

# Rendre la rue attractive

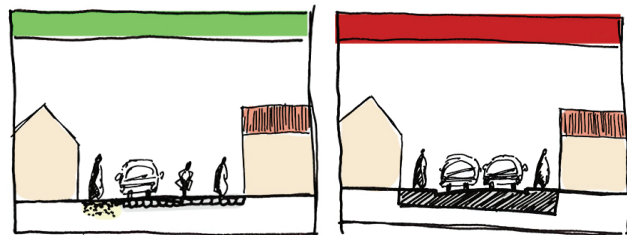
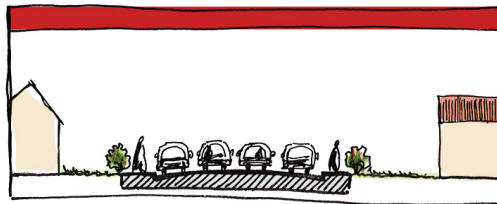
## Pourquoi est-il important de qualifier la rue ?

La rue traverse les paysages urbains comme ruraux et favorise leur découverte. Longtemps conçue comme un ouvrage technique exclusivement dédié à la voiture, elle a souvent provoqué des coupures au sein des communes. Elle a au contraire pour vocation d'être source de rencontres, de vie sociale et de permettre aux différents usagers dans un cadre agréable et apaisé de se côtoyer sans gêne. Elle peut également révéler le paysage et le patrimoine bâti.

## Comment qualifier l'espace de la rue ?

La rue doit satisfaire de multiples usages : celui de la voiture mais aussi les déplacements doux, les rencontres, le commerce... Un partage équitable de la voirie doit s'opérer entre les différents usagers, en prenant en compte tous les publics, tout en mettant l'accent sur les transports en commun.

A l'échelle de la commune, **hiérarchiser** l'ensemble des voiries et espaces publics par catégories afin d'en adapter les gabarits aux besoins de déplacements et usages (ci-contre, un gabarit de voie surdimensionné).



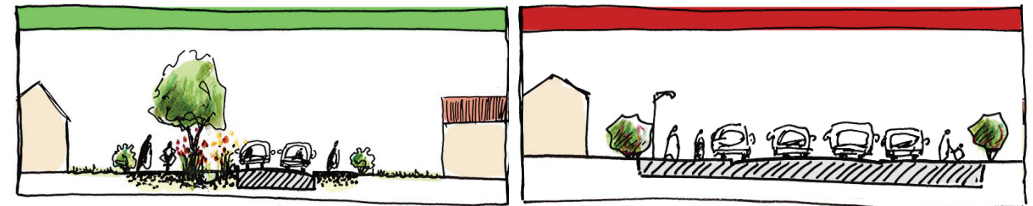
La place de la voiture matérialisée par la largeur de la chaussée sera ajustée à son juste besoin pour favoriser celle du piéton, des vélos et des plantations.

**Donner** la priorité à la marche et au vélo. Par exemple, **aménager** au cœur des bourgs des « zones de rencontres » où les cyclistes et piétons sont prioritaires et où la vitesse est limitée à 20 km/h. **Favoriser** l'accès aux réseaux de transports collectifs quand ils existent : gare, bus, tramway.

Pour cela, un regard sur le paysage de la rue intégrant les besoins et usages des lieux est nécessaire et ce, en amont de la conception des projets d'aménagement de voirie.

Quelle place pour la voiture et les autres modes de déplacement ? Pour la végétation ? Comment intégrer le stationnement ? Comment matérialiser les différents usages de la voirie ? Avec quels types de matériaux ?

**Respecter** les règles d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et en situation de handicap : 1,40 m de largeur minimale sur les trottoirs (1,20 m possible en l'absence de murs).



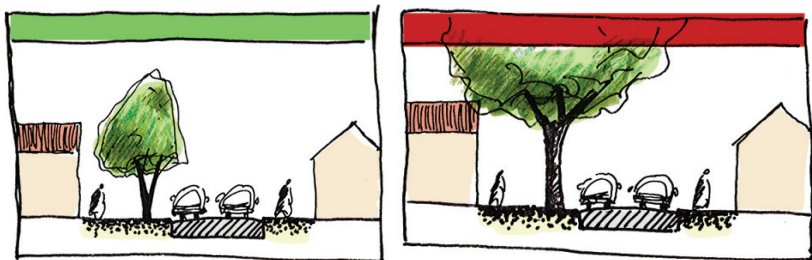
Les plantations atténueront le caractère trop souvent routier des voies avec un meilleur équilibre entre le minéral et le végétal, les voitures et les circulations douces. Les initiatives privées de végétalisation au pied des murs et sur le domaine public pourront être encouragées.

## Quelle place dédiée au végétal ?

Les alignements d'arbres soulignent la hiérarchie des rues. **Adapter** les plantations au gabarit de la rue, au bâti et à l'ambiance recherchée. Les essences choisies pour une rue traversante et fortement fréquentée ne seront pas les mêmes pour une rue de desserte.



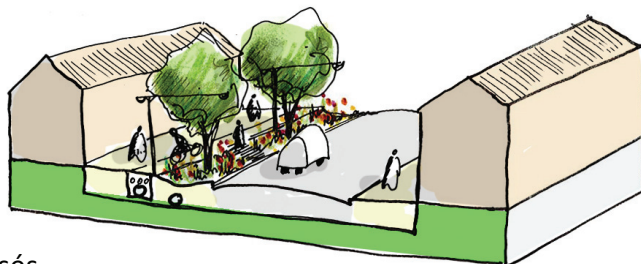
# Rendre la rue attractive (suite)



Les plantations doivent être adaptées aux conditions de vie très contraintes des bourgs et cœurs de village.

Penser au développement de l'arbre et à sa gestion : pour cela, **prévoir** des fosses de plantation larges et profondes. Pour créer un espace tampon entre la voirie et les piétons, **privilégier** les fosses continues. **Protéger** les arbres avec des couvre-sols ou massifs de vivaces plutôt qu'avec du mobilier. Ces aménagements sécuriseront les déplacements en séparant la voiture des espaces piétons. Pour concilier la circulation automobile et les plantations d'arbres, les mélanges terre-pierres sont une solution qui assurent la portance des sols.

Pour la gestion des eaux pluviales, **créer** des noues végétalisées le long de la voirie.



Les aménagements végétalisés permettent la modulation de la vitesse des véhicules. L'exemple des cités minières réhabilitées peut être une source d'inspiration.

La végétalisation privative des pieds de murs contribue grandement à la qualité des ambiances.



Hergnies



Fenain

A préférer A éviter

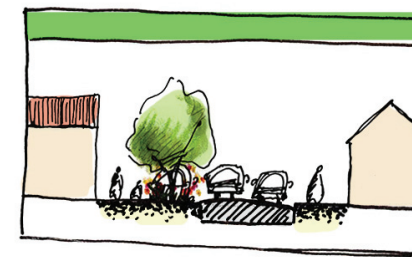


## Quelle place dédier au stationnement ?

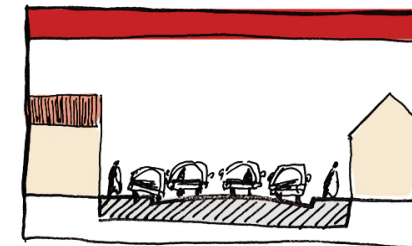
Le stationnement ne doit plus être omniprésent et au centre de l'espace public. **Prévoir** le stationnement préférentiellement sur l'espace privé. Il s'agit aussi d'**encourager** les usagers à moins utiliser leurs véhicules au profit des modes doux et des transports collectifs, cette politique permet aux collectivités de faire des économies de voirie.

Celui-ci peut jaloner la voie ou être regroupé. **Mixer** ces deux possibilités et **concevoir** des poches de tailles modérées de 5 à 10 places, de préférence à l'arrière du bâti, afin d'éviter les grands parkings qui dénaturent les paysages. **Favoriser** la mutualisation (multi-usage) des aires de stationnement.

**Permettre** l'intermodalité et **connecter** ces espaces aux centres-bourgs, services et commerces, aux lignes de transports en commun, aux cheminements, pistes et bandes cyclables. **Prévoir** des stationnements vélos à proximité.



Évaluer au plus juste les besoins en stationnement. **Intégrer** le stationnement grâce à des plantations généreuses.



## Quels sont les revêtements de sol adaptés ?

L'identification et le confort d'usage d'un espace public tiennent pour beaucoup à la nature du revêtement de sol. Les maîtres mots sont : continuité, lisibilité, praticabilité. Le choix des matériaux dépend de l'usage du site (aire piétonne, bande cyclable, zones de rencontres, stationnement...) et de l'ambiance paysagère souhaitée. Les différents revêtements permettent de distinguer les usages, mais leur nombre doit rester minimal. Ils doivent assurer un minimum de confort pour tous les types d'usages.

**Préférer** les matériaux sobres et peu coûteux en entretien.

**Privilégier** les matériaux locaux et durables. **Favoriser** l'infiltration de l'eau de pluie avec des revêtements poreux (cf. fiche n°18).

