l'aménagement de voirie parmi les grands enjeux de la commune est donc déterminant. La capacité à construire une vision d'ensemble et à avoir une approche pluridisciplinaire est capitale : c'est le préalable indispensable pour construire la réponse la plus adaptée et arbitrer entre les différentes alternatives.

Un projet d'aménagement et une stratégie urbaine qui s'alimentent

Mener en parallèle un projet de territoire, des projets urbains et des projets d'aménagement peut s'avérer bénéfique pour chacun d'entre eux. Chaque scénario alimente les projets voisins et interagit sur l'ensemble du bourg. Une requalification d'entrée ou de traversée d'agglomération aura un impact d'autant plus important qu'elle est conçue en tant que projet urbain : une façade nouvelle qui vient cadrer la voirie en entrée de bourg, une rénovation de bâti en lien avec des espaces de loisirs, un développement du commerce en même temps que la fabrication d'un espace plus agréable à vivre...

Un déroulé de projet qui s'adapte

Des déclencheurs et des opportunités à saisir

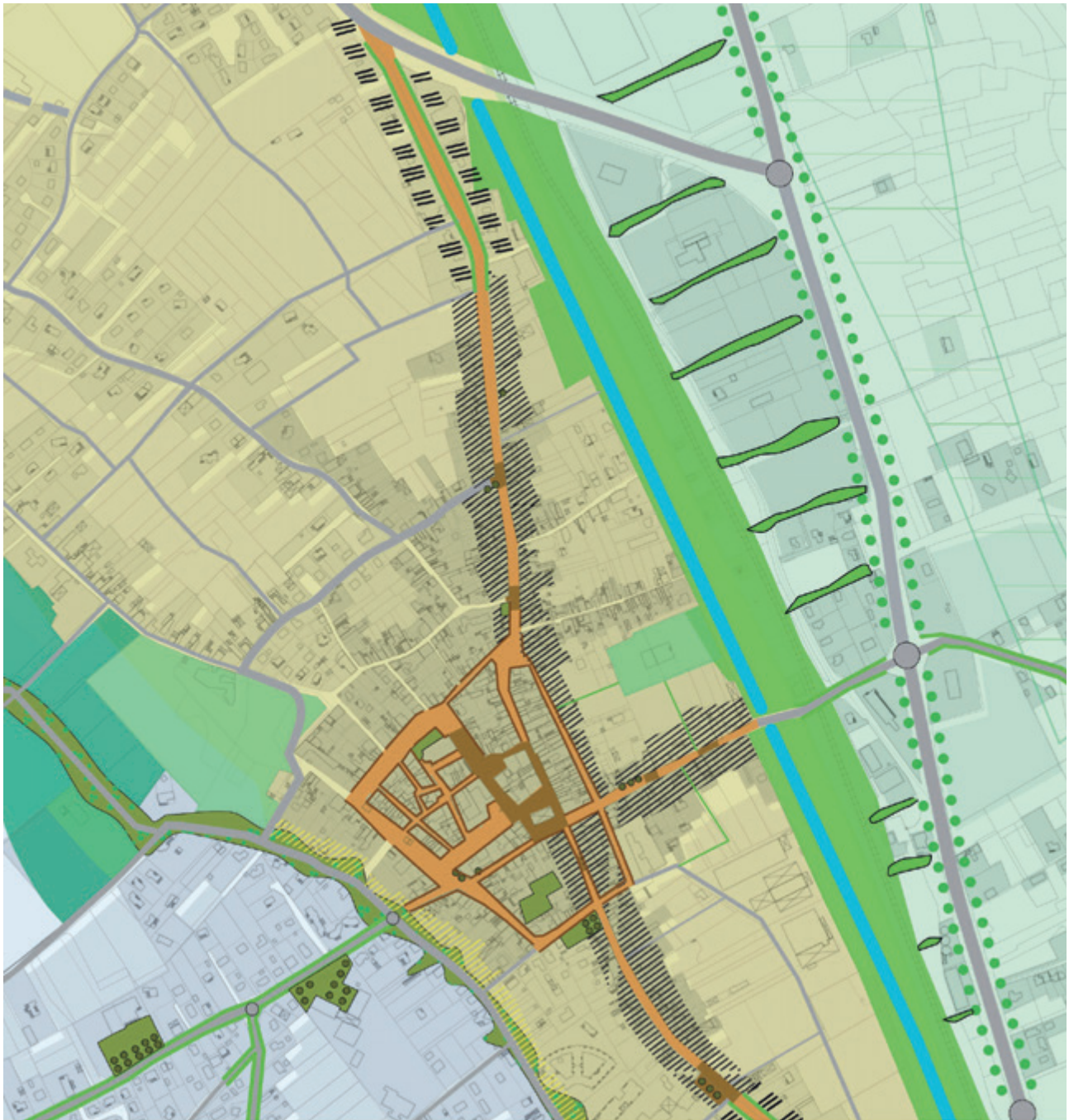
Un élément déclencheur a souvent été à l'origine de la concrétisation de chaque projet. Cette impulsion a pu être une opportunité de réaliser les travaux en l'absence de trafic, un financement, une correspondance entre des réflexions portées par différents acteurs. Il s'agit de pas de confondre « opportuniste » lié à un financement et « opportunité » de réaliser un projet qui a déjà été mûri depuis un certain temps et qui répond à des enjeux réels.

La démarche de projet la plus pertinente n'est pas forcément linéaire

Plusieurs cas montrent que la définition d'une vision globale et d'une stratégie résulte d'une démarche itérative, intégrant de nombreux allers-retours, et que, pour qu'un projet ambitieux se concrétise, une adhésion large est impérative.

Parfois, les propositions fédèrent une dynamique : de nouvelles propositions et orientations viennent se greffer au projet et obligent à recomposer la vision d'ensemble. Cela peut être l'implantation d'un nouvel équipement ou d'un commerce.

Des propositions connexes au projet peuvent aussi devenir structurantes : l'implantation d'une crèche pour Étoile-sur-Rhône. À Grisolles, une nouvelle priorité a été donnée au projet : celle d'intervenir sur une rue qui concentre les équipements avant de finaliser l'aménagement du centre-ville. Ce type de réorientations peut amener à infléchir une stratégie prédéfinie. Une telle évolution oblige à maîtriser et à composer avec les procédures de marchés publics et avec les montages opérationnels et financiers.



Grissoles - Extrait du « plan paysage » montrant la plaine à l'ouest, le centre socle urbain et le coteau à l'est.
L'élaboration d'un plan-paysage sur le périmètre du bourg a été un préalable important aux réflexions d'aménagement.
Les analyses ont influencé à la fois les réflexions urbaines, les choix d'aménagement, et certains détails de conception.

Crédit : D'une ville à l'autre

Requalifier la voirie et les espaces publics, une opportunité pour revitaliser le bourg

Des projets qui requestionnent la place du stationnement des voitures

Pourquoi et comment contraindre la place de la voiture ? Cette question se pose d'autant plus que la voiture est le mode de déplacement prépondérant, que « se garer au plus près » paraît important aux habitants et aux commerçants, et que les surfaces sont suffisantes.

Pour chaque projet, la réduction de la place de la voiture et de son stationnement a été un levier crucial pour redonner de la place aux autres usagers. L'enjeu est aussi social : avant d'envisager de recourir au pouvoir de police du maire, il s'agit de créer les conditions d'un contrôle social sur ces espaces publics emblématiques de la commune.

Les aménagements montrent aussi que l'offre de stationnement des voitures est généralement suffisante au regard de la demande, même si certaines communes ont exprimé le souhait de conserver du stationnement de proximité. Dans tous les cas, le stationnement sur voirie a été maintenu même s'il a été réduit. La place gagnée est mise à profit pour les piétons, les plantations, les espaces conviviaux.

Des usagers qui réinvestissent leur rue

Outre la valorisation apportée par des espaces publics récents de qualité, les aménagements des cinq bourgs sont globalement appréciés par les habitants interrogés : pour la place donnée aux piétons, pour la beauté et le confort des espaces, pour la végétation introduite... Même si

certains choix ne font pas l'unanimité, ces rues sont aujourd'hui plus animées et témoignent d'une vitalité urbaine retrouvée. En rendant de la place aux piétons, ces aménagements leur redonnent un rapport privilégié avec la rue : pouvoir s'y arrêter, se rencontrer, discuter, se promener, ou s'investir dans l'entretien.

Des espaces publics qui renforcent l'image du bourg

Les éléments qui fabriquent l'identité de la commune sont subtils, mais nombreux dans les projets étudiés. Par exemple, des pieds de façade plantés à Beaugard rappellent l'ambiance jardinée du bourg, des pelouses à Grisolles évoquent la plaine et le ruisseau, des matériaux font référence au territoire et à son histoire... Un lien s'établit entre l'organisation urbaine et l'aménagement de l'espace public



Ribemont-sur-Ancre. Les véhicules sont divers : cyclomoteurs, quads, chevaux, vélos, voitures, camions, tracteurs... La cohabitation des différents modes est très paisible.



Beaugard. Certains seuils plantés sont soigneusement entretenus par les riverains. Le principe de généraliser la possibilité de fleurir les seuils est apprécié.

afin de conforter la lisibilité globale du bourg : bien identifier l'entrée du bourg ou son espace central, repérer un matériau fil conducteur de l'aménagement, ressentir l'ambiance plus calme d'une rue.

Dans tous les cas, ces aménagements insufflent une nouvelle vitalité à la commune, avec un impact direct : la possibilité de pratiquer à nouveau l'espace public en marchant, sans danger et avec plaisir. Par ailleurs, quelques effets leviers, ou plus indirects, sont notés : l'attractivité retrouvée d'un équipement ou d'un commerce, ou la valorisation du bourg par rapport à son territoire alentour.

Des aménagements qui relancent une dynamique positive dans la commune

La requalification d'une voie importante engage des enjeux qui vont bien au-delà des travaux de voirie. Cela contribue non seulement à améliorer le fonctionnement global de la commune de manière quasi immédiate mais, à plus long terme, cela peut contribuer à sa revitalisation. Dans le cadre des cas étudiés, les travaux réalisés sur l'espace public ont très souvent joué un rôle moteur sur la dynamique de la commune. Cela a ouvert de nouvelles opportunités comme la poursuite d'aménagements en prolongement des travaux réalisés, la réimplantation d'équipements communaux sur la voie structurante requalifiée, un document d'urbanisme plus ambitieux. Et, au-delà de ces actions publiques, un effet

dynamique a pu être observé sur les initiatives privées : rénovations de façades, attentions apportées aux abords des bâtiments, nouvelles constructions sur des terrains vacants, initiatives collectives pour cheminer vers l'école, à pied ou à vélo, amélioration de l'accès à une maison de retraite, etc. Ces aménagements de voirie ne constituent évidemment qu'un des leviers à activer en complémentarité avec d'autres pour véritablement œuvrer à la revitalisation du bourg.



Grisolles. En diminuant la place dédiée à l'automobile (passage à sens unique pour les véhicules motorisés), l'aménagement de la rue du Pézoulat a permis d'offrir une tranquillité à tous les types d'usagers. Le mail piéton est utilisé quotidiennement par les enfants, les parents, les personnes âgées pour se rendre à l'école, à leurs activités de loisirs comme pour se promener et aller au lac. Les aménagements séparent clairement, mais avec un tact apprécié des usagers, les différents espaces. Ainsi, les cheminements sont sécurisés en direction de l'école et de l'Ehpad...

Le label « *Une voirie pour tous* Rues et espaces publics à vivre »



Cet ouvrage porte le label « *Une voirie pour tous* ». Il s'inscrit en effet parfaitement dans la philosophie du programme qui vise à promouvoir en ville, les pratiques de conception et d'aménagement de la voirie et des espaces publics permettant un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages de la vie urbaine et tous les usagers. Objectifs : redonner toute leur place aux modes actifs (marche, vélo) et repenser l'espace public autrement pour plus de bien-être, de sécurité, de confort d'usage, de lien social et d'urbanité.

Largement partenarial (État, collectivités, réseaux professionnels, ...), ce programme assure l'organisation de nombreuses journées d'échanges, de formations, l'élaboration de documents techniques, la labellisation de publications ainsi que l'animation d'un site internet spécifique.

<http://voiriepour tous.cerema.fr>

Pour aller plus loin

Le Cerema propose une expérience de visualisation immersive sur plusieurs aménagements étudiés dans cet ouvrage. Vous pourrez visualiser les aménagements et les parcourir à pied, à vélo ou en voiture. En cliquant sur les éléments qui apparaissent au fil du parcours, des explications sur les différentes parties de l'aménagement apparaissent par le biais de photos, de vidéos, de textes.



Plus d'information sur le site :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/traversees-bourgs-cerema-analyse-cinq-cas-amenagement>

Roads passing through villages: streets and living spaces

Analysis of five developments

Based on the analysis of five good examples of road restructuring in small towns and villages, this publication provides benchmarks for the development of roads passing through villages. How can road restructuring projects prove to be opportunities to revitalize village centres? How have thoroughfares become living areas? How can functional imperatives and qualitative issues be reconciled? The publication gives some answers in terms of development work, design choices, and project features that provide a cross-functional answer to the issues of roads passing through villages.

This publication is intended for elected representatives and technicians from small towns, project designers and contracting authority assistants providing support for road and public space development projects.

Cruces de poblados: calles y plazas para vivir

Análisis de cinco planeamientos urbanísticos

Basándose en el análisis de cinco buenos ejemplos de recalificaciones de vías en pequeñas comunidades, esta publicación da puntos de referencia en materia de planeamientos urbanísticos de los cruces de poblados. ¿Cómo proyectos de recalificación de vía resultan oportunidades para dinamizar el centro del poblado? ¿Cómo los lugares de paso se han convertido en lugares de vida? ¿Cómo conciliar los apremios funcionales y los retos cualitativos? Aquí se trata de mostrar repuestas en materia de planeamientos urbanísticos, elección de diseño, elementos de proyecto que responden de forma transversal a los retos de los cruces de poblados.

Esta obra está dirigida a los dirigentes políticos y a los técnicos de pequeñas colectividades, a los directores de obra y a los asistentes a la dirección de obra que acompañan las colectividades en proyectos de planeamiento urbanísticos de vías y espacios públicos.

© 2019 - Cerema

Le Cerema, l'expertise publique pour le développement et la cohésion des territoires

Le Cerema est un établissement public qui apporte un appui scientifique et technique renforcé dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Centre de ressources et d'expertise, il a pour vocation de produire et de diffuser des connaissances et savoirs scientifiques et techniques ainsi que des solutions innovantes au cœur des projets territoriaux pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Alliant à la fois expertise et transversalité, il met à disposition des méthodologies, outils et retours d'expérience auprès de tous les acteurs des territoires : collectivités territoriales, services de l'État et partenaires scientifiques, associations et particuliers, bureaux d'études et entreprises.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (article L.122-4 du code de la propriété intellectuelle). Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et L.335-3 du CPI.

Cet ouvrage a été imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement (norme PEFC) et fabriqué proprement (norme ECF). L'imprimerie Jouve est une installation classée pour la protection de l'environnement et respecte les directives européennes en vigueur relatives à l'utilisation d'encre végétales, le recyclage des rognures de papier, le traitement des déchets dangereux par des filières agréées et la réduction des émissions de COV.

Coordination : Cerema Territoires et ville / service Édition (B. Daval)

Mise en page : www.laurentmathieu.fr

Photo de couverture : Cerema / C. Ansart

Impression : Jouve – 1 rue du Docteur Sauvé – 53100 Mayenne – tél. 01 44 76 54 40

Achevé d'imprimer : juin 2019

Dépôt légal : juin 2019

ISBN : 978-2-37180-372-5

ISSN : 2552-884X

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25, avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

Bureau de vente

Cerema Territoires et ville

2, rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 - France

Tél. 04 72 74 59 59 - Fax. 04 72 74 57 80

www.cerema.fr

BEAUREGARD

Lot (46)

Redonner vie à la traversée de la bastide

Ce village de 229 habitants est une ancienne bastide au cœur du Quercy. Le trafic automobile y est peu important : moins de 300 véhicules/jour. La chaussée était étroite et très dégradée, les réseaux d'eaux pluviales et d'assainissement étaient à construire.

L'élément remarquable de cet aménagement tient au traitement des bords de rue. Il conforte les quelques marques ponctuelles d'appropriation des pieds de façade par les riverains pour en faire l'identité de la traversée. ■

BEAUREGARD

Lot (46)



LE COMMANDITAIRE ET SES PARTENAIRES

Maîtrise d'ouvrage : **commune de Beauregard**, Lot (46), 229 habitants

Partenaires financiers : **CG 46**

AMO, services associés : **DDE du Lot (AMO)**

Architecte des Bâtiments de France

CAUE du Lot (étude préalable)

PNR du Quercy

Maîtrise d'œuvre : **Atelier Palimpseste**

Guillaume Laizé – Paysagiste, mandataire

Alain Marty – Architecte dplg

Via ingénierie – **Anne-Marie Wercklé** – Ingénieur VRD

LE PROJET ET LES TRAVAUX

Nature de la commande : **requalification de la traversée du village et de la place centrale**

Marché de MOe : **1 tranche ferme (Diag + études préalables)**
+ 2 tranches conditionnelles portant sur une mission complète de maîtrise d'œuvre

Coût travaux : **500 000 € HT** (hors travaux enfouissement réseaux)

Superficie totale : **≈ 10 660 m²**

Ratio m² de l'aménagement : **47 €/m²**

Entreprises de travaux : **EIFFAGE-APPIA**

Sous-traitant : **société Marion** (espaces verts)

Tury pavage (pavage pierre)

VIGILEC (éclairage)

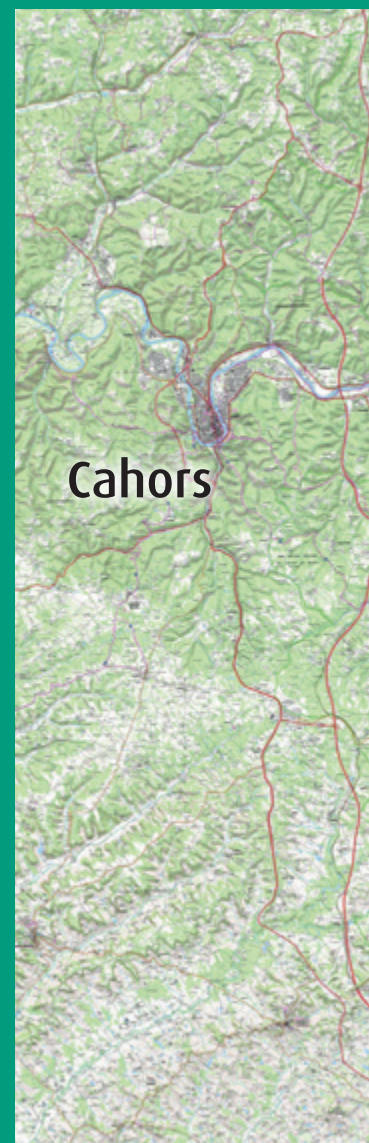
DATES CLÉS

Pré-études : **2007**

Consultation : **octobre 2007**

Conception : **2008-2009**

Travaux : **mai 2009-juillet 2010**



Cahors

Source : IGN



| Enjeux et démarche

Caractéristiques et enjeux de la commune

QU'EST-CE QU'UNE BASTIDE ?

Dans le sud-ouest de la France, les bastides sont des villes neuves fondées aux XIII^e et XIV^e siècles. On en dénombre près de 300. Elles furent fondées pour des raisons politiques et économiques, mais aussi pour faire face à un besoin démographique d'ampleur. Leur fondation est accompagnée par l'élaboration d'un plan d'urbanisme avec son règlement. Le plan urbain s'organise souvent selon une trame orthogonale avec une place centrale accessible par ses angles, et quatre façades bâties.

Beauregard, une bastide entre Causse et Limargues

À l'écart des grands axes routiers, Beauregard, ancienne bastide du Quercy, est un village rural de 229 habitants qui a connu un développement très modéré. Les constructions récentes sont assez peu nombreuses et le village a quasiment conservé son enveloppe originelle. Sa structure urbaine et architecturale garde une véritable unité. Le plan en damier de la bastide est très lisible.

Le village s'organise suivant un quadrillage de rues. Les axes est-ouest suivant la crête sont prépondérants. La RD 53, appelée « Grande Rue » constitue la principale traversée du village. Elle dessert la place des Halles, vaste espace souligné par quatre façades bâties, en cœur du village. La halle, bâtiment classé aux monuments historiques, est par ailleurs un lieu emblématique de la vie du village. L'ancien hôtel de ville à beffroi, bordant la place au sud-ouest, constitue également un élément remarquable du village.

Une traversée de village assez dégradée, une image peu attractive

Le village est traversé par la RD53. Un comptage du trafic réalisé en 2011 entre Beauregard et la commune voisine de Varaire indique 286 véhicules/jour, dont 16 poids lourds. Le trafic routier est relativement faible sur l'ensemble des axes. Pour autant, avant aménagement, un certain nombre de dysfonctionnements sont notables. Le rechargement progressif des rues en enrobé avait profondément modifié la topographie de ces rues et leurs configurations. Les seuils étaient réduits au minimum, voire inexistant,

l'enrobé occupait parfois la rue de façade à façade. Le tapis roulant central avait une altimétrie supérieure aux seuils d'entrée des habitations, générant des désordres, notamment au niveau de l'évacuation des eaux pluviales.

La circulation automobile était privilégiée par rapport à toute autre forme d'usage, suscitant des vitesses excessives.

Une vitalité à retrouver

Avant aménagement, le patrimoine du village et sa singularité étaient assez peu visibles. La prédominance de l'enrobé sur l'ensemble des espaces publics n'était pas de nature à valoriser la vie du village et le patrimoine architectural.

Les commerces sont aujourd'hui fermés. Le village ne peut miser que sur son patrimoine et l'offre en randonnée (GRP de Midi Quercy) pour attirer des touristes potentiels. La proximité de la vallée du Lot et de la Célée au nord, lieu de destination important d'un tourisme vert, la réputation des Causses du Quercy, sont pour autant des éléments propres à favoriser un peu le développement touristique.



Photos avant aménagement : plusieurs riverains entretiennent des plantes en pot au droit de leur habitation.



Carte IGN topo de la commune de Beauregard

Source : IGN



Photos de Beauregard avant aménagement : entrées et place centrale.
La chaussée dégradée ne valorise pas la vie du village et son patrimoine architectural.

La démarche adoptée

LE FAIT DÉCLENCHEUR

Le maire résume en deux mots les objectifs poursuivis par le conseil municipal : « être vivant ».

Depuis 2001, ce conseil municipal rassemblé autour de son maire, M. Mercadier, a développé un travail ambitieux pour le développement de la commune : réhabilitation du bâti pour la création d'une nouvelle mairie, révision du PLU, création d'un réseau d'assainissement collectif et aménagement du centre du village. Avec l'aménagement du centre et de la traverse de la RD53 il s'agissait ainsi d'embellir le village afin de maintenir son attractivité, mais également d'apporter une réponse aux problèmes structurels de voirie. L'opération de réfection des réseaux d'assainissement menée par le syndicat du Bournac en 2010 a été l'occasion d'enclencher l'opération d'aménagement des espaces publics. Ces travaux ont également permis de mieux gérer les réseaux : eaux pluviales et eaux usées, fibre optique...

Une commande formulée avec les partenaires publics

La commune, assistée par la DDT du Lot, lance une consultation en octobre 2007 pour l'aménagement de la RD53 (principale traverse du village), de la RD55 et de la place du village. La commande est définie suite à une étude préalable menée par le CAUE du Lot. D'autres partenaires sont associés au comité de pilotage : l'ABF, le PNR du Quercy, le CG du Lot, la DDT et les concessionnaires réseaux. La subvention du conseil général (223 000 € HT) a permis de financer la réfection de la voirie (couche de roulement et fondation). Cette aide financière constitue un levier pour susciter et mettre en œuvre la commande.

Les attentes de la commune

Les attentes vis-à-vis du maître d'œuvre étaient en particulier :

- d'effectuer une réfection complète des réseaux d'assainissement (séparatif) ;
- de régler les problèmes de seuils (pénétration d'eaux de ruissellement dans les habitations) ;
- de terminer les aménagements impactés par la réfection des réseaux ;
- de prendre en compte la sécurité routière de la traversée du village. Les attentes en matière de sécurité routière visaient avant tout à réduire la vitesse sur la traverse principale et à sécuriser les carrefours. Le trafic était relativement faible, néanmoins le confort laissé aux automobilistes, du fait de la large emprise de chaussée et de l'alignement de la voirie, contribuait à une vitesse excessive des automobilistes.

Entrée nord-ouest
(RD 55)

Place
de la Halle

Grande rue
(RD53)



Photo aérienne de la commune de Beauregard avec le périmètre du projet

Source : IGN

Les études ont permis de redéfinir l'emprise de l'intervention en tenant compte également des contraintes budgétaires. L'intervention s'est ainsi concentrée sur les principaux espaces de vie du village dans lesquels les problématiques de circulation et d'exhaussement de la chaussée l'exigeaient. Les secteurs d'intervention ont donc été :

- la Grande Rue (RD53), où l'intervention s'est portée sur l'ensemble du linéaire (485 ml) ;
- la RD55, section courte entre la place du Beffroi et l'église (265 ml) ;
- la place de la Halle et les espaces attenants au beffroi (2 500 m² + 800 m²).

L'aménagement proposé



Les principes du projet

Après une première analyse de la structure bâtie, l'organisation des murs et des jardins, des problématiques des espaces publics de la traverse et de la place, l'équipe de maîtrise d'œuvre a énoncé un certain nombre d'objectifs transversaux au projet :

- renforcer la lecture de l'espace urbanisé de la bastide ;
- préserver le caractère rural des lieux ;
- valoriser la présence du végétal ;
- révéler les liens existants entre la bastide et le paysage alentour ;
- proposer une gestion raisonnée de l'eau pluviale ;
- préserver le ciel nocturne.

Il s'agit ainsi pour les concepteurs de « révéler » la bastide, sa place, son caractère jardiné. L'enjeu est de transformer la route qui traverse la bastide en « rue jardinée ».

Une priorité donnée aux usages

Une attention prioritaire est donnée aux usages, au quotidien, aux riverains. Les aspects « patrimoniaux » et sécuritaires sont des données importantes du projet, mais pas des points de départ.

La maîtrise d'œuvre a eu un positionnement sensible avec l'aménagement proposé, avec des principes d'« effacement » et de modestie. La majeure partie de l'aménagement n'est pas visible, mais c'est celle qui règle le plus de problèmes immédiats pour les habitants (réseaux secs, assainissement, chaussée...).

Une phase d'études préliminaires déterminante

La mission du concepteur comprend la réalisation d'un diagnostic et d'études préliminaires. Le diagnostic, les intentions du projet et la programmation se sont fondés sur une observation des composantes caractéristiques des lieux (trame urbaine et paysage, usages...). Les études préliminaires ont permis à l'équipe de maîtrise d'œuvre de s'interroger sur le périmètre d'intervention. Elles ont également permis de poser les principes d'aménagement en fonction de l'analyse opérée en amont, en accord avec les élus et acteurs du territoire. La maîtrise d'œuvre sur les espaces publics a fait l'objet d'une tranche conditionnelle de cette mission préalable.

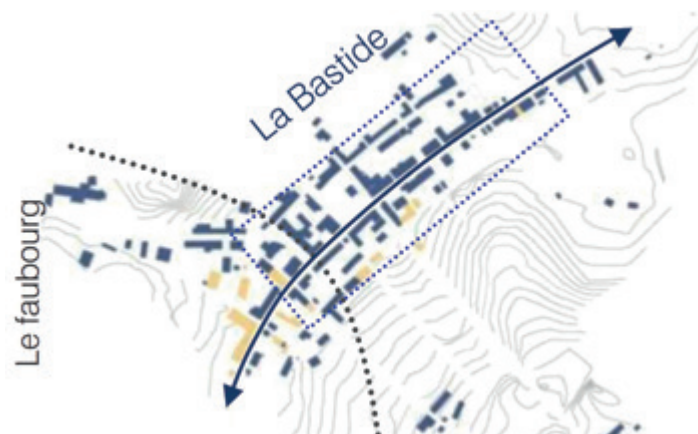
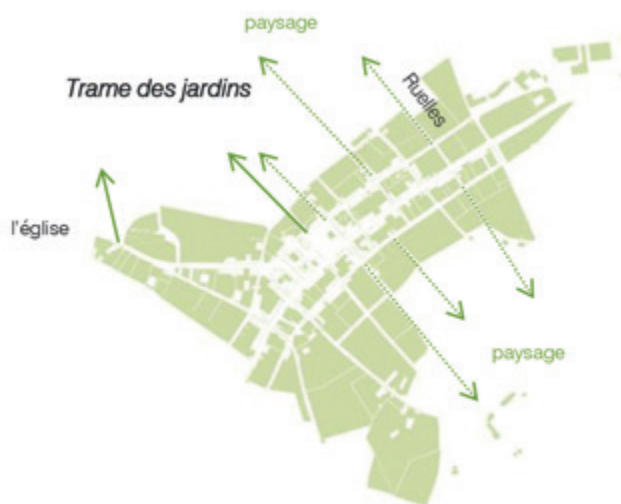


Schéma du maître d'œuvre illustrant une partie du travail du diagnostic, plus large que les seuls espaces publics. Les espaces publics sont analysés au regard de la structure de la bastide, la trame des jardins, en lien avec le relief et les percées visuelles offertes par cette organisation.

Crédits : atelier Palimpseste - Alain Marty



Schéma du maître d'œuvre : la rue jardinée traverse le cadre bâti et fait écho à la trame jardinée du village.

Crédits : atelier Palimpseste - Alain Marty

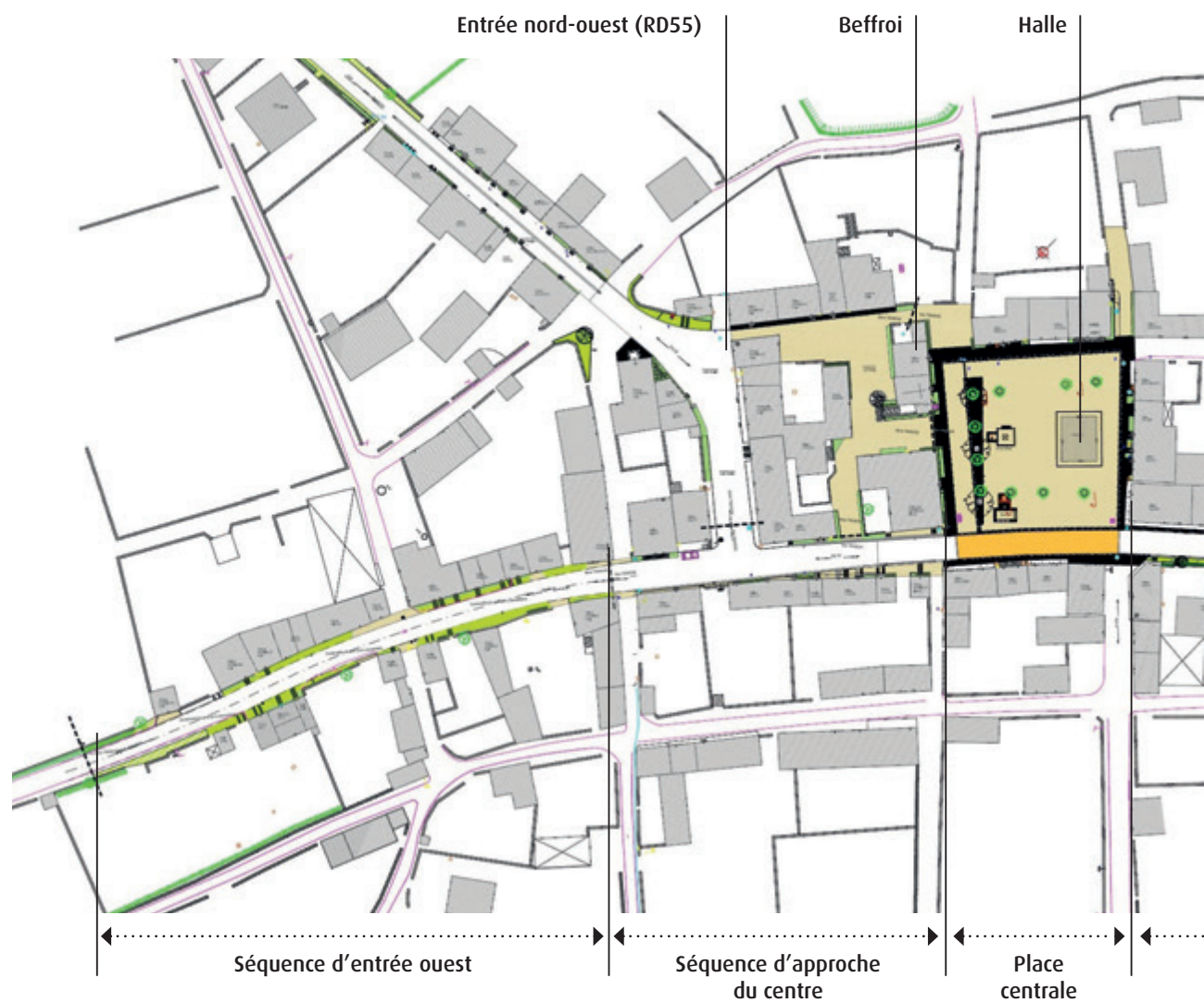
“ Il s'agit pour les concepteurs de révéler la bastide. ”

Schéma d'intention du maître d'œuvre pour la mise en valeur de la place de la bastide, avec notamment un travail sur les limites marquées par des liserés de pierre, et sur les continuités visuelles.

Crédits : atelier Palimpseste - Alain Marty



L'aménagement proposé



Le projet d'aménagement révèle les différentes séquences de la Grande Rue (RD53),
traverse principale de la bastide.

Crédits : atelier Palimpseste - Alain Marty



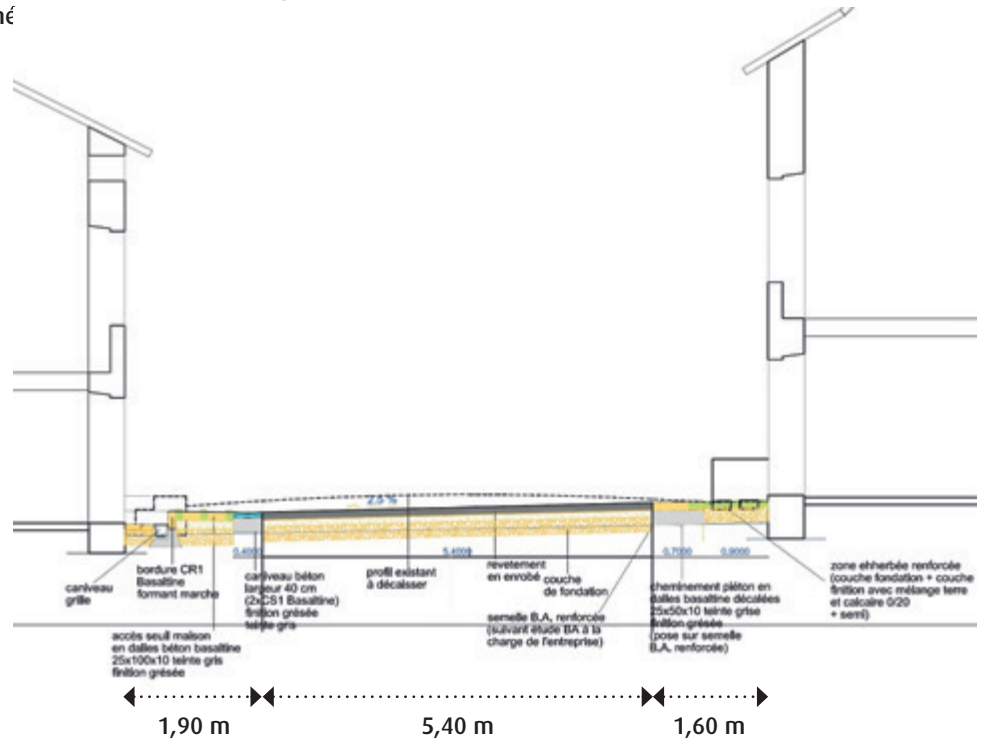
crédits : atelier Palimpseste - Alain Marty

Séquence d'approche du centre, dont les intersections sont surlignées

Séquence d'entrée est

Ce profil en travers est caractéristique de l'aménagement de la traverse. Le niveau de la chaussée est plus bas qu'auparavant, permettant de mieux traiter les seuils des bâtiments. La profil est dyssymétrique avec une pente unique et une récupération des eaux côté sud.

Crédits : atelier Palimpseste







| La réalisation

Avant/après aménagement



Avant

Crédit : Atelier Palimpseste - 2008



Le fleurissement spontané des pieds de bâtiments est généralisé et organisé par l'aménagement (ci-dessus le long de la place centrale).

Crédit : Atelier Palimpseste - 2012

Après

Avant aménagement,
l'alternance entre enrobé
et bandes maçonnées crée
des discontinuités le long
des façades.

Crédit : Atelier Palimpseste - 2008



Avant



Cette hétérogénéité est
gommée par l'aménagement,
avec la création d'une
« couture » minérale et
végétale entre chaussée et
façades.

Crédit : Atelier Palimpseste - 2012

Après

Organiser

Conforter la vie et la structure du bourg

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Le village de Beauregard présente une organisation typique de la bastide médiévale, avec sa trame orthogonale et l'ordonnement du bâti autour de la place centrale. Le vocabulaire très routier des aménagements, avec ses nappes d'enrobé étirées jusqu'en pied de façade, contribuait à banaliser le village.

La valorisation de la structure de la bastide

La structure urbaine est désormais plus lisible lorsqu'on traverse Beauregard. La trame orthogonale est soulignée par le traitement des carrefours de la rue principale : la place retrouve un rôle central. La présence des jardins sur la traverse est rappelée par les bandes plantées. En lien avec ces ouvertures sur le paysage, le traitement des accotements se fait plus sobre avec la mise en place d'espaces enherbés.

Une gradation vers la place centrale

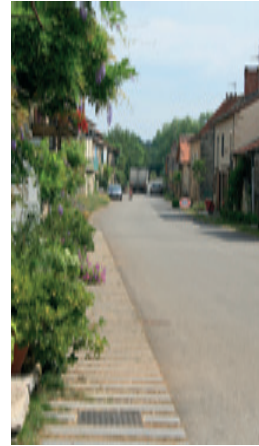
L'aménagement de la rue principale est dessiné suivant les séquences urbaines. L'ambiance de chaque séquence se lit via le traitement des accotements de voirie, en particulier par le calepinage et par la bande plantée. Tous deux varient et prennent un caractère plus dessiné à l'approche du centre.

Une bande de pelouse de chaque côté de la chaussée annonce l'arrivée dans le village. Les séquences de jardins privés sont soulignées par un accotement de pelouse. La plantation de vivaces « sauvages » indique les changements de séquence. En centre-village la palette végétale devient plus soignée et horticole. Les séquences bâties sont agrémentées de plates-bandes fleuries.

L'affirmation de la place de la Halle

La place de la Halle constitue le centre de gravité de la commune, le dispositif mis en place a permis de clarifier la lecture de l'espace, de conforter ce lieu comme espace de centralité.

L'espace central traité en bicouche calcaire et encadré par des bandes très travaillées. Ces bandes sont constituées d'un calepinage de pavés en pierre. Elles réaffirment l'unité de la place tout en valorisant les façades.



Le travail de calepinage des accotements est un point essentiel du projet. Bordures arasées, dalles béton alignées, dalles béton décalées, pavés sont ainsi mis en place de la séquence d'entrée de village à la séquence centrale.



Les intersections avec les ruelles de la bastide sont soulignées avec des pavages de pierre, et par une ligne de pavés béton traversant le ruban d'enrobé.



La place et sa halle bénéficient d'un dégagement visuel, avec la concentration du mobilier sur une bande latérale comprenant l'éclairage, les bancs, les nouveaux arbres, les bornes de branchement pour les marchés et fêtes du village. L'alignement de trois chênes de Bourgogne souligne une échappée visuelle au nord-ouest.

Apaiser Faciliter le partage de la voirie

LA SITUATION ANTÉRIEURE

La rue principale a un gabarit étroit entre façades (entre 8,50 m et 9,4 m). Le trafic automobile est faible : 286 véhicules/jour, dont 16 poids lourds, d'après un comptage de 2011 entre Beauregard et Varaire. Avant aménagement, la chaussée est très dégradée et prend souvent toute la largeur de la rue.

Cette configuration de l'espace public, avec l'absence de trottoir, facilitait la prise de vitesse des automobilistes au détriment des piétons et des cyclistes.

Néanmoins, on notait une certaine habitude du partage de l'espace public : « À Beauregard on ne klaxonne pas... » [un habitant].

Un resserrement de la voie circulée

Le projet tient compte du gabarit étroit entre façades et le trafic automobile peu important. Il réduit l'espace circulé, tant physiquement que visuellement. Outre

le rétrécissement de la chaussée, les dalles de béton créent une fermeture visuelle de l'espace et produisent un effet de surprise pour l'automobiliste. Cet effet « fermeture éclair » entre seuil et route crée un système singulier confortant la dimension sensible de l'aménagement. On n'est plus dans un vocabulaire routier, mais dans un lieu où l'attention doit être permanente.

La circulation de tous sur la chaussée

Plutôt que de proposer des trottoirs étroits, cet aménagement prévoit la circulation de tous les usagers sur la chaussée. Par ce choix assumé, l'aménagement rend sa part de « domesticité » à l'espace de la rue. Il favorise ainsi le partage des usages et sa perception par les automobilistes : rétrécissement de la chaussée, pieds de façade généreusement plantés et habités semblant empiéter sur la voirie.

L'habitude ancienne des habitants au partage de l'espace de la voirie (jeux d'enfants sur la place, installation de

meubles et de plantations en pots, déambulation piétonne, passage de véhicules agricoles...) se trouve ainsi spatialisée et confortée par l'aménagement.

La voirie mixte, l'absence de marquage au sol, l'absence de panneaux d'interdiction créent un espace sobre. Les priorités à droite sont généralisées. Toutes ces dispositions participent à l'apaisement de la circulation sur la voie, et globalement à la diminution des vitesses. Certains véhicules pratiquent, néanmoins, des vitesses encore excessives.

L'aménagement remplit donc pleinement son rôle « incitateur », mais des dispositions propres au code de la route pourraient le compléter. La création d'une « zone de rencontre » permettrait par exemple de clarifier le statut de la rue et d'officialiser la circulation du piéton sur la chaussée. Cela mettrait en avant sa légitimité à y déambuler et la nécessité pour les véhicules de modérer leur vitesse (limitation à 20 km/h).



L'occupation et l'usage de la chaussée sont assez divers, sans que la circulation ne soit gênée : habitants qui discutent, riverains assis sur leur pas-de-porte, enfants qui jouent.



Sur la Grande Rue, le stationnement prend sa place entre la chaussée en enrobé et la « bande habitée ». Il n'est pas matérialisé, mais induit par la disposition des massifs plantés. Des effets de chicanes se forment naturellement et ralentissent le flux automobile.



Aucune signalisation n'a été ajoutée à l'aménagement. Les espaces sont seulement délimités par les changements de matériaux. L'ensemble de ce dispositif en « suggestion » crée un espace unitaire et harmonieux, instituant l'ambiance villageoise recherchée.



Sur l'entrée nord-ouest du village, la RD55, l'intervention est plus sobre. La voie est reprise avec un profil en V pour récupérer l'eau pluviale au centre et dégager les seuils d'entrée. Ici, une simple bordure béton marque la limite entre voie en enrobé et accotement. Ponctuellement, les pieds de façade sont plantés.

Qualifier

S'appuyer sur le contexte

LA SITUATION ANTÉRIEURE

La place était autrefois encombrée par les véhicules, avec un patrimoine du quotidien et une halle peu valorisés.

La rue principale, et surtout les rues parallèles, avaient un caractère jardiné très affirmé. Certains habitants s'étaient approprié leur pas de porte en le fleurissant. Des jardins étaient visibles depuis la rue et ouvraient sur le paysage.

Un vocabulaire soigné affirmant une dimension rurale

La dimension rurale se lit notamment dans le traitement du sol : les matériaux, les plantations, la composition d'ensemble. La suppression des bordures dégage un espace plan unitaire sans rupture de niveau. Cette unité et cette simplicité redonnent une échelle rurale à la voirie. Le concepteur a dessiné avec une volonté de « justesse » et d'équilibre. Il a eu une lecture attentive et sensible des usages et ambiances préexistants au projet. L'imaginaire du lieu est ainsi restitué à travers le projet.

Des matériaux classiques (dalles béton, enrobé, stabilisé, bicouche) sont employés avec une mise en œuvre inventive et pertinente. Les matériaux « traditionnels » sont aussi utilisés avec parcimonie, sans pastiche ni pittoresque. Le pavage pierre autour de la place centrale réinterprète le mode constructif du village. Ce pavage utilise des reliquats de carrières voisines. La mise en œuvre en « pose libre » évoque un savoir-faire manuel, presque artisanal, qui renvoie à l'histoire de la bastide. Il s'agissait de « *ne pas forcer le trait, il fallait que cela reste simple* » [le concepteur paysagiste Guillaume Laizé].

Le végétal, une présence appuyée en lien avec la trame jardinée existante

La palette végétale est constituée de vivaces et arbustes de milieu sec, adaptés aux conditions climatiques et au terrain calcaire des Causses du Quercy. Le concepteur choisit ainsi de constituer une palette végétale faisant à la fois écho aux paysages environnants, mais aussi aux jardins existants dans le village.

Des variations végétales s'adaptent aux lieux (à proximité d'espaces agricoles ou de la place centrale), mais aussi à l'orientation. Au sud, on retrouve plus régulièrement des plantations de buis et la présence de pelouse. À l'inverse, les bandes de vivaces (sauges, gaura...) sont implantées au nord pour bénéficier d'un meilleur ensoleillement et ainsi offrir une floraison abondante.

La mise en scène du patrimoine du quotidien

La place concentre différents éléments du petit patrimoine, notamment une ancienne bascule et un puits. La requalification de la place permet de souligner et d'intégrer ces éléments à l'aménagement de l'espace.

Au sein du village, d'autres éléments ont fait l'objet d'une valorisation : création de tapis pavés en pied du calvaire, réutilisation d'une poutre pour la création d'une assise le long de la rue.



Une « mise sous cloche » contemporaine est proposée avec la mise en place de boîtes en verre. La bascule et le puits sont sécurisés, mais également singularisés en tant qu'objets patrimoniaux. Ce travail du verre a par ailleurs été voulu par les concepteurs afin de valoriser les savoir-faire locaux. Le verrier qui a procédé à la création de ces dispositifs est un habitant du village.



Le pavage pierre en « pose libre » (opus incertum de pavés calcaires) apporte une dimension soignée à l'aménagement.



La rue Haute, comme la rue Basse, n'a pas fait l'objet d'aménagement. L'organisation de ces rues a servi de « modèle » aux nouveaux aménagements : forte présence du végétal (jardins attenants et accotements), appropriation ponctuelle des seuils.



Les plates-bandes sont constituées d'un subtil mélange de plantes locales « échappées du paysage » (buis, aubépine, viorne, lantane...) et de plantes horticoles « échappées des jardins » (iris, gaura, acanthe, lilas, rosiers...).

Dynamiser Proposer des lieux à investir

LA SITUATION ANTÉRIEURE

La proposition d'aménagement provient de l'observation de pratiques locales pré-existantes : la plantation et le fleurissement de certains bas-côtés par des riverains.

Un frontage réaffirmé

La dimension jardinée du village est confortée avec la mise en place d'une bande végétale composée de vivaces et arbustes de part et d'autre des rues. Ces bandes sont interrompues par des bandes béton au niveau des seuils d'entrée. Ce dispositif permet de faciliter l'accès aux maisons, mais aussi de prolonger l'espace domestique sur la rue.

Le travail de dessin et de calepinage très fin est réalisé « seuil par seuil ». Le concepteur a pris en compte chaque situation de manière presque exhaustive avec une réponse formelle différente. Il y a une volonté d'individualiser et de valoriser la transition public-privé

pour en faciliter l'appropriation. Ce dispositif souple s'adapte au contexte. Suivant les négociations opérées avec les riverains, certaines plantations s'effacent pour un traitement minéral demandé par ces derniers.

Appropriation par les riverains

L'appropriation des bandes plantées par les riverains est autorisée, voire recherchée par la commune. Ce principe permet d'associer la population à la vie du village et de faire en sorte que les habitants ne tournent plus le dos à la rue.

Ces espaces de frontage sont des lieux permettant aux riverains de sortir et entrer sans se retrouver sur l'espace circulé (ni par des véhicules ni par les piétons). Ce sont des lieux pour regarder, discuter, se reposer, se retrouver. Plusieurs riverains ont agrémenté les seuils plantés par des ajouts personnels : pots de pétunias, plantation de marguerites, bancs, tables...

Un village habité

Par ce traitement des frontages, des éléments de vie quotidienne se retrouvent sur l'espace public. La prolongation de l'espace privé du riverain permet une certaine domesticité de la rue.

Cette occupation donne aussi une vitalité à la rue. Mobilier et pots de fleurs sont des signes de vie. La rue semble habitée même s'il n'y a personne au moment où on passe. De même, la présence des bâtiments abandonnés est beaucoup moins visible.

DÉFINITION DU « FRONTAGE »

Le frontage désigne généralement l'espace entre la façade bâtie et l'espace circulé. Il peut s'agir d'une avant-cour, d'un jardin, d'un pied de façade faisant la transition entre l'espace public et l'espace privé.

Les enjeux des frontages sont développés dans la fiche « De la voie circulée à la rue habitée », publiée en 2015.





Les frontages sont dessinés en fonction des besoins des riverains.





| Le projet aujourd'hui

Un regard *a posteriori*

À l'épreuve des usages quotidiens

LA MÉTHODE

Cette partie est essentiellement construite sur la base des observations et de micro-entretiens menés dans le bourg auprès d'habitants et d'usagers. Ceux-ci permettent de comprendre comment le projet est reçu, vécu et les évolutions qui ont suivi.

“ Les pavés autour de la place, c'est super ! ”
Une habitante

“ La halle, c'est l'agora de Beauregard. ”
Une adjointe



La place centrale et la halle constituent le lieu de vie et de rassemblement du village. Les enfants et adolescents restent sous la halle à l'ombre en été : ils discutent, écoutent de la musique, dansent, jouent au foot... Des pèlerins sur le sentier de Compostelle viennent souvent y faire une pause et pique-niquer. Divers événements ont lieu sur la place : repas champêtre, pique-nique, fête de Beauregard, brocante. Avant l'implantation d'un boulodrome, on jouait à la pétanque sur la place, « mais c'était bruyant » au dire des habitants. Une ancienne foire aux bestiaux et deux cafés-restaurants étaient présents. Aujourd'hui, la place continue à vivre malgré la disparition de ses commerces. L'objectif de la mairie est d'en rétablir un.



Les rues principales du village sont visiblement des rues pour tous. Des enfants y jouent au ballon, un groupe de personnes peut parcourir la rue sans danger, les habitants se sont approprié les devant des maisons, chacun y mettant ses plantes, bancs, tables et chaises selon ses envies... Même si à certains moments il y a un peu de circulation, notamment vers 7 heures le matin, le village est assez sûr, les voitures ralentissent.



Certains seuils plantés sont soigneusement entretenus par les riverains. Le principe de généraliser la possibilité de fleurir les seuils est apprécié. Mais il n'a pas toujours été tenu compte des capacités futures de chaque riverain à entretenir ces espaces. D'où certains seuils peu ou pas entretenus devant les maisons inoccupées ou occupées par des personnes trop âgées.

“ J'entretiens, ça me convient très bien.
Et quand ça tombe je coupe tout ! ”
Une habitante de la rue principale

“ Des fleurs, j'en ai déjà assez à entretenir dans mon jardin à l'arrière. ”
Une habitante



Les espaces en pied de façade utilisés par les habitants deviennent des prolongements des espaces privés. Plusieurs habitants sortent du mobilier pour s'y installer : bancs, chaises, voire tables.

Avant le projet, certaines maisons étaient d'un accès difficile du fait de la hauteur de la chaussée, avec le risque de se cogner la tête sur la partie haute du chambranle de la porte. Le projet a très largement remédié à cet état de fait et tous les habitants en sont ravis. Aujourd'hui, quelques seuils sont encore délicats pour certaines personnes, mais pour de tout autres raisons. En effet, les dalles de béton agencées selon des motifs variés devant les seuils peuvent parfois poser des problèmes d'accès à des personnes ayant des problèmes de mobilité (personne âgée avec une canne, personne avec poussette, fauteuil roulant). Dans quelques cas isolés, des habitants ont demandé à la mairie une adaptation légère (ajout de béton entre les dalles pour avoir un accès sans ressaut).

À l'épreuve des ressources locales

Le choix de matériaux mise sur la simplicité et l'économie. Le prix du pavage est peu élevé et le résultat est excellent grâce à la qualité de la mise en œuvre.

Une attention portée à la provenance des matériaux : les pavés sont issus des résidus de carrière. Les matériaux « nobles » sont posés sur de petites surfaces. Ainsi, la place est principalement revêtue de bicouche, la rue principale a vu ses espaces minéraux se réduire.

De même, la frugalité est recherchée dans le mobilier urbain. Celui-ci est très peu prégnant : il n'y a pas de potelet ni de banc, hormis les éléments d'assises récupérés ou contextuels (poutre en bois, muret de pierre). L'éclairage est posé en appliques dans les rues.



Les principaux matériaux utilisés pour cet aménagement sont :

- du bicouche calcaire, exploitant le savoir faire d'une entreprise locale maîtrisant toute la chaîne de production
- des pavés et dalles béton (à base de basalte et ciment), déclinés sous des dimensions différentes.
- des pavés calcaire résidus de carrières locales (Occitani Pierre, proche de Cahors)
- un mélange terre-pierre engazonné sur les accotements...
- des caniveaux basaltine



La gestion des eaux pluviales est économe et localisée. Le réseau des eaux pluviales est installé au cas par cas, selon le profil de la rue, avec le développement de micro-réseaux avec puisard et/ou exutoire sur réseau existant. Les modifications plus ou moins importantes du profil de la RD53 permettent de diriger les eaux pluviales vers un caniveau en versant Est de la rue où sont implantés les puisards et les réseaux d'eaux pluviales.



Un éclairage simple et discret. En termes d'éclairage, le principal souhait de la municipalité et du concepteur était de préserver le « triangle noir du Quercy », c'est-à-dire la possibilité de voir le ciel étoilé en diminuant la pollution lumineuse. Les rues sont équipées d'applique positionnées sur les façades orientées vers le bas et s'éteignent à 23 heures. L'éclairage est discontinu et souligne des portions d'aménagement : carrefours, place. Sur la place de la Halle, un éclairage plus important avec la mise en place de deux grands mâts équipés de projecteurs permet de mettre en valeur le patrimoine communal tout en offrant un lieu accueillant la nuit.



L'implication des riverains est aussi a priori un moyen pour diminuer les coûts d'entretien de la collectivité. L'entretien des espaces publics du village est assuré par un agent municipal. Il arrose occasionnellement des plantations et intervient régulièrement à la fin de l'été, notamment pour rabattre les massifs de vivaces si les habitants ne s'en chargent pas eux-mêmes.

“ Depuis que je n'ai plus le lampadaire qui éclaire dans ma chambre, il a fallu que je réapprenne à marcher dans le noir ! ”
Une habitante

“ On voit les étoiles et c'est bon pour le ciel. ”
Un habitant

Les facteurs de réussite



Un montage de la commande

Bien définie dès l'amont, cette commande comprenait une phase d'études préliminaires. Cette phase a permis aux acteurs du projet (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) de construire une réflexion commune sur un temps long, de s'appuyer sur des objectifs de projet communs, et de donner du temps à la réflexion.

Une relation de confiance entre maître d'œuvre et collectivité

Ce projet est issu d'une «rencontre», d'une «écoute réciproque» entre maître d'œuvre et collectivité. «*Tout s'est fait dans une très belle harmonie*» (M. le maire). Mais il y avait aussi un réel engagement de la commune et des acteurs locaux investis fortement dès l'amont du projet : PNR, CAUE, CG, ABF.

Le montage particulier de la consultation (le diagnostic et les études préliminaires en tranche ferme, la maîtrise d'œuvre en tranche conditionnelle) a permis de prendre le temps et de nouer une relation de confiance.

Il est également intéressant de noter que le conseil municipal a largement participé aux réunions de chantier.

Un projet économique fin

Grâce aux bonnes connaissances du maître d'œuvre, le coût des travaux a été relativement faible au vu de la surface aménagée : 500 000 euros HT (hors enfouissement réseaux) sur 10 660 m², soit un ratio de 47 €/m². Les choix de matériau, mais aussi leur agencement et la composition d'ensemble créent une richesse de l'espace sans avoir recours à l'utilisation systématique de matériaux onéreux. Ce projet a aussi été adapté aux savoir-faire locaux, dans de bonnes conditions de mise en œuvre avec « des entreprises qui ont joué le jeu » en employant un artisan local.



LES SUITES DU PROJET

La revitalisation du village représente pour la commune un objectif majeur. La réalisation d'espaces publics de qualité constitue dans cette perspective une première étape. À l'issue

de ce projet, et suite à une demande accrue de logements en centre-village, il est envisagé de poursuivre cette revitalisation, avec notamment le rachat par la commune de

deux granges contiguës en centre-village. Un projet est à l'étude pour la création de logements, d'un lieu de restauration ou d'un point presse-épicerie.

En s'appuyant sur l'analyse de cinq bons exemples de requalifications de voirie en petites communes, cette publication donne des repères en matière d'aménagement de traversées de bourg. Comment des projets de requalification de voirie se révèlent des opportunités pour dynamiser le centre-bourg ? Comment des lieux de passage sont-ils devenus des lieux de vie ? Comment concilier les contraintes fonctionnelles et les enjeux qualitatifs ? Il s'agit ici de montrer des réponses en matière d'aménagements, de choix de conception, d'éléments de projet qui répondent de manière transversale aux enjeux des traversées de bourgs. Cet ouvrage s'adresse aux élus et aux techniciens de petites collectivités, aux maîtres d'œuvre et aux assistants à maîtrise d'ouvrage accompagnant les collectivités sur des projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics.



Disponible sur la librairie en ligne du Cerema

www.cerema.fr

ÉTOILE-SUR-RHÔNE

Drôme (26)

Transformer une entrée de ville routière en une esplanade au cœur de nouveaux quartiers

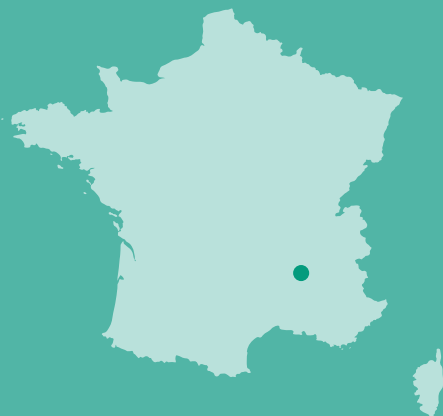


Au sud de Valence, la ville d'Étoile-sur-Rhône de 5 300 habitants est en plein développement. En réflexion pour un projet urbain d'ensemble, la commune se dote d'une stratégie sur l'aménagement de ses espaces publics. L'entrée nord sur la route de Beauvallon est le lieu de plusieurs projets : construction de quartiers d'habitat, installation d'un pôle petite enfance, confortement des équipements...

C'est l'occasion d'aller au-delà d'une simple requalification d'entrée de bourg. Le projet crée un véritable quartier en maillant une trame urbaine et piétonne. L'esplanade, avec ses commerces, jeux, crèche constitue aujourd'hui une deuxième centralité de la ville. ■

ÉTOILE-SUR-RHÔNE

Drôme (26)



LE COMMANDITAIRE ET SES PARTENAIRES

Maîtrise d'ouvrage : **commune d'Étoile-sur-Rhône**,
Drôme (26), 5 347 habitants

Partenaires financiers : **CG de la Drôme**
Région Rhône-Alpes

AMO, services associés : **CAUE 26**

Maîtrise d'œuvre :

Atelier sites – Paysagistes

BET Certib – Ingénierie

LE PROJET ET LES TRAVAUX

Nature de la commande : **requalification de la route de Beauvallon**

Mission complète de maîtrise d'œuvre (AVP-PRO-ACT- EXE-DET- AOR)

Coût travaux : **626 000 € HT**

(hors travaux enfouissement réseaux)

+ 104 000 € HT réseaux (assainissement EU + EP)

Superficie totale : **5 440 m²**

Ratio m² de l'aménagement : **115 €/m²**

Entreprises de travaux :

E26 (mandataire) + **Gascheau** (VRD génie civil)

+ **SETP Carrières de Comblanchien** (gabions)

+ **Jardins de Provence** (plantations)

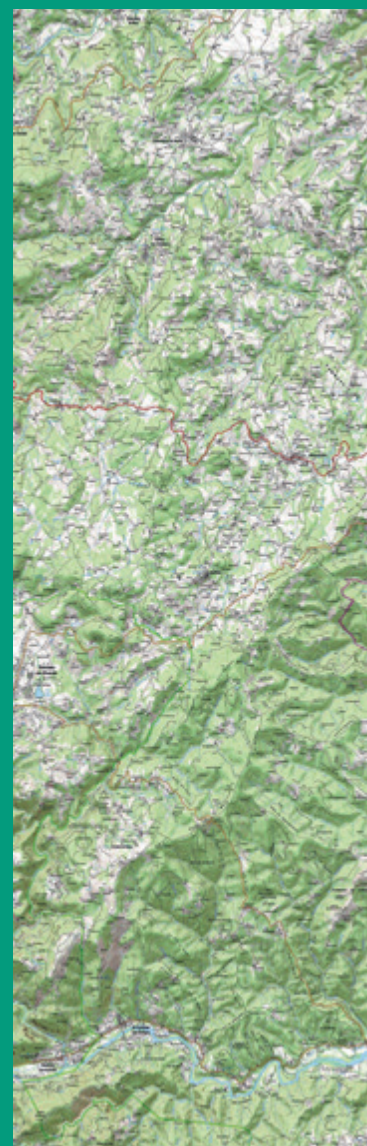
DATES CLÉS

Consultation : **2003**

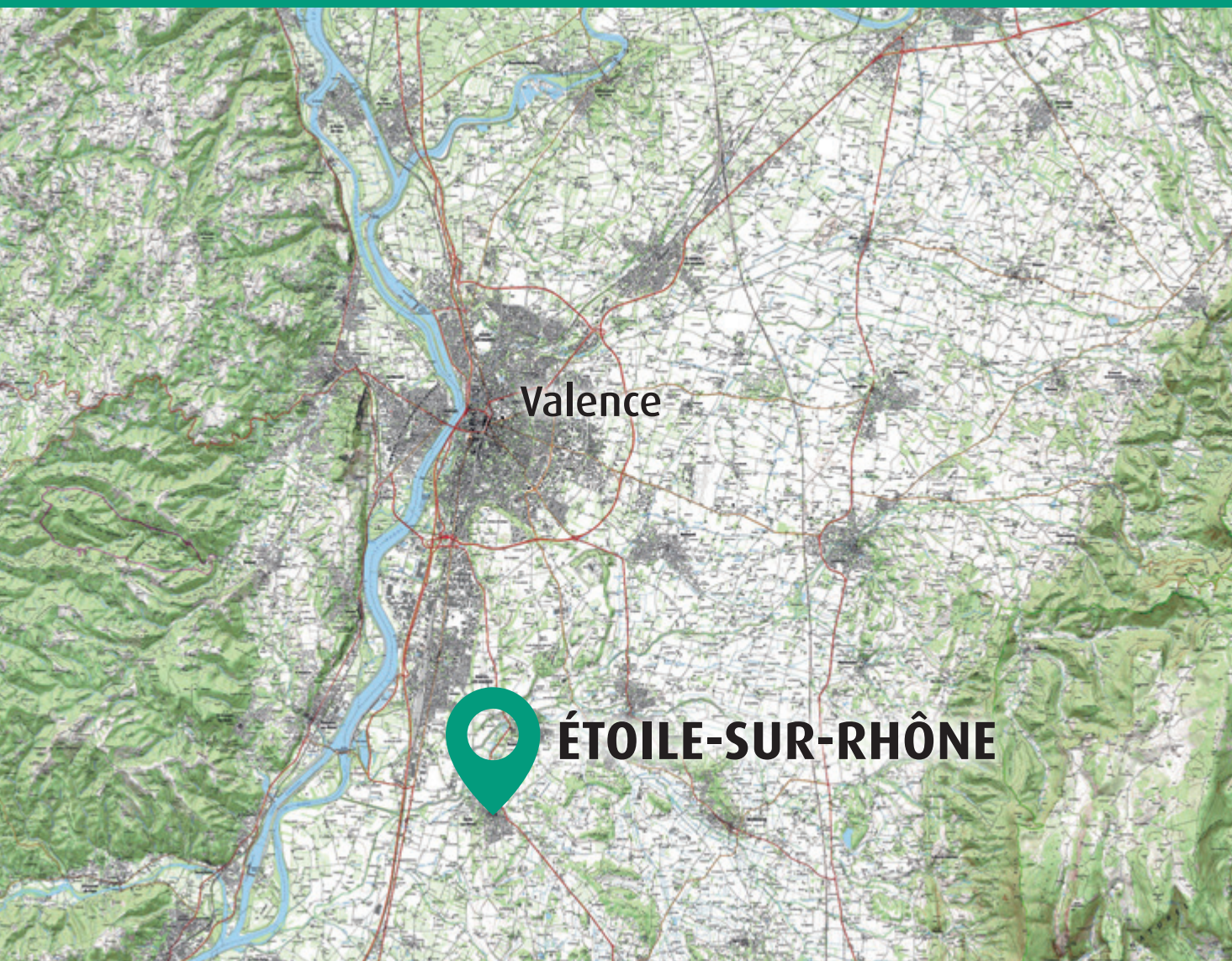
Étude sur le centre-ville : **2003-2005**

Conception : **2005-2006**

Travaux : **2006-2007**



Source : IGN



| Enjeux et démarche

Caractéristiques et enjeux de la commune



Carte IGN centrée de la commune d'Étoile-sur-Rhône

Source : IGN

LE FAIT DÉCLENCHEUR

À l'origine, un projet de création d'habitat : en 2001, la nouvelle municipalité souhaite créer un nouveau quartier d'habitat pour répondre notamment à un besoin de création de logements sociaux.

Suite au constat d'une urbanisation pavillonnaire, qui a consommé d'importantes surfaces agricoles lors des 20 dernières années, la mairie a souhaité engager une opération plus dense et plus en cohérence avec le centre-ville. Le secteur de la Salière, à proximité du centre-ville, et dont la mairie a la maîtrise foncière, a été choisi comme site d'implantation du nouveau quartier. La Salière a la particularité de se situer en contrebas de la route de Beauvallon, avec un dénivelé important d'environ 5 mètres.

Le CAUE26, associé à la réflexion, a mis en avant les enjeux de requalification d'entrée de ville associés à ce projet situé à l'entrée nord de la ville, sur la route de Beauvallon.

Étoile-sur-Rhône, une petite ville dynamique au sud de Valence

Cette petite ville de 5 347 habitants s'inscrit dans un paysage agricole sous influence de Valence, à 10 kilomètres au nord. Elle est située sur un promontoire, à la croisée des paysages de la vallée du Rhône, des monts d'Ardèche et du Vercors.

Le toponyme d'Étoile a ici le sens dérivé de carrefour en étoile, en référence à la position stratégique de la commune au croisement des grandes voies de la vallée du Rhône et des routes de Crest et Die. La desserte en transport en commun est faible : pas de gare, et des bus aux horaires peu adaptés à la vie active.

La ville est dynamique et très bien équipée en commerces et services : poste, pharmacie, photographe, banques, restaurant. Ceux-ci sont principalement situés autour de la place de la République. Le tissu artisanal et industriel est dense au regard de la taille de la commune, avec une zone d'activités dans la plaine à l'ouest du bourg. Beaucoup de ménages viennent s'installer tout en travaillant aux environs de Valence, générant ainsi des mouvements pendulaires, des besoins en équipements, mais aussi une expansion discontinue de la ville.

Une entrée de bourg à requalifier

Plusieurs axes nord-sud (A7, N7, voie ferrée) traversent la commune au niveau de la plaine, à l'ouest du bourg. L'entrée nord du centre-bourg (la route de Beauvallon) n'avait pas été réaménagée depuis la création d'un axe contournant le bourg à l'est. Cette voie d'entrée, assez longue, est bordée par une urbanisation diffuse, un tissu pavillonnaire en retrait, une jardinerie, une caserne de pompiers, une salle des fêtes. Elle supporte un fort trafic, avec notamment de nombreux poids lourds, et des vitesses excessives atteignant fréquemment 100 km/h dans un secteur limité à 50 km/h. L'amélioration de la sécurité routière et des piétons est un enjeu essentiel.

Dans ce contexte, l'aménagement du nouveau quartier crée l'opportunité de requalifier cette voie pour marquer son caractère urbain.



Vue d'ensemble portant sur le sud du centre d'Étoile-sur-Rhône. Au fond, les monts d'Ardèche.
 Crédits : Atelier sites



Photos de l'entrée nord du bourg avant l'aménagement de la voie et la construction du quartier d'habitat.
 Crédits : Atelier sites

La démarche adoptée



Un diagnostic urbain et un projet d'ensemble

Afin d'alimenter le projet d'ensemble de la commune, un diagnostic des espaces publics centraux a été demandé. L'agence Atelier sites, en charge de la mission, a ré-orienté le projet vers une étude de cadrage urbain sur le centre-ville élargi.

La commune recherchait de nouveaux lieux de convivialité en redynamisant des tissus urbains « endormis ». Le périmètre de projet a été modifié suite à la décision d'implanter une crèche sur le quartier de la Salière.

Cette phase préalable a permis de mettre en cohérence l'étude d'habitat de la Salière avec un projet d'ensemble sur la commune. La requalification de la route de Beauvallon s'est transformée en réflexion sur l'entrée de ville.

Une maîtrise d'œuvre d'aménagement sur plusieurs secteurs de l'entrée nord

La mission de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement des espaces publics centraux a succédé à l'étude urbaine. Elle a également été réalisée par l'agence Atelier sites et a porté sur quatre secteurs reliant l'entrée nord au centre-ville. La route de Beauvallon constitue le premier secteur de travaux.

Suite à l'aménagement de la route de Beauvallon (2005-2006), le quartier de la Salière a été aménagé et construit (2006-2007). Les espaces publics

du quartier de la Salière ont été aménagés par l'agence Atelier sites et les constructions réalisées par un bailleur social, sous le suivi de l'agence Atelier sites, qui avait une mission de coordination durant la phase de réalisation architecturale.

Un maître d'œuvre présent sur plusieurs projets de la commune

Le travail s'est poursuivi par l'aménagement d'autres espaces publics sur la commune, également menés par l'agence Atelier sites. On peut en particulier citer l'aménagement du tour des remparts (cf. photos ci-dessous).



Aménagement du tour des remparts



Aménagement de la place d'Armes



Nouvelle
esplanade

Autres secteurs
de la maîtrise d'œuvre :
le carrefour, la Grande
Rue, le parking

Aménagement du tour
des remparts

Photo aérienne de la commune et périmètres de projet. Un aplat rouge figure la phase d'aménagement analysée dans ce fascicule. Le pointillé indique le périmètre complet de l'aménagement

Source : IGN



Schéma des enjeux urbains et paysagers majeurs

Crédits : Atelier sites



Carte des continuités piétonnes

Crédits : Atelier sites

L'aménagement proposé



Une connexion entre plusieurs projets

Le projet va au-delà d'une simple requalification d'entrée d'agglomération. Il se structure grâce à plusieurs projets alentour, simultanés et futurs. Ce sont notamment le projet d'habitat de la Salière à l'ouest, l'installation d'un pôle

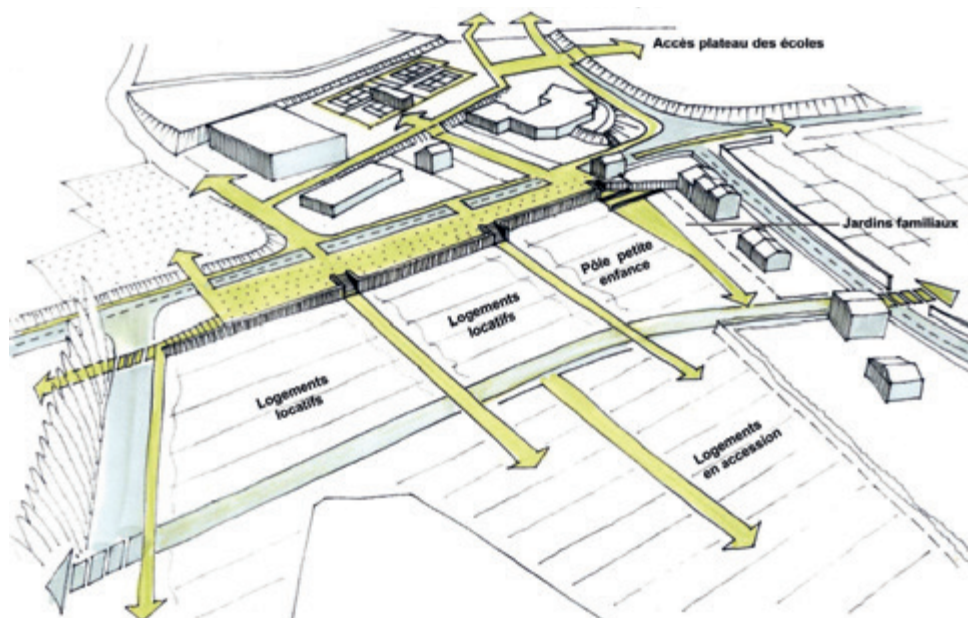
petite enfance, le déplacement de la caserne des pompiers, la structuration des liaisons piétonnes avec le centre-ville, la création de parkings. C'est un véritable projet urbain au sens où l'aménagement et l'esplanade qualifient un secteur entier et créent un espace public central.

Sur la route de Beauvallon, les intentions de projet étaient de :

- valoriser l'entrée nord de la ville et lui donner un caractère urbain ;
- connecter la route de Beauvallon avec le quartier de la Salière créé parallèlement ;
- renforcer les liens avec les équipements publics (salle des fêtes, halle des sports, terrains de tennis) et avec le centre-ville ;
- réduire la vitesse des véhicules et favoriser les modes actifs, donner davantage de place aux piétons, permettre la circulation sécurisée des cycles.

L'esplanade, un geste fort

Il s'agissait de gérer les différences de hauteur et les transitions entre des secteurs physiquement éloignés. L'ambition de cette esplanade était de dégager de l'espace pour créer un lieu de centralité, et de donner une urbanité à la route de Beauvallon. C'est un geste fort de la part du concepteur pour marquer un repère en entrée de ville, offrir des points de vue sur les monts d'Ardèche, donner de l'espace. La largeur de 13 mètres ajoutée à la route permet d'améliorer les liaisons piétonnes, le stationnement, de ménager des accès, et surtout de créer des espaces de loisir, de commerces, de repos.



Schémas explicatifs des ambitions du projet et du rôle de l'esplanade dans la structuration des espaces publics et des continuités piétonnes.

Crédits : Atelier sites



Plan-programme du quartier de la Salière et des abords
 Crédits : Atelier sites

“ Il fallait trouver un nouveau palier intermédiaire pour raccorder les nouveaux quartiers aux anciens. ”
 Le concepteur

L'aménagement proposé





Place de la République

Le projet d'ensemble concerne l'entrée nord au centre-ville, jusqu'à la place de la République, mais aussi le quartier de la Salière et les parkings. Les aménagements ont porté sur :

- la création d'une esplanade, en remblai sur une hauteur d'environ 5 mètres, avec une largeur d'environ 13 mètres ;
- le rétrécissement de la chaussée, dont la largeur est passée de 7 mètres à 5,5 mètres ;
- la création d'une bande de circulation piétonne d'environ 1,6 mètre de large côté esplanade ;
- la création de plateaux piétons marqués par des passages piétons qui ponctuent la route de Beauvallon ;
- la création d'une bande de stationnement longitudinal côté esplanade, en alternance avec des massifs plantés ;
- la création d'une zone 30 qui débute en amont de l'aménagement et se poursuit jusqu'au centre-ville. Le projet analysé dans cet ouvrage concerne la première tranche de travaux : la route de Beauvallon.





| La réalisation

Avant/après aménagement



Avant

Crédit : mairie - 2006



L'aménagement a modifié la répartition des circulations au sol, avec le rétrécissement de la chaussée passée de 7 mètres à 5,5 mètres. Parallèlement, le ciel au-dessus de l'aménagement a lui aussi changé : l'enfouissement des réseaux, la mise en place de mâts d'éclairage urbain, la plantation d'arbres de moyen développement améliorent la perception du ciel.

Crédit : mairie - 2007

Après



Avant

Crédit : mairie - 2002



La toponymie de « route » de Beauvallon pourrait évoluer vers « avenue » de Beauvallon, car la lecture des lieux est aujourd’hui celle d’une voie urbaine. Le bas-côté ouest, auparavant enherbé et sans trottoir, a été remplacé par une bande piétonne et une esplanade. Le passage piéton prolonge la bande piétonne et pourrait initier la poursuite d’un aménagement futur au nord.

Crédit : Cerema - 2016

Après

Organiser

Conforter la vie et la structure du bourg

LA SITUATION ANTÉRIEURE

La route de Beauvallon était auparavant située dans un contexte semi-agricole semi-urbain. Côté est, le tissu urbain est disparate avec un secteur pavillonnaire, un commerce de jardinerie, la halle des sports, la salle des fêtes, la caserne des pompiers. Côté ouest, un secteur agricole cultivé était situé en contrebas de la chaussée.

Avant aménagement, la perception de ce lieu était celle d'une entrée de ville banale, sans qualité et induisant une vitesse excessive des véhicules.

La création d'une deuxième centralité en entrée de ville

Cette entrée nord de la ville s'ouvre aujourd'hui sur un grand espace accueillant à la fois une crèche, un square pour enfants et des commerces, dont un restaurant avec sa terrasse. Par sa typologie, cette place offre une pluralité d'usages : jeux d'enfants, pétanque, pauses sur les bancs, et

bien sûr circulation agréable pour les piétons. C'est un principe urbain assez innovant, dans la mesure où peu d'entrées de ville sont marquées par un espace public de polarité. Celui-ci est perçu aujourd'hui comme une deuxième centralité dans la commune. La topographie de la commune induit une organisation étagée, avec à chaque palier un espace public référent. L'esplanade constitue l'espace public référent de l'étage intermédiaire, entre la place de la République en partie haute du centre-ville et le bas du village.

La crèche ainsi que les commerces ont largement contribué à créer l'effet de polarité de l'esplanade. L'accès facile à pied ou en voiture est aussi un élément à ne pas négliger. Le projet de crèche a joué le rôle de « locomotive » pour l'aménagement selon M. le maire. Sa localisation n'était pas définie à l'origine du projet urbain. Le choix de l'implanter à cet endroit a d'abord été controversé du fait de la vitesse des véhicules ; aujourd'hui, cela ne pose plus de problème et la crèche participe beaucoup à la vie du secteur et à l'intégration de la Salière dans la vie de la commune.

Une articulation entre bâtiments et espaces publics

L'aménagement au croisement de plusieurs projets se lit assez clairement. Les vides de l'espace public s'articulent bien avec les bâtiments récents (crèche, commerces). Ces bâtiments et les logements de la Salière ont été construits après la route de Beauvallon. Au départ, les architectes souhaitaient plutôt ouvrir les bâtiments côté bas, au même niveau que le quartier de la Salière. Les préconisations du projet urbain défini en amont, et défendu par le duo maire/maitre d'oeuvre, ont permis d'orienter les bâtiments sur l'esplanade.

Côté ouest, les bâtiments anciens (jardinerie, caserne des pompiers, salle des fêtes) sont en retrait. Le côté est reste en attente d'un réaménagement.



La crèche dispose d'un accès principal sur l'esplanade, avec certaines salles ouvertes sur des espaces extérieurs côté Salière en bas.



Panorama de l'esplanade. Celle-ci est créée avec l'élargissement de l'emprise initiale de la route de Beauvallon (environ 9 mètres) et d'un remblai (13 mètres supplémentaires). Le principe de cette esplanade est à la croisée entre un très large trottoir, un belvédère et une place publique.



Les commerces et la crèche sont tournés vers l'esplanade et animent l'espace public.

Apaiser Faciliter le partage de la voirie

LA SITUATION ANTÉRIEURE

L'entrée de ville avait une typologie routière avec une gradation peu marquée. Les vitesses maximales autorisées passaient de 90 à 70 km/h au niveau de la courbe de la RD44, puis à 50 km/h au niveau du panneau d'agglomération. Des vitesses atteignant parfois 100 km/h ont été constatées.

Un apaisement des vitesses à l'entrée du bourg

L'entrée de ville bénéficie d'une gradation plus marquée qu'auparavant. Pour l'usager de la route, les aménagements paysagers ont refermé la vue et isolent l'esplanade de la circulation. Le stationnement longitudinal confère à cette place une ambiance de ville.

Une zone 30 débute au nord en amont de la desserte du quartier de la Salière, soit juste avant l'esplanade.

La chaussée est rétrécie à 5,5 mètres au lieu de 7 mètres. Le souhait initial était de passer à 5 mètres, mais le trafic de poids lourds, qui a considérablement diminué depuis, nécessitait alors une largeur supérieure.

Trois plateaux piétons surélevés ponctuent l'itinéraire. Ces plateaux sont accompagnés de passages piétons, insistant sur la lisibilité de la traversée piétonne. La circulation des vélos est prévue sur la chaussée.

Des liaisons interquartiers facilitées, mais encore à améliorer

Tout le travail sur l'esplanade et sur les cheminements d'accès vont dans le sens d'une diminution des distances à pied entre quartiers d'habitat, équipements et centre-ville. Ces liaisons ont fait l'objet d'interventions ponctuelles (destruction du garage automobile, cheminement piéton en partie créé), mais ne constituent pas

encore un ensemble entièrement aménagé comme préconisé dans l'étude urbaine préalable. La partie est de l'esplanade reste en projet. Le déménagement envisagé de la caserne de pompiers a été repoussé. De même, le trottoir est resté celui d'origine. Son élargissement étant conditionné à la réduction de la largeur de chaussée. Aussi les continuités est-ouest manquent parfois de lisibilité, avec par exemple un contournement de la place imposé pour les personnes à mobilité réduite.

Pour autant, la déambulation piétonne est clairement facilitée sur l'esplanade. Des allées piétonnes sont présentes le long de la bande de stationnement et des bâtiments de commerce. L'esplanade n'est pas segmentée par un bâtiment, par de la végétation ni par des circulations. Les piétons préfèrent d'ailleurs sillonner cet espace d'un seul tenant en sol stabilisé plutôt que d'emprunter les allées piétonnes.



L'entrée de bourg est soumise à un fort trafic en heure de pointe. Pour autant, l'esplanade reste agréable à ces moments de la journée.



Compte tenu de la déclivité du terrain, l'accès des personnes à mobilité réduite au quartier de la Salière se fait par la rue au nord de l'esplanade. Les personnes avec des poussettes ont alors tendance à contourner l'esplanade par le petit trottoir côté est.



Des végétaux encadrent chaque passage piéton. Cela a pour effet de bien marquer les traversées et de canaliser les flux piétons. Cette végétation basse isole également l'esplanade piétonne de la chaussée et crée un resserrement visuel pour les automobilistes. Cependant, les services d'entretien doivent tailler régulièrement ces végétaux afin qu'ils ne dépassent pas 60 centimètres de haut (l'enjeu est de ne pas masquer la visibilité pour les enfants).



Concernant l'accessibilité, les largeurs et la planéité sont satisfaisantes. Quelques erreurs auraient pu être évitées : absence de bande d'éveil de vigilance, potelets non conformes à la réglementation.



Le « parking des pompiers » est très utilisé comme liaison piétonne avec le centre-ville. Il permet d'accéder aux écoles et à la salle des fêtes. Le plateau piéton situé en face de la crèche aurait pu être prolongé jusqu'à ce parking, de manière à rendre plus lisible cette liaison.

Qualifier

S'appuyer sur le contexte

LA SITUATION ANTÉRIEURE

La perception paysagère de l'entrée de ville était sans gradation, avec un tissu diffus urbain bâti de secteur pavillonnaire, équipements et commerces s'étalant de la courbe de la RD444 au nord jusqu'au carrefour avec la Grande Rue.

Au niveau de l'aménagement, la typologie de la route de Beauvallon était dissymétrique. Côté est, un trottoir peu accueillant bordait le commerce de jardinerie, les quelques habitations et la caserne des pompiers. Côté ouest, un bas-côté routier ouvrait sur le paysage agricole avec une vue lointaine sur les monts d'Ardèche.

Une esplanade conçue comme un repère urbain

La végétalisation par une double rangée d'arbres permet de structurer l'espace, de créer une ambiance accueillante, d'apporter de l'ombre durant la période estivale. Et surtout, elle marque l'arrivée dans la ville. L'esplanade plantée introduit un vocabulaire urbain tout en maintenant des percées visuelles vers les monts d'Ardèche.

Une simplicité dans le vocabulaire

Le concepteur a fait le choix d'un nombre restreint d'espèces végétales utilisées dans l'aménagement : mi-cocouliers, saules, bambous, érables.

C'est un dessin simple des unités plantées. La bande alternée de stationnement et de massifs plantés établit une articulation entre la chaussée et l'esplanade en imbriquant la présence de la voiture et celle des plantations.

Une gestion du dénivelé du quartier

Le fort dénivelé entre la route de Beauvallon et le quartier de la Salière demandait un traitement particulier de liaisons pour éviter la coupure naturelle induite par les 5 mètres de dénivelé.



La forte présence du végétal et la double rangée d'arbres affirment la perspective visuelle de l'esplanade et créent une ambiance de place de village.



Trois larges escaliers établissent la connexion entre le haut et le bas et offrent des points de vue intéressants : sur le quartier de la Salière et sur le grand paysage.

Dynamiser

Proposer des lieux à investir



Des lieux pour passer du temps

Avec l'aménagement, plusieurs espaces sont dédiés aux activités et aux loisirs : la crèche, les jeux, mais aussi les bancs le long d'un alignement d'arbres et la terrasse du restaurant. Celle-ci prend place soit entre les deux commerces, avec vue sur les monts d'Ardèche, soit entre les deux rangées d'arbres.

L'aménagement rappelle l'idée d'une place de village : des bancs, une terrasse, des commerces situés de part et d'autre, des points de vue, des terrains pour jouer aux boules, un point d'eau.

“ On voulait faire des aménagements de qualité mais qui ne soient pas ostentatoires.”

Le maire



À la sortie de crèche, le point d'eau et les jeux pour enfants sont des éléments bienvenus.



La terrasse du restaurant et un banc sur l'esplanade, installés dos à la route et face aux monts d'Ardèche.

“*Tout a été imaginé en un quartier qui doit vivre : des commerces en plus de la crèche, et un espace convivial suffisamment vaste et confortable.*”
Le maire



L'espace en contrebas a été conçu comme un espace calme, avec bancs et fontaine. Cette résurgence d'eau a été découverte lors du chantier et transformée en élément de projet.



L'éclairage de la circulation des piétons et des automobilistes a été voulu simple. Il est légèrement plus prégnant au carrefour Beauvallon – rue de l'Hôpital pour marquer l'entrée dans le centre-bourg.





| Le projet aujourd'hui

Un regard a posteriori

À l'épreuve des usages quotidiens

LA MÉTHODE

Cette partie est essentiellement construite sur la base des observations et de micro-entretiens menés dans le bourg auprès d'habitants et d'usagers. Ceux-ci permettent de comprendre comment le projet est reçu, vécu et les évolutions qui ont suivi.

“ Le projet rend la traversée plus facile et plus agréable. ”

Une habitante

“ La vitesse a diminué avec l'implantation des dos-d'âne. ”

Un commerçant

“ Les ralentisseurs ont aussi eu un impact : on doit entendre 14-15 fois par jour les véhicules frotter. ”

Un commerçant



Les piétons n'ont globalement pas de difficulté pour traverser, les véhicules s'arrêtent facilement pour laisser le passage. À certaines heures une traversée libre, affranchie des passages piétons se fait en diagonale. Les continuités de cheminement sont parfois difficiles à lire : certains passages piétons ne sont pas situés directement face aux accès vers le centre-bourg et les équipements.



La vitesse des véhicules semble avoir baissé, notamment du fait des ralentisseurs. Les véhicules progressant à une allure inadaptée frottent sur le sol : le dispositif prend des allures dissuasives. Cependant, ces ralentisseurs gênent les pompiers à la sortie de leur caserne. Au moment du projet, leur déménagement était prévu et ils n'ont donc pas été concertés sur ces aménagements.



Plusieurs panneaux de signalisation ont été ajoutés après aménagement afin de rappeler la présence de l'école et des enfants.

“ Ce lieu est bien agréable.”
Une habitante

“ Impossible de passer à côté sans s'arrêter.”
Une habitante



L'espace de jeux semble faire l'unanimité. Il est devenu un espace incontournable pour les enfants, parfois au grand dam de leurs parents qui souhaiteraient rentrer rapidement : « Impossible de passer à côté sans s'arrêter. » Seul regret : l'absence d'ombre provenant des arbres. Les normes des espaces de jeux rendaient leur implantation difficile du fait de la petite taille de cet espace.



L'esplanade est un lieu de détente sur le retour de l'école, mais également un lieu où, l'été, les habitants se retrouvent en soirée, autour de jeux de boules. L'esplanade est surtout appréciée des habitants du nouveau quartier.



Une dynamique commerçante voit le jour, complétant et enrichissant la présence de la jardinerie. Une offre de services complémentaire s'est implantée en bordure de l'esplanade : restaurant, opticien, vétérinaire. Tous sont heureux d'être là et constatent que leur activité fonctionne, car les conditions sont bonnes.

“ Le projet a amené un peu de monde. Il y a des retombées indirectes, car l'endroit est plus commode, on peut aller manger à la pizzeria en face, et ça nous amène des clients. Il y a un vétérinaire, c'est un bon point aussi : on s'envoie des clients sans se faire concurrence, puisqu'on n'est pas sur le même travail ni sur les mêmes produits.”
Vendeur à la jardinerie

À l'épreuve des ressources locales



Les murs de soutènement en gabions ont constitué la solution la plus avantageuse techniquement et économiquement : un matériau très drainant était nécessaire étant donné la nature marécageuse du sol. Le sol de l'esplanade a été peu coûteux, en sable stabilisé, en accord avec la typologie locale (même matériau que sur la place de la République). Cela lui confère également une ambiance de promenade piétonne multi-usage.



La frontière entre l'aménagement de l'esplanade et la construction des bâtiments adjacents a fait l'objet d'enjeux économiques forts du fait du mur de soutènement. La mairie a pris en charge la construction du mur de soutènement en gabions et la SDH (Société drômoise d'habitat, bailleur social) a pris en charge les fondations et murs de ses bâtiments.



Un espace de stationnement supplémentaire a été réalisé au nord-est de l'esplanade, avec une similarité des matériaux, végétaux et mobilier.



Le choix des végétaux plantés s'est porté vers des espèces nécessitant peu d'apport d'eau. Les premières années, une irrigation a été mise en place, mais elle a pu être enlevée aujourd'hui. L'ensemble des végétaux a bien évolué, avec un taux de reprise jugé très bon par la municipalité (seuls un à deux arbres ont dû être remplacés sur l'esplanade).



Des plantes rampantes étaient initialement installées à l'extrémité nord de l'aménagement, au pied des cépées d'érables. Mais elles étaient l'objet d'incivilités avec le jet de nombreux déchets difficiles à extraire du fait de la nature des végétaux. Les services municipaux ont choisi de supprimer ces végétaux pour faciliter le nettoyage. Il faut tout de même noter que les aménagements d'espaces publics qualitatifs mis en place par la municipalité créent une demande d'entretien supplémentaire pour les services techniques. La municipalité réfléchit actuellement à la réorganisation du travail d'entretien, avec le projet de sous-traiter l'entretien des espaces verts des zones pavillonnaires à des entreprises extérieures, de manière à permettre aux services municipaux de se concentrer sur les espaces à enjeux : les espaces publics fréquentés.

Les facteurs de réussite



Un diagnostic urbain fondateur

Le diagnostic urbain et la stratégie des espaces publics réalisée en amont ont permis de donner au maire et à la commune une vision claire et cohérente de l'avenir. Plusieurs projets d'aménagements ont ainsi été engagés : quartier Salière et route de Beauvallon, Grande Rue, secteur du centre-ville et de l'école, secteur autour du château.

Un pari

Auparavant, peu de personnes croyaient à la réussite d'une polarité urbaine au niveau de l'esplanade et du quartier de la Salière. Compte tenu des vitesses et de l'importance de la circulation, l'idée d'un pôle petite enfance et de circulations piétonnes apaisées était perçue comme un « voeu pieu », impossible à réaliser.

Aujourd'hui, même si les vitesses ressenties dépassent les 30 km/h réglementaires, les piétons traversent facilement et l'esplanade est vécue comme une place publique à part entière. Les commerces fonctionnent et l'aire de jeux pour enfants est très utilisée. Une véritable polarité s'est créée.

Une complicité MOA-MOE sur plusieurs projets du bourg

Cette bonne entente a réellement permis de structurer le projet urbain et les projets d'espaces publics. Des choix de projet ont pu être facilités par cette confiance mutuelle, notamment la bonne articulation de l'esplanade avec les espaces publics de la Salière, les rappels de matériaux et de végétaux entre les différentes places...



LES SUITES DU PROJET

La réussite de l'esplanade est révélée par un nouvel équilibre avec le centre-ville. Le succès du pôle équipements/commerces de l'esplanade est un des arguments qui a conduit la mairie à envisager

un recentrage des activités au cœur de la ville d'Étoile-sur-Rhône. Par exemple, une médiathèque a été installée dans les bâtiments de l'ancienne cure réhabilitée, au cœur du centre-ville. Ci-dessus, la Grande

Rue et le parking, dernière phase de l'aménagement de l'entrée, conciliant politique de stationnement en poches de parking et amélioration des itinéraires piétons entre les équipements.

En s'appuyant sur l'analyse de cinq bons exemples de requalifications de voirie en petites communes, cette publication donne des repères en matière d'aménagement de traversées de bourg. Comment des projets de requalification de voirie se révèlent des opportunités pour dynamiser le centre-bourg ? Comment des lieux de passage sont-ils devenus des lieux de vie ? Comment concilier les contraintes fonctionnelles et les enjeux qualitatifs ? Il s'agit ici de montrer des réponses en matière d'aménagements, de choix de conception, d'éléments de projet qui répondent de manière transversale aux enjeux des traversées de bourgs. Cet ouvrage s'adresse aux élus et aux techniciens de petites collectivités, aux maîtres d'œuvre et aux assistants à maîtrise d'ouvrage accompagnant les collectivités sur des projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics.



Disponible sur la librairie en ligne du Cerema

www.cerema.fr

CRUSEILLES

Haute-Savoie (74)

Apaiser une route à fort trafic pour remailler un centre-ville commerçant

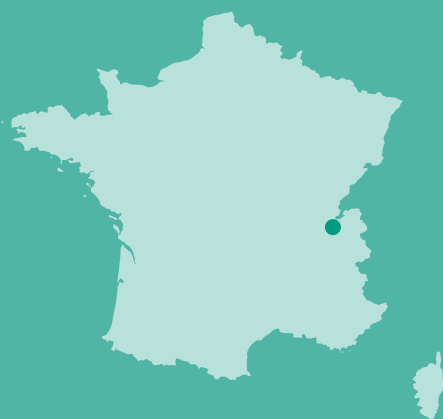


Située entre Annecy et Genève, Cruseilles est une commune attractive de 4 326 habitants avec un centre-bourg commerçant. En 2008, le centre-bourg est traversé par une route départementale qui draine près de 22 000 véhicules/jour, dont une très nette proportion de poids lourds et de transfrontaliers se rendant en Suisse.

Avec la création d'une zone 30, la requalification des places attenantes, la création de sentes reconnectant différentes parties du bourg, c'est un véritable travail de remaillage et de requalification du centre-ville qui voit le jour. ■

CRUSEILLES

Haute-Savoie (74)



LE COMMANDITAIRE ET SES PARTENAIRES

Maîtrise d'ouvrage : **commune de Cruseilles**,
Haute-Savoie (74), 4 326 habitants

Partenaires financiers : **CG 74**
CIAN
Communauté de communes

AMO, services associés : **CAUE**

Maîtrise d'œuvre : **Ilex paysage-urbanisme** – Mandataire
Ilex lumière (éclairage)
Cap Vert infra
Profil Études
Tech Hydro

LE PROJET ET LES TRAVAUX

Nature de la commande :
requalification de la rue principale et des places attenantes

Marché de Moe : **mission complète de maîtrise d'œuvre**

Coût travaux : **5 567 000 € HT** (hors réseaux)

Superficie : **~ 20 400 m²**

Ratio m² de l'aménagement : **273 €/m²**

Entreprises de travaux :

MT Paysage/De Filippis + Eurovia + Alpes Pavage
(aménagement surface)

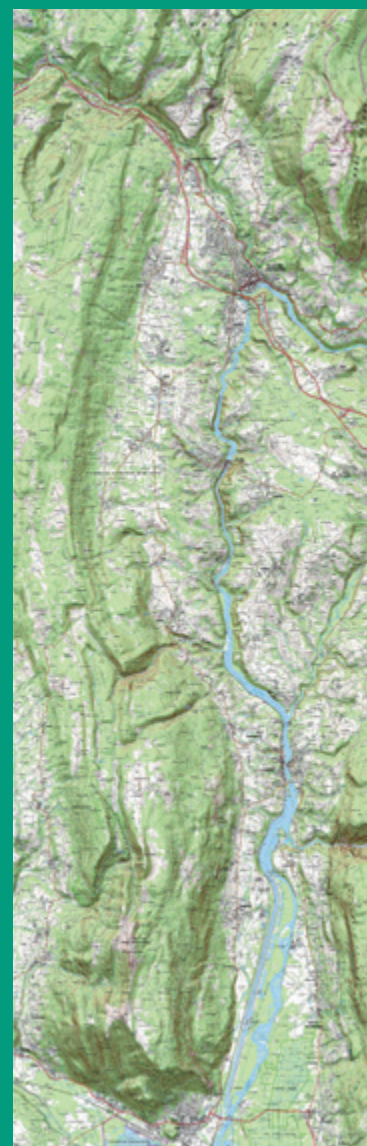
Mithieux TP + Megevand + Baisin/SER2E (réseaux secs)

DATES CLÉS

Pré-études : **2008**

Conception : **octobre 2008-avril 2009**

Travaux : **mai 2009-juillet 2010**



Source : IGN



| Enjeux et démarche

Caractéristiques et enjeux de la commune

LE FAIT DÉCLENCHEUR

Traiter la traverse d'agglomération est à la fois une urgence et une opportunité. En 2008, des travaux sur la traversée d'agglomération sont nécessaires. Du point de vue technique, la chaussée est très dégradée et les réseaux humides (un collecteur unitaire d'un mètre de diamètre) sont en mauvais état. Du point de vue de l'image et de l'usage, la baisse du trafic permettrait d'offrir un traitement qualitatif à la traversée d'agglomération, notamment en centre-ville.

Aussi, l'ouverture d'un barreau de l'autoroute A41 entre Annecy et Genève en décembre 2008 doit permettre de soulager le trafic dans Cruseilles et on prévoit un abattement du trafic à 10 000 véhicules/jour en traversée de centre-bourg et un report des camions à grand gabarit. Réaliser les travaux prévus sous circulation est complexe au vu des conditions de trafic et des contraintes de la voie. Or, la réfection du tablier du pont de la Caille, à 3 km au sud, oblige à une interruption totale du trafic pendant neuf mois. Cette interruption du trafic de transit devient une opportunité pour pouvoir opérer des travaux lourds sur la traversée d'agglomération de Cruseilles.

Un bourg attractif soumis à des pressions multiples

Cruseilles est une commune savoyarde (altitude 783 m), au pied du mont Salève, située à une vingtaine de kilomètres de la Suisse. Le bourg s'est développé autour de la voie qui relie Annecy (18 km) à Genève (25 km), devenue RD1201. La commune possède une offre en commerces importante, un centre-bourg dynamique, en grande partie concentrée autour de la route départementale.

Aujourd'hui, par sa situation géographique, le territoire de Cruseilles bénéficie d'une réelle attractivité résidentielle. Il accueille de nombreux « frontaliers » qui habitent Cruseilles ou ses environs et travaillent en Suisse. Au fur et à mesure des années, le trafic qui traversait le centre du bourg n'avait cessé de croître et il avait fini par stigmatiser la traversée d'agglomération, la Grand'Rue, artère centrale du bourg et principale rue commerçante de Cruseilles.

Un centre-bourg coupé par une artère à fort trafic

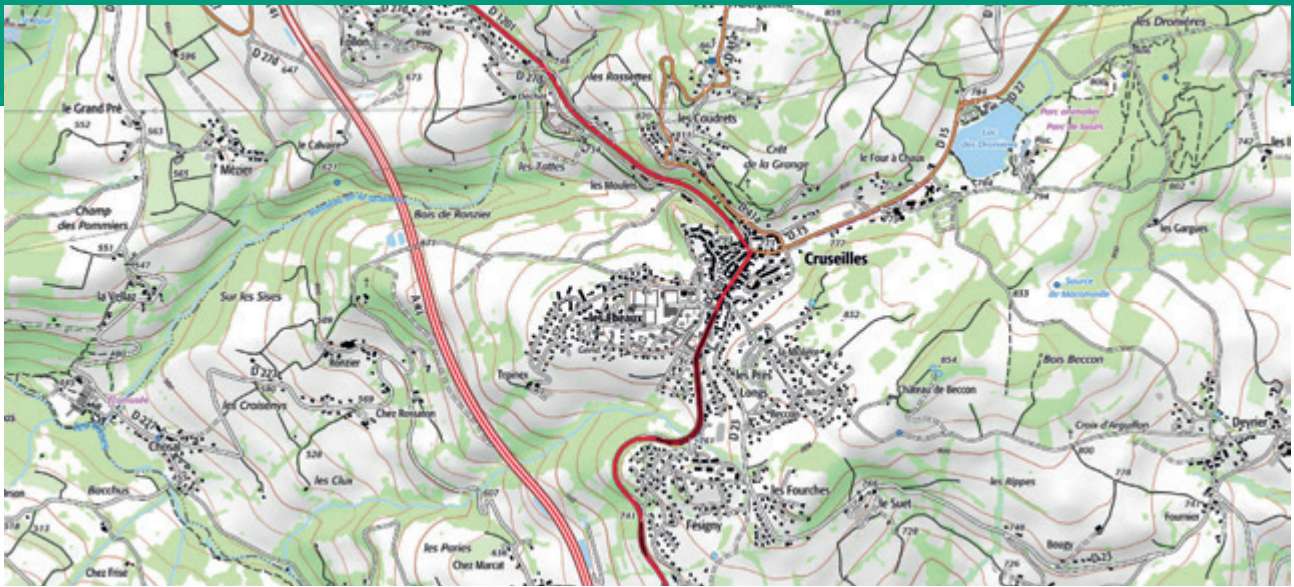
Le centre-bourg de Cruseilles est soumis à des pressions importantes. Mairie, église, marché, supérette... les principaux équipements et places centrales de Cruseilles se concentrent autour de la Grand'Rue.

En 2008, la route départementale qui traverse le centre de Cruseilles représente un trafic de 22 000 véhicules/jour : des poids lourds, des transfrontaliers passent dans le cœur de Cruseilles.

À ceci s'ajoute une contrainte topographique propre aux bourgs de montagne : si les espaces centraux sont proches les uns des autres, dans les faits, des ruptures de pente, des murs, du bâti construit dans la pente ne permettent pas toujours de passer de l'un à l'autre de manière évidente.

L'emprise de la Grand'Rue est majoritairement occupée par la circulation (9 m de large) et confère au centre de Cruseilles une image routière et minérale. Les commerces, dynamiques, ne disposent pas de possibilités d'étals suffisantes, leurs accès est rendu difficile par l'absence de trottoirs correctement dimensionnés et par la présence de seuils de commerces en dénivelé par rapport au trottoir : marches hautes pour accéder au commerce, commerce en contrebas, etc.

Le centre-bourg propose une offre de stationnement calibrée sur les besoins des commerces et des logements du centre. Or, ceux-ci sont aussi occupés par des transfrontaliers qui peuvent les utiliser comme parking pour covoiturage. L'importance des surfaces dédiées aux stationnements banalise fortement plusieurs places du centre qui, non qualifiées, présentent avant tout l'aspect de « grands parkings » minéraux en centre-bourg.



Carte IGN topo de la commune de Cruseilles

Source : IGN



Vue d'ensemble de Cruseilles.

Crédit : mairie



Photo de la Grand'Rue avant aménagement.

Crédit : mairie



Un projet d'ensemble porté par la commune, une coordination entre partenaires

Dès la consultation, la commune affirme l'intérêt de dépasser le simple traitement de la traverse d'agglomération de rive à rive, et la volonté d'un projet global qui cherche à retrouver des liens avec les espaces attenants, les places, les équipements majeurs du centre situés de part et d'autre de la Grand'Rue. Elle commande « l'étude des aménagements de surface et du traitement paysagé de la traversée de Cruseilles (RD1201) et des places (Fontaine, Monument) et voies connexes. L'esprit de cette étude porte sur la sécurité de tous les usagers, l'amélioration environnementale par un traitement paysagé adapté aux lieux... » (extrait du règlement de consultation pour le choix d'un maître d'œuvre). La commune procède à une audition pour choisir son prestataire.

Les études sont engagées au plus tôt pour pouvoir bénéficier de l'interruption du trafic liée aux travaux du pont de la Caille, et vont être menées d'octobre 2008 à avril 2009.

Dans ce temps court, la réfection du collecteur eaux usées et la création d'un collecteur séparé d'eaux pluviales sont étudiées en parallèle sous maîtrise d'ouvrage communauté de communes. Des études de réfection complète de la structure de chaussée de la route départementale sont réalisées par le conseil général et la réfection du réseau d'éclairage, gérées par un syndicat : le SYANE74.

Dans le centre-bourg : reconnecter les espaces publics majeurs

Tisser un lien entre les deux côtés du village séparés par la Grand'Rue est une orientation essentielle du projet. Il s'agit non seulement de retrouver une « traversabilité » de la Grand'Rue et de connecter les deux rives, mais aussi de remailler le centre ancien.

Dans le centre-bourg, le bureau d'études étudie un périmètre large avec un objectif de passer de la « route » qui coupe le bourg en deux parties, à une rue, épine dorsale du projet. Il identifie les espaces centraux et le potentiel de connexion entre eux : place de la Mairie, place du Monument, placette liée à des logements collectifs, placette devant une supérette.

Séquence d'approche Séquence intermédiaire Aménagement du centre-ville



Photo aérienne de la commune et périmètres de projet

Source : IGN



Photos avant aménagement. Les commerces sont nombreux mais peu mis en valeur : les voitures prennent une place prépondérante, au détriment des parcours piétons.

Crédits : Mairie

L'aménagement proposé



Une Grand'Rue apaisée pour reconquérir le centre-bourg

La traverse de Cruseilles est requalifiée sur près d'un kilomètre depuis le seuil du centre-bourg nord (giratoire RD1201/RD15) jusqu'à l'entrée d'agglomération sud.

Dans le centre-bourg, le projet propose des travaux de requalification de la place de la Mairie, de la place du Monument, de la place de la Fontaine visant notamment à renforcer l'image de places à ces espaces fortement investis par le stationnement. Le projet prévoit la création de nouvelles liaisons, sentes, escaliers pour relier ces espaces urbains entre eux.

Sur la Grand'Rue, la création d'une zone 30 et le rééquilibrage du profil en travers permettent de redonner une place plus importante aux piétons. Le traitement qualitatif des espaces revalorise l'ensemble des espaces publics du centre-bourg et restitue à la Grand'Rue un rôle de vitrine.

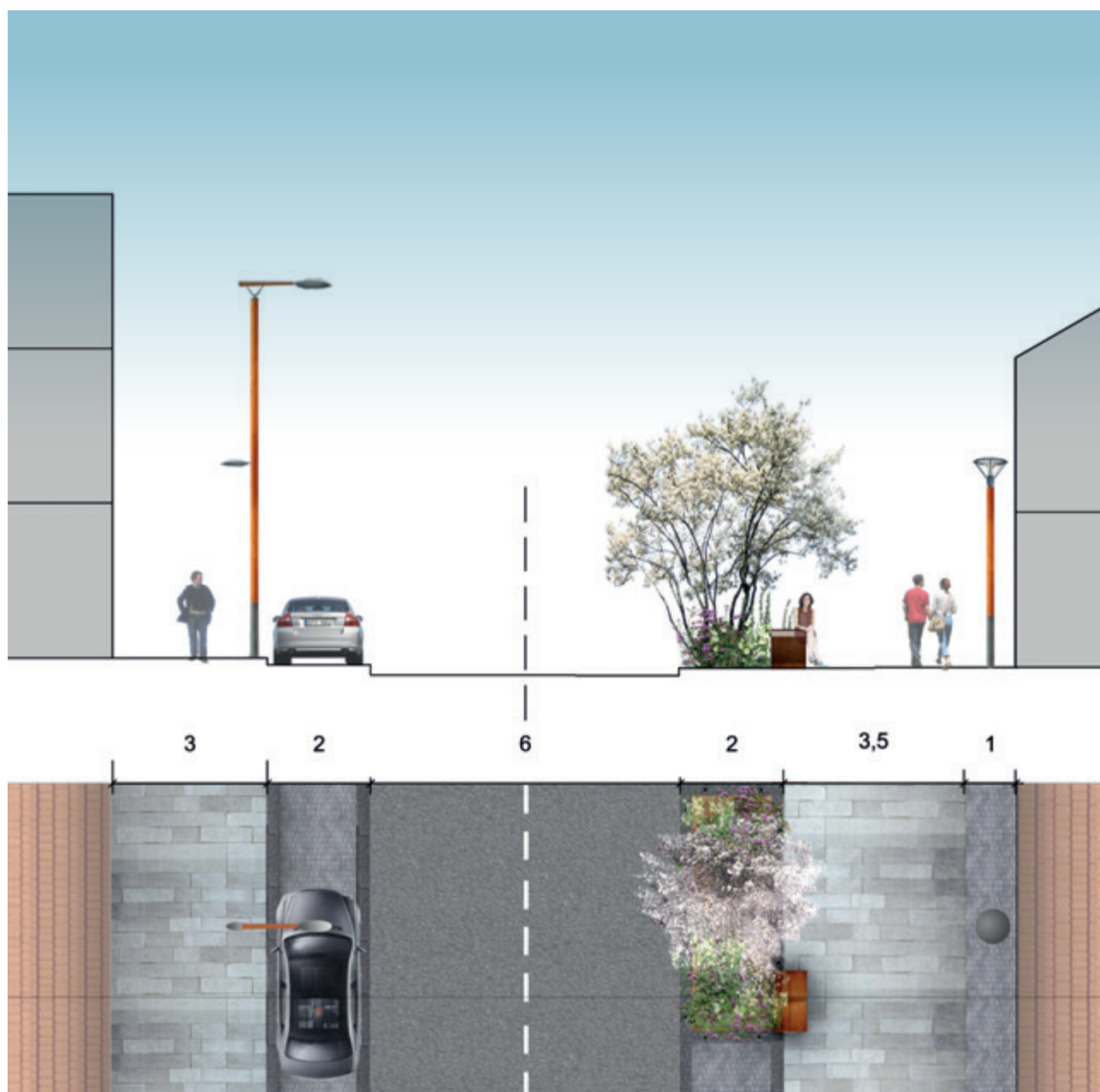
Une référence à la « nature » environnante pour apporter de la qualité à la voie

Au départ, la Grand'Rue possède une image très routière, minérale alors que le bourg, au pied du mont Salève, s'inscrit dans un paysage de montagne attractif qui marque l'identité de la commune. Ce paysage, perceptible depuis l'ensemble des séquences de la traverse, n'est pas forcément valorisé. Les orientations proposent notamment de qualifier les lieux en s'appuyant sur le végétal par des cadrages sur le grand paysage et par des « scènes » végétales faisant référence aux paysages environnants.



Principes d'aménagement de la place du Monument : végétalisation de cet espace de stationnement et construction d'escaliers pour relier les places voisines.

Crédit : Ilex paysage-urbanisme



Cette coupe et ce plan de la séquence du centre-bourg montrent le profil dissymétrique de l'aménagement. Le trottoir côté nord-ouest (à droite ici) est dimensionné à 4,5 mètres et offre un espace généreux de déambulation devant les principaux commerces. Côté sud-est, le trottoir reste confortable avec une largeur qui varie entre 2 et 3 mètres.

Crédit : Ilex paysage-urbanisme

L'aménagement proposé



← Séquence d'approche : ouverture sur le grand paysage avec des massifs végétaux positionnés au centre de la voie et sur les deux côtés. Un massif crée une séparation avec la piste cyclable. →





Crédit : Ilex paysage-urbanisme

Séquence intermédiaire : cadrage de la perspective avec une bande plantée centrale et des alignements mobilier-arbres.

Séquence du centre-bourg détaillée dans ce livret

TROIS SÉQUENCES POUR ANIMER LA TRAVERSE D'AGGLOMÉRATION

Pour traiter la traverse, le bureau d'études propose de distinguer trois séquences en s'appuyant sur le tracé de la voie, les grands carrefours et la nature du tissu urbain rencontrés :

- une séquence d'approche ouverte sur le grand paysage en traversée de la zone d'activités ;
- une séquence intermédiaire, au champ visuel cadré par un mail, longeant plusieurs équipements ;
- une séquence de centre-bourg, à vitesse modérée, en traversée du centre commerçant.

Pour chaque séquence, un traitement différencié est défini : un profil en travers, une répartition des usages, des matériaux, une végétalisation de la voie, un gabarit du mobilier spécifique. L'objectif est de conforter la lisibilité de chacune d'elles et d'amener progressivement à modérer sa vitesse à l'approche du centre-bourg.



Crédit : Mairie



| La réalisation

Avant/après aménagement



Avant

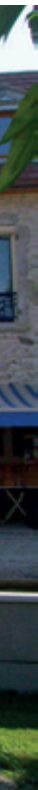
Crédit : Ilex paysage-urbanisme - 2008



La place de la voiture a été réduite au bénéfice des piétons. Le cheminement piétonnier est large, dégagé de tout obstacle, éloigné de la chaussée.

Crédit : Mairie - 2010

Après



Avant

Crédit : Mairie - 2009



La place du Monument est utilisée comme parking. L'aménagement conserve cette fonction tout en rendant le lieu plus convivial.

Crédit : Cerema - 2013

Après

Organiser

Conforter la vie et la structure du bourg

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Par sa largeur et son traitement routier, par le trafic et sa vitesse, la Grand'Rue offrait, de fait, une priorité au flux de transit et s'apparentait à une coupure forte dans le bourg. Le piéton trouvait difficilement sa place dans le centre-bourg : longer la Grand'Rue était inconfortable à cause de trottoirs trop étroits et encombrés.

Aux abords de la Grand'Rue, les places majeures du bourg s'apparentaient, quant à elles, à de grandes surfaces minérales traitées comme des aires de stationnement. La forte topographie des lieux et l'implantation du bâti ne proposaient pas de connexion évidente, ni visuellement ni physiquement.

Remailler le centre participe donc ici à retrouver des usages attendus dans un centre-bourg et à conforter l'attractivité des commerces et les équipements.

Un traitement d'ensemble pour réunifier la Grand'Rue et les places du centre-bourg

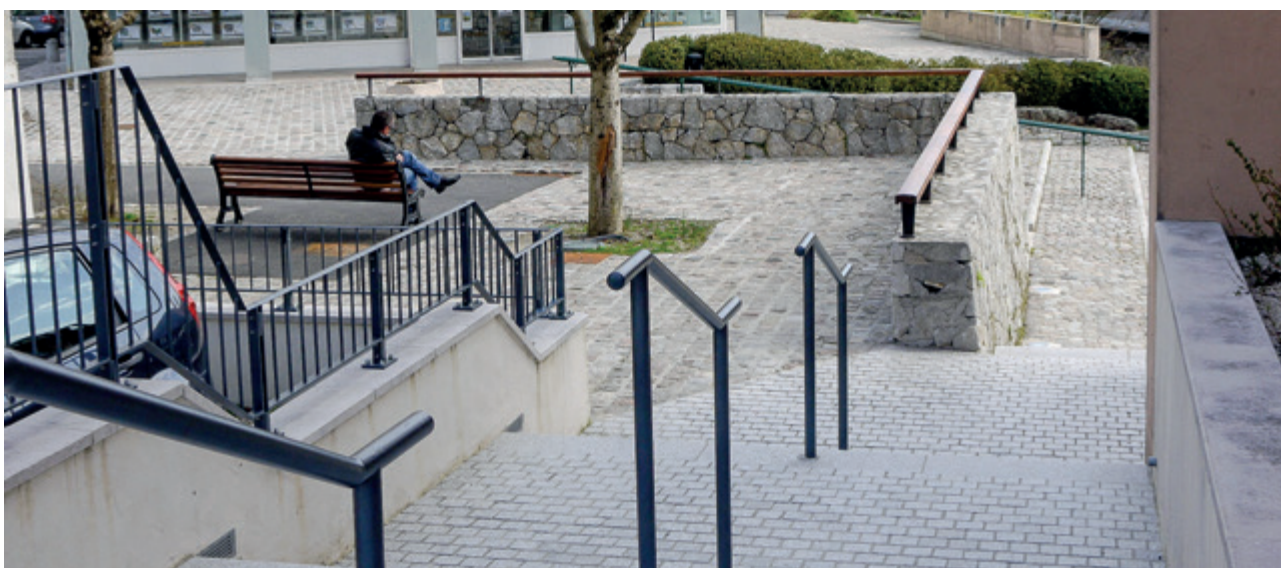
Dans le cadre de la réalisation du projet, la Grand'Rue et les places ont été réorganisées pour réduire les emprises dévolues à la circulation motorisée et offrir des espaces plus généreux aux piétons et aux plantations. Cette redistribution s'accompagne d'un effacement des « signes routiers » : grandes surfaces d'enrobé, marquages au sol, îlots séparateurs. Une homogénéité de traitement et une qualification de l'ensemble des espaces sont apportées par une composition s'appuyant avant tout sur le cadre bâti, les usages, notamment l'accompagnement des parcours piétons plutôt que sur des logiques de tracé favorisant les véhicules motorisés.

L'unité et la continuité entre l'ensemble des espaces urbains sont renforcées par le choix d'une gamme volontairement restreinte et coordonnée de mobilier urbain et de matériaux de sol, marqués par la prédominance du granit, en référence à la géologie locale.

De nouvelles liaisons pour reconnecter physiquement et visuellement places et rues

Des terrains ont été acquis et des démolitions effectuées dans l'objectif de créer de nouvelles liaisons plus directes entre trois places. Les stationnements, qui autrefois constituaient le premier plan sur lequel butait le regard, ont été réorganisés et les relations visuelles entre la mairie, l'église et la Grand'Rue ont été renforcées. Des sentes sont créées pour reconnecter la Grand'Rue à des rues parallèles et des escaliers sont aménagés entre deux places.

Ces opérations constituent un axe d'orientation fort du projet. Toutes les propositions de reconnections issues des études de cadrage n'ont pas pu aboutir pour des contraintes fortes de domanialité ou de budget. Aujourd'hui, la commune prolonge la dynamique initiée dans le cadre de projet : elle étudie par exemple la possibilité d'acquérir les terrains qui permettraient de créer une nouvelle liaison piétonne entre la Grand'Rue et la place de la Fontaine.



Aujourd'hui, un escalier permet de relier la place de la Mairie, la place de l'Église qui accueille le marché et la place du Monument donnant sur la Grand'Rue.



La gamme de granit se décline sous différentes formes pour répondre à des usages précis et structurer les lieux : bordures, pavés et dalles. Un gabarit de mâts d'éclairage plus bas et plus urbains, des assises et des plantations soulignent les parcours piétons.



Un accès privé a été requalifié en sente piétonne publique permettant de connecter la Grand'Rue à la rue de la Charrière, qui se situe en parallèle.

Apaiser

Faciliter le partage de la voirie

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Avant aménagement, la Grand'Rue est une rue limitée à 50 km/heure, avec du stationnement latéral et trois voies motorisées : une voie dans chaque sens, une voie centrale de sélection (tourne-à-droite, tourne-à-gauche)

ou des réservation prenant la forme de zébras ou d'îlots séparateurs. Sur les 14 mètres d'emprise de façade à façade (sur les secteurs les plus contraints), la circulation motorisée occupe 9 mètres au minimum, et jusqu'à 11 mètres par ailleurs !

Chaque voie est marquée par de la signalisation horizontale ; elle «guide» l'automobiliste qui dispose d'un maximum de repères dans sa course. Dans ces conditions, la traversée piétonne est difficile du fait du trafic ou de la vitesse, de la largeur et des différents mouvements possibles des véhicules.

Longer la Grand'Rue est tout aussi difficile : les trottoirs présentent une largeur aléatoire et sont encombrés, occupés par les mâts d'éclairage implantés au centre du trottoir. Le cheminement sur trottoir ne suit pas un tracé rectiligne et continu : il contourne certains stationnements et est interrompu au droit des parkings au profit des entrées et sorties voitures. L'accessibilité est difficile (pente générale de 6 %) et compromise par des emmarchements d'accès aux commerces.

Une cohabitation entre usagers facilitée par une zone 30 et un plateau

La largeur de la chaussée circulée est ramenée à 6 mètres, après avis du conseil général (route départementale) et de la préfecture (route classée à grande circulation avec passage de convois exceptionnels).

La séquence centrale est devenue une zone 30 et un plateau en pavés de granit est aménagé sur 70 mètres de long. La zone 30 est également marquée par un traitement spécifique de la voie, notamment par un minimum de signalisation horizontale, par des plantations en bordure de voie créant un effet de seuil et soulignée par des calicots imposants. La modération de la vitesse dans l'arrivée du centre-ville est anticipée par le séquençage depuis Annecy et par un mini-giratoire depuis Genève.

Les carrefours sont redessinés au plus compact, au plus droit également, sans îlots séparateurs. Des gammes urbaines se concrétisent dans un dessin moins standard et un gabarit plus petit dans le choix du mobilier, les feux et la signalisation.

Des trottoirs généreux et confortables

Le choix d'aménagement a clairement été de donner de la place au piéton. Cela se traduit par des cheminements piétonniers larges, sans obstacle, ponctués de bancs. Ces cheminements sont également sécurisés au sens où la bande plantée et le stationnement éloignent vraiment le piéton des espaces circulés. Les traversées piétonnes sont facilitées par les plateaux revêtus du même matériau que les trottoirs.

Un stationnement réduit, mais mieux géré

L'aménagement a réduit les capacités de stationnement d'une trentaine de places. La mise en place d'une zone bleue a été adoptée dans l'optique de résoudre la question du stationnement des transfrontaliers qui profitent de l'offre de stationnement sur Cruseilles pour faire du covoiturage à la journée.



Le cheminement piétonnier large permet à la fois de circuler et de s'arrêter devant les commerces sans gêne. Un espace en bord de façade est dédié aux devantures de commerces et restaurants.



Le plateau, quasiment de plain-pied avec les trottoirs et avec les mêmes matériaux, incite à une réelle prudence et confère aux piétons une légitimité supplémentaire. Même si plusieurs poids lourds et transports exceptionnels empruntent toujours le bourg, les piétons peuvent traverser facilement.



La prise en compte de l'accessibilité est a été bien intégrée ici. En particulier, la pente de la rue est rattrapée au niveau des seuils de chaque entrée et de chaque commerce.

Qualifier

S'appuyer sur le contexte

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Au pied du mont Salève, la commune bénéficie d'un cadre agréable de montagnes boisées et de prairies. La montagne reste visible depuis l'intérieur du bourg et la Grand'Rue offre des perspectives exceptionnelles sur les coteaux en arrière plan.

Apprécier ce cadre dépend fortement du premier plan proposé. Or, avant l'aménagement, la rue et les espaces attenants, encombrés (mobilier, voitures) et banalisés (enrobé, mâts routiers, chasse-roues en béton...), présentent un aspect plutôt minéral. Les places sont occupées par de grandes surfaces minérales d'un seul tenant, sans plantation ni cheminement piéton, et donnent surtout à lire la fonction de stationnement.

S'appuyer sur le végétal et le paysage pour structurer et qualifier les espaces

Le projet s'appuie notamment sur le végétal pour structurer l'espace et lui conférer une identité.

Dans le cadre du projet, chacune des places, tout en gardant leur vocation de stationnement, a fait l'objet d'une composition qui s'appuie sur le cadre bâti, et se structure par le jeu complémentaire de composition du sol et de plantations d'arbres : plantation régulière d'arbres tiges sur la place de la fontaine, plantation d'un petit square central sur la place du Monument, plantation d'alignements devant la mairie.

Sur la Grand'Rue, des linéaires de plantations alternent avec le stationnement selon un rythme irrégulier et varié, qui offre une réelle unité à l'ensemble

du centre. Ils rétrécissent le champ visuel depuis la chaussée et, dans le sens de la descente, recadrent et répondent au coteau forestier en fond de perspective.

Qualifier le paysage nocturne

L'éclairage routier a laissé place à un éclairage subtil valorisant les équipements, fonctionnel et d'ambiance, qui viennent éclairer les trottoirs et les espaces verts. Les luminaires sont positionnés au plus près du piéton en évitant l'éclairage direct vers les logements.

Un soin particulier a été apporté aux économies d'énergies et au respect de l'environnement par le choix des luminaires et la temporisation de l'éclairage en fonction de l'heure nocturne.



La Grand'Rue est structurée par des linéaires de plantations : arbustes en cépées, rosiers, graminées composent des scènes végétales aux accents « champêtres ». Les plus hautes graminées ont finalement été retirées, car elles masquaient la visibilité pour le piéton s'apprêtant à traverser.



Sur la largeur de la Grand'Rue, l'éclairage est réparti d'une manière dissymétrique. Des mâts de 7 mètres de hauteur avec un projecteur piéton sont installés sur la rive sud-est. La rive nord-ouest (plus large) accueille un éclairage nuancé, en écho à la diversité des situations proposées, avec notamment des lanternes installées sur des mâts de 4 mètres le long des façades. Les autres espaces publics, jardins et places, bénéficient du même dispositif que le trottoir nord-ouest, complété par des encastrés muraux et des projecteurs ponctuels sur les mâts avec des filtres de couleur.

Dynamiser

Proposer des lieux à investir

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Les usages attendus d'une rue peinaient à s'exprimer : non seulement l'essentiel de l'espace était consommé par l'automobile, laissant peu de place aux autres usages, mais la circulation représentait une nuisance forte. La Grand'Rue était devenue un lieu sans attractivité particulière.

Un profil dissymétrique pour créer un mail généreux

Le profil de la voie est redistribué de manière dissymétrique avec un trottoir côté nord très large (4,5 m). Ce choix d'un profil dissymétrique s'appuie sur la volonté de retrouver une attractivité à la Grand'Rue depuis le centre, et de privilégier le trottoir disposant du plus grand nombre de commerces avec des terrasses.

Une attractivité commerciale confortée par la possibilité d'étals et de commerces

La bande technique contre les façades, marquées par un pavage plus fin, constitue une fraction du trottoir hors du cheminement que les commerçants peuvent investir pour créer des terrasses ou des étals. Les commerçants ont ainsi la possibilité de pouvoir investir la rue sans encombrer le trottoir.

Pouvoir s'attarder, s'asseoir dans la Grand'Rue, dos à la circulation

Dans la Grand'Rue en pente et avec un trafic intense, il est bienvenu de pouvoir trouver des lieux pour s'asseoir, s'abriter un peu du trafic, ou attendre devant un commerce.

Les bancs sont implantés contre les linéaires de plantation, ce qui permet de s'asseoir en étant coupé, visuellement, du trafic. Sur la place du monument, des bancs sont installés au cœur de la végétation, au centre de la place.

“ Le choix du pavé plutôt que du bitume, les bancs avec un design recherché : le but était de qualifier vraiment la rue et que les gens aient envie de venir. ”

Le maire

“ On a voulu redonner de la place au piéton :
en largeur, mais aussi en confort.”

Le concepteur



Les bancs ont été dessinés par le bureau d'études. D'une écriture contemporaine, ils utilisent un matériau (le mélèze) et une filière de fabrication locaux. Ils se déclinent en plusieurs modèles et proposent plusieurs possibilités d'assises : bancs avec accoudoirs, banquette, tablette...





| Le projet aujourd'hui

Un regard a posteriori

À l'épreuve des usages quotidiens

LA MÉTHODE

Cette partie est essentiellement construite sur la base des observations et de micro-entretiens menés dans le bourg auprès d'habitants et d'usagers. Ceux-ci permettent de comprendre comment le projet est reçu, vécu et les évolutions qui ont suivi.



La convivialité est renforcée. Les dégagements importants permettent des regroupements en divers lieux. Il est désormais possible de s'arrêter en chemin, de discuter avec une personne rencontrée dans ou devant les commerces. Les lieux de pause sont nombreux et diversifiés. Les commerçants installant leurs étals sur le large trottoir s'approprient les dégagements. Les jeunes s'assoient sur les bancs devant les commerces. La séparation visuelle, par le végétal, entre la rue et le trottoir favorise effectivement cette vie nouvelle en bord de voie toujours très circulée. Pour plusieurs usagers, le nombre de bancs semble très important au regard des besoins d'assises et des pratiques. Leur présence participe aussi à la qualification d'une ambiance vivante et habitée du bourg.

“ On a gagné en esthétique. J'ai du plaisir à être à l'extérieur ; les enfants profitent des grands trottoirs. ”

Une riveraine



“ Les trottoirs larges, ça invite à la convivialité, on a la place de s'arrêter, de papoter... ”

Un retraité



L'aménagement est, selon les habitants et riverains « esthétiquement réussi ». Le soin du détail apporté aux plantations et aux matériaux est apprécié. Le travail spécifique sur l'éclairage leur apporte un confort d'usage la nuit. Les effets des aménagements sur l'image et l'attractivité de Cruseilles sont largement partagés.



L'équilibre du lieu obtenu grâce au projet se fragilise si le trafic n'est pas maîtrisé et continue à s'accroître. Le passage des véhicules est finalement resté plus important que prévu. De 12 000 véhicules/jour à la réouverture, il est remonté à 17 000 véhicules/jour. Cela dégrade les conditions de cohabitation entre usagers et compromet le bon état de l'aménagement (notamment le plateau en pavés). Les nuisances sonores impactent la vie dans les espaces publics sans l'empêcher. Par ailleurs, la problématique des frontaliers qui font du covoiturage, en utilisant le centre de Cruseilles comme parking-relais, n'a pas été pleinement résolue et crée une pression importante sur le stationnement du bourg.

“ Mais ce n'est pas à midi que ça coince, plus à 16h30 - 17h00. Les cars scolaires et les frontaliers à 17h00, c'est vraiment le moment noir. ”
Un habitant

“ Il y a du bruit : les joints se dilatent, s'usent. Ils font plus de bruit maintenant. Il y a les vibrations des poids lourds. ”
Une riveraine



Les nouvelles règles en application dans le centre de Cruseilles (zone 30, priorités à droite) sont inégalement connues des usagers interrogés, malgré une signalétique présente et des efforts de communication réalisés par la collectivité. D'autre part, le dimensionnement au plus juste des places de stationnement latérales, bien que volontaire, est jugé trop contraignant dans plusieurs témoignages qui ralentent une « obligation à réussir » rapidement son créneau face à la pression du trafic. Le resserrement visuel, recherché pour participer au ralentissement du trafic, laisse peu de marges de manœuvre pour sortir d'un véhicule en stationnement ou pour que deux gros véhicules en circulation puissent se croiser sans frôler ceux en stationnement.



À l'épreuve des ressources locales

“ On s'est rendu compte que le piéton ose aussi, il n'attend plus tout le temps que la voiture passe. ”
Le maire



Le budget des travaux a été de 5 567 000 € HT, soit un montant supérieur de moins de 1 % au budget initial. La réfection totale de l'intégralité des réseaux représente, avec les travaux de terrassement, plus de la moitié du budget (55 %). L'équipe de maîtrise d'œuvre a été présente sur l'intégralité des travaux, de la conception au suivi de chantier. Par rapport à la mission de départ, la maîtrise d'œuvre a été complétée avec la conception de l'éclairage, prévue au départ par le SYANE74. La cohésion de la maîtrise d'ouvrage ainsi que la confiance établie avec la maîtrise d'œuvre ont permis ce transfert de mission, contribuant à la cohérence et la qualité d'ensemble du projet.

Crédit : Mairie



“ Les trottoirs sont bien lisses, c'est bien fait, faut dire ce qui est. ”
Un homme en fauteuil roulant

L'aménagement des accès PMR aux commerces a été intégré au projet de la Grand'Rue. Les travaux ont permis de tirer parti des financements européens dits « Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce » (FISAC) dédiés aux commerçants pour qu'ils puissent aménager leur local commercial, notamment pour le rendre accessible aux PMR. Souvent, les aménagements sont réalisés un à un. Ici, ils ont été pris en charge par la mairie et l'équipe de concepteurs, d'où une continuité entre l'aménagement de la rue et les accès commerciaux. Cette organisation, décidée rapidement, a permis un aménagement homogène et qualitatif avec un passage en douceur de la rue aux commerces. La mise en accessibilité des commerces est réellement appréciée, même si la pente naturelle (6 %) reste forte. L'hiver, cependant, les espaces peuvent facilement devenir glissants.



La végétation et le mobilier amenés par le projet nécessitent une gestion en aval qui s'est concrétisée par un renforcement des moyens humains et, dans une moindre mesure, par l'achat de matériels supplémentaires. La commune a embauché un salarié pour l'entretien des espaces publics, après l'aménagement de la Grand'Rue. Cette personne s'occupe de l'ensemble des espaces publics de Cruseilles, avec une part importante de son travail consacrée à la Grand'Rue : nettoyage (vidage des corbeilles, ramassage hebdomadaire des déchets et débris au sol, lavage ponctuel des trottoirs) et entretien des végétaux (taille au printemps et à l'automne, arrosage au fleurissement printemps-été).

“ On n'a gardé que les rosiers en fait, parce que tout le reste était très gênant pour la visibilité rapport aux voitures. Surtout que ces graminées, elles étaient sympas, mais on était obligés de les tailler quand elles commençaient à devenir belles. ”

Un commerçant



La programmation de cet aménagement a été réalisée très rapidement, afin de pouvoir commencer les travaux en même temps que ceux du pont de la Caille. Le diagnostic foncier n'avait pas pu être finalisé et la réalité des situations foncières a émergé au fur et à mesure de l'avancement des travaux. La Grand'Rue comprend plusieurs parties privées. Des sous-sols de bâtiments (caves) sont construits sous la Grand'Rue. Certaines parties de la Grand'Rue, utilisées depuis toujours comme voirie, relèvent en réalité de parcelles privées. La mairie a effectué des opérations foncières qui ont abouti à l'acquisition des terrains. Mais, compte tenu des délais de chantier très courts, les négociations foncières n'ont pas pu aboutir à l'acquisition de tous les terrains. Ainsi, plusieurs travaux ont été réalisés sur des parcelles privées, la régularisation intervenant postérieurement, notamment un redécoupage foncier vertical distinguant sol et sous-sol.

Crédit : Mairie



Les facteurs de réussite



Une cohésion forte entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Les quatre maîtres d'ouvrage se sont fédérés autour du projet, et ont mis leurs compétences au service d'une démarche commune pour faire avancer l'aménagement dans le sens de la cohérence d'ensemble et de la qualité.

Parallèlement, les membres de l'équipe de maîtrise d'œuvre avaient déjà une habitude du travail en commun, facilitant la réflexion et l'organisation du travail dans des délais serrés.

Il s'est créé dès la première rencontre une compréhension mutuelle entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, alliant confiance et motivation pour avancer conjointement vers un projet de qualité.

Une « fenêtre de temps » saisie au vol

La fermeture du pont de la Caille, entraînant l'arrêt de la circulation sur la RD1201, était une opportunité inédite dégageant des contraintes fortes d'un chantier sous circulation avec un trafic d'une telle ampleur. La municipalité a su saisir cette occasion, ainsi que les autres membres de la maîtrise d'ouvrage. Avec la maîtrise d'œuvre et les entreprises de travaux, la conception (6 mois) et les travaux (14 mois) ont été menés avec vivacité et efficacité.

Une réflexion élargie à l'échelle du bourg

La maîtrise d'œuvre a tout de suite saisi les enjeux urbains et paysagers du projet, et a élargi la réflexion sur le rôle de lien transversal que pouvait représenter l'aménagement de la Grand'Rue. La maîtrise d'ouvrage et le maître d'œuvre ont su partager une vision commune, en relayer les idées fortes auprès de la population, même si des compromis ont dû être trouvés ponctuellement.

Un projet ambitieux, un changement de pratique radical

Le changement radical entre l'avant et l'après-projet révèle un projet fort, avec une volonté de modifier les comportements, notamment des automobilistes. Le rétrécissement de la chaussée, le changement de priorité aux carrefours, le plateau traversant sont autant de points qui ont suscité des oppositions auprès des habitants. Trois réunions publiques, et surtout les discussions argumentées avec les riverains lors des travaux, ont permis au projet d'aboutir.



LES SUITES DU PROJET

Avec l'ouverture de l'autoroute reliant Genève à Annecy, les projections de trafic sur la RD1201 envisageaient 10 000 véhicules/jour au lieu des 22 000 véhicules/jour précédemment. Aujourd'hui, le trafic remonte et atteint 17 000 véhicules/jour (sur l'autoroute, il est également de 17 000 véhicules/jour). La cause en est le coût élevé de l'autoroute et l'augmentation permanente du trafic

global due à l'urbanisation croissante. Des mesures seraient à prendre pour diminuer et ralentir le trafic : interdiction de circulation des poids lourds en transit, mise en place d'une police municipale faisant respecter la vitesse, aménagement de parkings de covoiturage, desserte TER ? Les réflexions sont en cours du côté des différents acteurs.

En s'appuyant sur l'analyse de cinq bons exemples de requalifications de voirie en petites communes, cette publication donne des repères en matière d'aménagement de traversées de bourg. Comment des projets de requalification de voirie se révèlent des opportunités pour dynamiser le centre-bourg ? Comment des lieux de passage sont-ils devenus des lieux de vie ? Comment concilier les contraintes fonctionnelles et les enjeux qualitatifs ? Il s'agit ici de montrer des réponses en matière d'aménagements, de choix de conception, d'éléments de projet qui répondent de manière transversale aux enjeux des traversées de bourgs. Cet ouvrage s'adresse aux élus et aux techniciens de petites collectivités, aux maîtres d'œuvre et aux assistants à maîtrise d'ouvrage accompagnant les collectivités sur des projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics.



Disponible sur la librairie en ligne du Cerema

www.cerema.fr

GRISOLLES

Tarn-et-Garonne (82)

Créer un fil conducteur reliant les équipements
d'une rue résidentielle

Située entre Toulouse et Montauban, la ville de Grisolles (environ 4000 habitants) est dynamique, avec de nombreux commerces, de nombreux équipements et une urbanisation en développement. Sa situation géographique génère également beaucoup de déplacements motorisés. La voiture est très présente.

Après une phase de travaux sur le centre-bourg, la stratégie d'aménagement a consisté à requalifier une rue résidentielle qui accueille des équipements importants de la ville. L'aménagement a permis de créer un cheminement piétonnier qui faisait défaut. ■

GRISOLLES

Tarn-et-Garonne (82)



LE COMMANDITAIRE ET SES PARTENAIRES

Maîtrise d'ouvrage : **commune de Grisolles**,
Tarn-et-Garonne (82), 3 991 habitants

Partenaires financiers : **CG du Tarn-et-Garonne**

AMO, services associés : **DDE du Tarn-et-Garonne** (mission d'AMO)
CAUE du Tarn-et-Garonne

Maîtrise d'œuvre : **D'une ville à l'autre** – Urbaniste mandataire
Juliette Favaron – Paysagiste
ECCTA – Ingénierie

LE PROJET ET LES TRAVAUX

Nature de la commande :

requalification d'une rue en périphérie

(dans le cadre de la requalification des espaces publics centraux de la commune)

Mission complète de maîtrise d'œuvre

Coût travaux : **564 029 € HT**

(rue du Pézoulat, hors travaux enfouissement réseaux)

Superficie totale : **8 810 m²** (rue du Pézoulat)

Ratio m² de l'aménagement : **64 €/m²**

Entreprises de travaux : **entreprise Malet** (VRD),
Jardins toulousains (espaces verts),
CEPECA (éclairage public)

DATES CLÉS

Études préalables : **2004-2005**

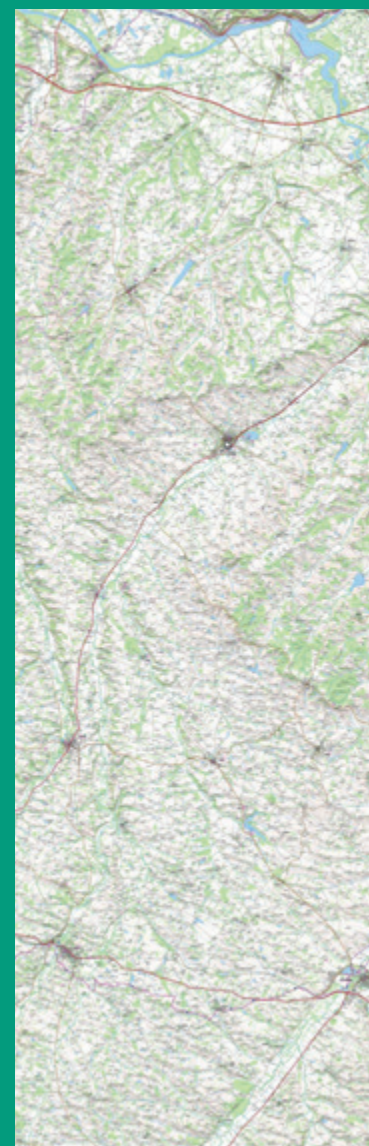
Consultation : 2005

Études centre-bourg : 2006-2007

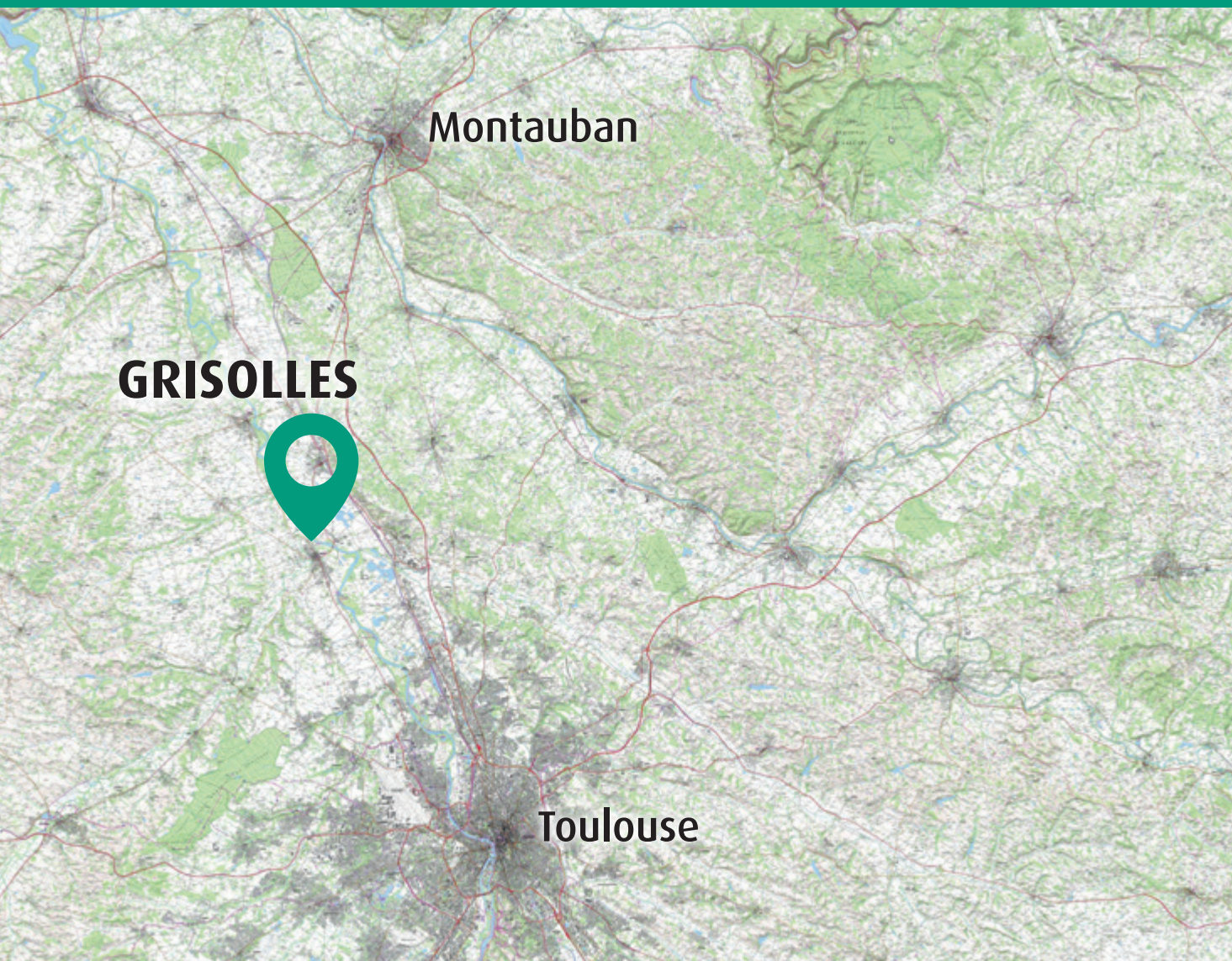
Travaux centre-bourg : 2007-2008

Études rue du Pézoulat : 2008-2009

Travaux rue du Pézoulat : 2009-2010



Source : IGN



| Enjeux et démarche

Caractéristiques et enjeux de la commune

LE FAIT DÉCLENCHEUR

Une volonté affirmée de la commune d'intervenir à une échelle globale.

À l'origine, des études ont été confiées au CAUE et à la DDE du Tarn-et-Garonne de 1993 à 2001, pour répondre aux problèmes de sécurité routière constatés, notamment sur les axes principaux du centre-bourg.

Le processus de réflexion engagé avec la DDE et le CAUE a mis en lumière la nécessité de penser globalement la requalification des axes du centre-bourg pour assurer une véritable cohérence.

À partir de ce constat, la commune a décidé de lancer une opération d'ensemble. La DDE est intervenue en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage, abandonnant le rôle habituel de maître d'œuvre qu'elle avait à ce moment-là sur les aménagements routiers. Ce repositionnement de la DDE a été suscité par l'ampleur des enjeux urbains et la nécessité d'apporter une réponse globale cohérente, faisant appel à des compétences en urbanisme et en paysage.

Un bourg sous influence des agglomérations de Toulouse et Montauban

Le bourg de Grisolles s'est développé dans la vallée de la Garonne, entre plaine et coteau du Fronton, à la jonction de deux axes de circulation majeurs du département : la RN20 et la RN113.

La commune compte 3 157 habitants en 2006 et a connu un développement rapide : la population a doublé depuis

1940 (elle atteint en 3 991 habitants en 2015). La proximité des agglomérations de Toulouse et Montauban confère à Grisolles et aux territoires alentour une forte attractivité. La ligne ferroviaire Paris-Toulouse et la gare à proximité du centre-bourg contribuent encore à renforcer cette attractivité. Cela a engendré un développement rapide de la commune, de sa zone urbanisée, du nombre d'équipements et de services. On y trouve aussi : une gendarmerie, des collèges, des écoles, des centres médicaux, des structures de sports et loisirs, et de nombreux commerces en centre-bourg. Cette attractivité a également une forte incidence en termes de déplacements de transit et pendulaires.

Un bourg structuré, un maillage viaire assez développé

Le bourg s'inscrit dans une dynamique historique nord-sud (coteau, canal latéral à la Garonne, axes routiers et ferroviaire Toulouse-Montauban). La trame du centre-bourg s'organise autour de deux axes : l'axe nord-sud de la RD94 bis (rue Hébrard dans le centre) et l'axe est-ouest de la RD49 (rue Antoine-de-Laroque prolongée par la rue du Collège). Cet axe est-ouest reliant la plaine du Fronton à l'axe Toulouse-Montauban constitue le support du développement récent du bourg.

Au carrefour des deux axes, la place de la Halle marque l'espace central du bourg. Un maillage complémentaire étoffe le centre-bourg. Au regard de l'échelle du bourg, les espaces publics sont assez importants et diversifiés : rues, mail planté, places, squares...

Des dysfonctionnements liés à la circulation et la forte présence des véhicules en centre-bourg

La commune a entrepris une opération de requalification du centre-bourg pour répondre à un certain nombre de dysfonctionnements :

- une forte circulation de transit sur la RD49 (6 428 véhicules/jour, dont 13 % de poids lourds, et 7 087 véhicules/jour sur l'entrée nord en 2005) ;
- des espaces publics en mauvais état ;
- des trottoirs très étroits, voire absents en centre-bourg ;
- un sentiment d'insécurité routière des riverains.

Pour la commune, il s'agissait en outre de renforcer l'attractivité des espaces publics de centre-bourg et de les adapter à l'évolution de la population et des équipements communaux.



Photo aérienne de la commune de Grissoles

Source : IGN



Photos de la rue Hébrard avant aménagement, illustrant le manque d'espace laissé aux piétons malgré un potentiel fort pour la vie locale.

Crédit : mairie (gauche) et D'une ville à l'autre (droite)



Photos de la rue du Pézoulat avant aménagement. C'est une rue résidentielle bordée de logements individuels, et qui dessert en même temps plusieurs équipements.

Crédit : D'une ville à l'autre

La démarche adoptée



Un « plan paysage » comme point de départ

En préalable à une mission de maîtrise d'œuvre sur un périmètre très large du centre-ville, les concepteurs ont proposé d'élaborer un plan de référence dit « plan paysage » sur l'ensemble de la commune. Il identifie la structure paysagère de la ville : le socle urbain originel (le centre-bourg) et les seuils de la ville (la plaine inondable et le coteau). Ce document a permis de mettre au point une stratégie globale d'aménagement et de développement urbains. Ce plan de paysage donne les bases des futures réflexions urbaines ; PLU, implantation de nouveaux équipements, futures extensions.

Il s'est aussi accompagné d'un nouveau plan de circulation permettant d'élargir la réflexion sur le centre-bourg. Ce plan instaure une figure du « tour de ville » qui reporte la circulation au-delà des axes habituellement empruntés. Il étudie également les opportunités pour passer certaines voies très étroites à sens unique pour les véhicules motorisés. À noter que ce plan de circulation a été amendé en fonction des choix d'aménagement du centre-bourg et de la rue du Pézoulat.

Une requalification qui s'inscrit dans un projet d'ensemble

Dans un second temps, la maîtrise d'œuvre a établi une « stratégie d'investissement », afin de phaser les secteurs d'intervention à l'échelle du bourg. Le projet de maîtrise d'œuvre a porté sur l'ensemble du centre élargi, mais avec un découpage des travaux en quatre phases (la première phase sur le centre-bourg correspondait à la tranche ferme du marché). L'ensemble de ce centre élargi a fait l'objet d'un dessin précis (phase DCE) de la part du maître d'œuvre.

Le choix d'aménager en priorité une rue périphérique

Suite au réaménagement d'une première tranche du centre-bourg (rue Laroque/Hebrard en 2007-2008), l'intervention sur la rue du Pézoulat est apparue comme prioritaire. Cette rue en périphérie du centre-bourg accueille différents équipements (maison de retraite, école, crèche...). La nécessité de sécuriser les déplacements sur ce secteur était alors primordiale pour la collectivité.

Il s'agit d'un choix inhabituel, mais logique ici. Plutôt que de terminer l'aménagement du centre pour améliorer la « réputation » du bourg, la stratégie a consisté à faire des aménagements là où étaient rencontrés de réels problèmes d'usage : à proximité des équipements situés sur une rue périphérique. Et également à faire les travaux sur un secteur d'urbanisation moins patrimonial, mais plus dynamique.

Square du Monument aux morts | Rue Hébrard
 Rue du Pézoulat | Rue Larroque



Photo aérienne de la commune de Grisolles
 En rouge figure la phase d'aménagement analysé dans ce fascicule. Le pointillé indique le périmètre complet de l'aménagement réalisé.

Source : IGN



Extrait du « plan paysage » montrant la plaine à l'ouest, le centre socle urbain et le coteau à l'est. La rue du Pézoulat est située sur la limite entre plaine et socle urbain.

Crédit : D'une ville à l'autre

L'aménagement proposé

Une conception accompagnée par la consultation du public

Pour chacune des opérations Laroque/Hébrard et Pézoulat, le groupement de maîtrise d'œuvre a organisé une enquête, sur la base d'un questionnaire, lors des phases de conception (AVP).

Ces enquêtes avaient pour objectif d'interroger les habitants sur leurs manières de vivre dans le bourg, leurs perceptions, leurs usages et sur les améliorations préférentielles à apporter aux espaces publics. Les questionnaires ont ainsi permis de déterminer les axes prioritaires d'intervention, d'orienter et appuyer les propositions d'aménagement.

En centre-bourg, l'analyse du questionnaire mettait ainsi en avant la demande d'amélioration des espaces publics et de renforcer la sécurité routière sur les principaux axes routiers. Sur la rue du Pézoulat, l'enquête a confirmé le sentiment d'insécurité lié à la place trop importante donnée à la voiture. Les avis des habitants mettaient en avant la nécessité d'avoir un rééquilibrage en faveur des modes doux et de la végétation. Elle a aussi permis de valider le passage à sens unique de la voirie pour les véhicules motorisés.

Les principes du projet d'aménagement du bourg

L'esquisse des espaces publics s'est construite en fonction du « plan paysage ». On distingue en particulier les axes principaux du « socle urbain » au traitement plus minéral par rapport aux espaces de périphérie obéissant à une logique plus végétale.

Un travail de séquences est également proposé pour rendre lisible l'arrivée graduelle dans le bourg : double alignement d'arbres en entrée, simple alignement aux premiers faubourgs, une bande de seuil et quelques arbres isolés pour marquer des repères dans le cœur de bourg. Agir sur un long linéaire nécessite aussi de bien montrer les continuités des espaces que de marquer des rappels le long de l'aménagement.

Une certaine sobriété a été recherchée. Il s'agit de donner le sentiment que l'aménagement « *avait toujours été là* ». Cette volonté s'accompagne d'un travail fin pour assurer la qualité et la pérennité de l'aménagement. Pour les concepteurs : « *Tout le projet est dessiné avec beaucoup de précision : les traits de scie, les différentes courbures de bordures, le nivellement, etc., sont intégrés dans le plan d'exécution...* »

Une première phase de travaux sur le centre-bourg

La rue Larroque (RD49), principale traverse du bourg, et la rue Hébrard ont fait l'objet de la première opération de maîtrise d'œuvre.

Le centre est maintenant traité en zone 30. Le croisement est géré par un stop, ce qui a permis de fluidifier le trafic et de sécuriser les déplacements. Dans ce contexte, les automobilistes semblent plus attentifs. Avec la mise en place d'un plan de circulation à l'échelle du centre-bourg, deux rues sont passées à sens unique pour les véhicules motorisés afin d'assurer le trafic est-ouest tout en apaisant le trafic sur ces voiries.

Un travail fin et soigné des espaces publics est mis en œuvre. La palette des matériaux et des végétaux est sobre. Différentes finitions de béton sont utilisées : trottoirs en béton sablé, stationnements en béton lissé, bandes de seuil en béton désactivé avec du galet de Garonne, plateaux en béton désactivé de concassé noir. Cela permet de hiérarchiser les différents secteurs et fonctionnalités, et de caractériser chaque espace public.



La voie roulante de la rue Hébrard est pincée à 3,50 mètres avec du stationnement en long, ce qui permet d'élargir considérablement les trottoirs et d'affirmer l'attractivité commerciale et patrimoniale du cœur de ville. Pour conforter la convivialité de ces espaces et faciliter les traversées piétonnes, les espaces piétons et autos sont traités à niveau. La hauteur du trottoir (auparavant de 15 cm) est diminuée : trottoir et voirie sont délimités par des bordures pierre et un léger ressaut de 2 cm.



Les bordures en pierre d'Arudy, soulignant la voirie, dont la texture est assez proche d'un marbre, dessinent un fil d'Ariane à l'échelle des aménagements. Un engravement de sol personnalise les espaces : bandes de seuil, numéros des portes, petits signes gravés dans le sol... Le mobilier urbain a été spécifiquement dessiné pour ce projet.



Le square du Monument aux morts dans le prolongement de la rue Hébrard, constitue aujourd'hui la seule place réalisée dans le cadre de cette opération. Partant d'un vaste espace en enrobé sans qualité propre et extrêmement lâche, le pincement du carrefour a permis de redessiner des espaces accueillants, propices à la convivialité.

L'aménagement proposé



Séquence urbaine : proche du centre-bourg, cette partie de la rue est cadrée par des bâtiments implantés en limite de parcelle, des murets, des haies. L'aménagement végétalise les pieds de façades et confère une homogénéité à ce tissu urbain.

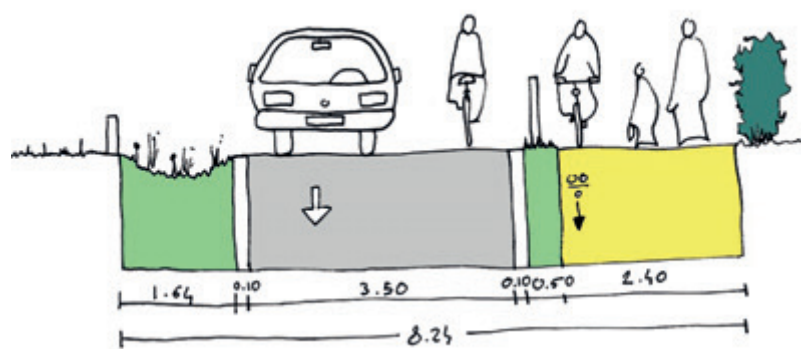
Séquence résidentielle : la rue est bordée de haies avec des maisons en retrait. L'aménagement accentue cette ambiance végétale.

La rue du Pézoulat a été réaménagée sur 550 mètres, de la rue du Collège (prolongement de la rue Larroque) jusqu'à l'amorce du lac Luché.

Crédit : D'une ville à l'autre



Séquence des équipements :
les emprises sont larges.
L'aménagement vient qualifier
les seuils des équipements.



Coupe de principe de l'aménagement : pour donner une place confortable
aux modes doux, une large bande piétonne dissociée de la chaussée est proposée
par les concepteurs.

Crédit : D'une ville à l'autre





| La réalisation

Avant/après aménagement



Avant

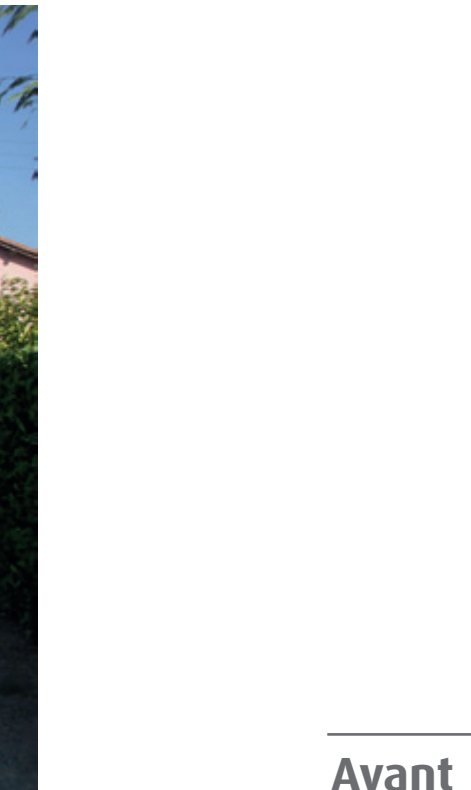
Crédit : mairie - 2008



En lien avec le « plan paysage », la rue du Pézoulat affirme son caractère végétal par rapport au centre-bourg. Une bande plantée sépare le cheminement doux et la chaussée. Elle contient également les alignements de mobilier urbain. Les surépaisseurs du profil type accueillent des plantations en pied de façade, des noues, ou des arbres qui signalent les équipements.

Crédit : Cerema - 2013

Après



Avant



Crédit : mairie - 2005



Une réflexion particulière a été menée sur le partage de l'espace public et l'organisation des différents modes (piétons, cycles, véhicules). L'espace a été clarifié et sécurisé au bénéfice réel des piétons, en particulier pour les enfants se rendant à l'école.

Crédit : Cerema - 2013

Après

Organiser

Conforter la vie et la structure du bourg

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Le bâti est assez hétérogène : des maisons anciennes implantées en limite de trottoir, des pavillons en retrait derrière des haies ou des murets, des équipements avec parking.

La voirie est large, sans marquage et sans traitement des bas-côtés.

Plusieurs équipements majeurs sont situés en limite nord de la rue, côté bourg. Ils sont très fréquentés (EHPAD, école, centre médico-social, crèche...).

La reconquête d'une rue

En accord avec le « plan paysage » et l'enquête auprès des habitants, l'objectif premier est de retrouver de la place et de la marge pour qualifier la rue. Il s'agit d'en faire bénéficier les piétons, les cyclistes et de développer la végétation. L'enjeu est alors de concilier à la fois le statut résidentiel de la rue et la fonction de desserte des équipements.

Lors de la phase Avant-projet, différents scénarios d'organisation modale sont présentés. L'instauration d'une circulation à sens unique pour les véhicules motorisés permet de créer un trottoir nord généreux privilégiant les modes doux. La largeur de la chaussée est réduite à 3,50 mètres pour une emprise publique totale de 8,24 mètres en moyenne. Une zone de rencontre est créée sur toute la section réaménagée. L'ensemble est traité sans rupture de niveau.

Le confortement du cadre résidentiel

L'apaisement de la rue concerne à la fois le trafic et l'ambiance générale. Il y a un vrai travail de mise à distance grâce aux bandes plantées : entre espaces circulés et pour les limites public/privé.

La stratégie de plantation est développée en fonction du caractère des limites de la rue. En bordure des habitations, des bandes de vivaces, graminées et arbustes accentuent le caractère domestique des seuils. Le long des équipements, l'espace planté s'épaissit pour améliorer l'articulation avec les équipements. Cette stratégie de plantations atténue le caractère diffus et hétéroclite des constructions, et confère à la rue une ambiance résidentielle et une atmosphère tranquille.

“ On essaye de toujours faire des allers-retours entre le micro-projet et la réflexion à l'échelle de la commune. ”
Une élue



Le trottoir nord est traité comme une bande piétonne séparée de la circulation automobile.

Apaiser

Faciliter le partage de la voirie

LA SITUATION ANTÉRIEURE

La situation était conflictuelle entre la circulation automobile à double sens et les usages piétons et cycles intenses liés aux équipements rive-rains (école, Ehpad). La circulation des piétons était dangereuse du fait de l'absence de trottoirs. Le carrefour des écoles était particulièrement lâche et accidentogène.

Un plan de circulation mûrement préparé

Le passage à sens unique de la rue pour les véhicules motorisés a été conçu en relation avec le plan général de circulation du bourg. Les concepteurs se sont appuyés sur l'enquête menée auprès des usagers pour identifier leurs attentes. À cette occasion, le passage en sens unique pour les véhicules motorisés a été largement plébiscité.

Des espaces séparés et clarifiés

Les principes d'aménagement reposent sur la qualité d'usage avec la primauté des piétons, de leur sécurité et de leur bien-être. Les espaces sont donc clairement délimités, par des bandes plantées, mais aussi par des murets en pierre posée sur champ, en limite de voirie, ponctuant le parcours. Par leur implantation en bordure immédiate de la voie et leur aspect massif, ceux-ci réduisent visuellement le gabarit routier en « pinçant » l'espace, et confortent également la dimension résidentielle de la rue.

Basés sur la qualité des différents usages et de leur coexistence, les principes d'aménagement affirment la priorité donnée aux piétons, à leur sécurité et à leur agrément. Organiser un plateau continu de nivellement en statut de zone de rencontre tout en matérialisant fortement les limites modales par des éléments en élévation (haies, murets) peut sembler paradoxal. Mais ce choix témoigne vraisemblablement d'une adaptation à un quartier dont l'intensité urbaine n'est pas suffisante pour assumer un partage spatial généralisé.

L'aménagement est complété par l'installation d'une bande piétonne et d'un sens réservé aux vélos sud-nord pour assurer le double-sens cyclable. Celui-ci est matérialisé sur la chaussée par un traitement différencié de l'enrobé (enrobé grenailé) et une succession de logotypes. Pour le sens nord-sud, les cyclistes circulent sur la chaussée. Les enfants empruntent le cheminement en stabilisé.



Les carrefours sont recalibrés pour préserver l'espace piéton. Un éclairage singulier (mâts et projecteurs) permet d'indiquer ces points sur l'itinéraire de la rue. Les murs de pierre calcaire soulignent aussi ces points d'articulation.



Signalisations de la zone de rencontre et notamment du double sens cyclable.



Le groupement de maîtrise d'œuvre a souhaité clairement matérialiser à la fois une bande mode doux et un sens réservé aux cyclistes. La très forte fréquentation des équipements publics, dont surtout l'école, a suscité ce type de réponse.

Qualifier

S'appuyer sur le contexte

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Cette voie périphérique marque une limite entre le centre-bourg et le tissu périurbain sur les franges sud-ouest du bourg, identifiée comme un espace seuil du « plan paysage ».

L'urbanisation « périurbaine » est diffuse et hétéroclite, sans qualité particulière. Au sud-est, la rue débouche sur le lac Luché et un espace de jeux pour enfants.

À noter que le ruisseau du Pézoulat a été enfoui le long de la voirie.

Un profil dissymétrique qui révèle le paysage environnant

L'ambiance générale de la rue s'appuie sur les préconisations du « plan paysage ». Celui-ci propose la révélation des « espaces seuils » entre plaine résidentielle et centre-bourg, en créant une ambiance plus végétale. La pierre d'Arudy et le mobilier constituent des éléments de continuité avec les aménagements de centre-bourg.

La dissymétrie de la rue s'organise ainsi :

- côté plaine, une large bande engazonnée, formant parfois une noue accompagnée d'une ponctuation arborée, rappel de l'ancien ruisseau ;
- côté bourg, bandes de vivaces, seuils plantés et bande mode doux.

Ce profil dissymétrique de traitement de la voirie est souligné par la stratégie végétale adoptée. Ce traitement introduit ainsi une orientation de l'espace, un ancrage territorial fort, distinguant le côté plaine agricole du côté centre-bourg. Ces plantations assez généreuses, fleuries, contribuent aujourd'hui à créer une atmosphère agréable et apaisée. Cette végétation est un élément central de l'identité de la nouvelle rue.

Une promenade-parc

La promenade végétalisée donne un nouvel aspect à cette périphérie du bourg. Elle crée une ambiance de parc, comme une « antichambre » du lac Luché auquel elle conduit (extrémité sud-est de la rue). Des assises sont installées, en particulier vers les équipements. Un vocabulaire végétal

domestique est utilisé en rupture avec l'expression routière de la rue. Cette dimension jardinée prolonge les jardins privés des pavillons adjacents comme les espaces verts des équipements privés.

Les ambiances se distinguent en fonction des différentes limites :

- une ambiance plus urbaine vers le centre-bourg. De larges bandes de vivaces plantées confèrent une certaine intimité aux logements en mettant à distance les habitations de la piste mode doux ;
- une ambiance très végétale au niveau des pavillons en retrait : pelouse au droit des haies, plantations plus généreuses ;
- une ponctuation arborée pour renforcer la présence des lieux publics et des équipements. Des abords d'équipements sont requalifiés, notamment au niveau de la maison de retraite et de l'école. Le périmètre d'intervention a permis de traiter les parkings de l'Ehpad (plantations, engazonnement). Les abords de l'école sont aussi requalifiés, en densifiant les plantations en limite.



La rue est aménagée avec un profil dissymétrique : noue et gazon côté plaine, bande mode doux et mobilier urbain côté centre-bourg.



Des aménagements paysagers redonnent de la valeur à la rue et aux habitations.



Les plantations choisies font référence à un caractère domestique, par exemple de l'euphorbe ou de la sauge.

Dynamiser

Proposer des lieux à investir

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Les limites privé/public étaient peu ou pas définies. Sans qualité particulière, on retrouvait un ensemble de clôtures très disparates (murs, grillages, espaces ouverts, alignement bâti...).

Un parcours facilité vers les équipements

L'enjeu clé du projet d'aménagement est l'amélioration du cheminement pour accéder aux équipements, tant en termes de qualité paysagère que de sécurité. Les usagers, enfants comme adultes, à pied ou à vélo, peuvent aujourd'hui s'y rendre sans danger et dans un cadre agréable.

La valorisation des entrées privées et des seuils d'équipement

Les entrées des parcelles privées sont soulignées par la simple mise en place de dalles de béton lisse. Ce repérage régulier et sobre des accès aux maisons conforte l'aspect unitaire

de la promenade piétonne. Cette qualité de traitement tranche avec les aménagements routiers habituels à base de bordure et d'enrobé.

Les équipements sont aussi mieux identifiés grâce aux plantations d'arbres de haute tige qui créent des repères sur le parcours. Les nouveaux accès sont intégrés dans l'épaisseur de la rue : le sol se prolonge sur les anciens parkings, les seuils deviennent agréables, avec des lieux pour s'asseoir, pour attendre, pour se retrouver aux abords de ces bâtiments publics.



Les abords des équipements sont aménagés pour créer de véritables seuils.



Les entrées riveraines sont matérialisées par des dalles de béton. Elles donnent un rythme à l'aménagement. Certaines dalles assurent également la continuité d'une noue.



Le long de la bande piétonne, les plantations encadrent les entrées actuelles et futures. Elles ajoutent aussi de la distance entre les pas-de-porte et le cheminement.





| Le projet aujourd'hui

Un regard *a posteriori*

À l'épreuve des usages quotidiens

LA MÉTHODE

Cette partie est essentiellement construite sur la base des observations et de micro-entretiens menés dans le bourg auprès d'habitants et d'usagers. Ceux-ci permettent de comprendre comment le projet est reçu, vécu et les évolutions qui ont suivi.



“L'aménagement de la rue du Pézoulat est charmant !”

Une personne travaillant à la maison de retraite

Les aménagements réalisés sur la rue du Pézoulat sont très appréciés par les usagers, à l'inverse de ceux du centre-bourg. On observe ici un réel gain en comparant la situation antérieure à celle d'aujourd'hui en termes d'occupation de l'espace, de fluidité, de diminution de la place dédiée à l'automobile qui offre un espace nouveau à tous les autres usagers. Les choix de cette transformation se sont appuyés sur un questionnaire auquel une centaine de personnes ont répondu.



Le quartier est désormais calme et embelli. L'aménagement est apprécié, de jour comme de nuit, et crée de nouveaux usages liés à la promenade. Le traitement des abords des équipements a beaucoup changé les usages, notamment avec l'implantation d'espaces d'arrêt et de repos : bancs en bois et en pierre, surlargeurs...



“ Avant, on allait au lac avec les trottinettes et les vélos à la main, c’était le parcours du combattant. ”
Une habitante

En diminuant la place dédiée à l’automobile (passage à sens unique pour les véhicules motorisés), l’aménagement de la rue du Pézoulat a permis d’offrir une tranquillité à tous les types d’usagers. Le mail piéton est utilisé quotidiennement par les enfants, les parents, les personnes âgées pour se rendre à l’école, à leurs activités de loisirs comme pour se promener et aller au lac. Les aménagements séparent clairement, mais avec un tact apprécié des usagers, les différents espaces. Ainsi, les cheminements sont sécurisés en direction de l’école et de l’Ehpad...



Les blocs de pierre posent question aux usagers et aux riverains : certains l’utilisent comme banc, d’autres estiment que c’est un élément de décoration.



L’usage des modes doux est encore en développement. La rue du Pézoulat est désormais si tranquille que les parents peuvent apprendre à leurs enfants à faire du vélo sur cette grande promenade. En période scolaire, la bande piétonne très fréquentée permet une circulation des élèves aisée et rassurante.

À l'épreuve des ressources locales



Un mobilier « sur mesure » a été dessiné par la maîtrise d'œuvre pour l'ensemble de la commune afin de renforcer son identité. Par exemple, les potelets ont une forme spécifique, évidées comme des têtes d'aiguille, afin d'alléger leur perception. L'entretien des potelets et leur remplacement sont toutefois assez coûteux.



Le ruban végétalisé sert à la fois de limite visuelle entre trottoir et chaussée et d'appui au vocabulaire jardiné de l'aménagement. Il a une largeur de 45 centimètres et sert également de socle aux bornes anti-stationnement. Des vivaces couvre-sols ont été choisies pour leur résistance à la sécheresse (pas d'arrosage intégré) et au piétinement.

Comme pour l'aménagement du centre-ville, une sobriété des matériaux a été recherchée avec une déclinaison de finitions béton. La pierre d'Arudy utilisée comme bordure est toujours présente. Les détails sont soignés : calepinage des revêtements béton, seuil des maisons, numéro de porte. Le cheminement piétonnier est revêtu d'un sol stabilisé roulant.



Un éclairage uniforme de faible intensité et homogène tout le long du parcours a été recherché de façon à produire une atmosphère apaisante et rassurante. Ce principe conduit à l'installation de nombreux mâts qui peuvent paraître un peu encombrants la journée. Même s'ils éclairent plus la chaussée que le cheminement latéral, ils participent aussi à la matérialisation de la limite véhicules-piétons. Les carrefours et les banquettes minérales sont mis en scène par des mâts plus hauts équipés de projecteurs à lumière blanche. Ils apportent un bon confort visuel et une meilleure perception des couleurs.

“ Les essences plantées sur ce projet ont donné des idées aux agents municipaux : beaucoup moins de primevères, du mobilier urbain aligné sur une trame, ... ”
Une élue

Les facteurs de réussite



Une relation de confiance, des objectifs communs entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

La répartition des rôles a été claire et cohérente entre la commune (maître d'ouvrage), la DDT (AMO) et le maître d'œuvre. Des rapports de confiance se sont instaurés au fil du projet. À la consultation, le critère prix n'était pas prépondérant et le choix du groupement de maîtrise d'œuvre ne s'est pas porté sur le moins-disant. La confiance mutuelle entre les acteurs du projet a permis de mettre en place une stratégie commune et notamment financière. La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre ont maintenu avec ténacité leurs objectifs initiaux de réduction de la place et de la vitesse des véhicules.

Un programme assez bien défini, mais questionné et redéfini lors des études préliminaires

À la mission complète avec études préliminaires et AVP global conduits dans un premier temps se sont ajoutés :

- la mise en place d'un « plan paysage » et d'une stratégie d'intervention, permettant de clarifier les objectifs d'aménagement ;
- des AVP des deux opérations de maîtrise d'œuvre qui se sont appuyés sur une prise en compte de la « maîtrise d'usages » par l'organisation d'enquêtes auprès des riverains et des usagers.



LES SUITES DU PROJET

La cohérence d'ensemble et la qualité des espaces publics ont été maintenues par les élus. L'aménagement du parking de la gare en est un exemple.

Pour le centre-ville, le projet devrait se poursuivre avec des travaux sur les autres séquences du plan d'ensemble : place de la Halle, liaison entre la rue du Pézoulat et le centre... Il s'agit notamment de garantir les continuités de l'aménagement aux piétons.

En s'appuyant sur l'analyse de cinq bons exemples de requalifications de voirie en petites communes, cette publication donne des repères en matière d'aménagement de traversées de bourg. Comment des projets de requalification de voirie se révèlent des opportunités pour dynamiser le centre-bourg ? Comment des lieux de passage sont-ils devenus des lieux de vie ? Comment concilier les contraintes fonctionnelles et les enjeux qualitatifs ? Il s'agit ici de montrer des réponses en matière d'aménagements, de choix de conception, d'éléments de projet qui répondent de manière transversale aux enjeux des traversées de bourgs. Cet ouvrage s'adresse aux élus et aux techniciens de petites collectivités, aux maîtres d'œuvre et aux assistants à maîtrise d'ouvrage accompagnant les collectivités sur des projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics.



Disponible sur la librairie en ligne du Cerema

www.cerema.fr

RIBEMONT-SUR-ANCRE

Somme (80)

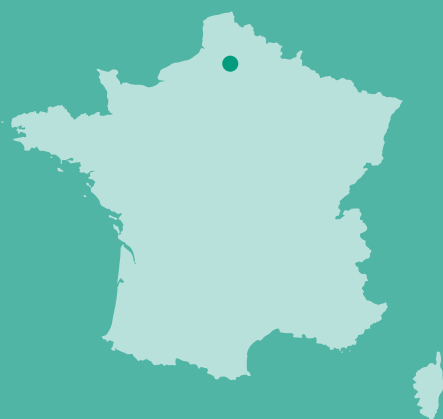
Requalifier des voies larges en créant
une promenade

Cette petite commune de 650 habitants à proximité d'Amiens est implantée non loin d'un cours d'eau et de marais. Le trafic automobile est faible. Les voiries étaient très larges avec une chaussée sur dimensionnée.

L'aménagement des deux rues principales et de la place centrale est assez ancien. Mais sa simplicité et sa composition le rendent presque intemporel. Pavés de grès récupérés, végétation qui rappelle le marais proche, promenade piétonne, bancs mis en scène. Les équipements de la commune sont maintenant reliés et mis en valeur par un cheminement agréable. ■

RIBEMONT-SUR-ANCRE

Somme (80)



LE COMMANDITAIRE ET SES PARTENAIRES

Maîtrise d'ouvrage : **commune de Ribemont-sur-Ancre**,
Somme (80), 650 habitants

Partenaires financiers : **CG 80**
Bocage Trois Vallées (structure de développement local)

AMO, services associés : **CAUE 80**
DDE 80

Maîtrise d'œuvre : **À Ciel Ouvert** – Paysagistes
DDE80

LE PROJET ET LES TRAVAUX

Nature de la commande :
requalification de rues et place du centre-bourg

Marché de MOe : **maîtrise d'œuvre conjointe entre le bureau**
« À Ciel Ouvert » et la DDE 80

Coût travaux : **898 000 € HT** (hors réseaux)

Superficie totale : **13 251 m²**
≈ 430 ml rue Robert-Léger (tranche 1)
≈ 270 ml rue des Celtes (tranche 2)

Ratio m² de l'aménagement : **68 €/m²**

DATES CLÉS

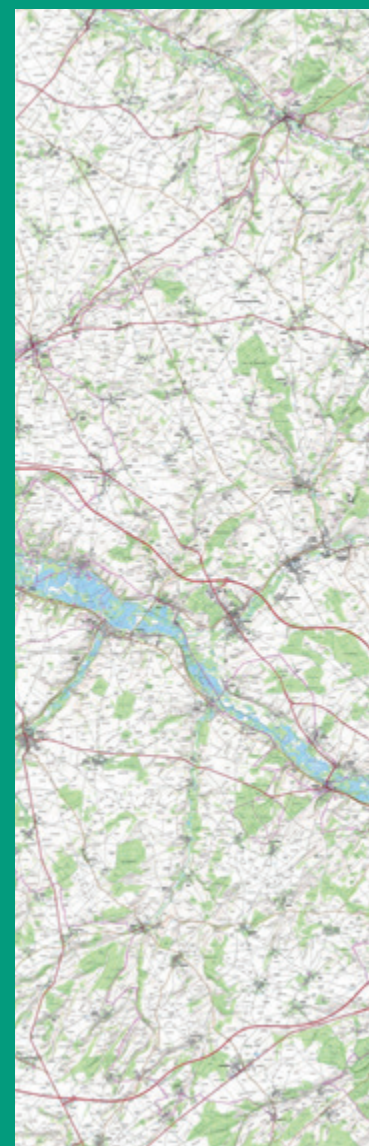
Pré-études : **1996**

Études rue Léger : **1996-1997**

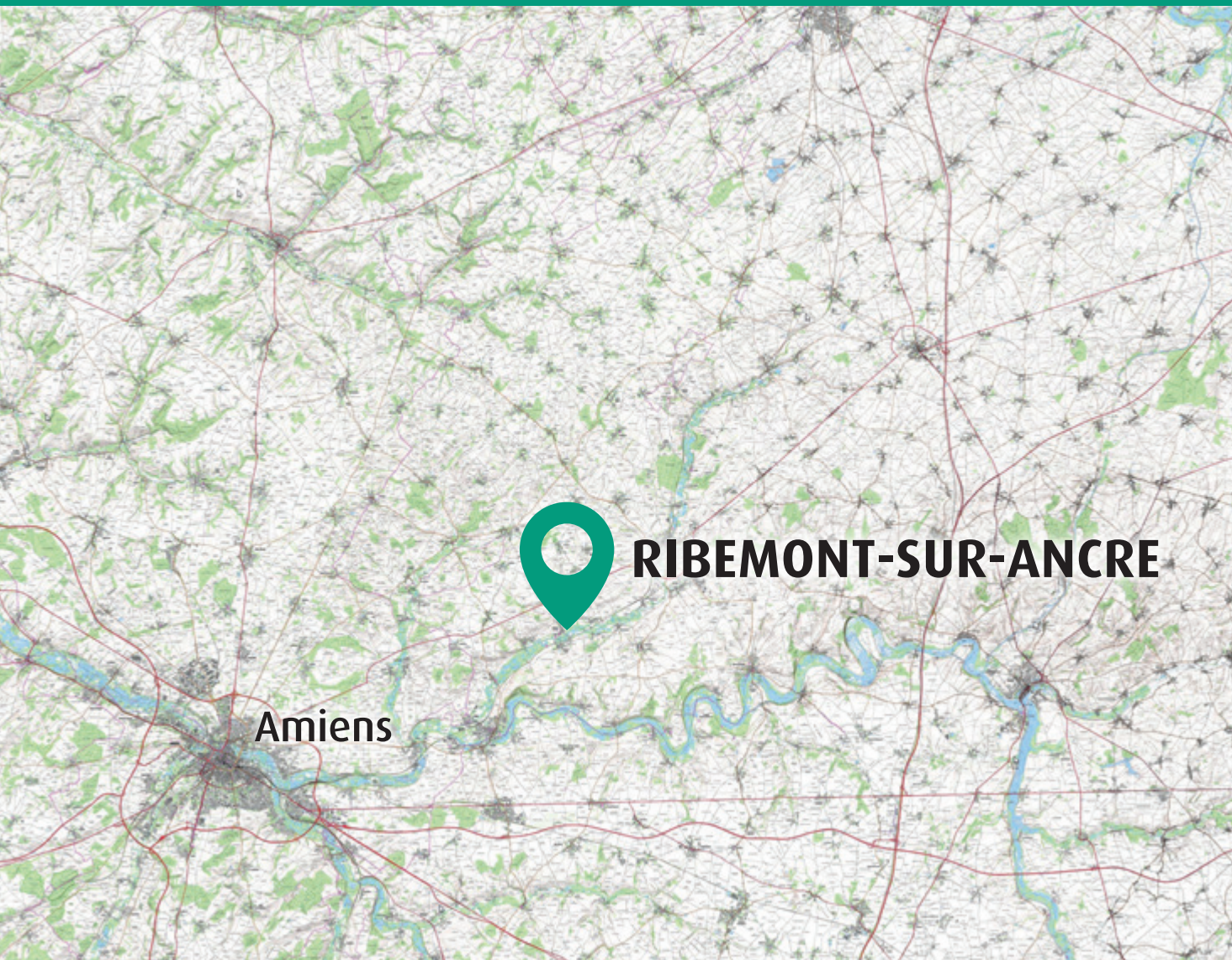
Travaux rue Léger : **1998-1999**

Études rue des Celtes : **2001-2002**

Travaux rue des Celtes : **2003-2004**



Source : IGN



| Enjeux et démarche

Caractéristiques et enjeux de la commune



Ribemont-sur-Ancre : une commune jouant un rôle de polarité locale

À 30 minutes d'Amiens par le train ou par la route, cette commune est implantée sur les rebords d'un plateau, à proximité de la rivière Ancre et de ses marais.

Les équipements et commerces sont assez nombreux au regard de la taille de la commune (650 habitants en 2015). Ils sont même fréquentés par les habitants des communes voisines (notamment Méricourt-l'Abbé) et supports d'une vie locale relativement forte. On trouve un bar-tabac, une épicerie, une pharmacie. La commune dispose de plusieurs équipements publics : école, poste, musée archéologique, foyer rural (hébergement temporaire), lycée agricole, centre social, camping municipal. Des équipements privés sont aussi présents : gîte rural, camping, centre équestre.

Une situation initiale marquée par des espaces publics vieillissants

Au départ, les espaces publics sont marqués par une prédominance routière, avec notamment une très large emprise de chaussée. Les cheminements piétons ne sont pas toujours assurés : trottoirs peu larges avec des parties enherbées, présence de marches pour accéder à certaines maisons, stationnement à cheval sur le trottoir. Il n'existe pas non plus de véritable place de village identifiable : les « places » sont en réalité des parkings et le monument aux morts se trouve au centre du carrefour devant la mairie.

Pour autant, la présence d'équipements et de commerces induit une vie sociale potentiellement forte sur l'espace public. La commune a aussi une certaine perspective de développement touristique avec la montée en puissance d'un centre archéologique d'intérêt national. Surtout, la commune souhaite améliorer la sécurité routière et réaliser la réfection des réseaux d'assainissement.

“ La présence d'équipements et de commerces induit une vie sociale potentiellement forte sur l'espace public [...], la commune souhaite améliorer la sécurité routière... ”



Carte IGN de la commune de Ribemont-sur-Ancre

Source : IGN



Vue depuis le haut de la rue des Celtes (avant aménagement).



Entrée sud de la commune peu marquée (avant aménagement).



Sur la place de la mairie avant aménagement, une large emprise est dévolue à la circulation automobile. Des trottoirs sont occupés par le stationnement, un îlot directionnel entoure le monument aux morts.

La démarche adoptée

LE FAIT DÉCLENCHEUR

Une politique départementale volontariste de « cadre de vie » consistait à inciter les communes à requalifier leurs traversées de village. Ainsi, le conseil général de la Somme (CG80) proposait des subventions : jusqu'à 50 % des études et jusqu'à 40 % des travaux. La condition était d'engager un paysagiste diplômé pour la réalisation d'une étude d'aménagement à une échelle élargie (centre-village) et d'un avant-projet sur le périmètre de la ou des rue(s).

La commune de Ribemont-sur-Ancre a saisi cette opportunité pour réhabiliter ses espaces publics.

Le CAUE, une présence forte à l'étape de la consultation

À la fois relais de la politique du conseil général et appui à la définition des besoins de la commune, le CAUE a proposé l'élargissement de la réflexion initiale. Il a notamment aidé à la rédaction du cahier des charges de la consultation du maître d'œuvre, et à l'analyse des offres.

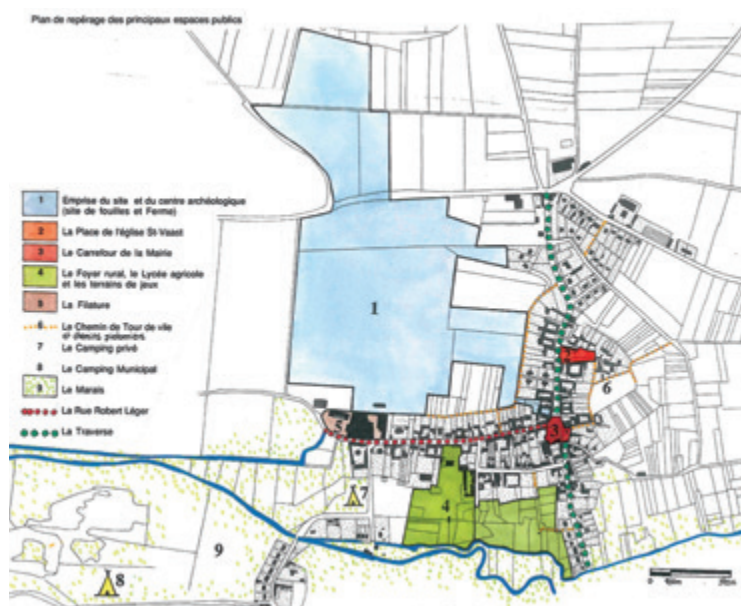
Un diagnostic et un schéma directeur pour l'ensemble du village

En application du cahier des charges et des conditions établies par le conseil général, le travail des concepteurs du bureau « À Ciel Ouvert » s'est déroulé en trois phases.

Une première phase de diagnostic a été réalisée à l'échelle du bourg et de son territoire, ainsi qu'à l'échelle des espaces publics concernés. Cette phase a permis à l'équipe de maîtrise d'œuvre et à la mairie de prendre conscience des enjeux urbains et paysagers dans la globalité.

La deuxième phase du projet a défini un projet d'orientations, avec un avant-projet sommaire sur les rues principales et les espaces publics attenants. D'autres espaces publics participant à l'image de la commune ont également fait l'objet d'une esquisse d'aménagement. La valorisation du paysage du marais a été ciblée comme un axe fort pour le développement de la commune. La présence du « tour de ville » a aussi été prise comme un maillon primordial de l'identité locale et intégrée dans un maillage global de circulations piétonnes.

Pour les travaux de la rue Léger, une mission complémentaire d'assistance à la DDE a été confiée au bureau « À Ciel Ouvert ». Celui-ci a également contracté des vacations pour la mise au point de l'APD (avant-projet détaillé), du DCE (dossier de consultation des entreprises), de l'ACT (assistance à la passation des contrats de travaux) et du suivi de chantier.



Carte de repérage des principaux espaces publics

Crédit : À Ciel Ouvert

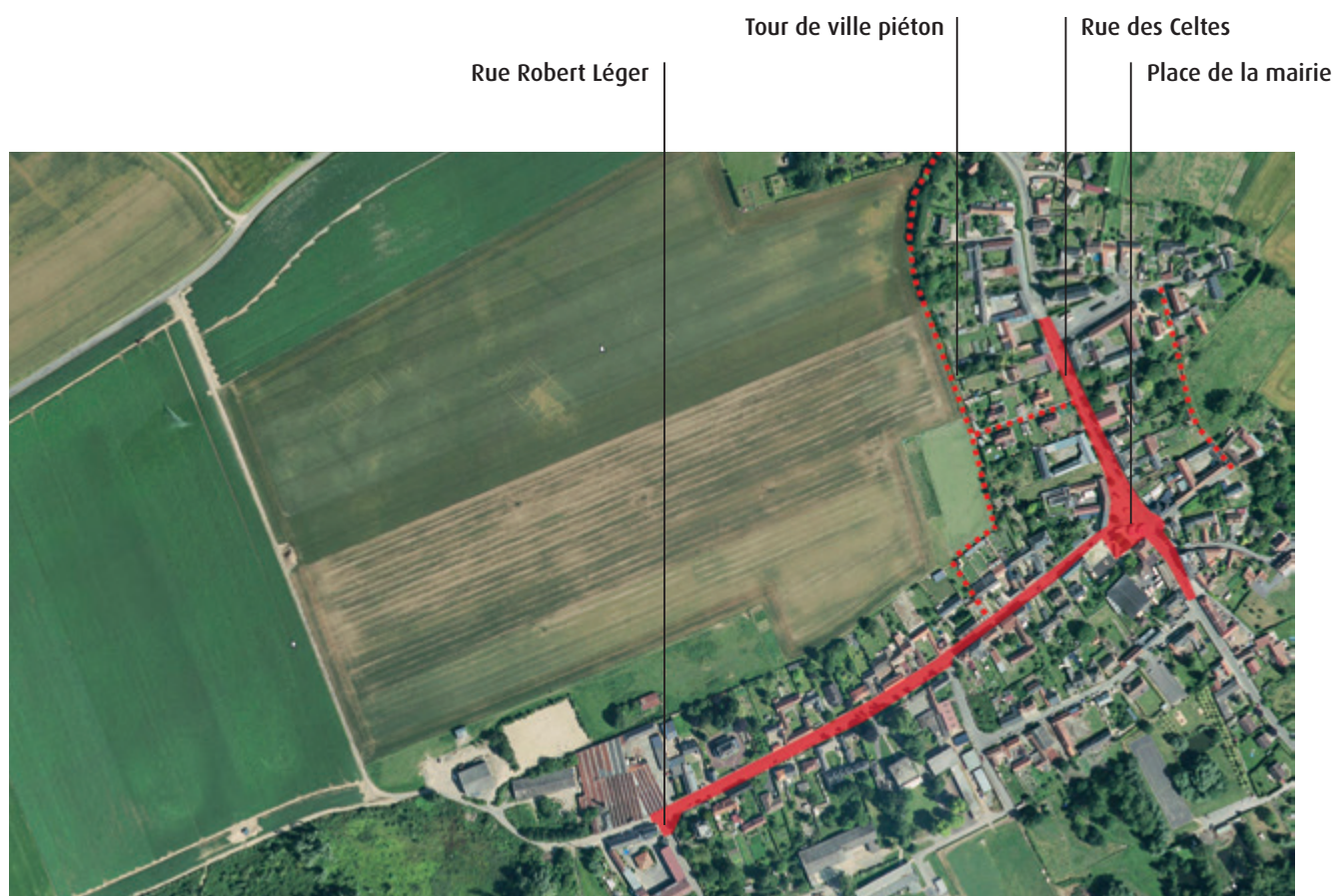


Photo aérienne de la commune de Ribemont-sur-Ancre. En rouge figure la phase d'aménagement analysé dans ce fascicule. Le projet a concerné deux rues principales du centre-village ainsi que la place centrale.

Source : IGN

L'aménagement proposé



Les intentions de projet

L'objectif principal était de faciliter les déplacements piétons et d'apaiser la circulation automobile par un aménagement qui prenne en compte les objectifs suivants :

- valoriser un paysage de transition entre le plateau et le marais ;
- intégrer la présence d'espaces jardinés comme élément identitaire et qualitatif ;
- mettre en valeur les bâtiments publics ;
- relier le site archéologique et le « tour de ville ».

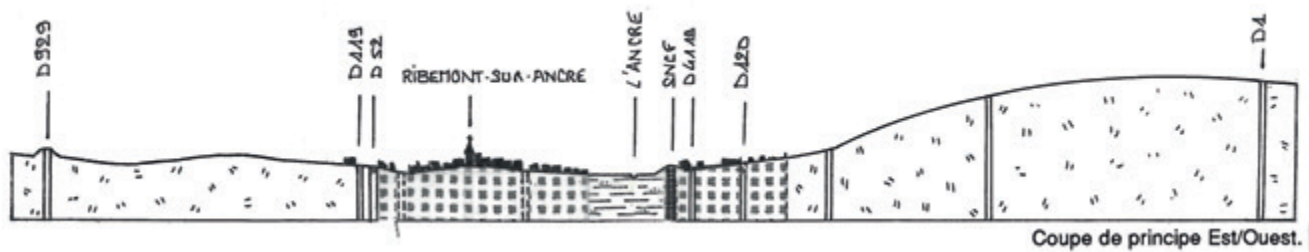
Le projet s'appuie sur la compréhension du contexte géographique global : un village qui donne sur un marais. Il se base aussi sur le contexte historique : un village qui se structure autour de ses deux rues principales, des jardins à l'arrière, l'implantation d'un site archéologique, des équipements à valoriser.

“ La valorisation du paysage du marais a été ciblée comme un axe fort pour le développement de la commune. ”



Carte montrant la présence des jardins et du marais

Crédit : À Ciel Ouvert



Coupe de principe Est/Ouest.

Coupe est/ouest sur le bourg de Ribemont-sur-Ancre dans son territoire.

Crédit : À Ciel Ouvert

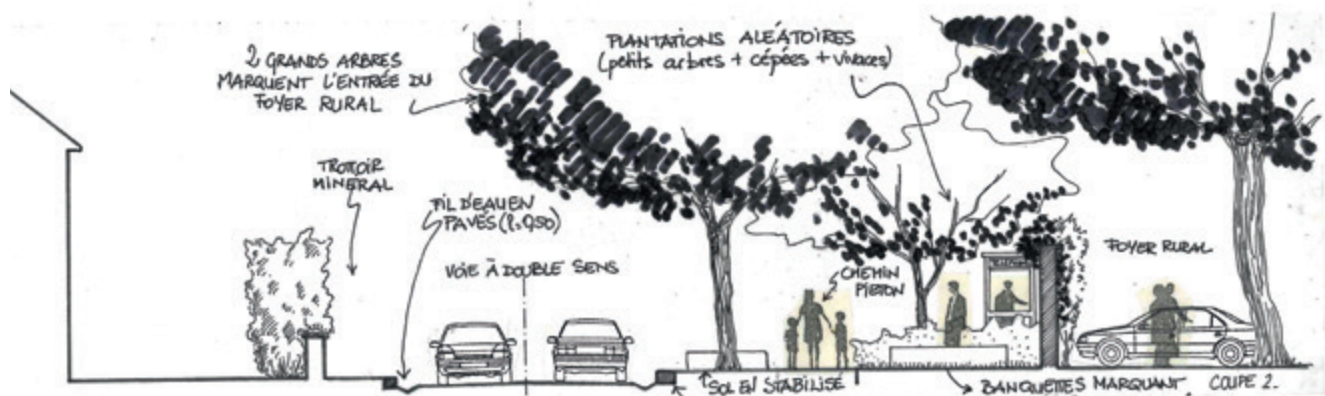


Schéma de principe sur la séquence centrale de la rue Robert-Léger

Crédit : À Ciel Ouvert

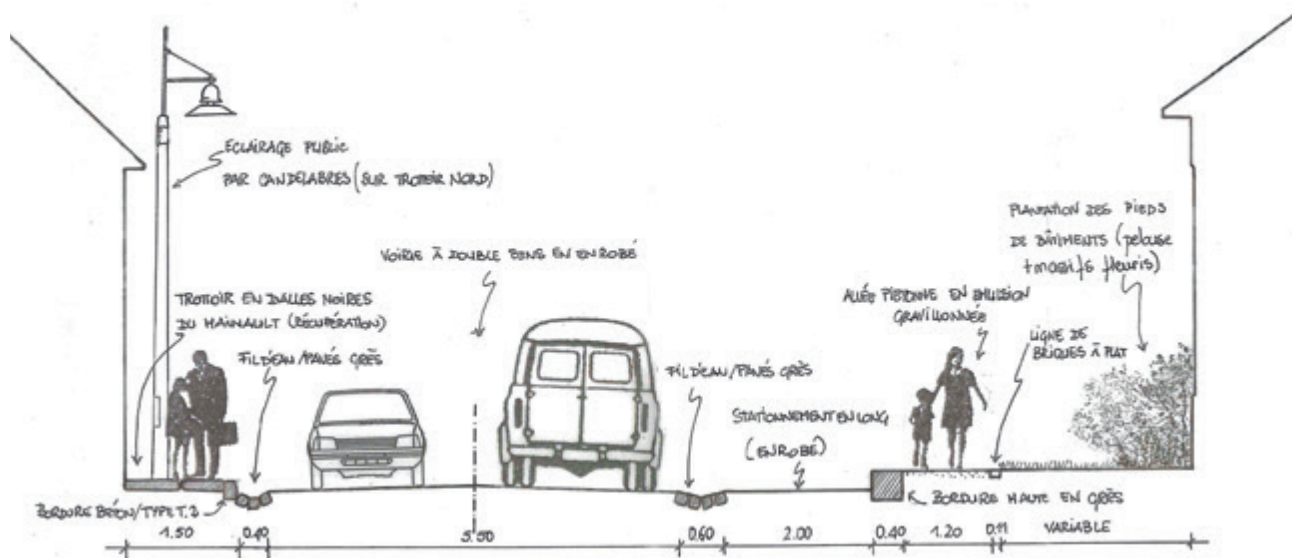


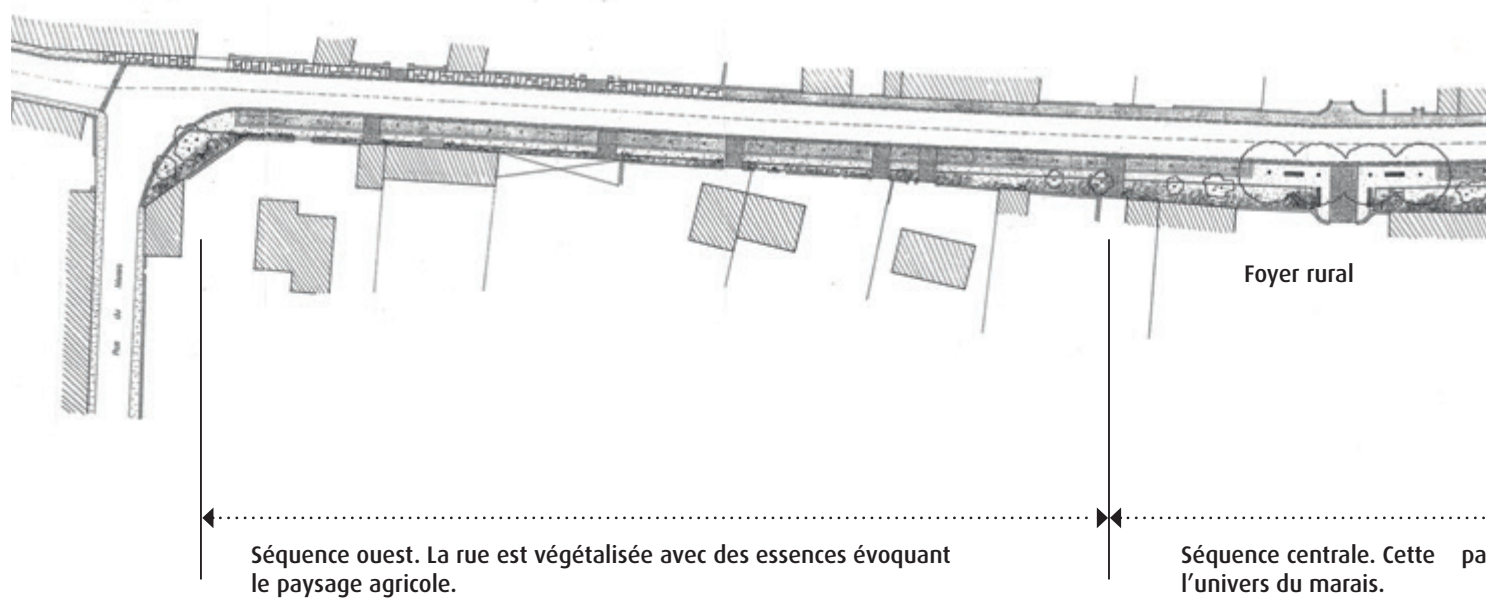
Schéma de principe sur la séquence ouest de la rue Robert-Léger

Crédit : À Ciel Ouvert

L'aménagement proposé

Plan d'avant-projet sur la rue Robert-Léger

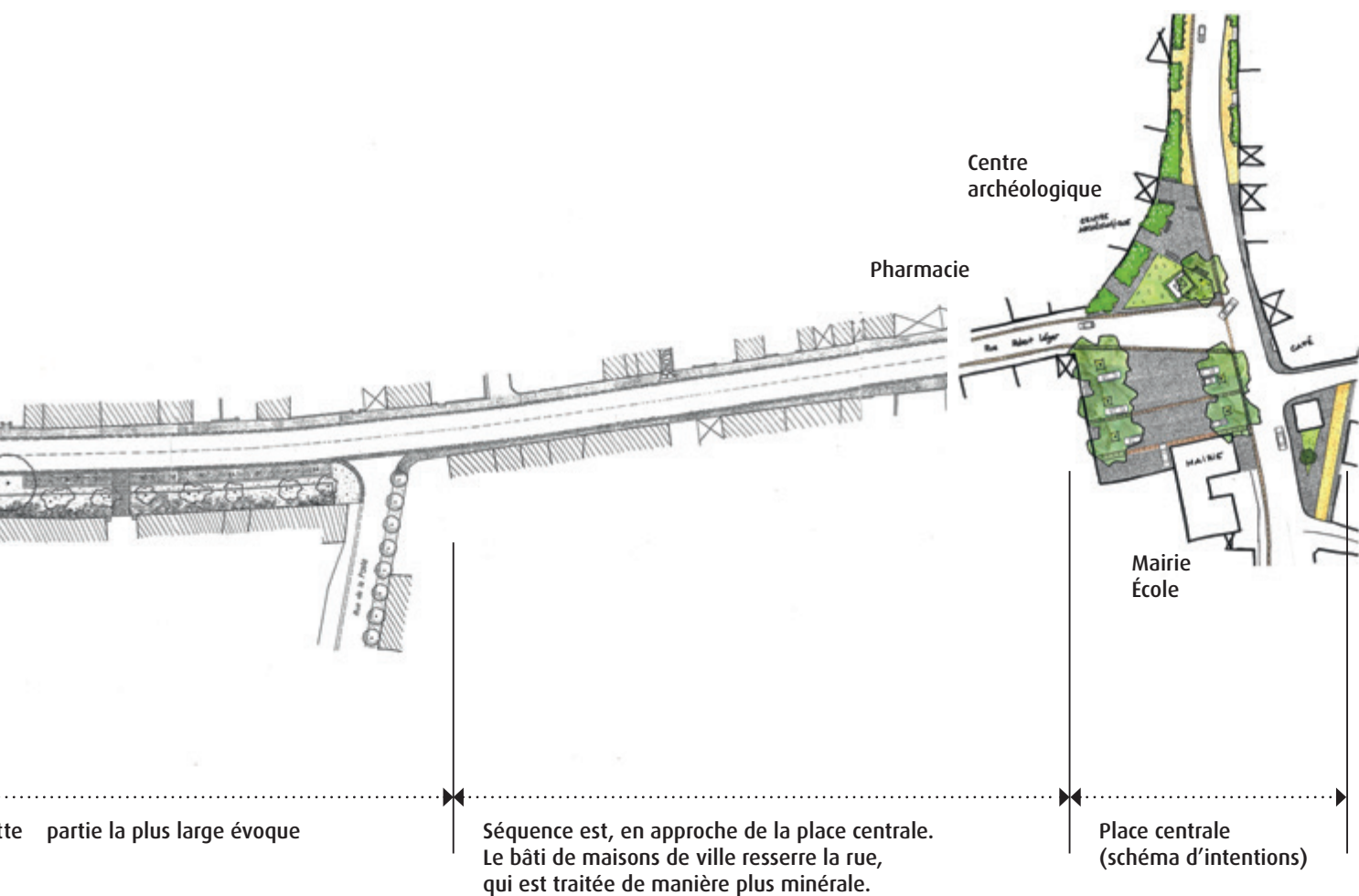
Crédit : À Ciel Ouvert



Séquence ouest. La rue est végétalisée avec des essences évoquant le paysage agricole.

Séquence centrale. Cette pa l'univers du marais.

“ La largeur des voies donnaient l'occasion de créer de véritables promenades. ”



TROIS SÉQUENCES RYTHMENT L'AMÉNAGEMENT

La dissymétrie du profil en travers établit un lien avec le paysage du plateau agricole au nord et avec le paysage du marais au sud.

L'emprise de chaussée a été réduite à 6 mètres de largeur. Les trottoirs sont partagés entre une bande de circulation piétonne et une bande enherbée et plantée. Le profil est dissymétrique sur la majorité du linéaire, avec un côté sud planté avec du stationnement longitudinal et un côté nord plus simple.

À l'intersection des deux rues principales, l'îlot directionnel est supprimé au profit d'un carrefour à angle droit fonctionnant en priorité à droite. Cette nouvelle disposition permet de créer une véritable place centrale constituée de deux grands espaces piétons : l'un face à la mairie et l'autre devant le centre archéologique.





| La réalisation

Avant/après aménagement



Avant

Crédit : À Ciel Ouvert - 1998



La rue des Celtes est passée d'une large chaussée routière à une chaussée plus étroite avec un partage de l'espace et une ambiance plus végétale.

Crédit : Cerema - 2017

Après



Avant

Crédit : À Ciel Ouvert - 1998



Avant aménagement, la rue Robert-Léger donne l'image d'une large chaussée, accentuée au niveau du foyer rural par la présence d'un parking en épi. Le rétrécissement de la chaussée et de l'espace alloué au stationnement (aujourd'hui longitudinal) est complété par une végétalisation du trottoir sud.

Crédit : Cerema - 2013

Après

Organiser

Conforter la vie et la structure du bourg

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Le centre-village de Ribemont-sur-Ancre laissait apparaître les signes d'une identité rurale avec des trottoirs en partie enherbés et plantés. Cependant, une place importante était laissée à la voiture, avec notamment une très large emprise pour la chaussée. Cette situation contraignait les piétons et dévalorisait l'image du bourg. Les équipements publics tels que la mairie et le centre archéologique n'étaient pas mis en valeur du fait d'un traitement purement fonctionnel et routier de leurs abords.

La création d'une promenade reliant les polarités du village

Les différentes polarités du bourg sont situées le long de l'aménagement ou à proximité immédiate. L'église est au nord de la rue des Celtes, le bar-restaurant, la mairie et le centre archéologique sont au croisement des deux axes. La pharmacie, le foyer rural, le centre social, le centre équestre et le lycée agricole se trouvent le long de la rue Léger. Un gîte rural, un camping et une ancienne usine de filature sont situés à l'extrémité ouest de la rue Léger.

Ces polarités ont retrouvé un lien physique et visuel très qualitatif avec l'aménagement. L'ensemble participe à identifier clairement le centre-bourg grâce à la composition générale de l'aménagement et au traitement de ses détails. Le fil d'eau en pierre assure une continuité avec la bordure. Les équipements sont marqués par des dégagements, un changement de matériau, ou par des arbres.

Une vraie place publique

En remplaçant le carrefour à îlot central qui consommait une grande partie de l'espace, cette nouvelle place valorise la mairie, le musée archéologique et le bar-tabac. L'ancien parking en enrobé face à la mairie a cédé la place à une esplanade piétonne. La priorité et les emprises sont aujourd'hui données aux piétons.

Le parvis devant la mairie restaure l'image institutionnelle de la mairie. Il dessine un cadre en pavés avec le centre en stabilisé. Le stationnement est isolé par un muret et des plantations. Le musée archéologique est mis en valeur par un dégagement des bancs et une ambiance végétale.



Vue générale de la place. L'aménagement a permis d'ouvrir l'espace, de dégager le champ visuel, et de mettre en valeur le monument aux morts en le plaçant au premier plan d'une place piétonne reliée au centre archéologique. Autrefois, cette place avait un aspect délaissé, avec un espace en partie occupé par le stationnement. Elle présente aujourd'hui un aspect soigné, dont la sobriété a pour objectif de dégager le bâtiment de la mairie, caractérisé par une faible hauteur et une situation topographique en point bas.



Autre vue de la place :
la terrasse du bar-tabac participe
pleinement à la vie de la place.

Fond de perspective sur
la mairie depuis l'arrivée
par la rue des Celtes.



Le bâti agricole est inséré dans le centre-village (anciennes fermes et fermes en activité) avec sa diversité d'expression : belles portes en bois, façades en tôle métallique, façades traditionnelles délabrées...
L'aménagement contribue à renforcer le caractère de ces bâtiments agricoles : entrées charretières en pavés de grès aux joints enherbés et plantations devant les façades.

Apaiser Faciliter le partage de la voirie

LA SITUATION ANTÉRIEURE

La chaussée de la rue Robert-Léger et de la rue des Celtes est très large, de 10 à 11 mètres. Les trottoirs sont de faible largeur et encombrés, sans marquage au sol et avec un stationnement libre. Le trafic n'a pas été évalué, mais semble faible (moins de 500 véhicules/jour a priori).

À l'intersection de ces deux rues, un carrefour prend beaucoup d'espace devant la mairie, avec un îlot directionnel autour du monument aux morts et des priorités à droite aux autres intersections.

Une cohabitation relativement paisible entre les différents usagers

La circulation automobile s'est adoucie. La chaussée des deux rues a été nettement réduite : 6,5 mètres au lieu de 10-11 mètres à l'origine. Le passage de camions gros tonnage et d'engins agricoles est toutefois possible.

Des plantations qui encadrent la rue créent une ambiance plus apaisée. Ce resserrement visuel invite les automobilistes à diminuer leur vitesse.

Des intersections plus urbaines favorisent aussi cet apaisement. Des priorités à droite sont données pour toutes les intersections, sauf pour celle de la rue de la Poste. Devant la mairie, le carrefour a cédé son emprise à de vrais espaces piétons. L'espace devant le centre archéologique intègre maintenant le monument aux morts.

Des dispositifs ont toutefois été ajoutés « *a posteriori* » en 2004 : ralentisseurs rue des Celtes et limitation de la vitesse à 30 km/h. Une zone 30 avait été proposée lors de la conception de l'aménagement, mais le CG80 s'y était opposé compte tenu d'un « secteur trop restreint qui ne le nécessitait pas ». Des barrières devant la terrasse du bar-tabac et des potelets rue Léger ont également été installés. Cet ajout de potelets n'a pas été nécessaire rue des Celtes : la présence d'une allée piétonne et des plantations engendre un respect de l'aménagement qui dissuade le stationnement sauvage.

Une ambiance agréable pour les piétons mais un revêtement peu confortable

Les allées piétonnes sont continues, avec un revêtement majoritairement constitué d'un enduit superficiel. Ces allées sont bordées à plusieurs endroits par des bandes engazonnées et plantées. Agréables et ponctuées de bancs, ces allées sont propices à la promenade.

Toutefois la circulation des personnes à mobilité réduite reste parfois difficile et cet aménagement est « ancien » et parfois non conforme aux règles actuelles. De faibles largeurs des allées piétonnes sont observées à certains endroits (moins de 1 m), des revêtements en pavés hauts ponctuent les itinéraires, les bandes d'éveil de vigilance sont absentes. Les poussettes parviennent à rouler sur les trottoirs, mais les personnes en fauteuil roulant circulent sur la chaussée dans des conditions de sécurité dégradées.



Le stationnement est contenu et globalement fonctionnel. Les places de stationnement sont délimitées en longitudinal d'un côté de chacune des rues. La commune a ajouté des potelets rue Léger pour éviter le stationnement sauvage sur le trottoir nord ; au risque de rendre ce cheminement trop étroit.



Plusieurs modes de déplacements sont observés : différents véhicules, déplacements en modes doux, avec même des chevaux du fait de la proximité du centre équestre.



La circulation des cycles s'effectue sur la chaussée, en bonne cohabitation avec les automobiles.
 À noter que le parking vélos à côté de la mairie reste peu utilisé car masqué derrière une végétation foisonnante.
 Le stationnement des vélos se fait plutôt de manière spontanée et libre, au plus près du lieu de destination.

Qualifier S'appuyer sur le contexte

LA SITUATION ANTÉRIEURE

Les voies étaient peu qualifiées. Le bâti présente beaucoup de murs aveugles le long des trottoirs : rue des Celtes côté ouest et sur une partie de la rue Léger. L'ensemble du village est assez hétérogène en termes de construction. Mais certains matériaux prédominent : la brique, le bois et le végétal.

Une unité créée par l'emploi d'une palette minérale réduite

L'aménagement se compose principalement d'une alternance de bétons, dont le traitement et la couleur rappellent la brique des bâtiments alentour. Les bandes de circulation piétonne sont revêtues en émulsion gravillonnée, associée à une bande enherbée et plantée. Des fils d'eau sont réalisés en brique sur chant (caniveau en V). Des pavés de grès de l'ancien aménagement et d'autres sites ont été récupérés, marquant les entrées charretières, les bordures, les caniveaux.

Cet aménagement a un caractère intemporel : il donne la sensation d'avoir toujours existé et semble facile à poursuivre dans d'autres rues. Cette unité renforce l'identité du village et redonne aussi de la valeur aux bâtiments et aux parcelles privées.

Une présence végétale très forte mêlant plantations publiques et jardins privés

L'aménagement proposé a permis de retrouver une expression végétale en lien avec le marais. Le profil dissymétrique permet de créer une surlargeur pour le cheminement en le bordant de plantations généreuses. Cela a pour effet de transformer le « trottoir » en « promenade ».

La végétation est maintenant très riche sur l'espace public, associant des arbres de petit et moyen développement, des arbustes, et des herbacées vivaces et graminées. Les jardins privés sont visibles depuis l'espace public et participent à l'ambiance générale du village.

Différentes séquences rythmant les ambiances

L'aménagement d'une partie de la rue des Celtes constitue une longue séquence d'arrivée au centre du bourg. Elle reprend la thématique du jardin et du verger, avec la plantation d'arbres fruitiers à petit développement, de vivaces fleuries et de rosiers. Elle réussit à créer dans cette rue une ambiance quasi domestique et intime, et par là même apaisante.

Depuis la place, la rue Robert-Léger est aménagée en trois séquences. Une première partie, étroite et minérale, est très encadrée par le bâti jusqu'à un croisement. Suit une séquence plus ouverte au niveau du centre équestre, marquée par une largeur importante laissant s'exprimer la végétation du marais. Cette rue se termine par une ambiance champêtre de prairie humide, à dominante herbacée avec des graminées et des vivaces de milieux humides.



Les traitements distincts des joints de pavés de grès caractérisent chaque espace : joints enherbés des entrées charretières comme antichambres des espaces privés, joints sablés des caniveaux pour faciliter l'écoulement de l'eau.



Sur la rue Léger, de la ferme rive sud à la filature, graminées et vivaces des milieux humides s'emploient sur cette séquence à restituer la palette végétale des proches marais.

Dynamiser

Proposer des lieux à investir



Une ambiance de village paisible

L'aménagement conforte l'ambiance de village, renforçant le calme dégagé par une circulation peu importante. Sa conception fait beaucoup référence au jardin. Cela se manifeste en permanence avec le rapport au bâti, le choix des bancs, le gazon sur le trottoir, les cheminements piétons en petites allées... Une référence est aussi faite au marais situé au sud de la commune, et se traduit par le choix de certaines espèces végétales.

Plusieurs bancs sont aussi disséminés le long de l'aménagement sur la place centrale ou le long des rues. Leur emplacement est souligné soit par une avancée de trottoir sur la bande de stationnement, soit par un entourage d'arbustes.

Une valorisation des accès au « tour de ville » piéton

Le « tour de ville » est constitué de cheminements piétons parallèles aux rues principales et situés à l'arrière des habitations. Il dessert les jardins de chaque habitation et est relié à des lieux de fouilles archéologiques. La partie la plus longue de ce tour de ville est située à l'ouest des rues des Celtes et Robert-Léger, avec des accès depuis celles-ci. Ces accès n'étaient pas visibles et peu accueillants. Le nouvel aménagement en facilite le repérage.

Des parvis pour les équipements

Un espace prolonge chaque équipement sur l'espace extérieur. Chacun est caractérisé par des matériaux de sol différents : grands pavés de grès devant le musée et le foyer rural, stabilisé devant la mairie. Du confort est proposé à l'utilisateur : un espace généreux, de l'ombre, une assise (un banc, un muret).



Les références au jardin et la végétation du marais introduisent des rapports d'échelle et des images aux connotations de conte de fées. Par exemple, le gigantisme de la pétasite brouille les échelles.



L'accès au tour de ville est aujourd'hui habillé de dalles calcaires en opus romain. De même, l'accès rue des Celtes a acquis un nouveau visage plus accueillant : le pavage interrompt le trottoir et marque le lien avec le tour de ville et le site archéologique.



Ce perron, autrefois austère, évoque aujourd'hui un petit jardin, établissant un dialogue harmonieux entre espace public et espace privé. Il renforce cette ambiance de village recherchée par le concepteur.



Des bancs ponctuent le cheminement. Ceux-ci créent un petit parvis devant le centre équestre.





| Le projet aujourd'hui

Un regard a posteriori

À l'épreuve des usages quotidiens

LA MÉTHODE

Cette partie est essentiellement construite sur la base des observations et de micro-entretiens menés dans le bourg auprès d'habitants et d'utilisateurs. Ceux-ci permettent de comprendre comment le projet est reçu, vécu et les évolutions qui ont suivi.



La présence d'équipements et de commerces stimule la vie dans les espaces publics. La grande capacité de modulation des espaces du centre-village permet d'accueillir plusieurs fois par semaine des commerces ambulants ainsi que des événements festifs tout au long de l'année.

“ Le village est très bien, personnellement je n'aime pas quand c'est tiré au cordeau. Le côté sauvage ne me gêne pas. ”
Une habitante

“ C'est vrai que c'est beau le soir ici ! ”
Deux adolescentes



Les trottoirs, même peu larges, deviennent des lieux de convivialité : on échange sur le pas de porte, on dessine à la craie sur le sol. L'apaisement de la circulation permet une appropriation générale des espaces publics du village.



Les assises sont prisées : les riverains s'assoient pour bavarder, les jeunes se rassemblent, la terrasse du café est toujours occupée et renforce l'ambiance de centre-village. Les jeunes investissent également les murets de la place de la Mairie pour s'asseoir, discuter, écouter de la musique en profitant de la prise électrique.



“*En vélo c’est bien,
il y a des descentes !*”
Deux adolescentes

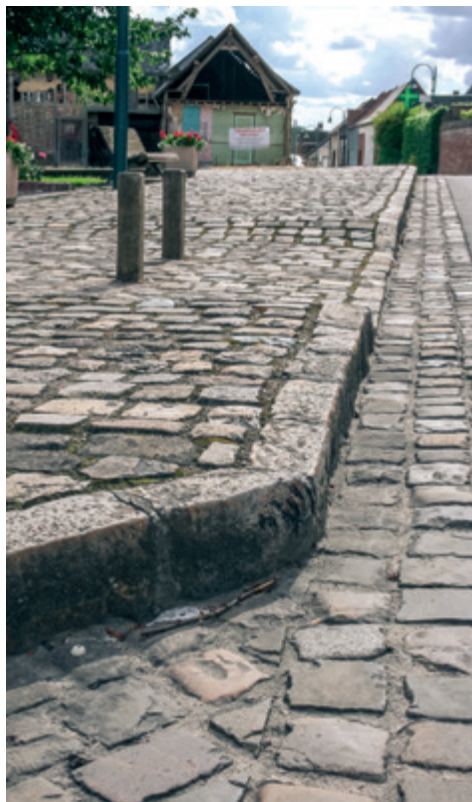
Les véhicules sont divers : cyclomoteurs, quads, chevaux, vélos, voitures, camions, tracteurs... La cohabitation des différents modes est très paisible.

“*On fait du vélo tout le temps !*”
Un groupe d’adolescents



Les espaces verdoyants et jardinés ont donné de l’attrait au village et rendu les espaces publics très accueillants. L’aspect très entretenu des espaces extérieurs suscite chez les habitants une envie de faire attention à l’image de leur village, notamment par le soin des devantures et des façades. L’entretien des pieds de façade est aujourd’hui réalisé par la commune à l’exception de deux ou trois espaces entretenus par des habitants. Au moment de l’aménagement, la mairie comptait beaucoup sur une dynamique forte liée à un concours de « maison fleurie », mais elle ne s’est pas développée. Les riverains ont déjà de grands jardins à entretenir à l’arrière des maisons...

À l'épreuve des ressources locales



Les matériaux traditionnels utilisés sont garants de longévité : pavés et bordures en grès, brique réutilisable. La palette végétale est également robuste et pérenne.

“C'est sympa d'avoir repris les pavés, on a l'impression d'être dans une ancienne cour de ferme. Ça correspond à l'esprit du village tout en étant urbains.”

Un agent d'entretien



La provenance géographique de certains matériaux a été étudiée dans un souci de réemploi et d'économie : porphyre de Belgique, utilisation de matériaux de réemploi. Des bordures et des pavés de grès ont été récupérés *in situ*, et d'autres provenaient de sites proches via des entreprises spécialisées dans la récupération de matériaux.



Une attention particulière a été portée à la gestion de l'eau. Certains sols sont perméables : trottoirs engazonnés, joints sablés ou enherbés entre les pavés, sable stabilisé sur la place de la Mairie. Le fil d'eau en brique est plus économique que des réseaux enfouis.



L'éclairage suit le rythme de la vie nocturne. Il se met en marche à la tombée de la nuit jusqu'à minuit, puis s'éteint jusqu'à 4 heures, sauf dans la nuit du samedi au dimanche. Cela permet de réduire considérablement la consommation énergétique. Deux types de sources lumineuses sont présentes rue Léger : des spots au sol éclairant la bande piétonne et les végétaux, et des mâts au-dessus de la chaussée.



Durant la période estivale, les espaces publics communaux sont entretenus toutes les semaines. L'entretien réalisé par la commune correspond à l'équivalent d'un temps complet à l'année. Pour diminuer le temps dédié à l'entretien, les plantes annuelles sont progressivement supprimées dans les espaces publics du bourg. Dans le cadre de ces projets en partie financés par le conseil général de la Somme, certaines collectivités ont pu bénéficier de journées de formation pour les agents communaux.

Les facteurs de réussite



Une politique départementale volontariste « Cadre de vie »

L'incitation du CG80 et les subventions attribuées pour la requalification des traversées de village ont été fondatrices pour la réalisation de ce projet. Ceci du fait de l'obligation de réaliser une étude élargie et de travailler avec un paysagiste diplômé. Une quinzaine d'autres communes de la Somme ont été accompagnées de la même manière.

Une répartition de la maîtrise d'œuvre entre le bureau d'études et la DDE

Cela a permis une lecture très fine du territoire par le maître d'œuvre et l'ancrage du projet dans son environnement, complété par une intervention de la DDE sur les phases techniques, permettant d'optimiser les coûts.

Le CAUE très présent en phase amont, en partenariat avec le CG80 et « Bocage Trois Vallées »

Le CAUE de la Somme a relayé la politique départementale « Cadre de vie » promue par le CG80. Le cadrage du début de mission fait par le CAUE a aidé à la formulation des objectifs et au montage du cahier des charges. La structure de développement local « Bocage Trois Vallées » mise en place par la Région Picardie a aussi joué un rôle d'animation du projet de territoire.



LES SUITES DU PROJET

Le principe de végétalisation en pied de façade réalisé dans l'aménagement des rues principales a par la suite été reconduit sur la rue de la Poste.

En s'appuyant sur l'analyse de cinq bons exemples de requalifications de voirie en petites communes, cette publication donne des repères en matière d'aménagement de traversées de bourg. Comment des projets de requalification de voirie se révèlent des opportunités pour dynamiser le centre-bourg ? Comment des lieux de passage sont-ils devenus des lieux de vie ? Comment concilier les contraintes fonctionnelles et les enjeux qualitatifs ? Il s'agit ici de montrer des réponses en matière d'aménagements, de choix de conception, d'éléments de projet qui répondent de manière transversale aux enjeux des traversées de bourgs. Cet ouvrage s'adresse aux élus et aux techniciens de petites collectivités, aux maîtres d'œuvre et aux assistants à maîtrise d'ouvrage accompagnant les collectivités sur des projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics.



Disponible sur la librairie en ligne du Cerema

www.cerema.fr