

GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Volet 3

Mise en situation des principes

JANVIER / 2022

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
AMBIANCE A - CENTRES-VILLES, CENTRES-BOURGS ET FAUBOURGS	6
Fiche 1 : Réseau d'appui et de distribution	8
Fiche 2 : Réseau de desserte	10
AMBIANCE B - IMMEUBLES ET ABORDS	12
Fiche 3 : Réseau d'appui et de distribution	14
Fiche 4 : Réseau de desserte	16
AMBIANCE C - MAISONS ET JARDINS	18
Fiche 5 : Réseau d'appui et de distribution	20
Fiche 6 : Réseau de distribution secondaire	22
Fiche 7 : Réseau de desserte	24
AMBIANCE D - ZONES D'ACTIVITÉS	26
Fiche 8 : Réseau de distribution principal et secondaire	28
Fiche 9 : Réseau de desserte	30
AMBIANCE E - VOIRIES DE CAMPAGNE	32
Fiche 10 : Réseau d'appui et de distribution	34
Fiche 11 : Réseau de desserte	36
AUTRES DISPOSITIFS	38
Fiche 12 : Sentes, venelles et courées	38
Fiche 13 : Carrefours et lieux de connexion	40
ANNEXES	42
Carte : Hiérarchisation du réseau de voirie 2030	42
Carte : Ambiances et qualités urbaines	43



PRÉAMBULE

Ce volet 3 du guide des espaces publics est consacré à la mise en œuvre des principes édictés dans le volet 2, avec l'objectif de donner des éléments de conception d'un espace au regard de sa situation urbaine et du type de voie.

Ce document édicte des principes de répartition de voiries au regard de la circulation que celles-ci supportent et au regard des ambiances urbaines que ces quartiers traversent.

Chaque fiche doit permettre de guider élus et techniciens dans leurs choix d'aménagement sans pour autant servir de modèle de conception ni de référentiel technique. Pour cela, il convient de s'appuyer sur les livrets techniques qui constituent le livret 5 du guide :

- livret technique **Aménagements cyclables**,
- livret technique **Éclairage public**,
- livret technique **Pluvial et ville perméable**,
- livret technique **SIG et topographie**,
- livret technique **Paysage et végétalisation**,
- livret technique **Voirie**,
- livret technique **Déchets et propreté**,
- livret technique **Signalisation et mobilier urbain**,
- livret technique **Assainissement - branchements**,
- livret technique **Assainissement - canalisations gravitaires**.

UN TABLEAU À DOUBLE ENTRÉE

Selon les types d'espaces publics, la mise en situation de ces principes nécessite des approches différentes. Les approches ne sont pas les mêmes selon les fonctions du réseau et la morphologie urbaine que traverse la voie.

Pour cela, un tableau à double entrée est proposé. Il s'appuie d'une part sur les ambiances urbaines définies dans le cadre du PLUi (voir carte annexée) et d'autre part sur la hiérarchisation du réseau de voirie issue du plan de déplacements urbains. De là naît une mise en situation spécifique faisant l'objet d'une fiche détaillée.

AMBIANCES URBAINES PLUI RENNES MÉTROPOLE ET RÉSEAU DE VOIRIE	RÉSEAU D'APPUI	RÉSEAU DE DISTRIBUTION PRINCIPAL	RÉSEAU DE DISTRIBUTION SECONDAIRE	RÉSEAU DE DESSERTE	SENTES, VENELLES ET COURÉES	CARREFOUR ET LIEUX DE CONNEXIONS
Centres-villes, centres-bourgs et faubourgs	Fiche 1			Fiche 2	Fiche 12	Fiche 13
Immeubles et abords	Fiche 3			Fiche 4	Fiche 12	Fiche 13
Maisons et jardins	Fiche 5		Fiche 6	Fiche 7	Fiche 12	Fiche 13
Parcs d'activités		Fiche 8		Fiche 9	Fiche 12	Fiche 13
Campagne	Fiche 10			Fiche 11	Fiche 12	

PRÉSENTATION D'UNE FICHE TYPE

Afin de rendre lisibles ces mises en situation, un modèle de fiche type a été proposé. Sur chaque fiche, conçue en doubles pages en vis-à-vis, on trouve une description de l'existant et les enjeux qui en découlent, puis les dispositifs proposés avec une illustration et des coupes types de voirie.

Les coupes et illustrations ne constituent pas des modèles à dupliquer systématiquement, mais des hypothèses d'aménagement à étudier et à adopter au regard de la situation urbaine, du profil de la rue, de sa largeur...

Numéro de fiche - Type de réseau de voirie

Type d'ambiance

Principes d'aménagement

Objectifs


Contexte

Dispositifs à privilégier

Photos d'illustration

Profils de voirie

CENTRES-VILLES, CENTRES-BOURGS ET FAUBOURGS
FICHE 1 - Réseau d'appui et de distribution



CONTEXTE
Les centres-villes, centres-bourgs et faubourgs accueillent un réseau de distribution principal de la métropole et accueillent en plus généralement important de véhicules de tout type et notamment les véhicules liés à la logistique urbaine. Ce réseau de voirie accueille l'ensemble des modes de déplacements motorisés : voitures, poids lourds, transports en commun. Les contraintes cyclables doivent être marquées de préférence en site propre. En contexte urbain dans la présence de nombreux piétons doit être prise en compte dans l'aménagement.

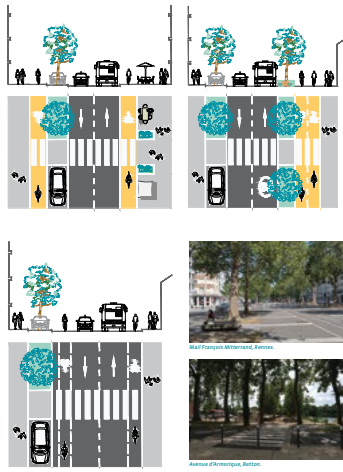
OBJECTIFS
Le passage d'une voirie accueillant un flux important de véhicules au cœur d'un espace collectif et historique pose de nombreux problèmes. C'est ainsi dans le contexte urbain de ces grandes voies d'agglomération doit être favorisée la réduction de la vitesse urbaine souvent accrédité par les infrastructures routières. L'espace public doit être un lieu d'échange et d'animation urbaine (déplacements, commerces, services, lieux de plaisir, des lieux de pauses et de distribution piétonne ou à vélo).

Mais ces voies jouent aussi un rôle dans la performance des déplacements notamment les transports en commun avec une fonction de voie de transit, de transport de marchandises et de livraison inter-quartiers. Il faut gérer en même temps, la fluidité du trafic, l'animation urbaine et la sécurité des piétons et vélos. Les dispositifs proposés ont pour objectif de concilier ces exigences.


Dispositifs à privilégier

- Une vitesse limitée principalement à 30 km/h, ponctuellement à 50 km/h.
- Un usage séparé de la voirie (piétons, cycles, voitures).
- Sur le réseau de distribution principal, lorsque l'urgence ne permet pas la création de sites en site propre, les bandes cyclables sont autorisées. Les cars et bus peuvent circuler dans la circulation générale.
- Une desserte transport en commun en site propre est souhaitable et favorise le piéton.
- Des trottoirs confortables afin de sécuriser le piéton et favoriser la vie sociale.
- Ce réseau n'a pas vocation à accueillir de nouvelles places de stationnement, sauf cas particulier (aménagement d'un pôle d'échange).
- Une bonne visibilité des arrêts bus afin de favoriser les échanges multimodaux.
- La sécurisation des traversées piétonnes et cyclables (passage piéton visible et signalisé en amont notamment en cas de carrefour).
- Les cycles et les véhicules motorisés peuvent circuler sur la chaussée. Des dispositifs de ralentissement doivent toutefois permettre de limiter la vitesse des automobiles.
- La végétation doit structurer l'espace avec des plantations hautes riges en continu ou alternées si la largeur de la voirie l'exige.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Photos d'illustration



8 Fiche d'aménagement des espaces publics - Volet 3 : Mise en situation des principes

9 Fiche d'aménagement des espaces publics - Volet 3 : Mise en situation des principes

Ambiance A

CENTRES-VILLES, CENTRES-BOURGS

Un espace public contraint

NATURE DE L'AMBIANCE URBAINE

Noyau urbain originel et faubourgs constituent une entité urbaine spécifique avec une typologie urbaine traditionnelle constituée de bâtiments souvent alignés sur la rue ou organisés autour d'un espace public structurant (église, croisement de voies anciennes, place...).

L'ambiance urbaine de centres-villes, centres-bourgs et faubourgs intègre les tissus historiques et extensions urbaines antérieurs aux années 50. Ces centres et quartiers reçoivent bien souvent les équipements principaux, écoles, mairie, médiathèque ainsi que les commerces. Ils participent activement à l'animation économique et urbaine et sont des lieux de rencontre, de lien social.

Les constructions, dont certaines à caractère patrimonial, bordent les voies de ces quartiers. Dans les bourgs, ce sont surtout les voies historiques partant du centre ou des hameaux rattrapés par l'urbanisation.



Place Charles-de-Gaulle, Betton.



Rue Malakoff, Rennes.



Place du Docteur Joly, Bruz.

DES SITUATIONS CONTRASTÉES

Cette ambiance urbaine présente des situations contrastées selon que l'on soit dans un bourg, un faubourg ou dans l'hyper-centre rennais. La diversité des situations exige une compréhension fine du site, de son histoire, dans la multiplicité des usages ou les conflits éventuels.

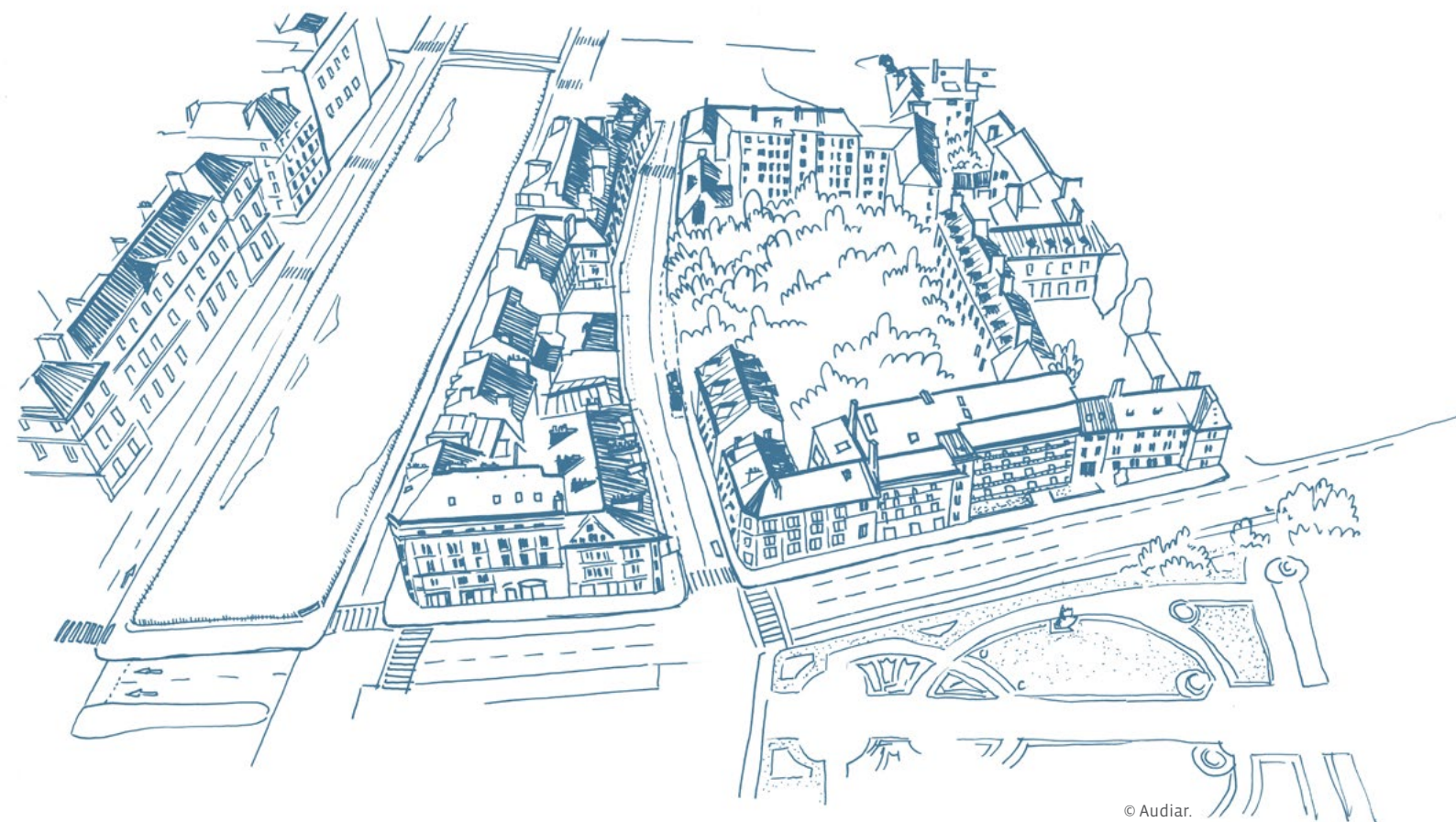
Pour cela, l'aménagement de l'espace public devra s'appuyer sur un diagnostic solide justifié par les enjeux stratégiques que représentent ces lieux pour la collectivité. Ces espaces sont souvent des espaces d'activités économiques avec des rez-de-chaussée actifs (commerces, services, logistique) qui génèrent des flux de tous types (livraisons, clients...).

Dans ces tissus bâtis, l'espace public, hérité de la trame viaire historique, est particulièrement contraint alors qu'il doit accueillir de multiples usages.

Ce sont aussi des lieux qui doivent rester accessibles en raison de leur fonction économique et de services, notamment par le biais des transports en commun.

L'enjeu principal va être de gérer la multifonctionnalité des lieux (ville du passant, ville du chaland, ville du résident...) notamment en intégrant notamment une modularité temporelle de l'espace public.

ET FAUBOURGS



POINTS DE VIGILANCE

- Le centre des villes et des bourgs sont des lieux de représentation de la ville où l'on va chercher à mettre en scène les espaces publics emblématiques (cours, places, esplanade...) et développer une ambiance urbaine singulière.
- Dans un contexte de changement climatique, cela implique le développement de la nature en ville et l'intégration des effets des îlots de chaleurs urbains.
- La multiplication des enjeux entraîne l'obligation d'une rationalisation de l'aménagement de l'espace public, faute de disposer d'un espace suffisant en jouant au mieux sur le temps de la ville et la temporalité des usages.
- Ces rues (terme que l'on préférera à celui de voirie) et ces places sont des lieux de partage de l'espace qui doivent accueillir l'ensemble des modes de déplacement. Pour cela, les aménagements favoriseront une circulation apaisée et veilleront à donner une place privilégiée aux modes actifs.

CENTRES-VILLES, CENTRES-BOURGS ET FAUBOURGS

FICHE 1 - Réseau d'appui et de distribution



CONTEXTE

Les voiries appartenant au réseau dit réseau d'appui et de distribution principal de la métropole accueillent un flux généralement important de véhicules de tout type et notamment les véhicules liés à la logistique urbaine. Ce réseau de voirie accueille l'ensemble des modes de déplacements motorisés ; voitures, poids lourds, transports en commun. Les itinéraires cyclables doivent être marqués de préférence en site propre. En contexte urbain dense la présence de nombreux piétons doit être prise en compte dans l'aménagement.

OBJECTIFS

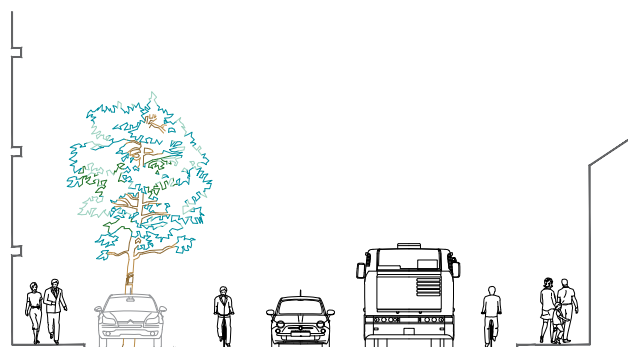
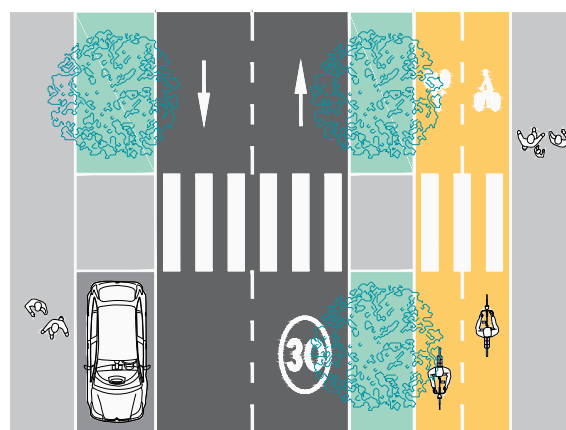
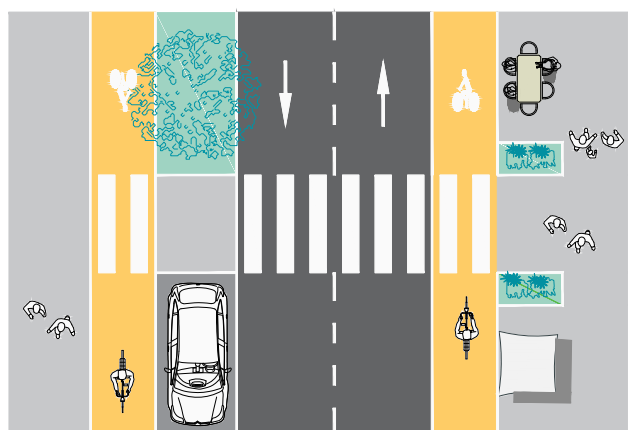
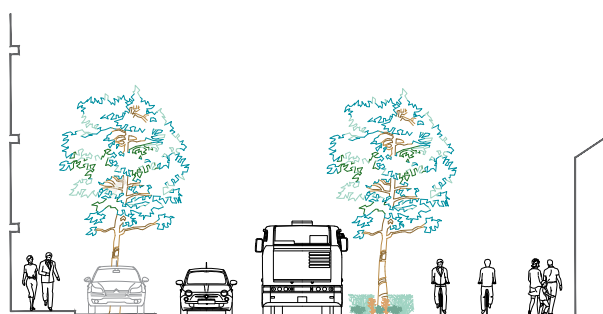
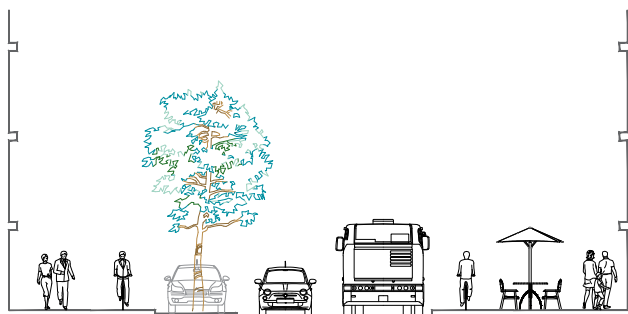
Le passage d'une voirie accueillant un flux important de véhicules au cœur d'un espace contraint et historique pose de nombreux problèmes. L'insertion dans le contexte urbain de ces grandes voiries d'agglomération doit être l'occasion de recoudre le tissu urbain trop souvent éclaté par les infrastructures routières. L'espace public doit être un lieu d'échange et d'animation urbaine (équipements, commerces, services...), ainsi des placettes, des lieux de pauses et de déambulation piétonne sont à prévoir.

Mais ces voiries jouent aussi un rôle dans la performance des déplacements (notamment les transports en commun) avec une fonction de voie de transit, de transport de marchandises et de liaisons inter-quartiers. Il faut gérer en même temps, la fluidité du trafic, l'animation urbaine et la sécurité des piétons et vélos. Les dispositifs proposés ci-contre essaient au mieux de concilier ces exigences.

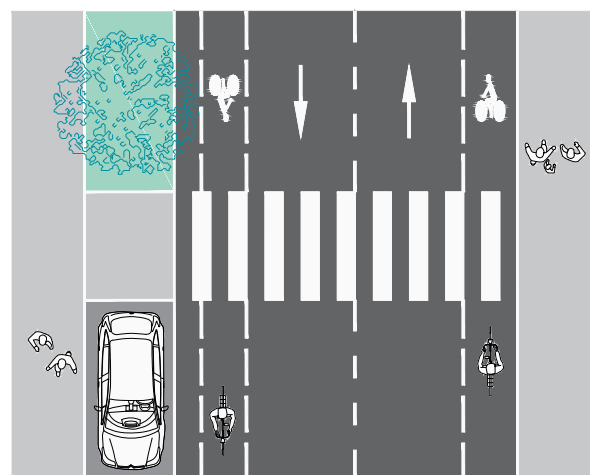
Dispositifs à privilégier

- Une vitesse limitée principalement à 50 km/h, ponctuellement à 30 km/h.
- Un usage séparé de la voirie (piétons, cycles, voitures).
- Sur le réseau de distribution principal, lorsque l'emprise ne permet pas la création de pistes en site propre, les bandes cyclables sont autorisées.
- Les cars et bus peuvent circuler dans la circulation générale.
- Une desserte transport en commun en site propre est souhaitée si l'emprise le permet.
- Des trottoirs confortables afin de sécuriser le piéton et favoriser la vie sociale.
- Ce réseau n'a pas vocation à accueillir de nouvelles places de stationnement, sauf cas particulier (aménagement d'un pôle d'échanges...).
- Une bonne lisibilité des arrêts bus afin de favoriser les échanges multimodaux.
- La sécurisation des traversées piétonnes et cyclables (passage piéton visible et signalisé en amont) notamment au cœur des centralités.
- Les cycles et les véhicules motorisés peuvent cohabiter sur la chaussée. Des dispositifs de ralentissement doivent toutefois permettre de limiter la vitesse des automobilistes.
- La végétation doit structurer l'espace avec des plantations hautes tiges en continu ou alternées si la largeur de la voie le permet.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Mail François Mitterrand, Rennes.



Avenue d'Armorique, Betton.

CENTRES-VILLES, CENTRES-BOURGS ET FAUBOURGS

FICHE 2 - Réseau de desserte



CONTEXTE

Le réseau de desserte constitue la plus grande partie des voiries d'agglomération. Il a une fonction de desserte locale voire dans certains cas de desserte inter-quartiers. Dans la partie historique des villes et bourgs, il est souvent composé de voies étroites, souvent peu circulables en raison du tracé des rues. Cette situation concerne les anciennes routes et chemins devenus des rues à part entière au fil du temps. Cela concerne aussi les faubourgs du centre de Rennes. L'espace public y est souvent contraint par la largeur de la rue.

Dans ces rues, la vie résidentielle est dominante. L'animation commerciale est ponctuelle excepté dans le centre-ville de Rennes ou quelques rues adjacentes des centres-bourgs.

OBJECTIFS

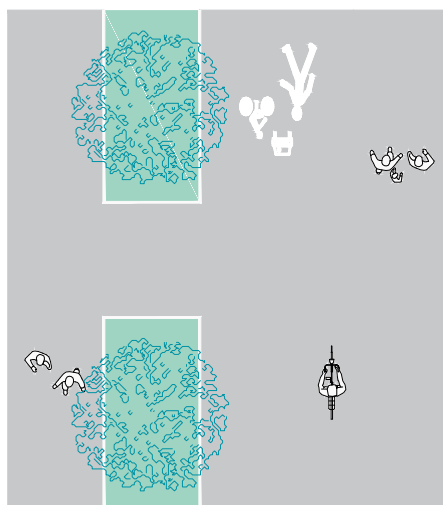
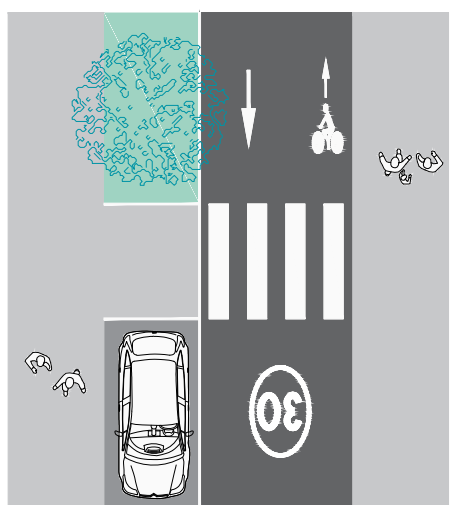
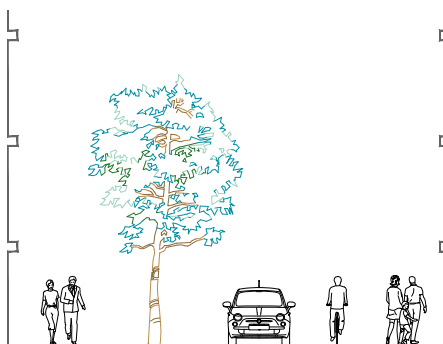
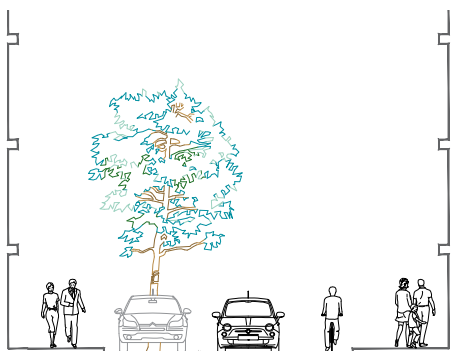
L'objectif d'intervention sur ce réseau de desserte est l'apaisement de la circulation. Il conviendra donc de développer à minima des zones 30 ou des zones de rencontre voire des aires piétonnes. Cela permettra de renforcer l'animation de la rue suivant le principe de la rue habitée, c'est-à-dire des rez-de-chaussée vivants en relation avec la rue (voir le volet 2 - Principes d'aménagement, focus : La rue habitée).

Le second objectif sera de privilégier la mise en scène du patrimoine bâti qui borde la rue. L'utilisation de matériau en accord avec ce patrimoine sera recherchée.

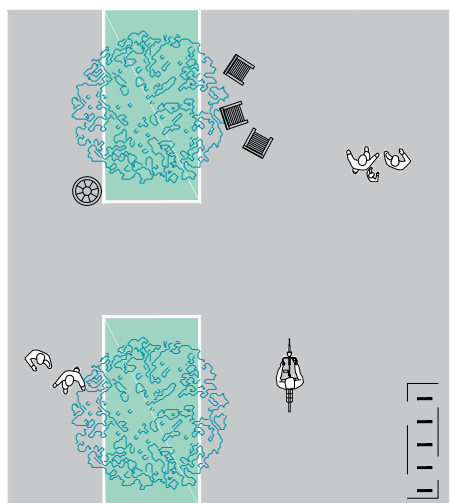
Dispositifs à privilégier

- Une circulation apaisée par la limitation des vitesses 30 km/h ou 20 km/h .
- En centre-ville, la possibilité d'aménager des aires piétonnes.
- Si l'emprise le permet, un partage sécurisé de la voirie avec des bandes cyclables ou pistes cyclables en site propre à double sens peut être envisagé.
- En zone 30, les cycles et les véhicules motorisés peuvent cohabiter sur la chaussée.
- Des dispositifs doivent permettre de limiter la vitesse des automobilistes.
- En zone de rencontre, tous les modes de déplacement cohabitent sur l'espace public, avec priorité aux modes actifs.
- La circulation des transports en commun n'est pas favorisée sur ce réseau.
- Dans le cadre d'un plan de circulation, le passage à sens unique des flux motorisés est possible.
- Réserver une part de végétalisation adaptée à la largeur de la voie.
- Possibilité de végétalisation des murs des pieds de maison.
- Ponctuer l'espace public de lieux d'animation, de pause ou d'espace appropriable pour la vie de quartier.
- Ces rues peuvent accueillir des places de stationnement.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Rue Louis Chouinard, Bruz.



Place de l'Église, Orgères.

Ambiance B

IMMEUBLES ET ABORDS

Une diversité d'espaces publics

NATURE DE L'AMBIANCE URBAINE

La morphologie urbaine «immeubles et abords» recouvre des quartiers composés d'unités de foncières de grande taille sur lesquelles sont implantés un ou plusieurs immeubles de formes et hauteurs variables. Dans la réalité, cette définition recouvre des morphologies urbaines bien différentes.

Certains de ces quartiers ont été conçus sur la base de schémas d'ensemble parfois sous la forme de grandes opérations d'urbanisme développées sur plusieurs centaines d'hectares. C'est le cas des grands ensembles rennais (Blosne, Maurepas, Villejean, Cleunay...).

Cette famille recouvre aussi des collectifs ordonnancés sur rue sous forme d'îlots très constitués.

Cette famille qualifie de même les opérations de collectifs présents dans les quartiers des communes (copropriétés, grands ensembles, collectifs sur rue avec activités au rez-de-chaussée, collectifs dans des opérations d'aménagement récentes...). Ceux-ci peuvent être implantés dans un espace libre (vert ou minéral) parfois selon un plan de composition interne à la parcelle.

Les équipements sportifs, culturels sont repérés aussi dans cette famille au vu de leur implantation sur de grands terrains ouverts (sur le quartier) plus ou moins végétal ou minéral.

UNE DIVERSITÉ D'ESPACES PUBLICS

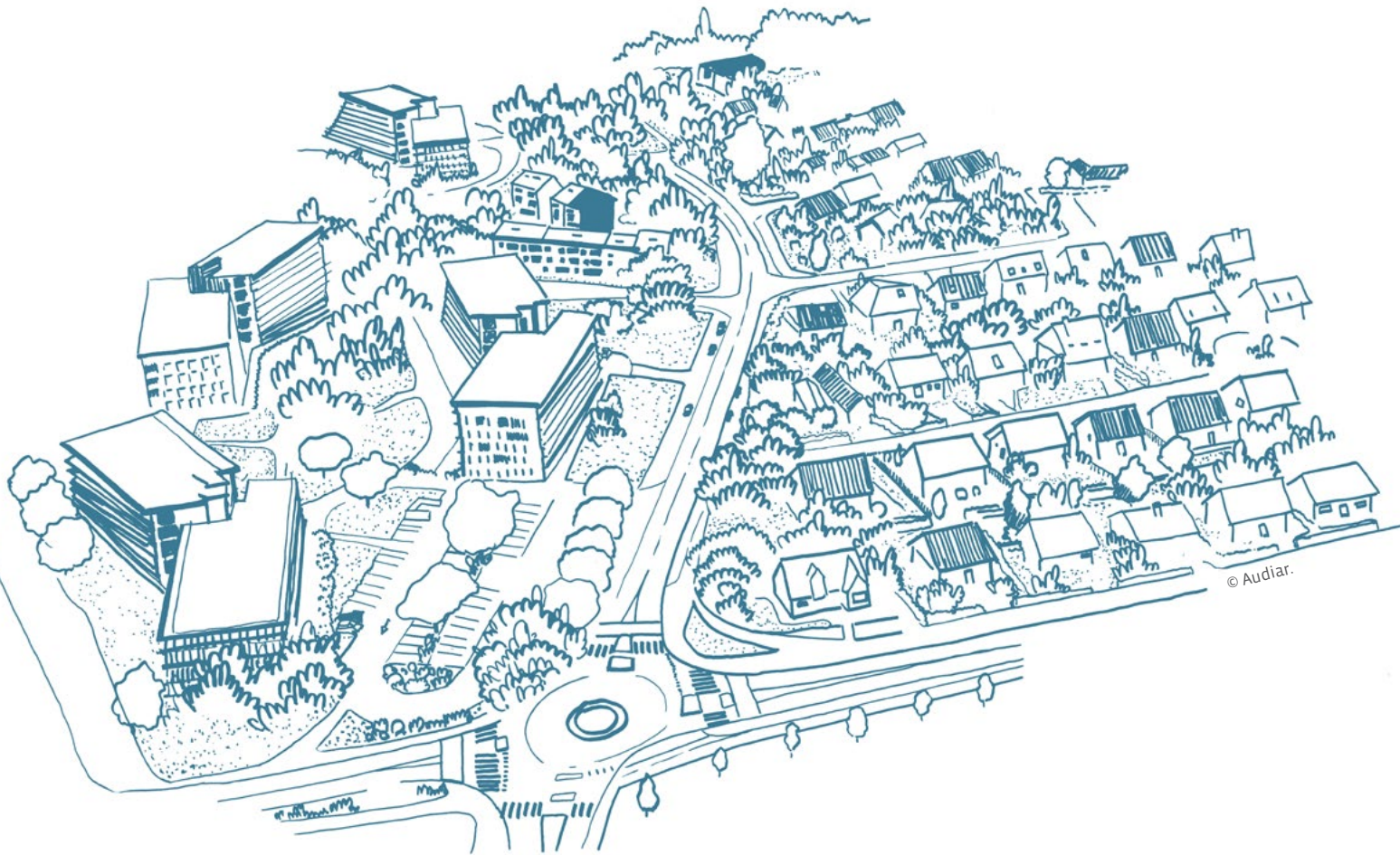
Les espaces publics de ces quartiers sont diversifiés. Soit l'ensemble collectif s'insère dans une trame de voirie existante, soit l'opération génère ces propres espaces publics (comme c'est le cas dans les grands ensembles).

Compte tenu de cette diversité des formes urbaines et d'espaces publics, l'objectif de l'aménagement sera de singulariser les ambiances des tissus bâtis. Plus qu'ailleurs, les espaces publics ont ici un rôle d'extension de l'espace privé et doivent accueillir la pluralité des usages.

Les enjeux sont différents à l'échelle d'un grand ensemble, à l'échelle de copropriétés ou de petits collectifs. Mais certains principes restent communs à toutes ces formes urbaines.

ZAC du Grand Botrel, Acigné.



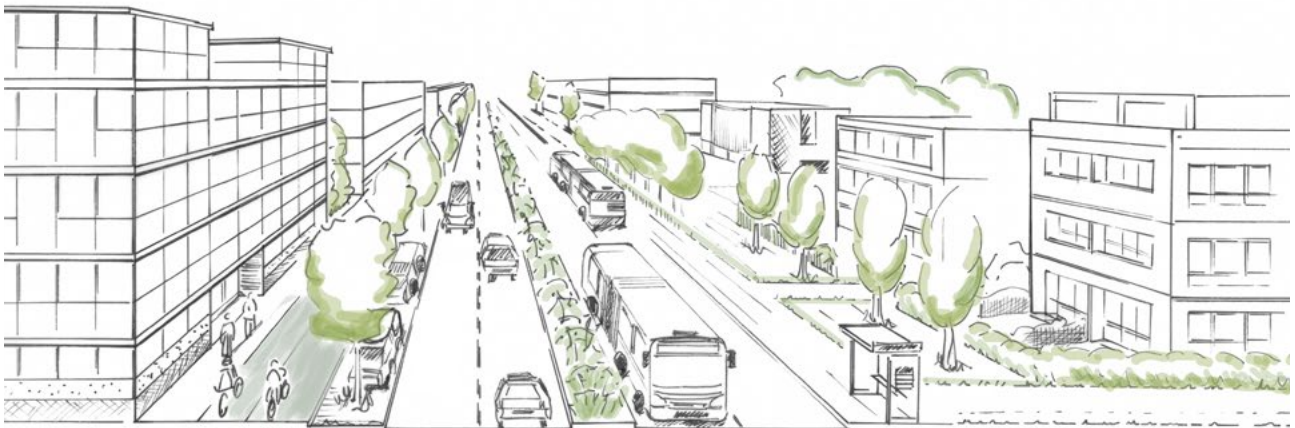


POINTS DE VIGILANCE

- Lorsque les quartiers sont traversés par des voies à circulation importantes, l'aménagement devra atténuer les effets de coupures urbaines.
- Il conviendra de favoriser la faible utilisation de la voiture, notamment lorsque l'offre en transport en commun est importante.
- Pour cela il conviendra de rendre lisibles et accessibles le réseau transports en commun et les lieux d'intermodalité.
- L'objectif sera de développer la part du végétal dans l'espace public. Parfois, le plan de quartier intègre des traces historiques avec d'anciens axes de voiries et de grandes trames paysagères d'origine qu'il convient de conserver.
- Le changement climatique implique l'émergence de nouvelles problématiques de développement de la nature en ville et d'intégration des effets des îlots de chaleurs urbains.
- Les espaces devront répondre à la pluralité des usages (mixité sociale et générationnelle).
- Pour s'adapter à la diversité des quartiers, de nouvelles typologies d'espaces publics, favorables aux échanges sociaux et à la vie de ces quartiers devront être étudiées.

IMMEUBLES ET ABORDS

FICHE 3 - Réseau d'appui et de distribution



© Audiar.

CONTEXTE

Les voiries appartenant au réseau dit « réseau appui » de la métropole accueillent un flux généralement important de véhicules de tout type et notamment poids lourds et autres véhicules liés à la logistique urbaine. Le réseau d'appui couvre un linéaire important de voies, mais traverse peu de zones urbanisées. Le traitement de ces voiries dans leurs traversées urbaines doit être l'occasion de recoudre entre eux les tissus urbains environnants.

Les voies constituant le réseau d'appui au sein de ces tissus d'immeubles collectifs disposent généralement d'emprises confortables. Cela permet une redistribution des usages au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'espace.

OBJECTIFS

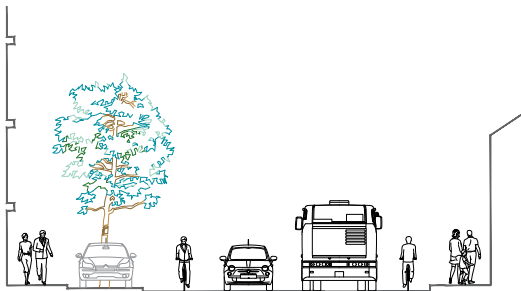
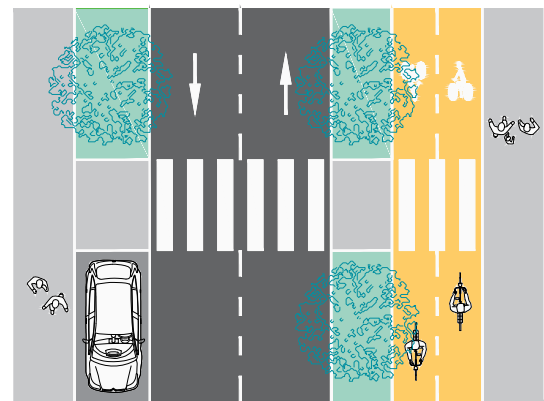
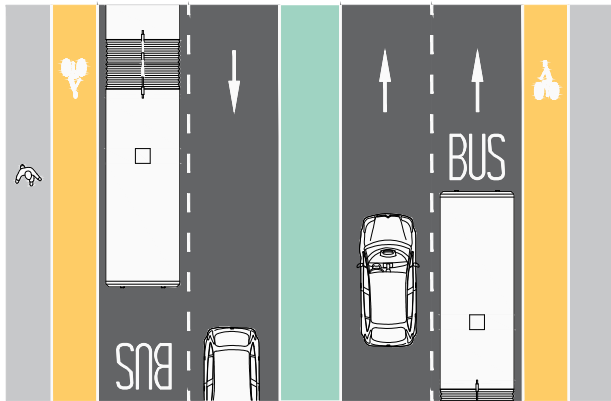
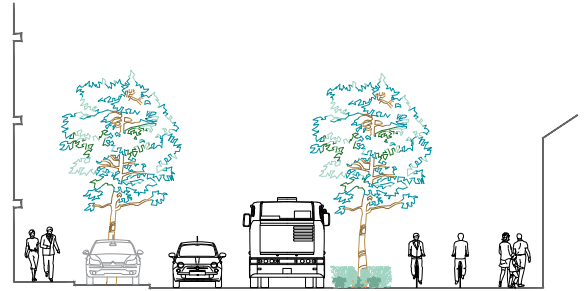
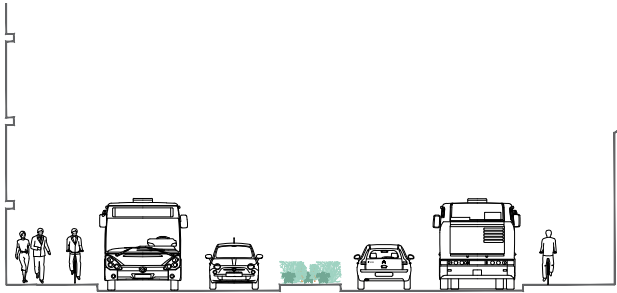
L'objectif est de sécuriser la place du piéton et la place du vélo dans un contexte de flux automobiles importants. Il conviendra aussi de donner une identité paysagère à la voie afin de rendre lisible son rôle dans l'armature de voirie (fonction de transit des flux). La largeur importante de l'emprise est parfois une opportunité pour végétaliser et proposer des espaces de respiration. Le resserrement de la chaussée peut être un objectif avec une végétalisation diversifiée ou un traitement en boulevard urbain.

Lorsque la voie s'insère dans une trame viaire plus étroite les objectifs seront les mêmes que ceux assignés aux tissus pavillonnaires (fiche B1).

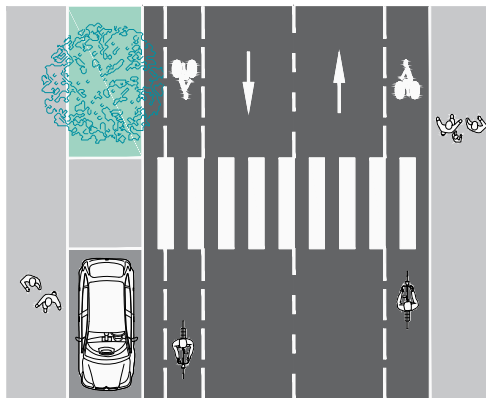
Dispositifs à privilégier

- Une vitesse limitée principalement à 50 km/h, ponctuellement à 30 km/h.
- Les voies de circulation sont dimensionnées pour permettre le passage de tous les véhicules (voitures, poids lourds, bus).
- Un usage séparé de la voirie (piétons, cycles, voitures).
- Des pistes cyclables en site propre.
- Les cars et bus peuvent circuler dans la circulation générale.
- Une desserte transports en commun en site propre est toutefois possible si l'emprise le permet.
- Les espaces piétons devront être sécurisés avec un point particulier de vigilance sur les traversées piétonnes et les entrées de parkings souterrains.
- Une bonne lisibilité et sécurisation des arrêts de bus.
- Une végétalisation importante (notamment des plantations hautes tiges) donnant du volume à l'espace public.
- L'analyse des besoins en stationnement doit permettre de réduire le nombre de places existantes au profit d'autres usages.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Avenue Roger Dodin, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Rue Malakoff, Rennes.

IMMEUBLES ET ABORDS

FICHE 4 - Réseau de desserte



© Audiar.

CONTEXTE

Le réseau de desserte constitue la plus grande partie des voiries d'agglomération. Il a une fonction de desserte locale voire dans certains cas de desserte inter-quartiers. Dans les quartiers de collectifs, il peut être composé de voies confortables, où la voiture prend une place importante tant sur la chaussée que par le stationnement.

Souvent la principale problématique de ces voies est la place occupée par la voiture. La densité urbaine crée une demande importante et la place dédiée au stationnement dans l'espace public prime sur les autres usages. Dans ces rues pourtant, la vie résidentielle est dominante.

OBJECTIFS

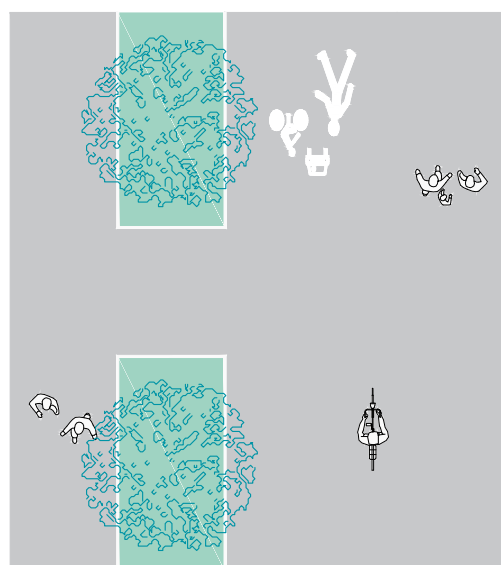
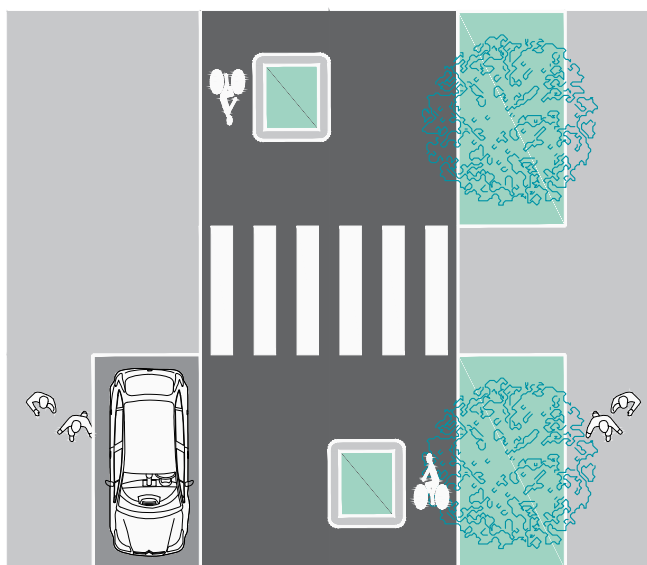
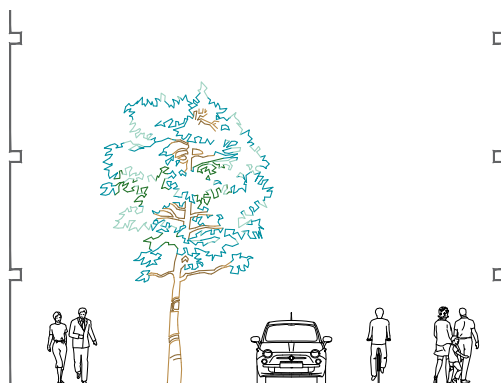
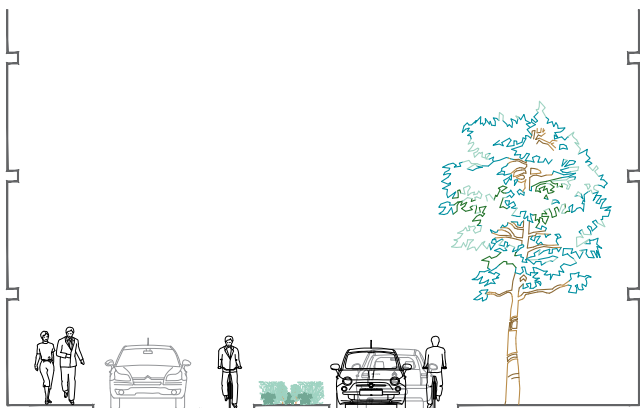
L'objectif d'intervention sur ce réseau de desserte est d'abord l'apaisement de la circulation. Il conviendra donc de développer les zones 30, zone de rencontre voire des aires piétonnes. La largeur de chaussée carrossable doit être repensée en fonction des vitesses maximales autorisées. La place des modes actifs doit être privilégiée.

Le nombre de places de stationnement doit être en adéquation avec la demande, en intégrant l'offre privative. La qualité de la desserte en transport en commun de ces quartiers devra être l'occasion de repenser l'accès aux lieux de travail. L'objectif sera de réduire les places de stationnement afin d'intégrer de nouveaux usages (aire de jeux, végétalisation, désimperméabilisation...) et d'accroître la végétalisation de l'espace.

Dispositifs à privilégier

- Une circulation apaisée par la limitation des vitesses 30 km/h ou 20 km/h.
- Si l'emprise le permet, un partage sécurisé de la voirie avec des bandes cyclables ou pistes cyclables en site propre à double sens peut être envisagé.
- En zone 30, les cycles et les véhicules motorisés peuvent cohabiter sur la chaussée.
- Des dispositifs doivent permettre de limiter la vitesse des automobilistes.
- En zone de rencontre, la circulation des véhicules légers et modes actifs se fait dans un espace partagé.
- La circulation des transports en commun n'est pas favorisée sur ce réseau.
- Réserver une part pour la végétalisation de l'espace public adaptée à la largeur de la voie.
- Ponctuer l'espace public de lieux d'animation ou de pause ou d'espace appropriable pour la vie de quartier.
- Adapter les stationnements aux besoins résidentiels.
- Prévoir des places de stationnement vélos pour les résidents.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Rue Claude Nougaro, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Betton.

Ambiance C

MAISONS ET JARDINS

Un espace public résidentiel

NATURE DE L'AMBIANCE URBAINE

L'ambiance urbaine « maison et jardins » couvre une grande partie des tissus urbanisés présents dans la métropole notamment dans les communes périurbaines ou le développement pavillonnaire a dominé durant des décennies.

Le système pavillonnaire propose un modèle d'habitat simple de un à deux étages pour la plupart, avec la présence d'un jardin. Les lots sont juxtaposés les uns aux autres suivant un plan de composition d'ensemble. La desserte se fait par une trame viaire dessinée le plus souvent dans le cadre du lotissement avec parfois des voies en impasses.

Les constructions ont souvent un accès direct sur ces voies. Les implantations du bâti se font en retrait par rapport aux voies avec un recul (5 ou 3 mètres en général) et une mitoyenneté plus ou moins importante. Un mur de clôture marque généralement la limite avec l'espace public.

ENJEUX DE L'ESPACE PUBLIC

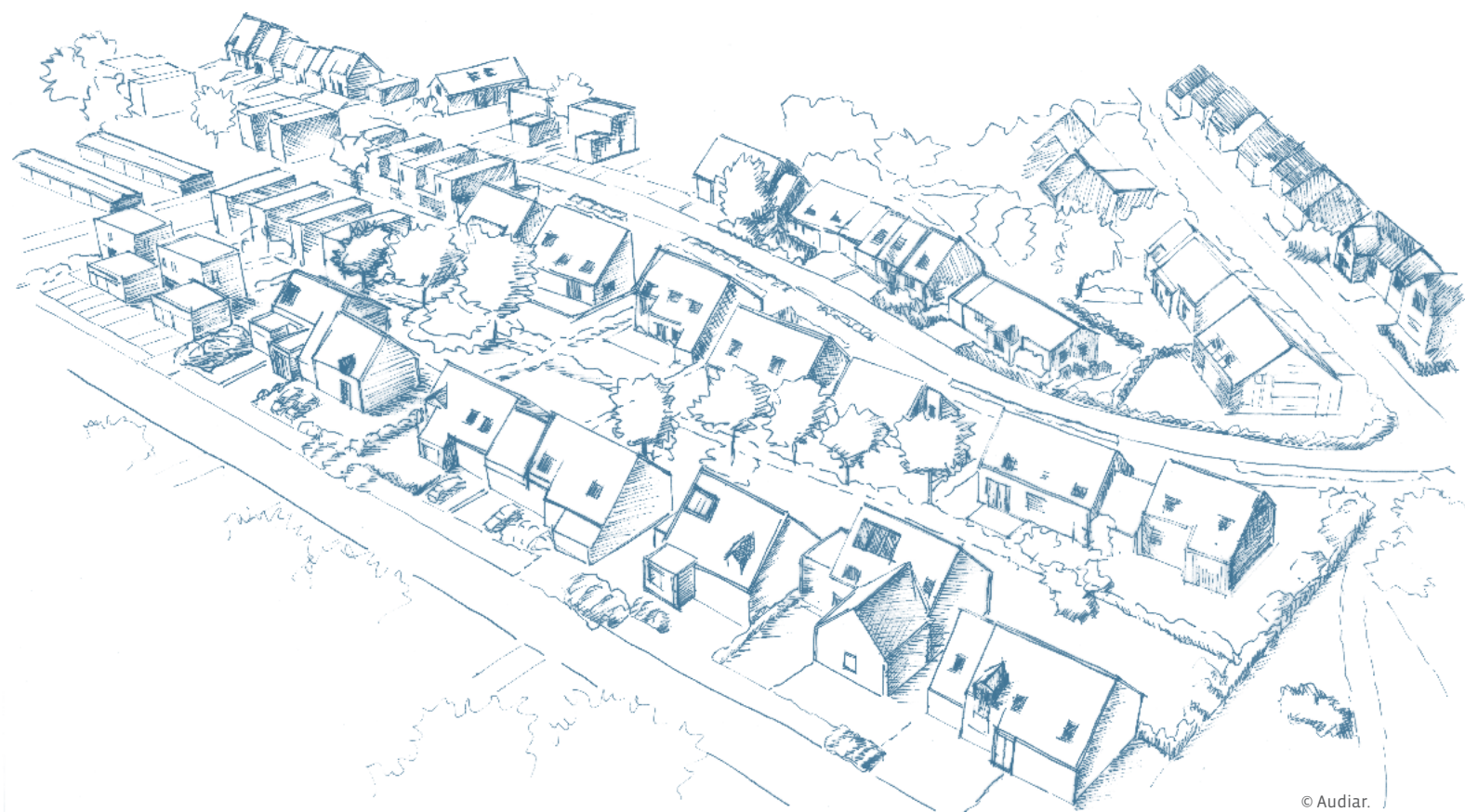
La recomposition de l'espace public doit permettre de lui redonner une fonction sociale et de lieux de rencontre. À l'échelle de la ville, les rues doivent être sécurisées pour les résidents de ces quartiers. Le traitement des voiries doit permettre de relier plutôt que de cliver les quartiers entre eux. Elles doivent être le support d'échanges inter-quartiers notamment pour les modes actifs. Les voies permettront ainsi de faire cohabiter le vélo, la voiture et le piéton ; l'objectif étant de réduire la vitesse des véhicules et de favoriser le partage de la voie.

Les espaces publics devront être restructurés pour enlever à ces quartiers leur caractère trop minéral. Cela permettra la désimperméabilisation des sols.

À l'échelle de l'îlot, l'espace public doit être en mesure d'offrir des lieux confortables et de pause, des espaces de jeux. La réduction de la place de la voiture est un levier qui permettra de faire évoluer les usages dans ces quartiers pavillonnaires.



Quartier du Pigeon Blanc, Saint-Jacques-de-la-Lande.



© Audiar.

POINTS DE VIGILANCE

- L'aménagement de l'espace public devra permettre de développer la notion de frontage et de rues habitées.
- Ces espaces publics devront permettre le développement de la nature en ville.
- L'objectif de désimperméabilisation des sols devra être poursuivi.
- Ces rues devront accueillir l'ensemble des modes de déplacement. Pour cela, les aménagements favoriseront une circulation apaisée et veilleront à donner une place privilégiée aux modes actifs.
- Ces rues devront permettre le développement de la vie sociale de quartier.

MAISONS ET JARDINS

FICHE 5 - Réseau d'appui et de distribution



CONTEXTE

Les voiries appartenant au réseau dit « réseau appui » de la métropole accueillent un flux généralement important de véhicules de tout type et notamment le réseau des transports en commun et les poids lourds et autres véhicules liés à la logistique. La traversée d'agglomération par le réseau d'appui est souvent le fait d'anciennes routes départementales avec un profil routier qui convient peu au caractère des quartiers pavillonnaires traversés. Ces voies disposent généralement d'emprise confortable. Cela permet une redistribution des usages au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'espace.

La traversée de quartiers pavillonnaires par ces flux de véhicule pose parfois un problème de sécurité. L'aspect routier de la voie a pour effet de créer des ruptures dans le tissu urbain au détriment des modes actifs et d'une ville marchable. Le traitement de ces voiries d'agglomération au sein de ces quartiers pavillonnaires peut être l'occasion de recoudre entre eux les tissus urbains environnants.

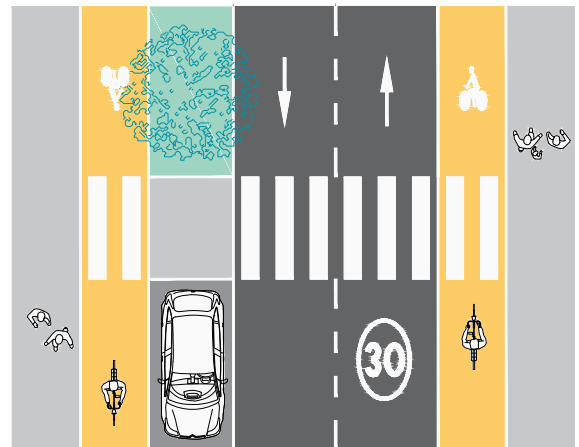
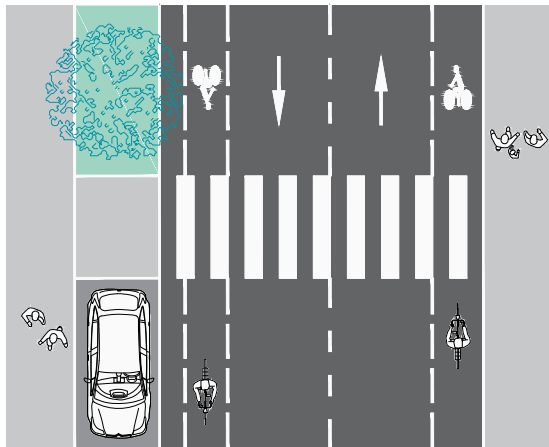
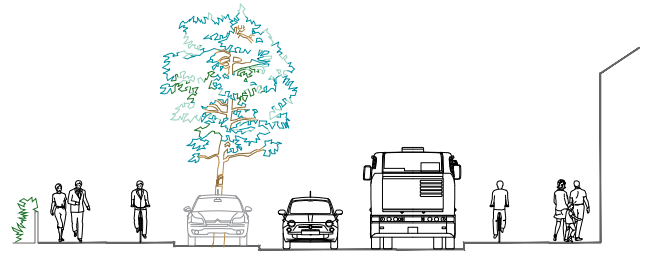
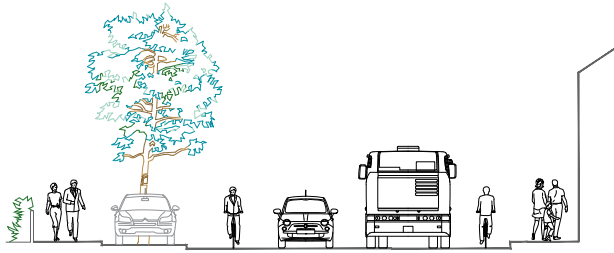
OBJECTIFS

L'objectif est de sécuriser la place du piéton et la place du vélo dans un contexte de flux automobiles importants. Il conviendra aussi de donner une identité paysagère à la voie afin de rendre lisible son rôle dans l'armature de voirie (fonction de transit des flux). Le traitement en boulevard urbain peut être un exemple d'une insertion réussie de ces voies dans un tissu pavillonnaire.

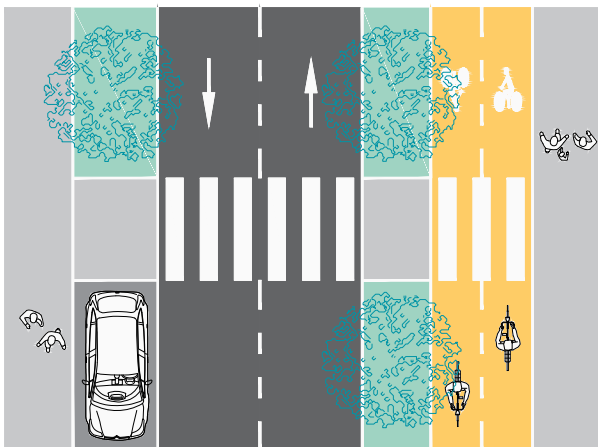
Dispositifs à privilégier

- Les voies de circulation sont dimensionnées pour permettre le passage de tous les véhicules (voitures, poids lourds, bus).
- Une vitesse limitée principalement à 50 km/h, ponctuellement à 30 Km/h.
- Les cars et bus peuvent circuler dans la circulation générale.
- Une desserte transports en commun en site propre est toutefois possible si l'emprise le permet.
- Une bonne lisibilité et la sécurisation des arrêts de bus sont souhaitables.
- Un usage séparé de la voirie (piétons, cycles, voitures).
- Des pistes cyclables en site propre.
- Des trottoirs confortables et un marquage fort des passages piétons (passage piéton visible et signalisé en amont).
- Des plantations hautes tiges en continu ou alternées.
- L'analyse des besoins en stationnement doit permettre de réduire le nombre de places existantes au profit d'autres usages.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Boulevard de la Duchesse Anne, Pacé.



Rue de Rennes, Betton.

MAISONS ET JARDINS

FICHE 6 - Réseau de distribution secondaire



CONTEXTE

Cette situation concerne principalement les rues des quartiers périphériques du centre de Rennes. Ce sont des voies inter-quartiers où les flux de véhicules sont importants. La traversée de ces quartiers résidentiels pose un problème de sécurité pour les traversées piétonnes et pour les pratiques cyclistes. L'aspect routier de la voirie a pour effet de créer des ruptures dans le tissu urbain au détriment des modes actifs et d'une ville marchable.

Les voies constituant le réseau de distribution secondaire au sein de ces tissus pavillonnaires disposent généralement d'emprises confortables qui permettent d'envisager des restructurations importantes de l'espace public.

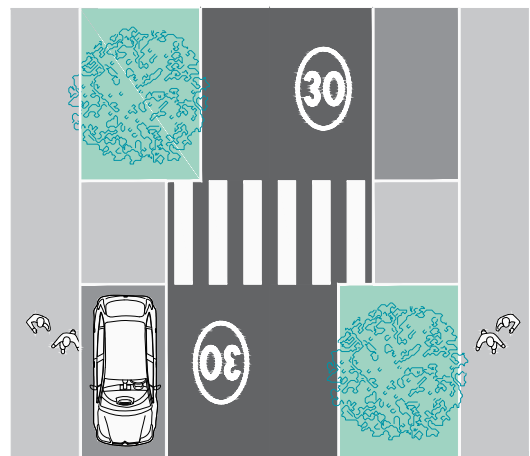
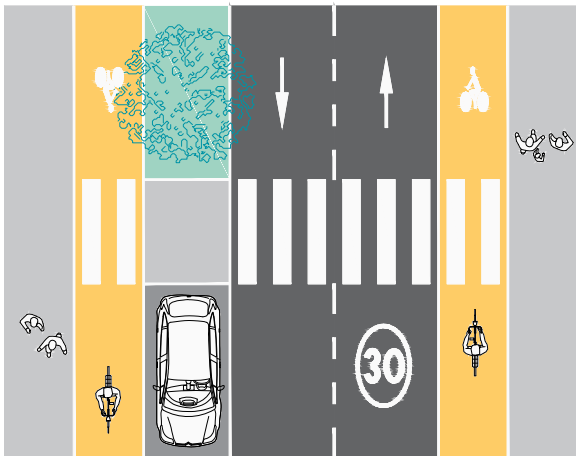
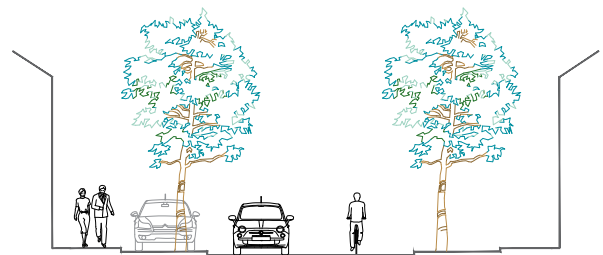
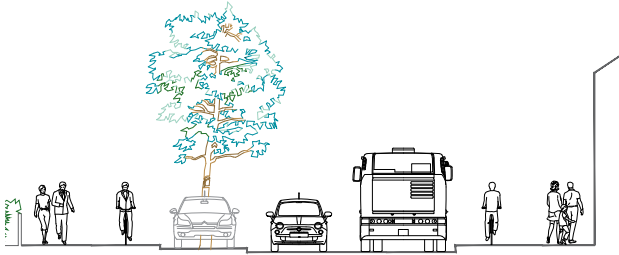
OBJECTIFS

L'emprise conséquente de ces voiries, y compris dans les zones urbanisées permet d'envisager une redistribution des usages au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'espace. L'objectif principal sera de sécuriser ces rues qui bordent des quartiers résidentiels. Il conviendra aussi d'atténuer le traitement routier de ces voies afin de favoriser leur insertion dans le tissu urbain.

Dispositifs à privilégier

- Si le trafic le permet, une vitesse limitée à 30 km/h sera privilégiée.
- Si l'emprise le permet, un partage sécurisé de la voirie avec des bandes cyclables ou pistes cyclables en site propre à double sens peut être envisagé.
- En zone 30, les cycles et les véhicules motorisés peuvent cohabiter sur la chaussée.
- Des dispositifs doivent permettre de limiter la vitesse des automobilistes.
- Des dispositifs doivent permettre de ralentir la vitesse des automobilistes. Le principe de voie en chicane est une solution appropriée (voir plan joint).
- Les traversées piétonnes sont sécurisées (passage piéton visible et signalé en amont).
- Ce réseau accueille des places de stationnement. La sécurisation de l'accès aux emplacements de stationnement est à étudier (stationnement en épi exclu).
- Des plantations hautes tiges en continu ou alternées si la largeur de la voie le permet.
- Une végétalisation permettant la désimperméabilisation des sols doit être étudiée (stationnement et entrée en pavé à joint gazon...).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Rue de Condate, Montgermont.



Rue du Temple du Blosne, Saint-Jacques-de-la-Lande.

MAISONS ET JARDINS

FICHE 7 - Réseau de desserte



© Audiar.

CONTEXTE

Le réseau de desserte constitue la plus grande partie des voiries d'agglomération. Il a une fonction de desserte locale voire dans certain cas de desserte inter-quartiers. Dans les quartiers pavillonnaires les plus anciens, il est souvent composé de voies où la voiture prend une place importante tant sur la chaussée que par le stationnement.

Dans ces rues, la vie résidentielle est dominante et le nombre de voitures dont disposent les résidents occupe une grande partie de l'espace public.

OBJECTIFS

L'objectif d'intervention sur ce réseau de desserte est l'apaisement de la circulation. Il conviendra donc de développer les zones 30 ou des zones de rencontre. La largeur de chaussée carrossable doit être repensée en fonction des vitesses maximales autorisées. La place des modes actifs doit être privilégiée.

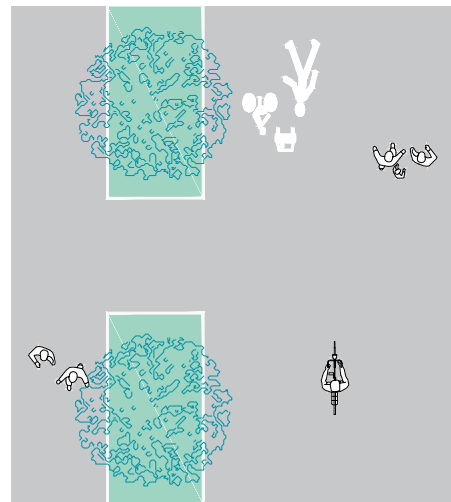
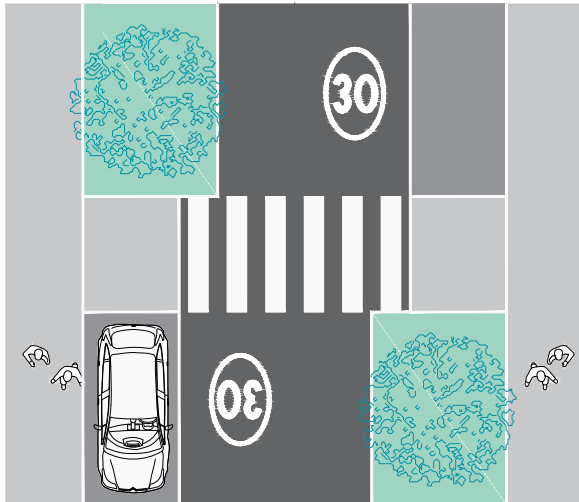
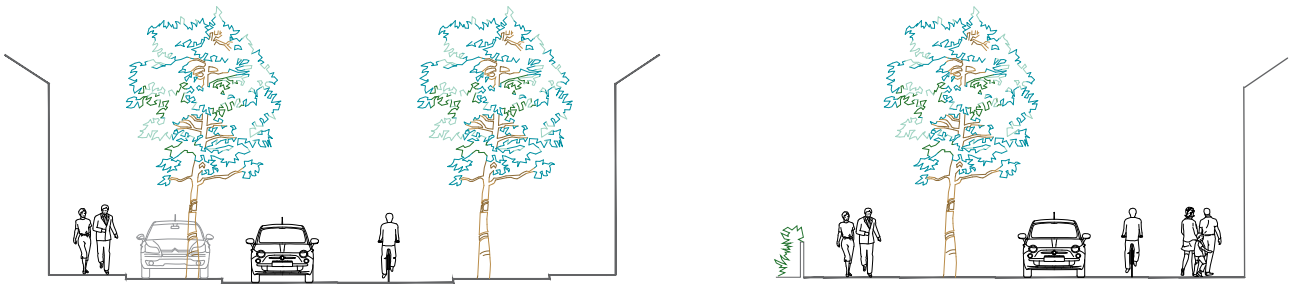
Le nombre de places de stationnement doit être en adéquation avec la demande en intégrant l'offre privative. L'objectif sera de réduire les places de stationnement afin d'intégrer de nouveaux usages (aire de jeux, végétalisation, désimperméabilisation...).

Un des objectifs majeur dans l'aménagement de ces voies est de privilégier l'appropriation des trottoirs, des placettes et des espaces de circulations par les habitants. Il s'agit de créer des lieux de sociabilité qui permettent les rencontres pour les adultes (bancs, espaces ombragés...) et les jeux pour les enfants (vélos, trottinettes...).

Dispositifs à privilégier

- Une circulation apaisée par la limitation des vitesses 30 km/h ou 20 km/h.
- Si l'emprise le permet, un partage sécurisé de la voirie avec des bandes cyclables ou pistes cyclables en site propre à double sens peut être envisagé.
- En zone 30, les cycles et les véhicules motorisés peuvent cohabiter sur la chaussée.
- Des dispositifs doivent permettre de limiter la vitesse des automobilistes.
- En fonction du trafic, des bandes cyclables peuvent être aménagées.
- En zone de rencontre, tous les modes de déplacement cohabitent sur l'espace public, avec priorité aux modes actifs.
- La circulation des transports en commun n'est pas favorisée sur ce réseau.
- Dans le cadre d'un plan de circulation, le passage à sens unique des flux motorisés est possible.
- Réserver une part de végétalisation adaptée à la largeur de la voie.
- Possibilité de végétalisation au pied des murs de clôture.
- Ponctuer l'espace public de lieux d'animation, de pause ou d'espace appropriable pour la vie de quartier.
- Ce type de voies s'accorde particulièrement bien à une gestion paysagère des eaux pluviales.
- Ce type de voies s'accorde particulièrement bien à un abaissement des niveaux d'éclairage voire une extinction au cours de la nuit.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Rue de la Grée, Bourgbarré.



Betton.



Rue de Batz, Orgères.



Montgermont.

Ambiance D

ZONES D'ACTIVITÉS

Un espace public fonctionnel

NATURE DE L'AMBIANCE URBAINE

La notion de zones d'activités fait référence à des espaces spécifiques dédiés aux activités artisanales, industrielles, commerciales. Ces tissus sont par leur fonction souvent séparés des autres tissus urbains résidentiels et disposent de leur propre réseau de voirie. Ils sont structurés par un maillage de voies se situant souvent à proximité des grandes infrastructures du territoire pour des raisons de logistique.

Le traitement de la voirie des zones d'activités est souvent sobre pour des raisons de fonctionnalité et d'usage. Fonctionnalité dans le sens où le passage fréquent de poids lourds nécessite une voirie adaptée au trafic, aux livraisons, aux manœuvres liées aux activités. Le piéton occupe peu de place dans les zones artisanales et industrielles, en revanche il est plus souvent présent dans les zones commerciales.

Les zones d'activités peuvent aussi avoir besoin d'espaces de convivialité pour les salariés notamment pour les temps de pause ainsi que les usagers des commerces.

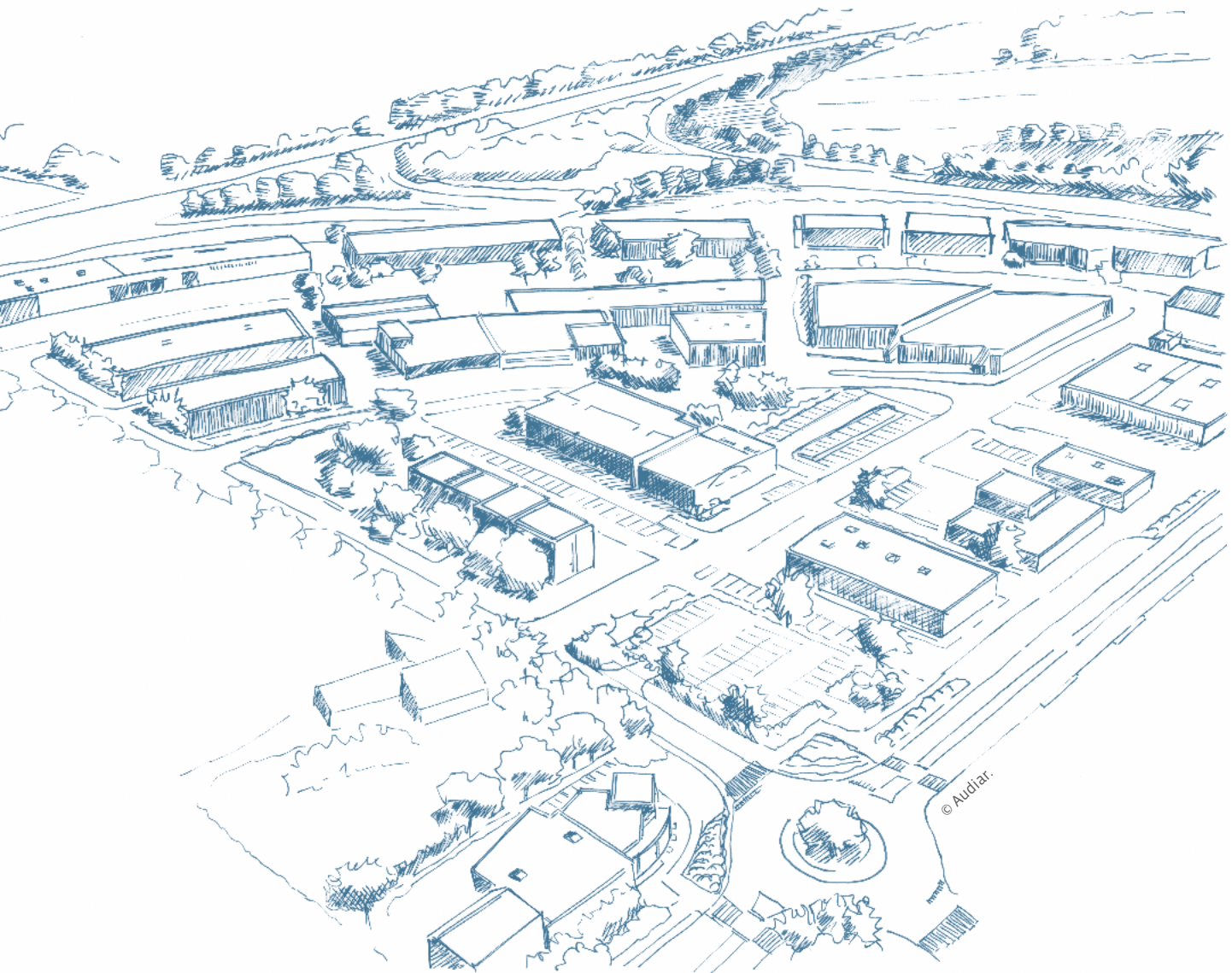
UN ESPACE PUBLIC D'ABORD FONCTIONNEL

Les zones d'activités requièrent d'abord un espace public fonctionnel pour les entreprises. L'organisation des déplacements internes du parc d'activités devra permettre d'assurer une fluidité aux abords et à l'intérieur du parc. L'accès poids lourds doit être simple et fonctionnel (sens de circulation, possibilité de retournement...).

L'aménagement de l'espace public devra accompagner les solutions de transports pour réduire les déplacements motorisés et faciliter les déplacements en modes actifs et l'accès au réseau transports en commun. Les déplacements sur le parc d'activités doivent être sécurisés pour les employés et accessibles à tous. Les aménagements doivent rester sobres et fonctionnels. L'amélioration de la qualité paysagère de la zone est un objectif à poursuivre et peut passer par une végétalisation accrue de l'espace public si l'emprise le permet. Cela contribuera aussi à désimperméabiliser les sols et à atténuer l'effet d'îlot de chaleur urbain très présent dans ces zones.



Zone d'activités Rive Ouest, Pacé.



POINTS DE VIGILANCE

- Un traitement sobre de la voirie.
- L'aisance de la circulation des poids lourds et l'accès logistique doivent être privilégiés (facilité de livraison-expédition).
- La desserte doit être aisée, la signalétique doit être lisible et la structuration viaire doit être lisible (rues principales, rue de desserte...).
- Présence d'une trame modes actifs lisible et confortable de type schéma piéton et/ou cyclable.
- L'accès aux transports en commun doit être facilité (confort des trajets piétons, lisibilité...).
- La sécurité des usagers de la zone (piétons et cycles) doit être particulièrement étudiée au regard du trafic poids lourds.
- Le stationnement des véhicules de particulier doit être assuré au maximum sur les espaces privés.
- Une réflexion devra être menée à l'échelle de la zone sur la problématique du stationnement poids lourds.

ZONES D'ACTIVITÉS

FICHE 8 - Réseau de distribution principal et secondaire



Zone d'activités Mivoie, Saint-Jacques-de-la-Lande.

CONTEXTE

La circulation dans les zones d'activités quelle que soit la hiérarchie du réseau pose des questions similaires ; la fluidité de trafic et la sécurité liées notamment au trafic de poids lourds qui accèdent à ces zones. C'est notamment le cas lorsque la voie dessert les accès privés aux entreprises. Les manœuvres des camions peuvent avoir un caractère dangereux (dans des conditions de trafic soutenu) pour les voitures, mais surtout pour les cyclistes beaucoup plus vulnérables.

OBJECTIFS

L'objectif va être de garantir une certaine fluidité du trafic avec des aménagements sobres et lisibles. Ces aménagements doivent être particulièrement adaptés à la circulation des poids lourds (trottoirs, rayon de giration...) et garantir un accès facile aux parcelles privées. La sécurité des accès privés doit aussi être adaptée aux livraisons avec des accès directs et sans manœuvre sur l'espace public.

Le second objectif va être de garantir la sécurité des modes actifs par la séparation des usages (piéton, vélo, voitures...). C'est aussi la sobriété de l'aménagement qui peut garantir une meilleure visibilité des piétons et vélos par les camions.

Le nombre de places de stationnement doit être en adéquation avec la demande, en intégrant l'offre privative. L'objectif sera de ne pas surestimer les besoins en sta-

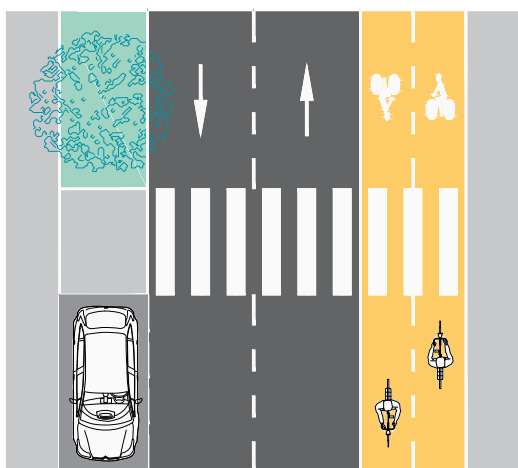
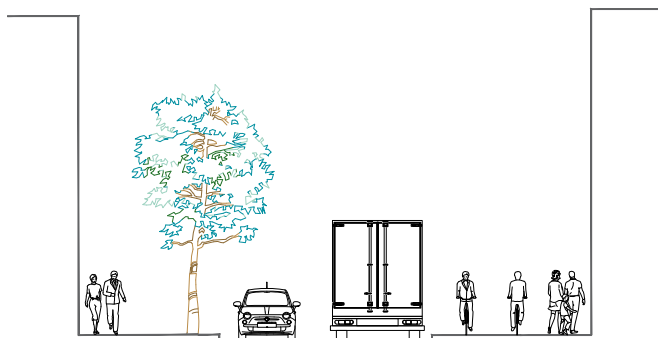
tionnement. La question du stationnement des poids lourds devra faire l'objet d'une approche à l'échelle de la zone.

La végétalisation de ces axes est stratégique au regard de la pauvreté des ambiances végétales inhérentes à ce type d'espace d'activités. Cela entre aussi en jeu dans la désimperméabilisation des sols et la sensibilité à l'effet « îlots de chaleur urbains ».

Dispositifs à privilégier

- La vitesse souhaitable sera de 50 km/h.
- Des usages séparés de la voirie (piétons, cycles, voitures).
- Des pistes cyclables en site propre séparées de la chaussée par un dispositif sécurisant (bande enherbée, plantations, plot béton...) si l'emprise le permet.
- La circulation des transports en commun est facilitée sur ce réseau ; les cars et bus peuvent circuler dans la circulation générale.
- Des trottoirs confortables et un marquage fort des passages piétons.
- Une végétalisation notamment par des plantations hautes tiges en continu ou alternées.
- Lisibilité et sécurisation des arrêts de bus.
- Une réflexion à mener sur le stationnement poids lourds.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Rue de la Jaunaie, ZA Mivoie, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Rue de la Jaunaie, ZA Mivoie, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Rue Jacqueline Auriol, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Avenue des Platanes, Mordelles.

ZONES D'ACTIVITÉS

FICHE 9 - Réseau de desserte



Avenue des Platanes, Mordelles.

CONTEXTE

Le réseau de desserte constitue la plus grande partie des voiries comprises dans les zones d'activités. Il a ici une fonction de desserte locale, vis-à-vis des entreprises ou commerces présents dans la zone.

La problématique principale est posée par l'accessibilité des poids lourds aux entreprises parfois contrainte par l'aménagement de la rue (hauteurs des trottoirs, rayon de giration des accès).

À cela s'ajoute, dans de nombreuses zones, la question du stationnement des salariés ou des clients qui n'est pas toujours assurée par le stationnement privé des entreprises. À l'échelle de certaines zones denses (notamment du cœur de métropole), cela peut être une problématique dans l'aménagement de l'espace public.

OBJECTIFS

L'objectif d'intervention sur ce réseau de desserte est d'assurer la facilité du trafic poids lourds et la facilité des manœuvres nécessaires aux livraisons des entreprises. La vitesse de circulation doit être limitée pour garantir la sécurité des autres modes de déplacements. La largeur de chaussée carrossable doit être pensée en fonction des manœuvres des poids lourds et de la bonne lisibilité des autres modes de déplacements.

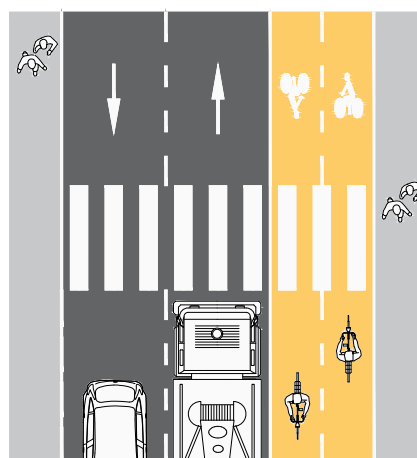
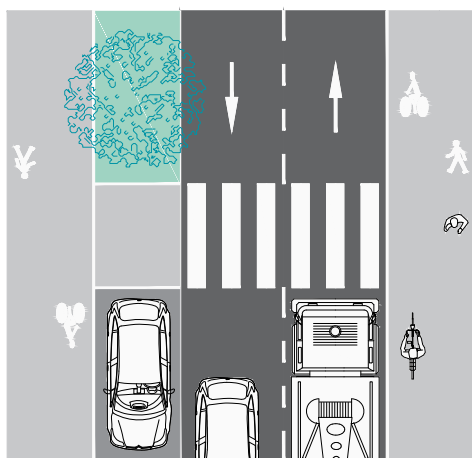
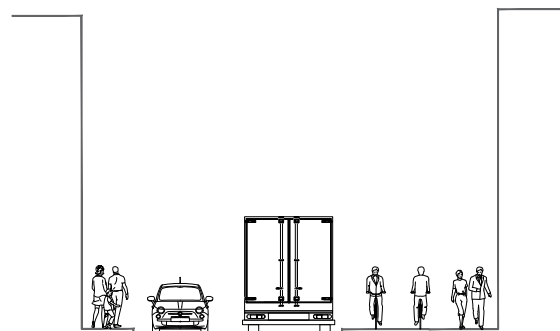
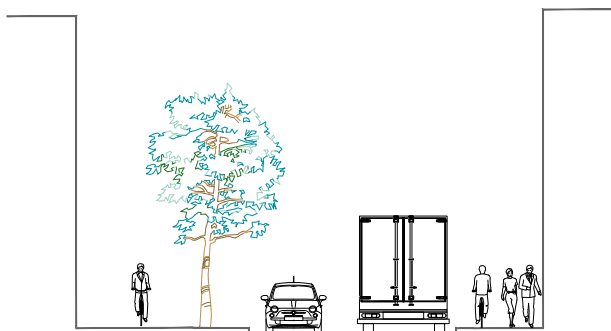
Le nombre de places de stationnement doit être en adéquation avec la demande, en intégrant l'offre privative. La mutualisation de l'offre en stationnement pourra être étudiée. Le stationnement poids lourds devra faire l'objet d'une étude particulière.

L'objectif sera de ne pas surestimer les besoins en stationnement. La place libérée peut permettre d'accroître la végétalisation de l'espace dans des zones particulièrement imperméabilisées et sensibles à l'effet « îlots de chaleur urbains ».

Dispositifs à privilégier

- Une circulation apaisée par la limitation des vitesses à 30 km/h.
- Privilégier des emprises de circulation permettant la giration des poids lourds de manière aisée.
- Les cycles et les véhicules motorisés cohabitent sur la chaussée. Si l'emprise le permet, des bandes cyclables peuvent être aménagées.
- Un usage mixte piétons-vélos peut être envisagé dans les emprises contraintes.
- Des trottoirs confortables et un marquage fort des passages piétons en lien avec l'accès aux transports en commun.
- Réserver une part de végétalisation adaptée à la largeur de la voie.
- Ne pas obérer les besoins en stationnement des entreprises.
- Le report du stationnement sur l'espace privatif ou mutualisé doit être privilégié.

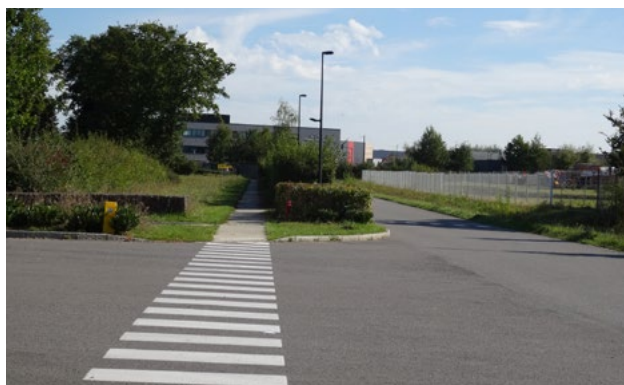
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Rue des Champs Ruffaux, ZA Mivoie, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Rue des Champs Ruffaux, ZA Mivoie, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Rue des Goutais, ZA Mivoie, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Zone d'activités Rive Ouest, Pacé.

Ambiance E

VOIRIES DE CAMPAGNE

Des voies routières aux routes de charme



Rue Claude Nougaro, Saint-Jacques-de-la-Lande.

NATURE DE L'AMBIANCE URBAINE

Dans le cadre du concept de ville archipel, la campagne est très présente et elle participe à la diversité paysagère des communes. Constituée de paysages bocagers, de champs de culture céréalière ou maraîchère, d'espaces humides..., la campagne est aussi le siège de hameaux historiques, de fermes, de hangars construits le long de voies rurales et anciennes routes départementales, de constructions individuelles diverses qui ont parfois des accès directs sur les routes. Certaines constructions anciennes de type manoirs, châteaux avec leurs domaines participent également à la diversité du paysage.

UN ENJEU DE SÉCURITÉ ET DE PAYSAGES

La vitesse légale autorisée sur ces routes les rend particulièrement dangereuses pour les cyclistes. Hors agglomérations, l'accès aux arrêts de bus devra être particulièrement pris en compte et sécurisé.

La question écologique est particulièrement sensible. L'impact des aménagements en termes d'imperméabilisation des sols et d'atteinte au milieu naturel doit être évité et réduit.

La question de la présentation du paysage est généralement sous-estimée dans l'aménagement de ces voies. Le traitement de la rive de la route va déterminer l'ambiance paysagère selon son aspect plus ou moins naturel (aspect des glissières, présence de bande de bitume...). De même, la végétalisation des abords peut être un atout (masquage des pollutions visuelles), mais aussi un dommage lorsque les échappées visuelles sur le paysage se referment.



D125, Saint-Gilles.



La Morinais, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Route de la Perdrilais, Pacé.



Queven, Morbihan.

POINTS DE VIGILANCE

- La qualité paysagère des traitements des abords de la voie (aspect naturel et végétalisé).
- La mise en sécurité des cycles.
- La sécurisation de la traversée des villages et hameaux.
- L'accès aux transports en commun en bords de routes doit être facilité (confort des trajets piétons, éclairage, lisibilité...).
- La gestion des eaux pluviales des abords de voie.
- Limitation de l'imperméabilisation.
- La gestion différenciée des abords de voie.
- La mise en scène et la mise en perspective du grand paysage.

VOIRIES DE CAMPAGNE

FICHE 10 - Réseau d'appui et de distribution



La Chaperonnais, Betton.

CONTEXTE

Ces réseaux sont très présents sur une très grande partie du territoire de la Métropole et compte un grand linéaire de voirie notamment en campagne. L'objectif est d'assurer la fluidité d'un trafic intense avec une vitesse de 80 km/h. Dans ces conditions de trafic soutenu, la sécurité des cyclistes doit être assurée.

Mais la route et son aménagement sont porteurs d'autres enjeux en matière de paysage, notamment aux entrées des bourgs : une transition bien aménagée entre la route de campagne et l'entrée de ville permet ainsi d'affirmer la rupture entre ville et campagne : sécurité routière, image de la ville et cadre de vie sont aussi tributaires de l'aménagement routier.

OBJECTIFS

L'objectif va être de garantir une certaine fluidité du trafic (largeur de chaussée, carrefours, visibilité...) et de limiter le caractère accidentogène de la voie.

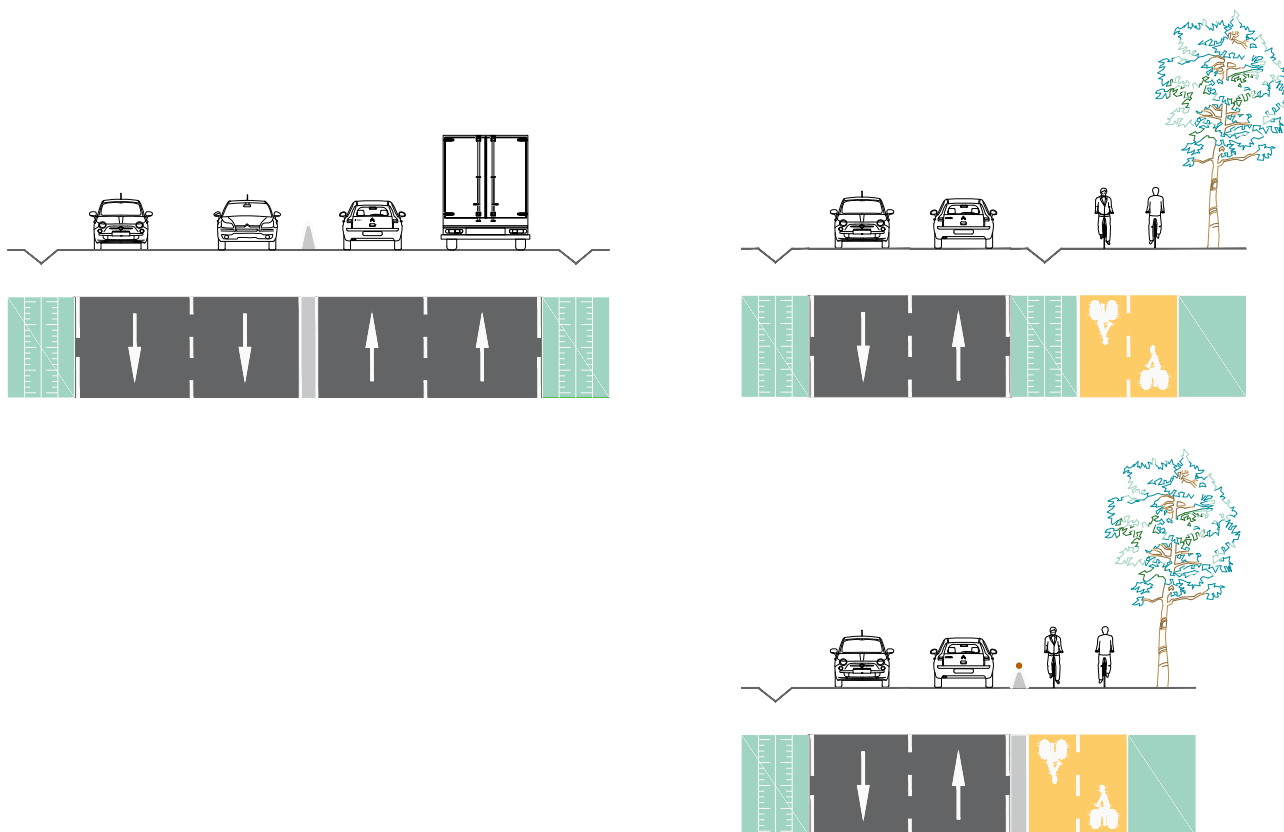
Le second objectif va être de garantir la sécurité des modes actifs par un partage de la voirie sécurisé par des dispositifs adaptés (glissière en béton armé).

En dernier lieu, le traitement de la voie doit intégrer la dimension du grand paysage. La mise en scène des vues sur les éléments significatifs et la traversée d'espaces représentatifs doivent être soignées.

Dispositifs à privilégier

- La vitesse souhaitable sera de 80 km/h pour les chaussées à deux voies, 90 km/h et 110 km/h pour les deux fois deux voies.
- Un usage séparé de la voirie (cycles, voitures).
- La circulation des transports en commun est facilitée sur ce réseau ; les cars et bus peuvent circuler dans la circulation générale.
- Des pistes cyclables en site propre séparées de la chaussée par un dispositif sécurisant (bande enherbée, plantations, glissière en béton armé...).
- Affirmer la transition entre la route et la rue en entrée de bourg.
- Soigner l'interface ville/campagne en bordure de zones urbanisées.
- Prévoir des plantations diversifiées et une gestion écologique qui renforcent des effets de corridors naturels le long des infrastructures routières (habitats naturels favorables à une faune et une flore diversifiées) tout en préservant lisibilité et sécurité.
- Mettre en valeur les points forts identitaires du paysage (Vallée de la Vilaine, rivière, belvédère...) lors de leur traversée (dégagement de vues sur les sites, qualité de la rive de la voie, qualité des glissières...)

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Entrée ouest de Vezin.

VOIRIES DE CAMPAGNE

FICHE 11 - Réseau de desserte



Rue de la Haute-Teillais, Saint-Jacques-de-la-Lande.

CONTEXTE

Le réseau de desserte constitue une partie importante des voiries de campagne. Ce sont souvent des routes préservées de l'urbanisation, avec des profils parfois sinueux. La route offre souvent la première perception du paysage. C'est pourquoi un des enjeux du paysage routier réside dans la maîtrise du paysage perçu depuis la voie afin de préserver l'image pittoresque de la campagne rennaise.

Certaines de ces voies participent à la diffusion du trafic notamment lors de congestion. Ce sont des voies de transit ponctuelles ce qui peut engendrer des problèmes de sécurité.

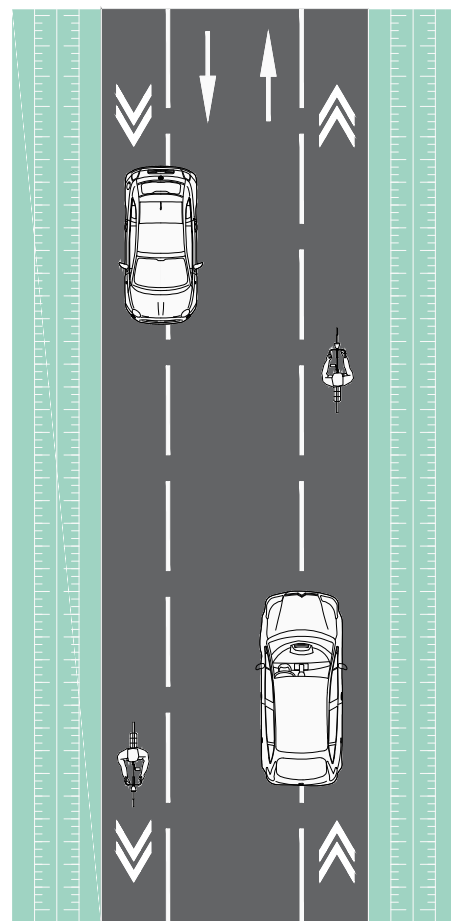
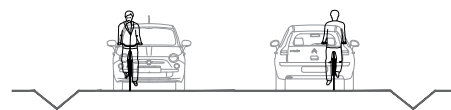
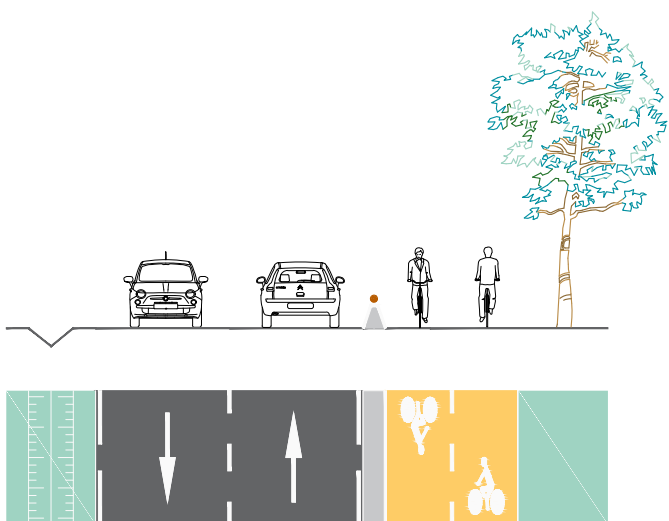
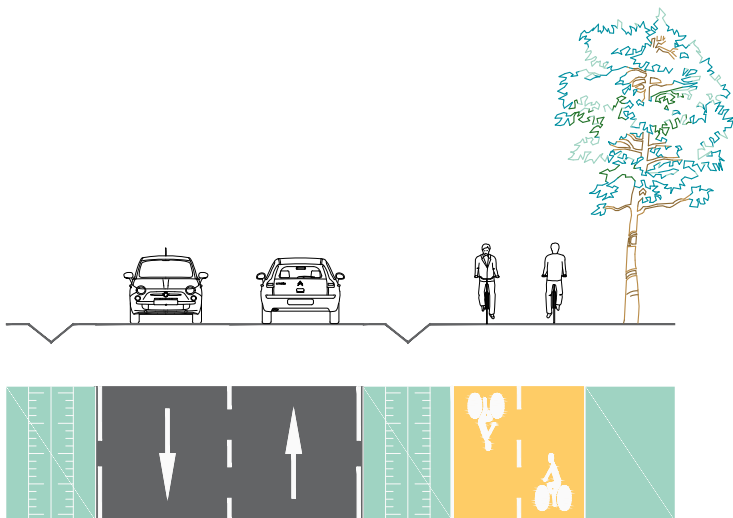
OBJECTIFS

Ces voies devront être préservées d'un traitement trop routier. Elles doivent garder un aspect de route de campagne, végétalisé avec peu d'éléments perturbateurs. Elles doivent être sécurisées et adaptées à la vitesse légale notamment si celle-ci est ponctuellement réduite (passage d'un hameau). Dans certains cas, un partage de la voie peut être adapté (de type chaussidou) afin que les cycles y trouvent toute leur place.

Dispositifs à privilégier

- Partage de la voirie ou un réseau cyclable en site propre si l'emprise le permet et en fonction du trafic.
- Si l'emprise ne le permet pas et que le trafic est réduit possibilité d'étudier une voirie partagée type chaussidou.
- Un traitement sobre et végétal des rives de la voie.
- Présence de glissière de sécurité uniquement dans le cas d'un danger avéré.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Rue André Léo, Saint-Jacques-de-la-Lande.

AUTRES DISPOSITIFS

FICHE 12 - Sentes, venelles et courées

NATURE DE L'ESPACE PUBLIC

Entre la rue et le chemin piétons, les venelles et courées ne font pas partie du réseau à la charge de la métropole. Ils constituent cependant une partie importante de l'espace notamment dans les tissus traditionnels. Il ne faut pas les confondre avec les sentiers piétons souvent disposés à l'arrière du front bâti. Ils font partie du réseau de rues, même s'ils ne sont généralement pas carrossables.

Elles peuvent ainsi faire l'objet d'aménagement diversifié avec un rôle essentiel dans le réseau des modes actifs, notamment piéton, mais aussi comme lieu de vie et de lien social.

Ils sont souvent un réseau support de la nature en ville.

LES ENJEUX

Dans ces espaces, l'objectif sera de créer des lieux d'ambiances diversifiés au croisement de plusieurs enjeux :

- ces voies offrent un réseau d'armature piéton et cycle à l'échelle de la ville ;
- ce réseau peut aussi être le support d'une végétalisation amenant la nature au coeur de la ville ;
- ce réseau de passage, de courées, s'il est confortablement aménagé peut aussi être le lien d'une vie sociale intense.



Betton.

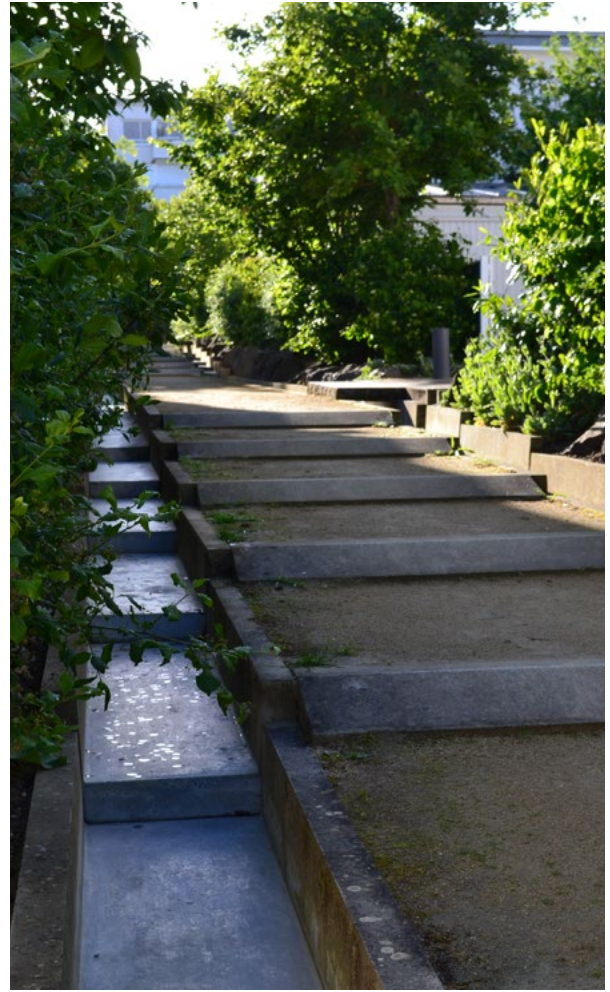
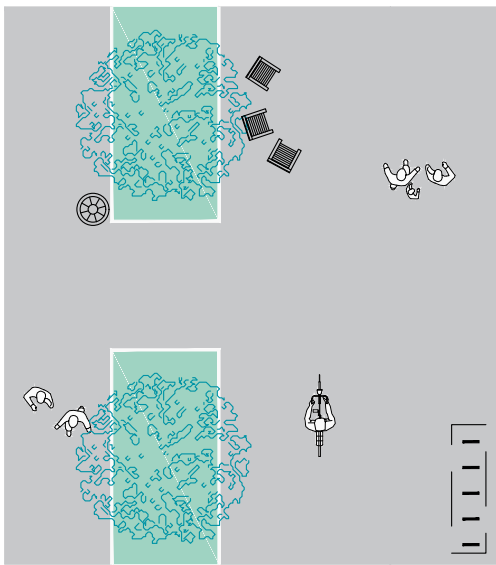


Montgermont.

POINTS DE VIGILANCE

- Rendre sécurés les sentes et les venelles, notamment la nuit.
- Mettre en scène le paysage urbain, notamment les espaces patrimoniaux.
- Végétaliser les voies pour les rendre attrayantes, notamment lors des pics de chaleur.
- Prévoir des espaces confortables de repos ou des lieux pour favoriser l'échange et le lien social.
- Promouvoir cette typologie de voies dans les nouvelles opérations et dans les opérations de renouvellement urbain.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Saint-Jacques-de-la-Lande.



Square de Setubal, Rennes.



Orgères.

FICHE 13 - Carrefours et lieux de connexions

NATURE DE L'ESPACE PUBLIC

Les carrefours constituent des espaces particuliers dans l'armature d'une Ville. Quel que soit leur type (giratoire, carrefour à feux, carrefour à priorités...), ils ont tout d'abord une fonction importante dans la gestion des déplacements, tous modes confondus. Ils consomment souvent une place importante et bénéficient d'une forte visibilité, ce qui en fait des points de repère en milieu urbain. Par ailleurs, ils jouent en général un rôle de connexion entre différents espaces, voire entre différents quartiers. Ils peuvent à ce titre permettre un changement de statut d'une voie ou d'ambiance urbaine, donc une variation des emprises ou de la répartition de l'espace entre les modes ou les fonctionnalités. Enfin, les entrées de Ville sont souvent marquées par des carrefours, ce qui leur donne un rôle majeur dans le paysage urbain.

LES ENJEUX

Pour ces espaces publics, il faut veiller à assurer les fonctionnalités, en particulier concernant le volet mobilités, tout en préservant ou en renforçant l'identité paysagère et urbaine du site. En milieu urbain, l'aménagement ne doit pas être routier, il doit au contraire favoriser les transports en commun et les modes actifs. Le sujet de la sécurité routière doit être particulièrement étudié, les girations, les mouvements tournants et les angles morts constituant des dangers pour les usagers les plus vulnérables.

Du fait de leur visibilité, les carrefours méritent une réflexion particulière sur leur traitement paysager et leur intégration dans le contexte urbain. Leur aménagement doit permettre de mettre en valeur le patrimoine architectural, notamment par l'utilisation de matériaux appropriés. Par ailleurs, leur végétalisation constitue également un enjeu, car des espaces y sont souvent disponibles (par exemple, le terre-plein central d'un giratoire) et leur visibilité est importante.

POINTS DE VIGILANCE

- Sécuriser les modes actifs, notamment par rapport aux mouvements tournants.
- Rendre visible la place de chaque mode, ce qui permet de fluidifier le trafic et de renforcer la sécurité routière.
- Marquer fortement les passages piétons et les traversées des cycles, par de la signalisation et, le cas échéant, des matériaux spécifiques.
- Identifier et mettre en valeur le paysage urbain, notamment le patrimoine architectural.
- Favoriser la présence du végétal, au détriment de l'aspect routier. Privilégier une végétation diversifiée, avec si possible la présence d'arbres de hautes tiges.
- Organiser des espaces de rencontre et de pause.



Avenue Roger Dodin, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Carrefour avenue Dodin et rue du Temple du Blossne, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Avenue Roger Dodin, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Carrefour avenue Dodin et rue du Temple du Blossne, Saint-Jacques-de-la-Lande.



Place de Bretagne, Rennes.



Avenue Henri-Fréville, Rennes.



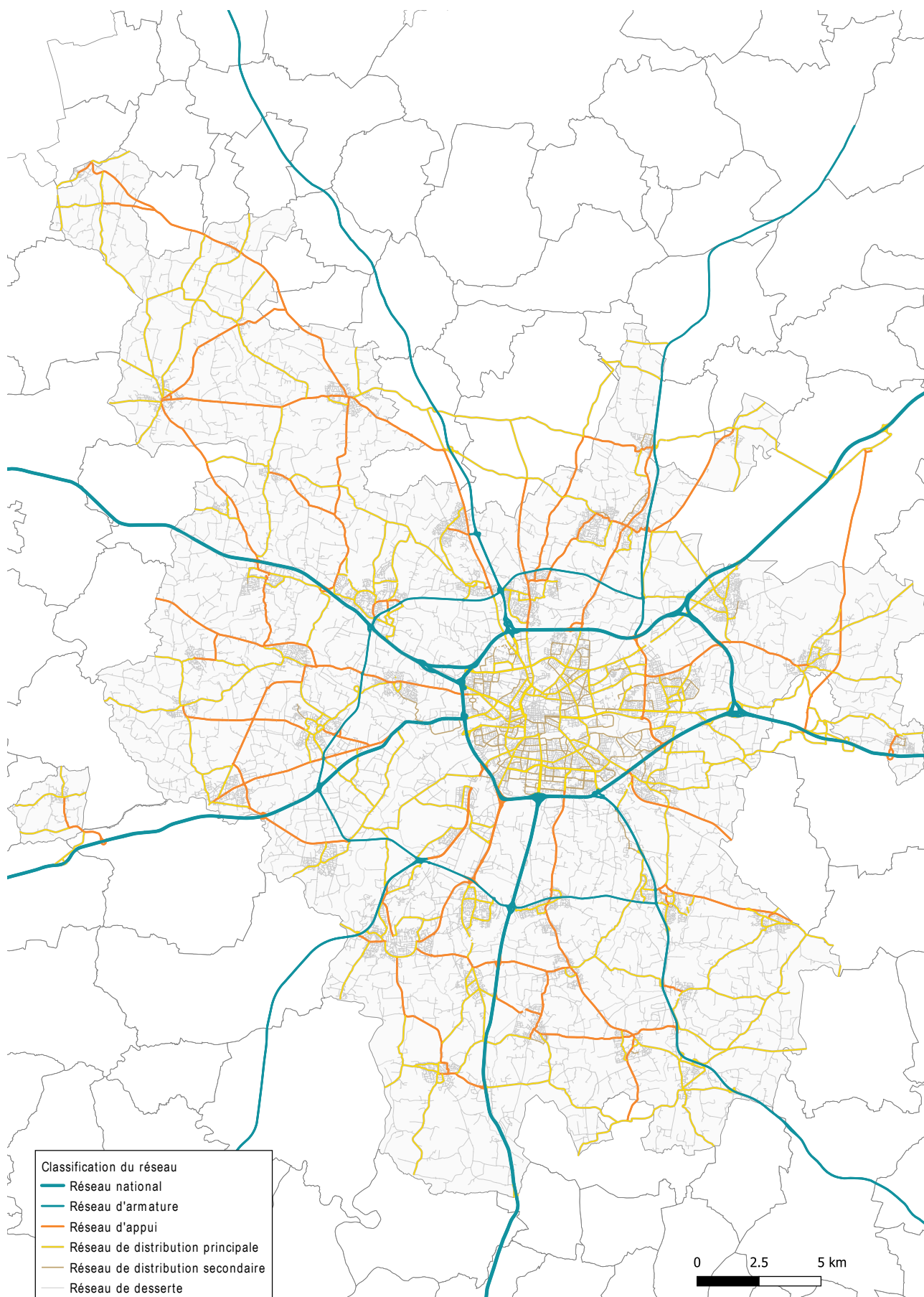
Avenue Henri-Fréville, Rennes.



Avenue Henri-Fréville, Rennes.

ANNEXES

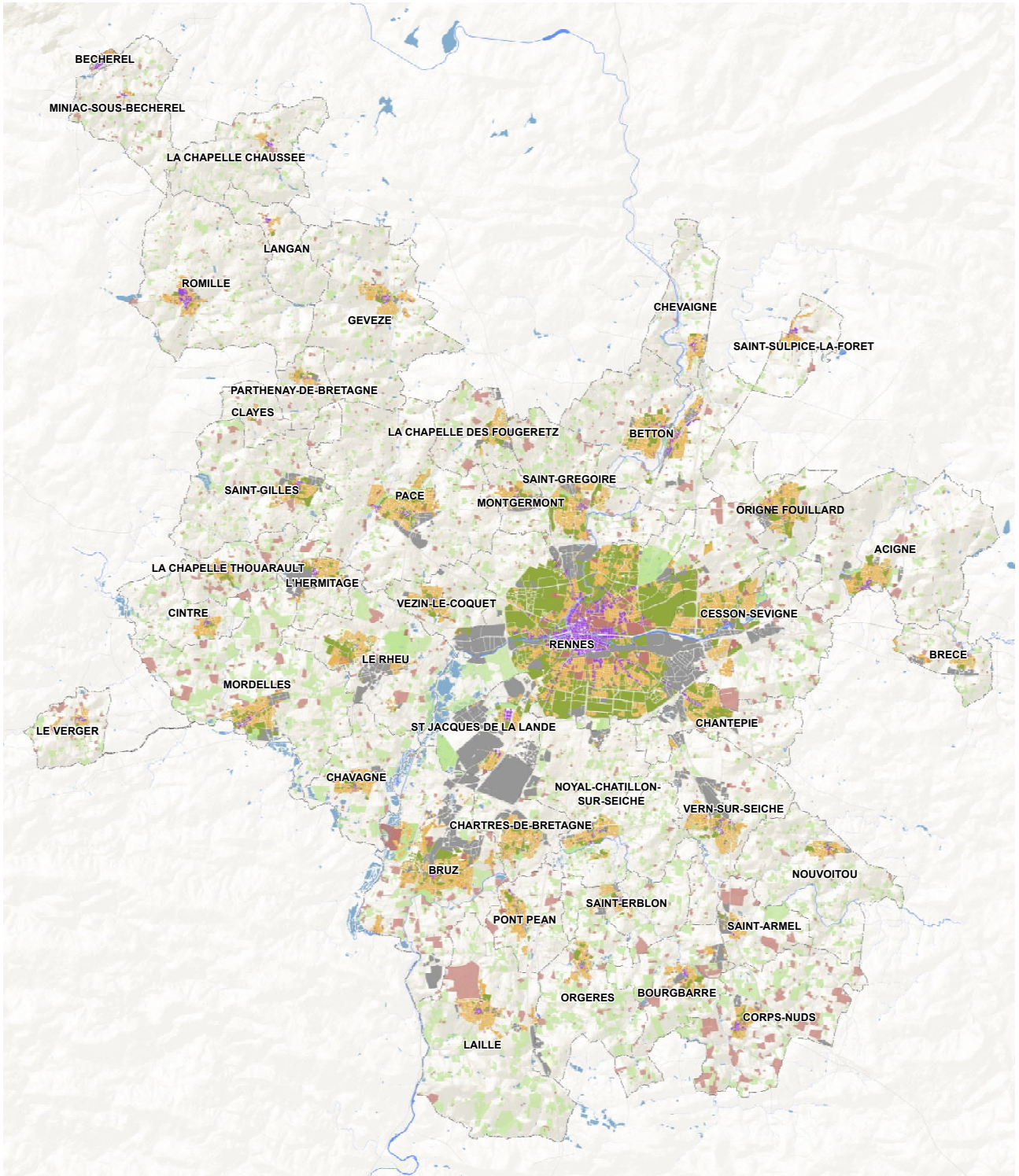
HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU DE VOIRIE 2030



AMBIANCES ET QUALITÉS URBAINES

Grandes familles

- Centre-ville ou centre-bourg
- Maisons et Jardins
- Immeubles et abords
- Parc d'activités
- Site à caractère historique et paysager
- Campagne
- Nature



Edité/Réalisé par : ©DAUH/SPEU, Août 2017
 Sources : © DGFIP (Cadastré 2016)
 © Rennes Métropole - Décembre 2017



PÔLE INGÉNIÉRIE ET SERVICES URBAINS (PISU)

Hôtel de Rennes Métropole
4 avenue Henri-Fréville CS 93111 - 35031 Rennes Cedex
T. 02 99 86 60 60 • www.metropole.rennes.fr



AGENCE D'URBANISME DE RENNES

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
T. 02 99 01 86 40 • www.audiar.org

CODE ÉTUDE : 2021-5301-EXT-141