## Ville de Mérignac



# Quartiers apaisés de Mérignac

Diagnostic / priorités d'actions / principes d'aménagement



Hangar G2 Bassin à flot n°1 Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Rapport d'étude

15/05/2009

provisoire



définitif

quai Armand Lalande Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex e-mail contact@aurba.org



### Objet de l'étude

La commune de Mérignac souhaite réaliser un plan d'apaisement et de sécurisation de ses quartiers en raison de la circulation routière élevée et de ses nuisances associées. Cette étude s'inscrit dans une démarche plus globale de Plan Local de Déplacements qui devrait s'échelonner sur plusieurs années. Dans cette première phase, une grille d'analyse du territoire est proposée en vue d'identifier les axes ou quartiers prioritaires à apaiser. Des principes d'aménagement de voirie à l'échelle de la commune sont également déclinés. Ils pourront être testés sur un quartier retenu dès 2010.

## Équipe projet

Sous la direction de Jean-Christophe Chadanson

Chef de projet Caroline Martin

Equipe projet Caroline George Daniel Naibo

Avec la collaboration de Laurent Dadies

#### Composition de l'étude

Dans un premier temps, la réalisation d'un état des lieux des caractéristiques urbaines des quartiers de Mérignac et des facteurs de nuisance, et la mise en place d'une méthode d'analyse des quartiers à apaiser permet d'élaborer des scénarios de priorisation des quartiers à traiter en fonction de l'importance des nuisances identifiées.

Dans un second temps, des principes d'aménagement appropriés à l'échelle de la commune sont proposés.



#### Sommaire

- 1. Préambule
- 1.1 Rappel sur la définition des zones 30
- 1.2 La méthode retenue
- 2. Diagnostic et identification des enjeux d'apaisement
- 2.1 Les caractéristiques urbaines des quartiers de Mérignac
- 2.2 Les facteurs de nuisance
- 2.3 Les enjeux urbains et les enjeux transport
- 3. Identification des priorités d'action
- 3.1 Essai d'une typologie des quartiers à apaiser
- 3.2 Stratégie de priorisation des quartiers à apaiser
- 4. Principes d'aménagement en faveur de l'apaisement des guartiers
- 4.1 Axe 1 : Compléter le réseau des espaces publics structurants
- 4.2 Axe 2 : Élaborer une trame des liaisons douces
- 4.3 Axe 3 : Préciser la fonction et le traitement des itinéraires alternatifs
- 4.4 Axe 4 : Protéger l'intérieur des quartiers résidentiels
- 4.5 Synthèse des propositions



### 1.1 | Rappel sur la définition des zones 30

#### Définition

#### Article R.110-21:

Une zone 30 est une « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

#### Objectifs

- améliorer la sécurité des déplacements, en particulier pour les usagers les plus vulnérables, à savoir les piétons et les cyclistes
- atténuer la pollution de l'air, réduire le bruit de la circulation et la consommation d'énergie ;
- supprimer le transit à l'intérieur des quartiers sans réduire l'accessibilité, à travers une meilleure hiérarchisation du réseau routier incitant les automobilistes à abandonner le réseau de quartier au profit du réseau primaire ;
- mieux assurer les déplacements à pied et en deux-roues en réduisant les coupures et obstacles qu'ils rencontrent ;
- revaloriser la qualité de vie dans les quartiers en améliorant le cadre de vie par un aménagement plus convivial de la voirie ;
- concilier la vie locale et la circulation automobile en modifiant l'espace de chaque usager
- mieux partager la voirie et l'espace public entre les différents modes de déplacement.

#### • Espaces et territoires concernés

L'objectif est avant tout de protéger les quartiers de vie des nuisances automobiles. Suivant cette logique, les espaces à protéger peuvent être :

- des rues résidentielles, ou de lotissement ;
- des rues de commerce de proximité ;
- des rues de distribution du quartier ;

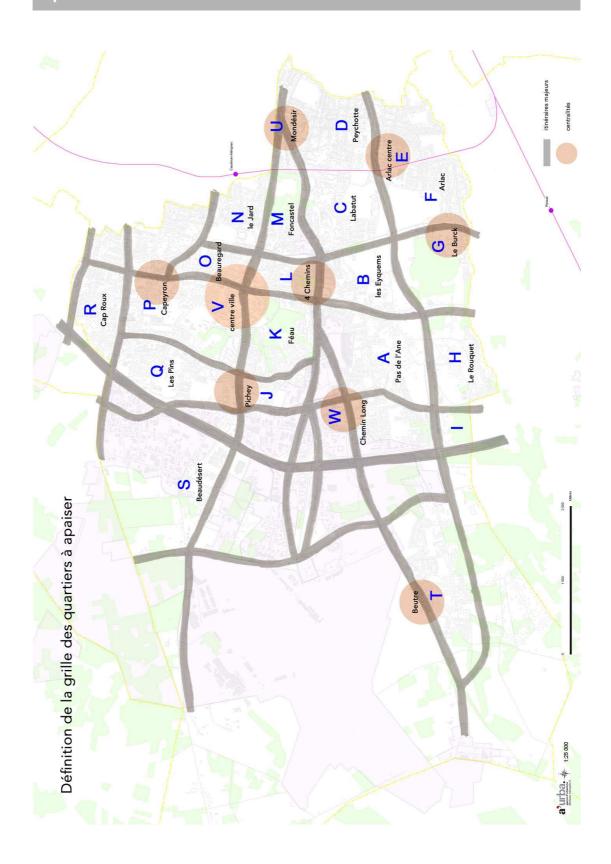
Dans les zones de conflit important avec une vie locale et des traversées piétonnes, des axes de transit et des axes inter-quartiers pourront être aménagés en zones 30 sur de courtes distances.

#### • Hiérarchisation de la voirie

Le CERTU recommande l'extension du concept des zones 30 à toutes les voiries de desserte et à des tronçons situés sur des axes de circulation. A l'échelle de la commune, à terme, plus de 70% de la voirie en agglomération devrait devenir de la zone 30.



7 | Quartiers apaisés de Mérignac



#### 1.2 | La méthode retenue

Suivant les objectifs définis précédemment, les quartiers potentiellement à apaiser (appelés « secteurs »), sont définis comme tous les territoires compris entre les principaux axes structurants de circulation de la commune. Axes qui connaissent une congestion généralisée aux heures de pointe.

Une fois cette grille retenue, la méthode consiste à qualifier les territoires en fonction de leurs caractéristiques urbaines et des facteurs de nuisances potentiels.

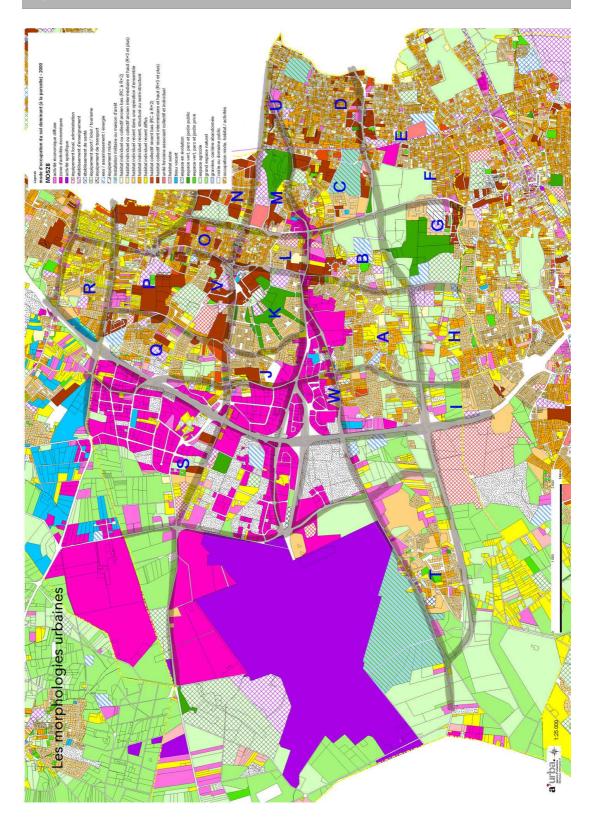
- la morphologie urbaine;
- la localisation des équipements générateurs de déplacements quotidiens nombreux ;
- la localisation des établissements scolaires, particulièrement sensibles ;
- le maillage des aménagements cyclables existants et programmés ;
- les facteurs de nuisance : les niveaux de trafic et les vitesses pratiquées, les accidents.

Cette grille d'analyse permettra d'identifier des familles de morphologie urbaine et des nuisances types auxquelles correspondent des principes d'aménagement appropriés.

Pour finir, une stratégie d'apaisement des quartiers sera proposée, permettant de définir des priorités d'actions et un échelonnage temporel des actions à mettre en œuvre.

La dernière partie est consacrée à la proposition d'aménagements permettant d'avoir une vision sur l'ensemble de la commune des quartiers à apaiser. Ces propositions devront ensuite être affinées à l'échelle de chaque quartier au niveau opérationnel.





### 2.1 | Les caractéristiques urbaines des quartiers de Mérignac

La première étape nécessaire pour appréhender les quartiers de vie et leurs caractéristiques est de qualifier la morphologie des quartiers de Mérignac. En effet, suivant leurs caractéristiques urbaines, les quartiers présenteront des enjeux d'apaisement différents.

#### 2.1.1 | Les morphologies urbaines et la densité

#### Justification:

La sensibilité et la vulnérabilité des quartiers à la présence de la voiture s'apprécie différemment d'une zone à une autre selon son appartenance à un type de territoire urbain et selon les fonctions qu'elle abrite. En effet, pour prendre un exemple, la présence de la voiture et des autres usages de l'espace public (piétons, vélos) peut être différente suivant que l'on considère un secteur commerçant, où tous les usages sont indispensables mais où la voiture entre en conflit avec les autres usages, ou un quartier résidentiel où à l'inverse la voiture peut être jugée systématiquement nuisible pour les habitants.

#### Source des données :

- modes d'occupation des sols
- densités de population à l'hectare

#### Analyse:

La commune de Mérignac se situe en continuité du centre d'agglomération bordelais. Elle est coupée en deux par la rocade, qui distingue deux territoires aux fonctions urbaines différentes.

En extra-rocade, le territoire est constitué par un **tissu monofonctionnel d'activités** : l'aéroport et le secteur aéroparc. Ces territoires non habités ne sont pas soumis aux mêmes problématiques. Par contre, ils sont générateurs de forts déplacements. La proximité d'un pôle commercial ou d'une zone d'activité peut donc être une source de nuisance pour les quartiers de vie.

Seule exception, le quartier résidentiel Beaudésert est enclavé entre les zones d'activités et la rocade.

En intra-rocade, le territoire est constitué par un tissu d'habitat, d'activités et de services, composantes de la ville de proximité. Ce sont ces territoires de vie qui sont des quartiers à apaiser.

Les centralités, de taille variable, présentent une mixité des fonctions (habitat, commerces, équipements, emplois), et exercent donc une attractivité importante, génératrice de forts flux automobiles. Elles se situent sur des axes majeurs d'entrée vers le cœur d'agglomération, et cumulent donc fonctions de déplacements locales et fonctions de transit. La qualité des cheminements doux y est indispensable pour garantir le fonctionnement de ses activités.

#### Les principaux enjeux pour les centralités :

#### - Modérer le trafic sur les axes principaux de circulation :

Dans la mesure où le dynamisme des polarités est souvent lié à l'existance de flux automobiles, l'enjeu est moins de réduire le trafic de transit que de favoriser une modération dans le comportement des automobilistes, autrement dit une manière plus apaisée de traverser ces territoires en automobile.

#### - Reconquérir l'espace public au profil des modes doux :

Les centralités laissent souvent peu de place aux modes alternatifs à la voiture, ce qui pénalise les pratiques piétonnes et cyclistes de l'espace, qui sont pourtant indispensables à la vie quotidienne de ces centralités. La continuité des espaces piétons et des aménagements cyclables doit être recherchée.

#### - Gérer le stationnement :

La gestion du stationnement est garante de l'accès aux fonctions urbaines. A l'inverse, le stationnement anarchique perturbe les espaces piétons et deux roues.

Les secteurs à dominante résidentielle sont concentrés pour la plupart en intrarocade. Le développement de ces zones s'est opéré sous des formes d'habitat de de densités diverses : collectif, individuel pavillonnaire groupé ou lotissement. Ces quartiers résidentiels sont potentiellement sujet à des perturbations nuisibles à leur vocation de quartier de vie. En effet, ils sont soumis au risque de débordement des axes principaux ou des centralités qui les entourent : passage du transit, report de circulation éventuels. La qualité des aménagements doux est également une priorité pour ces territoires de la vie quotidienne.

Les principaux enjeux pour les secteurs résidentiels :

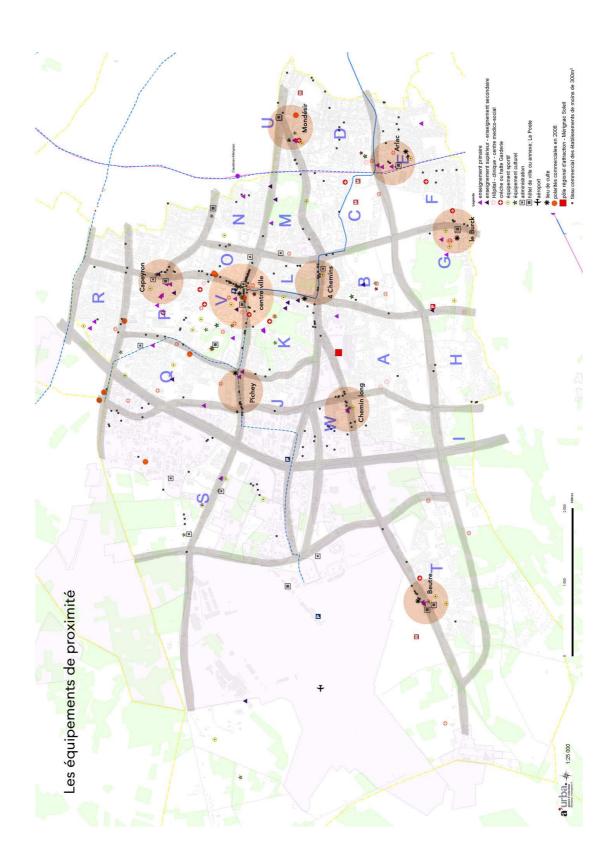
#### - Modérer le trafic sur les axes principaux de circulation :

Les secteurs résidentiels sont sujets à des risques de débordement du trafic des axes principaux ou des centralités qui les entourent. C'est pourquoi, il est important de gérer les entrée/sortie depuis des axes majeurs.

#### - Reconquérir l'espace public au profit des modes doux :

La voiture est souvent prédominante dans les aménagements de l'espace du fait de stationnement anarchique et de l'absence de continuités et d'aménagement en faveur des modes doux. Il est pourtant important de redonner une place prépondérante aux modes doux dans ces quartiers où la fonction habitat est prédominante.

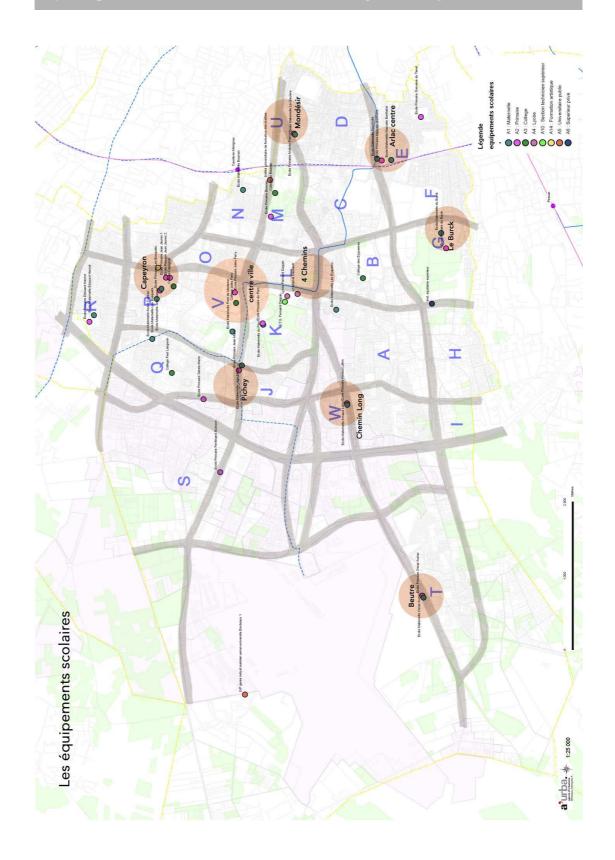
La carte des morphologies urbaines croisée avec la carte des densités fait apparaître les secteurs les plus denses (plus de 20 habitants à l'hectare) sous forme d'opérations d'habitat groupé ou de lotissements. Ces secteurs concernent les tissus le long de l'avenue de l'Yser et le centre ville, le quartier Capeyron, les 4 chemins, Arlac. Dans l'ensemble, les territoires au nord de l'avenue du docteur Schweitzer sont plus denses que les territoires sud, caractérisés par des vignobles et de l'habitat individuel. Le critère de densité révèle une sensibilité plus forte aux nuisances, qui prend en compte la perception de l'usager.



### 2.1.2 | Les équipements de proximité

Les équipements de proximité sont générateurs de déplacements locaux, et représentent donc un indicateur pour la définition des quartiers à apaiser.

Ils sont, pour la plupart, concentrés au niveau des **centralités** de la commune.

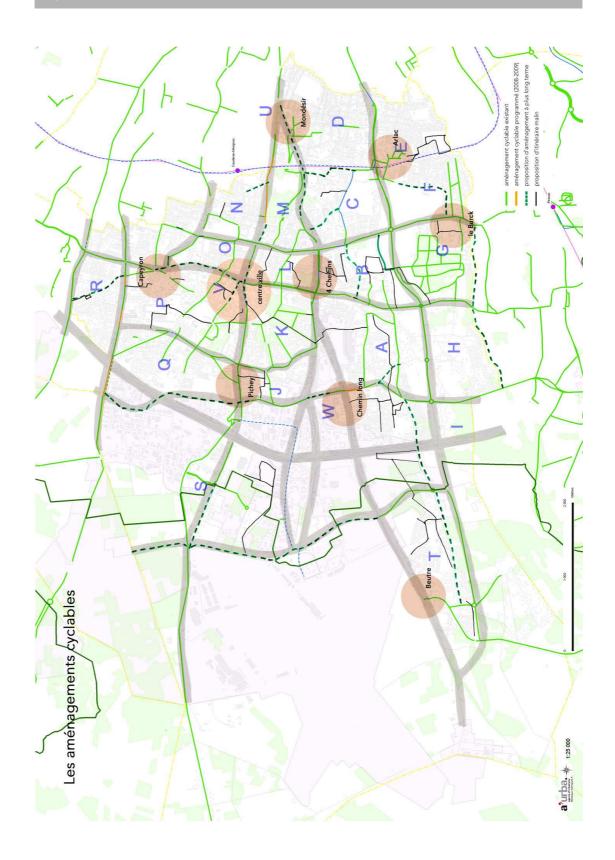


Il est important de différencier les **équipements scolaires**, pour lesquels la sécurité est un enjeu majeur. Ceux ci ne sont pas nécessairement concentrés au niveau des centralités, mais dispersés sur l'ensemble du territoire.

La présence d'équipements scolaires sera considérés comme un critère de priorité dans le traitement des quartiers à apaiser. Les principaux enjeux à rechercher sont :

- Modérer le trafic sur les axes principaux de circulation :
- Il s'agit de réduire la vitesse et la dangerosité aux abords des équipements scolaires pour améliorer la sécurité.
- Veiller à la qualité et à la continuité des aménagements piétons et deux roues :

Il est primordial d'assurer les pratiques d'accès aux équipements scolaires, qui accueillent en heure de pointe des flux importants de personnes, constitués principalement d'enfants.



# 2.1.3 | Le maillage des aménagements cyclables existants et programmés

#### Justification:

La qualité des aménagements cyclables est garante de la pratique du territoire par les modes doux. C'est pourquoi il est important de recenser les aménagements existants, programmés ou proposés à plus long terme, afin d'identifier les liaisons de qualité et les discontinuités à résorber.

#### Source des données :

- l'état des aménagements existants (source DOVCP)
- l'état des discontinuités résorbables en 2008-2009 et à plus long terme (source DOVCP)
- les propositions d'aménagement à long terme formulées par la commune

#### Analyse:

La commune de Mérignac dispose d'un maillage cyclable assez dense, composé d'itinéraires majeurs intercommunaux et de liaisons locales interquartiers.

Les axes principaux en entrée d'agglomération sont globalement maillés :

l'avenue de Magudas, l'avenue de l'Yser et la VDO sont les 3 itinéraires principaux d'accès au centre.

Ce maillage est complété par des liaisons périphériques sur l'avenue Vigneau, sur l'avenue de la Libération et sur l'avenue Mendès France.

Ces itinéraires présentent aujourd'hui quelques discontinuités, notamment au niveau des franchissements de la rocade, dont il est prévu qu'elles soient résorbées au schéma des discontinuités résorbables en 2008-2009 ou à plus long terme.

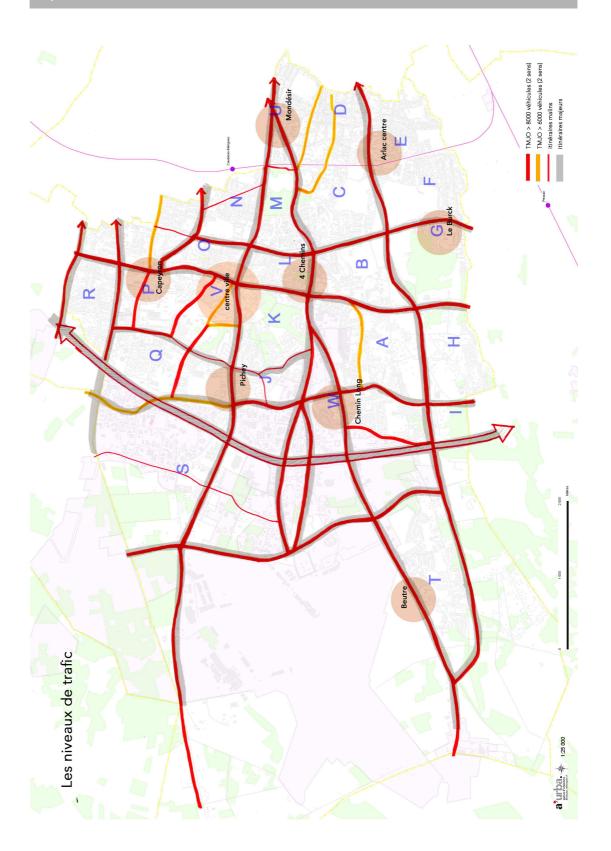
Ce maillage principal est complété par un maillage secondaire qui assure la transition entre les grands axes de distribution et l'intérieur des quartiers. La commune montre une volonté de développer les liaisons douces sur l'intra-rocade, comme en atteste les liaisons déjà existantes et les propositions de compléments à long terme.

La commune propose également des itinéraires malins, **3ème niveau de maillage** fin qui permet d'éviter les axes circulatoires.

Ces liaisons restent toutefois dépendantes des propositions d'aménagement à long terme qui restent aujourd'hui à l'état d'intention. Les franchissements de la rocade sont encore insuffisants, certaines centralités et certains quartiers en frange de la rocade ou aux limites de la commune sont peu équipés.

### Les enjeux de réalisation d'itinéraires doux sont les suivants :

- Assurer la continuité des itinéraires et des aménagements
- Sécuriser les franchissements de la rocade
- Assurer la distribution des centralités depuis les axes principaux (Arlac, 4 chemins, Chemin long, Capeyron) pour favoriser l'émergence d'un réseau continu et maillé desservant les principaux pôles attractifs du tissu urbain
- Offre de stationnement vélo ? Jalonnement ?



### 2.2 | Les facteurs de nuisance

Pour identifier les priorités d'apaisement, il faut repérer les zones dans lesquelles la proximité de grands axes de déplacement se traduit par de fortes nuisances subies par les résidents. Ces facteurs de nuisances sont :

- l'importance des flux routiers et les vitesses pratiquées
- l'accidentologie

#### 2.2.1 | Le trafic routier et la vitesse

#### Justification:

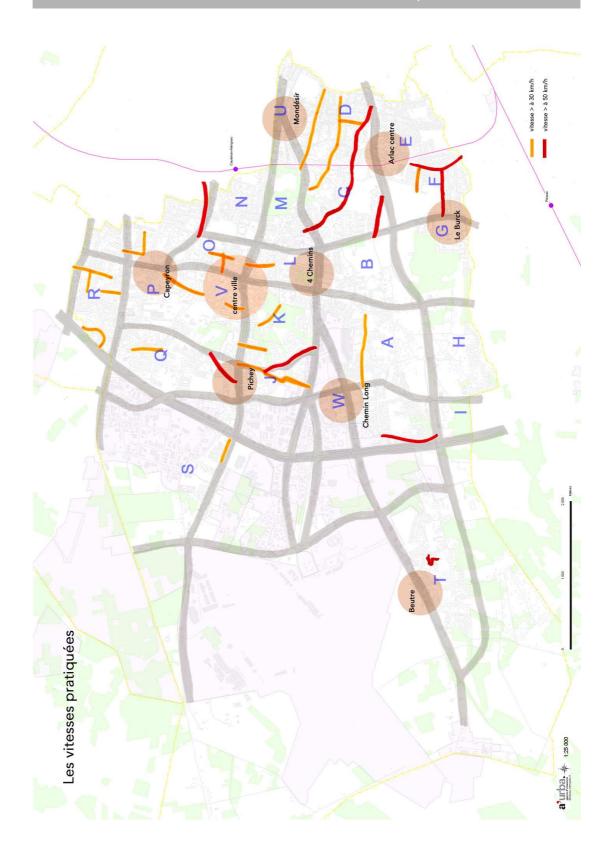
Le trafic routier peut être source de différentes nuisances : de congestion, d'accidents, de report de trafic dans les quartiers résidentiels, de bruit et de pollution, d'obstacle pour les autres usagers de l'espace public.

Il s'agit donc de maitriser le trafic routier pour répondre aux objectifs :

- de protection de la vie locale des quartiers,
- de sécurité,
- de partage de l'espace public,
- de réduction des nuisances environnementales.

#### Source des données :

- hiérarchie et architecture du réseau viaire,
- comptages routiers
- mesures de vitesses



#### Analyse:

La configuration du réseau de voirie de Mérignac, est très favorable à l'usage automobile, de par la largeur des emprises de voirie et l'absence d'aménagements de voirie. Implantée sur un territoire de transit entre l'agglomération de bordeaux et les grandes zones économiques en intra rocade, l'aéroport mais aussi les communes résidentielles de Martignas et St Jean d'Illac, elle est traversée par des flux très nombreux.

L'architecture et la hiérarchie du réseau de voirie reflète son usage : les grandes pénétrantes vers le cœur d'agglomération et les liaisons de périphéries présentent les niveaux de trafic les plus importants (plus de 8 000 véhicules/jour). Ces voiries sont autant empruntés pour du transit d'accès au cœur d'agglomération que pour de la distribution locale. Elles délimitent des quartiers, au sein desquels la capacité des voiries et les trafics sont moins importants à quelques exceptions près.

Toutefois ces quartiers sont soumis à des **risques de report de circulation**. Les comptages sont insuffisants pour faire apparaître ces phénomènes car peu nombreux et trop ponctuels. C'est le fonctionnement général du réseau qui permet de les mettre en avant.

En effet, l'architecture générale du réseau de voirie de l'agglomération est fondée sur une organisation en radiales qui convergent toutes vers le cœur d'agglomération, créant ainsi des goulets d'étranglement. Les voies transversales, qui assurent une fonction de desserte de périphérie à périphérie ou de mouvement en baïonnette, sont également très empruntées, et peu nombreuses. Ceci explique une tendance générale à la congestion du réseau de voirie qui dépasse les limites de la rocade. Et cette congestion généralisée induit un risque de report de circulation de transit dans les quartiers pour éviter les voies saturées.

En conséquence, les risques liés à la présence de la voiture sont présents ou à craindre sur toute la commune. Plusieurs enjeux sont à considérer :

- protéger tous les quartiers de vie contre les risques de report de trafic
- organiser la hiérarchisation de la voirie et la distribution depuis les axes primaires vers les axes secondaires
- veiller à la continuité des aménagements pour assurer la fluidité et la lisibilité des trajectoires



#### 2.2.2 | L'accidentologie

#### Justification:

L'accidentologie est révélatrice d'un problème de sécurité; pour les automobilistes comme pour les autres usagers. Elle s'explique soit par un défaut d'aménagement, soit par une cohabitation difficile entre plusieurs usagers.

#### Source de données :

Répartition des accidents corporels graves et légers sur la période 2007-2008

#### Analyse:

En première observation, il apparaît logiquement que la majorité des accidents sont situés sur les grands axes radiaux de transit ou transversales de distribution majeurs, et au niveau des centralités. En effet, c'est là que l'on retrouve les niveaux de trafic les plus importants et les plus rapides, et que les conflits entre vie locale et transit sont le plus marqué.

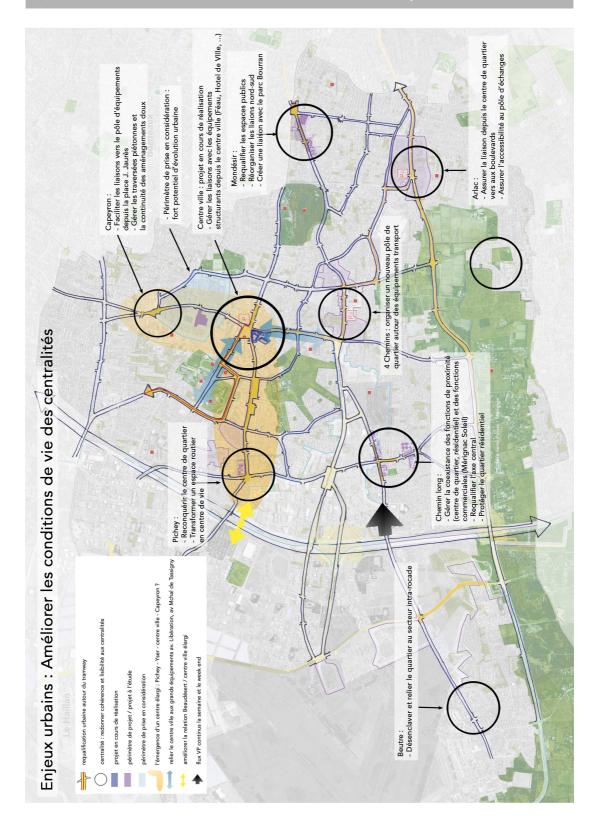
Le reste des accidents est disséminé à l'intérieur des quartiers résidentiels. Ceci peut s'expliquer par plusieurs raisons :

- une signalisation à sens unique,
- des itinéraires malins empruntés pour éviter les grands axes,
- un défaut de sécurité dans les aménagements.

S'ils sont moins nombreux, les accidents décomptés à l'intérieur des quartiers résidentiels sont potentiellement problématiques parce qu'ils concernent des territoires dans lesquels l'apaisement, la sécurité est une exigence. Une attention forte sera donc apportée à ces dysfonctionnements.

#### Les enjeux de sécurisation concernent donc :

- les axes majeurs, et notamment au niveau des centralités, carrefours concentrant les accidents (vitesse des flux, multiplicité des usages)
- les quartiers traversés par des itinéraires malins accidentogènes (conflit entre vie locale et transit)
- les quartiers présentant un défaut de signalisation ou d'aménagement facteur d'accidentologie (rue à sens unique, profil étroit et discontinu)



### 2.3 | Les enjeux urbains et les enjeux transport

#### 2.3.1 | Les enjeux urbains

La connaissance du territoire mérignacais et de l'avancement des projets comme des études d'urbanisme permet d'établir une vision d'ensemble des enjeux actuels de structuration urbaine tels qu'ils s'expriment sur la commune. Ces enjeux sont bien évidemment à prendre en compte

#### Redonner cohérence et lisibilité aux centralités :

- reconquérir les espaces publics au profit des circulations douces
- gérer les traversées piétonnes et la continuité des aménagements doux
- transformer les espaces routiers en espace de vie quotidienne
- gérer la coexistence des fonctions locales et de transit

Mettre en relation les centralités Pichey, Capeyron et centre ville pour faire émerger une centralité principale :

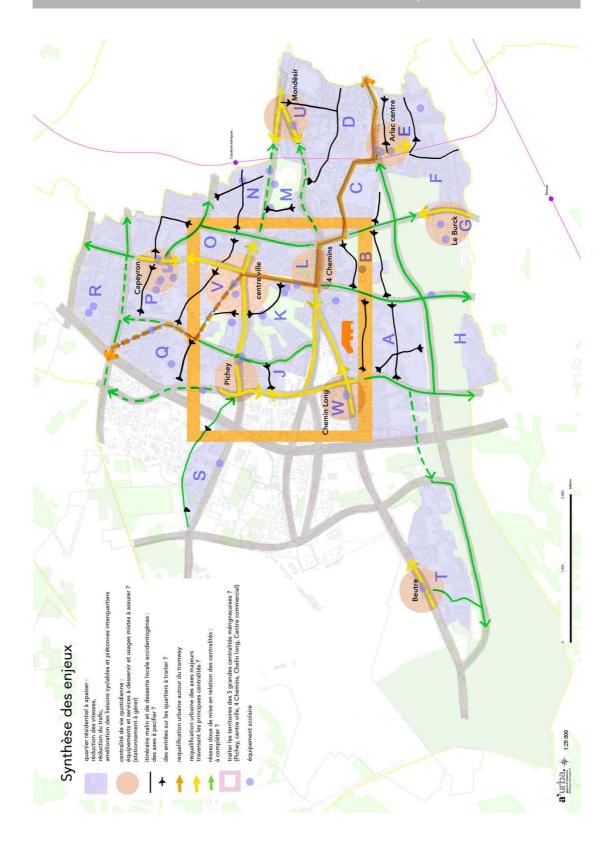
- assurer une continuité de traitement des espaces publics
- gérer les liaisons avec les équipements (av. Libération, av. Mchal de Tassigny, Capeyron

#### Organiser la centralité 4 Chemins :

- Organiser un nouveau pôle de quartier autour des équipements de transport avenue de la Marne (tramway, TCSP aéroport)
- Favoriser une meilleure mixité d'usages (proximité de Mérignac Soleil)

Désenclaver et relier le quartier Beutre au secteur intra-rocade

Saisir l'opportunité des périmètres de projets et périmètres de prise en considération en terme de potentiel d'évolution urbaine



#### 2.3.2 | Les enjeux « mobilité »

L'analyse des caractéristiques urbaines des quartiers et des risque de nuisances fait émerger des enjeux de sécurisation et de pacification de différentes natures, fonction de la morphologie des quartiers, de la nature et de la fonction des axes viaires, et des usages de l'espace public.

#### Requalifier les axes majeurs traversant les centralités :

- recréer du lien entre les différents pôles de vie quotidienne, et en particulier les grandes centralités mérignacaises (Centre-ville, Capeyron, Pichey, Chemin-long, Quatre Chemins)
- assurer une continuité dans le traitement des aménagements des espaces publics entre les centralités
- protéger les fonctions locales des nuisances liées au trafic de transit

#### Assurer la continuité des itinéraires doux existants sur les axes majeurs :

- réaliser les maillons manquants programmés ou proposés afin de relier les centralités

# Pacifier les axes interquartiers identifiés comme itinéraires malins ou accidentogènes :

- assurer la transition depuis les axes primaires vers les axes de desserte des quartiers
- compléter les itinéraires doux existants pour assurer une continuité et desservir l'intérieur des quartiers
- protéger les abords des équipements scolaires
- coordonner les gabarits de voirie à la vocation de la voirie

#### Regualifier l'espace public autour du tramway :

- assurer une distribution de l'espace plus favorable aux TC et aux modes doux
- gérer la transition depuis l'espace tramway vers les axes de desserte des quartiers



3 | Identification des priorités d'action

## 3 | Identification des priorités d'action

#### 3.1 Essai d'une typologie des quartiers à apaiser

Le diagnostic présenté en partie 1 est présenté ici sous la forme d'un tableau multicritères, synthèse des éléments analysés. Il prend en considération :

- la typologie urbaine des quartiers : la variété des tissus urbains
- les équipements, générateurs de déplacements nombreux
- les établissements scolaires, générateurs de déplacements nombreux et donnés comme prioritaires d'un point de vue sécuritaire
- la proximité des quartiers avec les axes structurants de transit et les risques d'itinéraires malins qui en découlent
- la présence ou non de projets urbains,
- la vitesse pratiquée lorsque la donnée est connue
- l'accidentologie tous modes confondus entre 2005 et 2008, à la fois sur les axes structurants et les axes internes de desserte locale
- le maillage des cheminements cyclables

Cette grille multicritères offre une lecture qualitative et quantitative du territoire et constitue une première grille d'analyse des quartiers à apaiser, en fonction de leur morphologie urbaine, des projets urbains, de la pratique du territoire et des nuisances circulatoires.

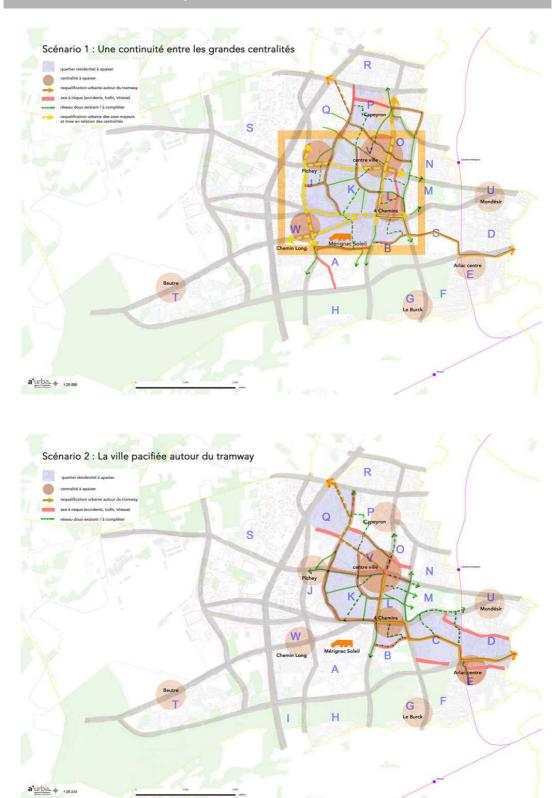
Les valeurs qualitatives ou quantitatives (« + » et « - ») sont représentées sur une échelle de trois niveaux.

### Typologie des quartiers de Mérignac sur la base d'une grille multicritères

| Quartiers         | Typologie<br>urbaine   | Densité                           | Établissement scolaire | t   | rafic                        | Projets urbains                        | Vitesse<br>pratiquée                            | Accidentologie<br>2005-2                |                                     | Maillage des<br>cheminements<br>Cyclables                              |
|-------------------|--|-----------------------------------|------------------------|---|------------------------------|--|---|---|-------------------------------------|--|
|                   |  |                                   |                        | Proximité axe structurant                   | risque itinéraire<br>malin   |  |   | Axe structurant                         | Axe interne au<br>quartier          |  |
| A<br>Pas de l'Ane | Mixité fonctionnelle<br>(activités, habitat<br>ind., espaces<br>agricoles)                 | faible                            | /                      |   | -<br>risque potentiel        | Mérignac soleil<br>VDO                 |   | 14 graves<br>8 légers<br>total: 22      | 2 graves<br>1 léger<br>total : 3    | Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ +                      |
| B<br>Les Eyquems  | Mixité fonctionnelle:<br>activités, habitat,<br>espaces agricoles                          | faible                            | -<br>1 primaire        |   | -<br>Risque potentiel        | Projet à<br>identifier<br>+ n°13       |   | 10 graves<br>11 légers<br>total: 21     | 1 grave<br>1 léger<br>total: 2<br>- | Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ +                      |
| C<br>Labatut      | Mixité fonctionnelle:<br>habitat mixte<br>(dominante<br>individuel), caserne<br>militaire  | faible                            | /                      |   | -<br>Risque potentiel        | Projet à<br>identifier<br>+ n°12       | > 50 km/h<br>(avenue<br>Aristide<br>Briand)     | 9 graves<br>10 légers<br>total : 19<br> | 3 graves<br>2 légers<br>total: 5    | Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ +                      |
| D<br>Peychotte    | Centralité<br>secondaire<br>Dominante habitat<br>individuel, caserne<br>militaire          | faible                            | /                      |   | -<br>Risque potentiel        | PAE la Glacière/<br>Montdésir<br>+n°15 | > 50 km/h<br>(avenue des<br>Eyquems)            | 2 graves<br>5 légers<br>total: 7        | 3 graves<br>9 légers<br>total: 12   | Axes structurants à compléter Maillage inter quartiers à renforcer + + |
| E<br>Arlac centre | Centralité secondaire: mixité fonctionnelle dominante habitait individuels pôle intermodal | faible                            | -<br>1 primaire        |   | Risque potentiel             | Projet arlac                           |   | / /                                     | 4 graves<br>5 légers<br>total: 9    | Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ +                      |
| F Arlac           | Dominante habitat<br>individuel, espaces<br>agricoles                                      | faible                            | /                      | -<br>préservation<br>par la coulée<br>verte | -<br>Risque potentiel        | /                                      | > 50 km/h (av.<br>Gambetta, av.<br>Victor Hugo) |   | 1 grave<br>5 légers<br>total: 6     | Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ +                      |
| G<br>Le Burck     | Centralité<br>secondaire:<br>habitat collectif<br>parc urbain                              | moyenne<br>(habitat<br>collectif) | <br>2 primaire         | -<br>préservation<br>par la coulée<br>verte | <u> </u><br>Risque potentiel | /                                      |   | 1 grave<br>2 légers<br>total: 3         | /<br>1 léger<br>total: 1<br>-       | Axes structurants à compléter + +                                      |

| Quartiers        | Typologie<br>urbaine   | Densité                           | Établissements<br>scolaires          | t                           | rafic                            | Projets urbains           | Vitesse<br>pratiquée  | Accidentologie<br>2005-2                |                                      | Maillage des<br>cheminements<br>Cyclables   |
|------------------|--|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---------------------------|---|---|--------------------------------------|---|
|                  |  |                                   |                                      | Proximité axes structurants | risques itinéraires<br>malins VP |                           |   | Axe structurant                         | Axe interne au quartier              |   |
| J<br>Pichey/Yser | Centralité secondaire: mixité fonctionnelle, dominante logements individuels                         | moyenne<br>(habitat<br>collectif) | <br>2 primaire                       |                             | risques forts                    | 3 projets à<br>identidier | > 50 km/h (rue<br>Camille<br>Goillot)                       |   | /<br>1 léger<br>total: 1             | ++  |
| K<br>Féau        | Habitat individuel<br>(lotissements)<br>équipements  | faible                            | 1 primaire<br>2 lycées (dont<br>LEP) |                             | risques forts                    | /                         | > 50 km/h<br>(avenue Jean<br>Macé)                          | 7 graves<br>19 légers<br>total: 26<br>  | /<br>3 légers<br>total: 3            | Axes structurants à compléter + + +   |
| L<br>4 chemins   | Centralité<br>secondaire: mixité<br>fonctionnelle<br>zones commerciales<br>dominante habitat<br>ind. | faible                            | -<br>1 primaire                      |                             | -<br>Risque potentiel            | 1 projet à<br>identifier  |   | 7 graves<br>15 légers<br>total: 22      | //                                   | Axes structurants à compléter + +   |
| M<br>Foncastel   | Mixité urbaine<br>Parc   | faible                            | 1 primaire<br>1 collège<br>1 IUFM    |                             | risques forts                    | 1 projet à<br>identifier  | > 50 km/h<br>(rue Alfred de<br>Vigny-avenue<br>des Eyquems) | total: 24                               | 1 grave<br>/<br>total: 1             | Axes structurants à compléter Maillage inter quartiers à renforcer                  |
| N<br>Le Jard     | Mixité: équipements<br>/ habitat<br>(dominante<br>collectifs)  | forte                             | -<br>1 primaire                      |                             | risques forts                    | PAE<br>Montesquieu        | > 50 km/h<br>(rue du<br>Liveau)                             | 7 graves<br>6 légers<br>total: 11       | /<br>4 légers<br>total: 4<br>-       | Axes structurants à compléter Maillage inter quartiers à renforcer                  |
| O<br>Beauregard  | Dominante habitat<br>Habitat mixte   | moyenne<br>(habitat<br>collectif) | /                                    |                             | <br>risques forts                | 1 projet<br>+n°33         |   | 10 graves<br>10 légers<br>total: 20<br> | 1 grave<br>1 léger<br>total: 2       | Axes structurants à compléter + +   |
| P<br>Capeyron    | Centralité principale: mixité fonctionnelle Proximité quartiers de logements collectifs              | forte                             | 3 primaire<br>1 collège              |                             | -<br>Risque potentiel            | 1 projet à<br>identifier  |   | 19 graves<br>28 légers<br>total: 47<br> | 1 grave<br>7 légers<br>total: 8<br>- | Axes structurants à<br>compléter<br>Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ |

| Quartiers         | Typologie<br>urbaine  | Densité                           | Établissements<br>scolaires | tı                                | rafic                            | Projets urbains                            | Vitesse<br>pratiquée         | Accidentologie<br>2005-2              |                                      | Maillage des<br>cheminements<br>Cyclables                          |
|-------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--|
|                   |   |                                   |                             | Proximité axes structurants       | risques itinéraires<br>malins VP |  |                              | Axe structurant                       | Axe interne au quartier              |  |
| Q<br>Les Pins     | Dominante<br>résidentielle<br>(habitat individuel)  | faible                            | <br>4 primaire<br>1 collège |                                   | <br>risques forts                | Extension TCSP<br>parc relai<br>+ 1 projet |                              | 12 graves<br>13 légers<br>total: 25   | 1 grave<br>3 légers<br>total: 4<br>- | Axes structurants à compléter Maillage inter quartiers à renforcer |
| R<br>Cap Roux     | Résidentiel<br>individuel   | faible                            | <br>2 primaire              |                                   | -<br>Risque potentiel            | Projet<br>n°32                             |                              | 4 graves<br>9 légers<br>total: 13<br> | /<br>1 léger<br>total: 1             | Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ +                  |
| S<br>Beaudésert   | Mixité friches /<br>habitat individuel et<br>collectif  | Moyenne<br>(habitat<br>collectif) | -<br>1 primaire             |                                   | risques forts                    | 2 projets à identifier                     |                              | 3 graves<br>5 légers<br>total: 8      | /                                    | Axes structurants à compléter + +                                  |
| T<br>Beutre       | Centralité<br>secondaire<br>quartier résidentiel<br>à dominante<br>individuel<br>(lotissements) | faible                            | <br>2 primaire              | (dont<br>Voie Déviation<br>Ouest) | -<br>Risque potentiel            | 2 projets<br>+<br>n°35                     | > 50 km/h<br>(allée Boréale) | 5 graves<br>10 légers<br>total: 15    | /<br>1 léger<br>total: 1             | Maillage inter<br>quartiers à<br>renforcer<br>+ +                  |
| U<br>Mondésir     | Centralité<br>secondaire<br>Dominante habitat<br>individuel                                     | faible                            | <br>2 primaire              |                                   | -<br>Risque potentiel            | PAE La Glacière<br>Mondésir                |                              | 2 graves<br>5 légers<br>total: 7      | 3 graves<br>3 légers<br>total: 6     | Axes structurants à compléter Maillage inter quartiers à renforcer |
| V<br>Centre ville | Centralité principale: mixité fonctionnelle forte concentration services/commerces / logements  | Forte                             | <br>1 collège<br>2 primaire |                                   | -<br>Risque potentiel            | ZAC centre ville                           |                              | 5 graves<br>/<br>total: 5             | /                                    | Axes structurants à compléter Maillage inter quartiers à renforcer |
| W<br>Chemin Long  | Centralité<br>commerciale   | faible                            | <br>2 primaire              |                                   | Risque potentiel                 | 1 projet à<br>identifier                   |                              | 2 grave<br>/<br>total: 2              | / /                                  | Axes structurants à compléter Maillage inter quartiers à renforcer |



### 3.2. Stratégie de priorisation des quartiers à apaiser

Pour terminer l'exercice de priorisation des quartiers à apaiser et aider au choix de mise en œuvre des actions à échéance plus ou moins long terme, plusieurs scénarios de priorité de réalisation ont étés proposés.

Une première lecture consiste à privilégier la mise en œuvre d'une stratégie urbaine. L'apaisement des quartiers vise alors à accompagner une valorisation d'un territoire identifié comme composante principale de l'identité mérignacaise. Deux scénarios sont proposés :

#### Scénario 1 : une continuité entre les grandes centralités

#### Principe:

Relier les centralités majeures (Centre-ville, Capeyron, Pichey, Chemin-long, Quatre Chemins) pour former un territoire continu de pratiques de proximité. Ce scénario permet de redonner de la lisibilité au territoire et d'identifier les territoires de centralités.

#### Quartiers concernés :

- les centralités urbaines : Pichey/Iser, centre ville, 4 Chemins, Chemin Long et Capeyron
- les quartiers résidentiels : Féau, Capeyron, Beauregard

#### Opportunités:

- accompagner la stratégie de projet urbain
- identifier le territoire de la centralité
- assurer le lien entre les centralités
- constituer une ville de la proximité, continue
- faciliter l'accès aux centralités depuis les quartiers

### Scénario 2 : la ville pacifiée autour du tramway

#### Principe:

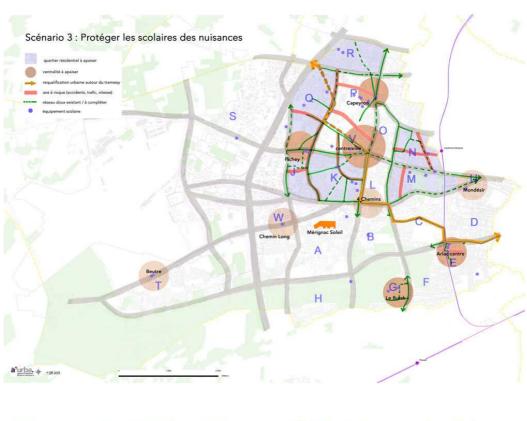
Saisir l'opportunité de mise en œuvre du tramway pour reconstituer autour du corridor une continuité d'aménagements de qualité. La politique de déplacements, axée sur le corridor tramway et sur la priorité aux usages non automobiles, est ainsi renforcée par l'apaisement des axes viaires limitrophes.

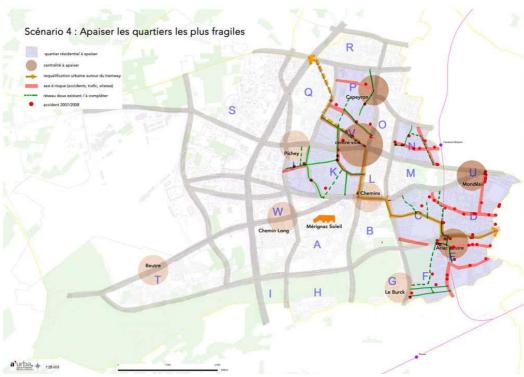
#### Quartiers concernés :

- les centralités urbaines : Arlac centre, centre ville, 4 Chemins
- les quartiers résidentiels : Féau, les Pins, Labatut, Peychotte

#### Opportunités:

- accompagner la stratégie du projet tramway
- assurer la continuité des aménagements dans un corridor de déplacements « apaisés »
- favoriser les pratiques de vie locale
- faciliter l'accès au tramway depuis les quartiers





La deuxième lecture consiste à traiter un problème de nuisance ponctuel, intérieur aux quartiers. Il ne s'agit plus d'une logique projet mais d'une logique de résorption d'un problème prégnant. Contrairement aux deux scénarios précédent, les quartiers identifiés comme prioritaires ne sont pas forcément continus.

### Scénario 3 : la priorité à la sécurisation des abords des équipements scolaires

### Principe:

Ce scénario consiste à privilégier la sécurité aux abords des équipements scolaires, particulièrement vulnérables aux nuisances automobiles. Il s'agit également d'assurer l'accès à ces équipements pour les piétons et les deux roues.

#### Quartiers concernés :

- les centralités urbaines multifonctionnelles : Le Burck, Arlac centre, centre ville de Mérignac, Pichey, Capeyron
- les quartiers résidentiels : Féau, les Pins, Cap Roux, Le Jard, Foncastel

### Opportunités:

- faciliter et sécuriser l'accès aux équipements scolaires
- favoriser les pratiques de vie locale
- réduire le risque d'accidents, aujourd'hui marqués aux abords des équipements scolaires

### Scénario 4 : la pacification des quartiers résidentiels présentant un défaut de sécurité

#### Principe:

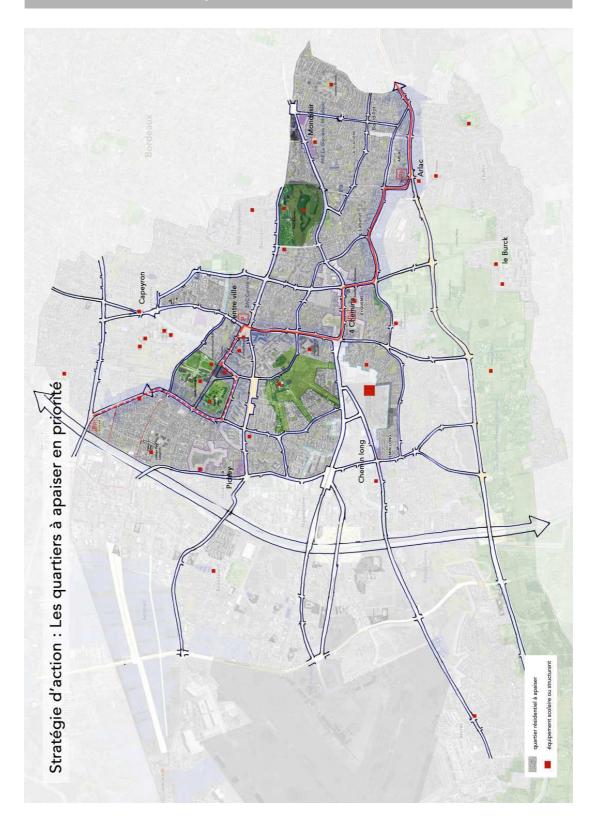
Ce scénario consiste à protéger les quartiers, qui, d'après la grille d'analyse multicritères, sont les plus sensibles au risque d'accidents et au dépassement de vitesse. Il s'agit d'une interprétation à partir du facteur nuisance. En effet, si tous les quartiers sont soumis au risque d'itinéraires malins, les critères accidents et vitesses permettent de distinguer des quartiers plus fragiles.

### Quartiers concernés:

- les centralités urbaines multifonctionnelles : Mondésir, Arlac centre, centre ville de Mérignac, Capeyron
- les quartiers résidentiels : Arlac, Peychotte, Labatut, Féau, Le Jard

#### Opportunités :

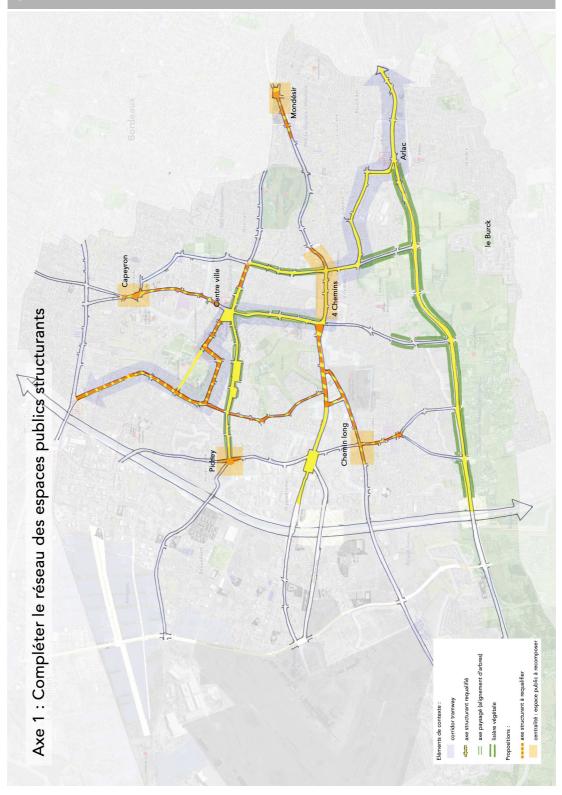
- traiter les nuisances existantes : accidents, vitesse, itinéraires malins
- redonner une place aux pratiques de vie locales à l'intérieur des quartiers



La stratégie finalement retenue compile les différentes approches déclinées ci avant. Les quartiers prioritaires sont identifiés à partir des enjeux de structuration du territoire et des enjeux de réduction des nuisances automobile.







### 4.1 | Axe 1 : Compléter le réseau des espaces publics structurants

Le traitement des espaces publics constitue un moyen efficace d'apaiser le trafic automobile. L'avenue de l'Yser en est une illustration : sa requalification a en effet permis de diminuer la vitesse et de favoriser un meilleur partage des usages entre piétons cyclistes et automobilistes. Il est donc proposé de requalifier le réseau des espaces publics structurants en intervenant sur trois types d'espaces.

### Action 1.1 | Saisir l'opportunité du prolongement de l'axe tramway :

- constituer une continuité d'aménagements de qualité le long de cet axe depuis le centre ville vers les quartiers Capeyron les Pins, (Rue Alphonse Daudet, Avenue des frères Robinson, Rue André Ouley, Rue Maurice Utrillo, Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny)
- améliorer les relations avec les quartiers en favorisant notamment l'apaisement des axes viaires limitrophes.

### Action 1.2 | Intervenir sur les centralités génératrices de forts flux automobiles et où l'espace public laisse peu de place aux déplacements doux :

- requalifier les espaces publics pour redonner cohérence et lisibilité aux centres de quartiers,
- redistribuer l'espace ou profit des piétons et des deux roues,
- modérer le trafic afin que ces territoires soient traversés d'une manière plus apaisée.

## Principes d'aménagement en faveur de l'apaisement des

Action 1.3 | Réaménager les axes structurants : illustration

Profil actuel (Avenue de la Libération)



État futur envisageable (exemple Avenue de l'Yser)



### Action 1.3 | Réaménager les axes structurants :

- requalifier l'espace public en rééquilibrant les fonctions (réduction des chaussées au profit d'un élargissement des trottoirs et des pistes cyclables, paysagement des rues), (cf annexe 1 – l'usage de la ville)
- créer une continuité d'aménagement entre les grandes centralités (Centre-ville, Capeyron, Pichey, Chemin-long, Quatre Chemins ).



### 4.2 | Axe 2 : Élaborer une trame des liaisons douces

La ville de Mérignac est équipée de parcs répartis sur le territoire et d'un réseau cyclable étoffé. Il convient de mettre à profit ces atouts dans une stratégie d'apaisement des quartiers et de valorisation du patrimoine de la commune. D'autant plus que la manière dont sont aménagés certaines sections de voirie (comme sur les rue A et B), montre qu'un vocabulaire « végétal » est ......retenu (dans le traitement des lisières de la voie...). Dès lors, il est ici proposé de poursuivre cet effort d'identification des axes à conforter dans ce vocabulaire d'aménagement)

### Action 2.1 | Créer une trame verte continue reliant les espaces verts structurants :

- prolonger les itinéraires cyclables existants
- identifier des promenades mixtes traversant les milieux naturels et urbains pour créer des continuités végétales dans la ville et relier les parcs entre eux (cf annexe 1 traitement des voies vertes).
- assurer les continuités entre les aménagements cyclables en milieu urbain, les aménagements cyclables internes aux parcs et les promenades mixtes.
- accrocher cette trame verte aux centralités.

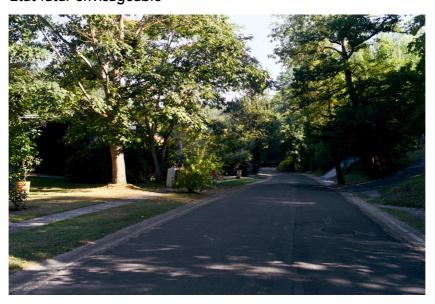
| Proposition d'actions                         | Rues à traiter  |
|---|---|
| Prolonger les itinéraires cyclables existants | Liaison à créer : - entre Capeyron et le parc Bourran (Avenue de Montesquieu/Avenue de Bourranville), - Avenue de Verdun( le long du parc Bourran jusqu'à l'Avenue Pierre Mendès France et à proximité du centre-ville), - entre les Avenue du Maréchal Leclerc et Pierre Mendès France (Impasses Edmond Rostand/Demelin), - entre le parc Bourran et le quartier Arlac (Rue Winston Churchill/Rue Paul Doumer/Rue de la Paix), - Avenue des Eyquems (entre l'Avenue Pierre Mendès France et l'Avenue du Bon Air), - Avenue de la Somme (entre Chemin Long et le sud du parc Féau) - Pichey |
| Promenades mixtes à renforcer                 | <ul> <li>de Capeyron au parc Féau</li> <li>de Capeyron au centre-ville</li> <li>entre le parc Bourran et Mondésir</li> <li>du parc Féau jusqu'à la coulée verte de Pessac/Mérignac</li> </ul>   |

Action 2.2 | Valoriser la relation ville - nature en créant des voies vertes le long des parcs : illustration

### Profil actuel (Allée du Président René Coty)



### État futur envisageable



### **Action 2.2** | Valoriser la relation ville - nature en créant des voies vertes le long des parcs :

- Créer une voie verte Allée du président René Coty jusqu'à l'Avenue Roland Dorgelès pour mettre en valeur le parc Féau, le parc de l'Hôtel de Ville et le centre sportif.

Cette voie relie le centre sportif, le parc de l'Hôtel de Ville, et le parc Féau, 3 grandes entités vertes de la commune. Il est proposé de créer une voie verte afin de valoriser son environnement proche et de favoriser les pratiques piétonnes et cyclables. Cet aménagement nécessite une réduction de la chaussée au profit d'un élargissement des trottoirs et un paysagement qui efface la limite entre la voie et le parc.

Action 2.2 | Valoriser la relation ville - nature en créant des voies vertes le long des parcs : illustration

### Exemple d'itinéraire mixte

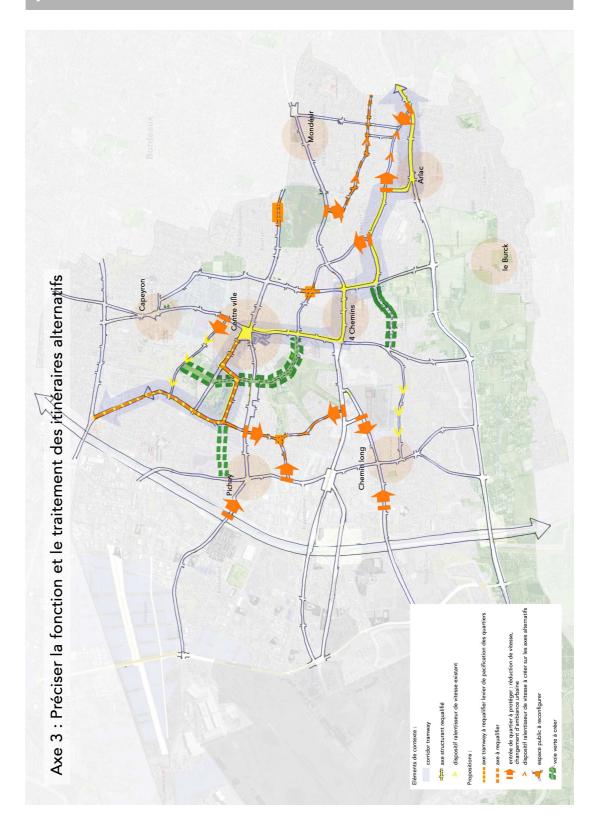


Exemple de valorisation de l'interface entre espaces naturels et urbanisés (préconisation pour le parc Bourran)



- Créer une voie verte sur les côtés est (Rue Léo Lagrange) et ouest (Rue Alfred de Musset) du parc Bourran afin d'ouvrir le parc sur les quartiers résidentiels.

Le contraste est saisissant entre le Parc Féau ouvert sur la ville et le parc Bourran replié sur lui-même. Ce constat provient d'une part, de l'enceinte murale qui encercle le parc, et d'autre part du réseau viaire qui exclue les modes de déplacements doux. Le parc est effectivement bordé par deux axes structurants au nord (av. de Verdun) et au sud (av. de la Marne). En outre, les deux voies Ouest et Est privilégient également la voiture et constituent des itinéraires alternatifs de traversée des quartiers. Par conséquent, les difficultés d'accès à ce parc favorisent son isolement du reste de la ville. Il convient donc d'«ouvrir» le parc à son environnement proche et de revaloriser son interface avec les quartiers environnants. Cela passe notamment par la création de voies vertes au niveau des rues Léo Lagrange et Alfred de Musset. Ouvrir le parc signifie à la fois supprimer le mur d'enceinte et proposer une limite au parc assurant des transparences de vues et également retraiter la façade Est en lui donnant un caractère plus végétal, plus intime, plus arboré et plus intégré au quartier Mondésir.



### 4.3 | Axe 3 : préciser la fonction et le traitement des itinéraires alternatifs

Le manque de hiérarchisation de la voirie à Mérignac se traduit par l'utilisation d'itinéraires alternatifs par les automobilistes à l'intérieur des quartiers. Ces comportements participent à l'accroissement de la vitesse et du trafic à l'intérieur de quartiers caractérisés par une vie résidentielle.

#### Action 3.1 | Restructurer l'Avenue Jean Macé et la Rue Paul Doumer :

L'avenue Jean Macé se caractérise par un gabarit large qui comprend des bandes cyclables et des trottoirs de dimensions inégales, en partie utilisé par du stationnement. Malgré des dispositifs de ralentissement répartis le long de la voie, le trafic et les vitesses restent élevés pour un axe de desserte des quartiers. Il est donc proposé de restructurer l'Avenue Jean Macé en réduisant la chaussée, en élargissant et équilibrant les trottoirs afin de créer des pistes cyclables.

Dans la même logique, la Rue Paul Doumer doit également être requalifiée. Il s'agit sur cet axe de corriger les gabarits afin d'assurer la continuité des espaces piétons.

Action 3.1 | Restructurer l'Avenue Jean Macé et la Rue Paul Doumer : illustration

### Profil actuel (Allée du Président René Coty)



### État futur envisageable



#### Action 3.2 | Marquer l'entrée des itinéraires sensibles dans les guartiers :

Par ailleurs, si ces itinéraires alternatifs sont empruntés en lieu et place des axes structurants, cela provient également d'une mauvaise identification et donc d'une mauvaise perception des voies de quartiers par les automobilistes. Il est donc proposé de marquer l'entrée des itinéraires sensibles dans les quartiers afin d'apaiser la circulation et modifier la perception de l'espace par les automobilistes. Il s'agit concrètement de créer un effet de porte à l'entrée des axes. Cela peut se traduire par :

- des aménagement modifiant l'ambiance urbaine,
- une diminution de la chaussée,
- une meilleure signalisation en particulier pour les zones 30,
- l'implantation de plateaux surélevés.

### Entrées de quartiers à valoriser :

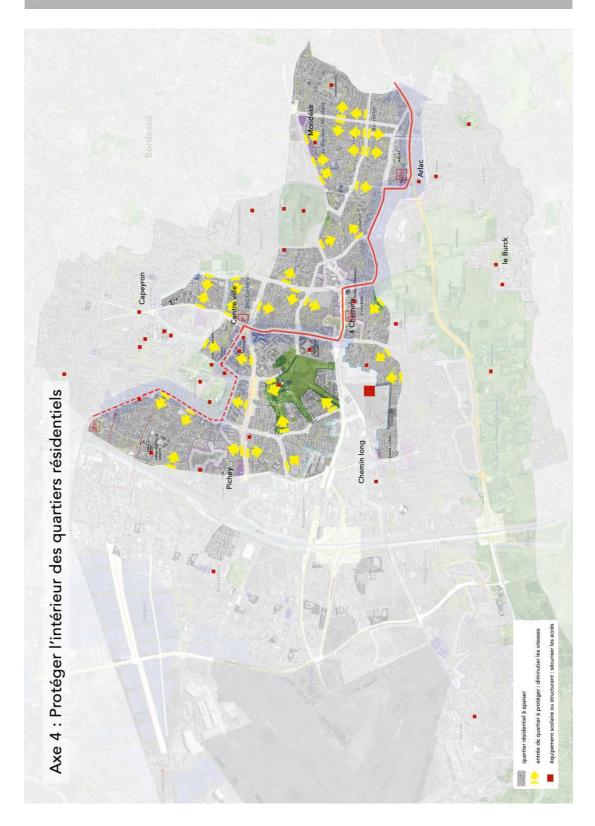
- Entrée est Avenue du Truc
- Entrée ouest Rue du Logey
- Entrées nord et sud Avenue Jean Macé
- Entrée nord Rue Raoul Ponchon
- Entrée sud Rue Alfred de Vigny
- Entrées ouest et est Avenue des Eyquems

Cas particulièrement sensible, l'entrée sur Pichey depuis la rocade doit être réaménagée. Il s'agit ici de créer une véritable porte d'entrée sur le centre ville, transition entre un espace fortement routier (la rocade) et la ville (centralité Pichey).

#### **Action 3.3** | Restructurer les espaces publics :

Enfin, toujours dans le but de prévenir les risques d'itinéraires sensibles, il convient de reconfigurer certains espaces publics :

- gérer les échanges piétons et deux roues aux carrefours des axes structurants et des axes alternatifs tels que les carrefour Avenue Jean Macé/Rue du Logey et Mendès France/Foncastel,
- requalifier et à sécuriser l'entrée du parc de Bourran au niveau de l'Avenue de Verdun.



### 4.4 | Axe 4 : Protéger l'intérieur des quartiers résidentiels

Une fois traités les axes structurants, les espaces publics et les itinéraires alternatifs principaux, reste à traiter l'intérieur des quartiers c'est-à-dire les voies de desserte locales. D'une manière générale, il est recommandé un systématisme dans le choix des aménagements pour aider l'automobiliste à reconnaître l'espace dans lequel il évolue. Plusieurs actions sont recommandées pour protéger l'intérieur des quartiers résidentiels :

### Action 4.1 | Traiter les entrées des axes traversant les quartiers résidentiels pour créer un « effet de porte », traiter l'intérieur des quartiers :

- par une meilleure signalisation au niveau des entrées,
- par des aménagements de types plateaux surélevés,
- par une réduction de la chaussée,
- par la création de zones 30,
- par un changement d'aménagement qui se traduit pour l'usager par la perception d'une transition au niveau de l'entrée du quartier à une ambiance apaisée,
- par une modification des sens de circulation,
- par la mise en place de doubles sens cyclable.

| Localisation                   | Entrées de quartiers résidentiels à traiter   |
|--------------------------------|---|
| Nord-Est                       | Avenue du Truc ( côté ouest Avenue des Frères Robinson), Avenue<br>du Chut  |
| Avenue de l'Yser               | Rue Camille Goillot, Rue Sacha Guitry, Allée Paul Gauguin, Rue Joliot<br>Curie/Avenue Fernand Grosse  |
| Centre-ville                   | Rue Camille Saint-Saens/Avenue Raoul Amat, Rue de Canéjan, Avenue Edmond Rostand (entrée nord)  |
| Pichey                         | Entrée de ville depuis la rocade  |
| Parc Féau                      | Rue Prosper Mérimée/Rue Goya, Rue Jules Renard (entrée ouest)   |
| Entre Chemin-Long et 4 Chemins | Chemin de Mirepin, Rue des Ardennes, Allée de Fourchâteau,  |
| Avenue Pierre Mendès France    | Résidence de Foncastel ( entrée ouest), Avenue Franklin Roosvelt<br>(entrée est), Avenue Edmond Rostand ( entrée nord)  |
| Secteur Mondésir-<br>Arlac     | Rue Léon Jouhaux (entrée nord), Rue de Charlin (entrée ouest),<br>Cours d'Ornano, Rue du Béarn (entrée nord), Rue Georges Mandel<br>(entrée nord), Rue de la Paix (entrée nord), Rue Jean Barrière (entrée<br>nord), Rue Roger Hourquet (entrée sud), Rue Maurian (entrée nord et<br>sud par Paul Doumer) |

### Action 4.1-4.2 | Exemples de dispositifs favorisant la réduction de la vitesse (Zones 30, des exemples à partager)



Zone 30 en quartier résidentiel : avancée de trottoir en entrée, stationnement alterné à l'intérieur (Fontenay-aux-Roses)



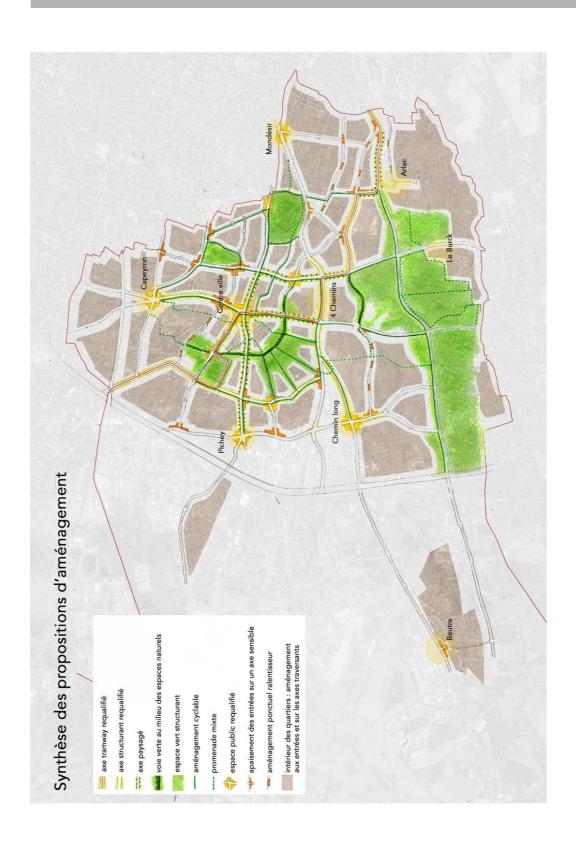
Circulation alternée pour ralentir la circulation devant l'entrée du collège. (Lorient)



Aménagement d'un vaste parvis piétonnier devant une école. La chaussée a été surélevée à cet endroit. Les piétons sont protégés du stationnement grâce à des potelets. (Mérignac)

Action 4.2 | Sécuriser les abords des équipements scolaires et équipements structurants isolés :

- par des aménagement de sécurité de types plateaux surélevés ou coussins,
- par une meilleure signalisation,
- par une sécurisation des circulations piétonnes,
- par un aménagement particulier qui permet à l'automobiliste d'identifier spontanément la proximité d'une école,
- par une meilleure gestion des déposes minutes et une organisation du stationnement temporaire sur les espaces attenants.



### 4.5 | Synthèse des propositions

L'analyse réalisée a permis d'identifier les priorités d'action et d'avoir une vision d'ensemble des actions à réaliser pour redonner une cohérence au réseau de voirie et pacifier les quartiers. Le plan de synthèse ci avant décline les différents types d'action à réaliser suivant la morphologie urbaine rencontrée. Reste ensuite à travailler à l'échelle des quartiers pour proposer pour chaque contexte urbain des principes d'aménagement opérationnels. Ce travail à un niveau plus fin permettra également de compléter la stratégie d'action en localisant les voies internes à traiter.

### Axe 1 : Compléter le réseau des espaces publics structurants

Action 1.1 | Saisir l'opportunité du prolongement de l'axe tramway :

Action 1.2 | Intervenir sur les centralités génératrices de forts flux automobiles et où

l'espace public laisse peu de place aux déplacements doux

Action 1.3 | Réaménager les axes structurants

#### Axe 2 : Élaborer une trame des liaisons douces

Action 2.1 | Créer une trame verte continue reliant les espaces verts structurants Action 2.2 | Valoriser la relation ville - nature en créant des voies vertes le long des parcs

#### Axe 3 : Préciser la fonction et le traitement des itinéraires alternatifs

Action 3.1 | Restructurer l'avenue Jean Macé et la rue Paul Doumer

Action 3.2 | Marquer l'entrée des itinéraires sensibles dans les quartiers

Action 3.3 | Restructurer les espaces publics

### Axe 4 : Protéger l'intérieur des quartiers résidentiels

Action 4.1 | Traiter les entrées des axes traversant les quartiers résidentiels pour créer un « effet de porte », traiter l'intérieur des quartiers

Action 4.2 | Sécuriser les abords des équipements scolaires et équipements structurants isolés

### 4.6 | Les outils

Comme aide préalable à la proposition de stratégies d'action à l'échelle des quartiers, des outils et mesures de mises en œuvre ont été identifiés, outils de référence pour une application opérationnelle.

### Principes d'aménagement généraux préconisés par famille de tissus urbains

La grille multicritères a permit de faire émerger des familles de morphologies urbaines différenciées auxquelles peuvent correspondre des outils et mesures appropriés.

### Quatre familles émergent :

- les tissus de centralités
- les axes structurants de voirie (axes de transit et de desserte locale)
- les zones périurbaines à dominante résidentielle
- l'habitat individuel regroupé sous la forme de lotissements

### Principes d'aménagements généraux préconisés par famille de tissus urbains

| Familles de tissus urbains | Objectifs principaux à rechercher                                  | Principes d'aménagements à préconiser   |  |  |
|----------------------------|--|---|--|--|
| Centralités                | Reconquérir l'espace public  | Réduction des largeurs de chaussée<br>Conservation des rues pavées et retraitement<br>de la chaussée – politique d'aménagement<br>en faveur des modes alternatifs et des<br>usages partagés |  |  |
|                            | Modérer le trafic (vitesse, dange-<br>rosité) sur toutes les voies | Plateaux surélevés réduction des largeurs de chaussée plateaux partagés rétrécissement ponctuels de la chaussée au profit des trottoirs accès contrôlés gestion du stationnement zones 30   |  |  |
| Axes<br>structurants       | Modérer le trafic sur les axes de<br>circulation principaux        | Plateaux surélevés<br>réduction des largeurs de chaussée<br>plateaux partagés<br>rétrécissement ponctuels de la chaussée  |  |  |

| Familles de tissus urbains                        | Objectifs principaux à recher-<br>cher  | Principes d'aménagements à préconiser  |  |  |
|---|---|--|--|--|
| Zone périubaine<br>(à dominante<br>résidentielle) | Réduire le trafic de transit sur les<br>voies secondaires situées aux<br>abords des grands axes de circula-<br>tion | Mise en sens interdit sauf riverains Mise en sens unique d'une voie Impasse Mise en place d'une seule entrée par quar Adaptation du plan de circulation du quar plateaux surélevés zones 30 coussins berlinois   |  |  |
| Lotissements                                      | Interdire le trafic de transit sur les<br>voies situées aux abords des<br>grands axes de circulation                | Mise en sens interdit sauf riverains Mise en sens unique d'une voie Impasse Mise en place d'une seule entrée par quartier plateaux surélevés zones 30 coussins berlinois   |  |  |
|   | Modérer le trafic sur les axes principaux de circulation  | Plateaux surélevés<br>décrochements horizontaux<br>plateaux partagés<br>modification du plan de circulation local<br>rétrécissements ponctuels de la chaussée<br>réaffectation de la chaussée au stationne-<br>ment (stationnement en quinconce)<br>zones 30<br>coussins berlinois |  |  |

# 3 | Principes d'aménagement en faveur de l'apaisement des quartiers

# Effets des principes d'aménagement

| Objectifs                                       | Type d'aménagement                                    | Commentaire  |
|---|---|--|
|   | Plateau surélevé                                      | Ils constituent des portes qui donnent, de fac-<br>to, une priorité au piéton.<br>Dispositif très sécure lorsqu'il est situé prés de<br>l'entrée du quartier et le plus prés possible de<br>la voie de circulation de catégorie supérieure.  |
|   | Décrochement horizontal ou stationnement en quinconce | Le décalage de l'axe de la chaussée oblige à ralentir et rompt la perspective. Cet effet est plus ponctuel que le précédent dispositif. Ce dispositif a toutefois tendance à déstructurer la composition de la voie.   |
| Diminution de la                                | Réduction des largeurs<br>de chaussée                 | Cette mesure n'entraine pas systématique-<br>ment d'effet de réduction de la vitesse sauf<br>s'il est accompagné d'autres mesures. Il per-<br>met par contre une meilleure qualité urbaine.  |
| vitesse des VP:<br>politique de modéra-<br>tion | Plateau partagé                                       | Permet la circulation des deux roues et des<br>piétons sur le trottoir comme sur la chaussée,<br>tout en rendant possible le maintien ponctuel<br>de quelques places de stationnement. Sup-<br>pose une conception aboutie prenant en<br>compte la cohabitation des usages.  |
|   | Rétrécissement ponctuel<br>de la chaussée             | Cette mesure est basée sur des rétrécissements plus ou moins longs (<30m) sur lesquels 2 voitures ne peuvent en principe pas se croiser. Il entraine un effet de réduction de la vitesse lorsque les voitures viennent dans les 2 sens. Les rétrécissements ponctuels sont à imaginer là où le trafic est élevé, par exemple dans les centralités urbaines. Ils nécessitent une attention particulière au traitement des deux roues. |
|   | Réalisation de carrefours<br>dans les quartiers       | La réalisation de carrefours permet de réguler<br>la circulation et de réduire les vitesses comme<br>dans certaines situations accidentogènes.   |
|   | Sens interdit, sauf riverains                         | Effets difficiles à mesurer.   |
| Réduction du transit<br>dans les zones proches  | Mise en sens unique<br>d'une voie                     | Mesure peu efficace car elle incite à la re-<br>cherche d'itinéraires malins alternatifs. Elle in-<br>cite également à rouler vite et complique la<br>circulation dans les quartiers. Elle peut toute-<br>fois garder son efficacité si elle s'accompagne<br>d'un plan de circulation.   |
|   | Impasse/barrage                                       | Effet de suppression du trafic de transit pour les VP. Il peut s'accompagner d'une autorisation de passage des deux roues et des bus.  |
|   | Mise en place d'une seule entrée VP par quartier      | Permet de supprimer entièrement le trafic de transit   |



## Annexe 1

Extraits du guide de qualité urbaine et d'aménagement durable de la Communauté Urbaine de Bordeaux

## L'ÎLOT ET LA RUE

Aménagement des espaces publics

Le traitement des voies vertes

l liaisons I perméabilité l usage l

#### Comment favoriser les déplacements doux entre les quartiers ?

Véritables « chemins des écoliers », destinés à réduire les distances de parcours, ces voies exclusivement réservées aux véhicules non motorisés contribuent à la fois au confort des habitants et aux liens

contort des habitants et aux liens inter-quartiers. Végétalisées, les voies vertes offrent des parcours agréables et conforta-bles aux déplacements quotidiens et aux pratiques sportives émergen-tes (jogging, cyclisme). Agrémentées de mobiliers adaptés, ces unies parcentent de relier des

Agrementees de mobiliers adaptes, ces voies permettent de relier des espaces de détente et de villégiature de proximité (jeux d'enfants, city stade, etc.). Implantées en limites de quartier, elles constituent un espace tampon permettant d'atténuer les nuisances liées è des activités riveraises.

liées à des activités riveraines.

L'intégration aisée de dispositifs de rétention des eaux associée à l'utilisation de matériaux poreux facilite une gestion douce et raisonnée des

[cf. fiches | A2 | A7 | B1 | B2 | B4 | F5]





Prolonger la voie carrossable par une voie « verte » pour garantir la continuité du parcours des piétons et des cyclistes



Traiter les dilatations comme des places avec des plantations et les rues comme des rues « vertes »







REFERENCES REGLEMENTAIRES DU PLO
Les 20 % d'espaces communs (10 % en UPI) imposé par l'article 13 de la plupart des zones U pour toute opération de plus de 5 logements, peuvent être réaliser sous forme de cheminements doux.
L'article 13 de la plupart des zones U exige un paysagement des voies en harmonie avec l'ensemble du traitement des espaces libres.
L'article 13 des zones UD impose la réalisation de cheminements piétons pour relier les différentes parties d'une même opération.

## LE QUARTIER ET LA VILLE

# Composition urbaine et paysagère L'usage du végétal

l espaces verts | squares | plantations |

## Comment le végétal contribue-t-il à renforcer la qualité et à favoriser la vie sociale dans l'aménagement des quartiers ?

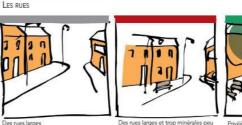
Quelle que soit sa forme, le végétal est une composante essentielle de l'aménagement urbain. Sa localisation et son rôle sont à définir dès la phase de conception du projet.

Les nombreuses déclinaisons qui peuvent en être faites sont fonda-mentales pour l'image des quar-tiers. Le rôle du végétal peut être tour à tour structurant ou hiérar-chisant (arbres d'alignement, mail planté), esthétique (parc, square, prairie), ou fédérateur (boisement, ceinture verte).

Il participe aux ambiances propi-ces à la promenade, aux jeux, à la détente, au sport et, dans ce sens, favorise la vie extérieure et l'animation des quartiers.

Pour que leur présence soit mise en valeur et réponde à un usage, es spaces planties doivent être prévus sur des lieux représentatifs du quartier et facilement accessi-bles par les habitants. Il convient aussi de les regrouper plutôt que de les essaimer dans les quartiers. Enfin, les plantations sur les ter-cites prévie vielble deveix la pru-Enfin, les plantations sur les ter-rains privés, visibles depuis la rue, participent de la même façon à l'ambiance des quartiers, de même que celles situées sur l'espace pu-blic. Elles peuvent, le cas échéant, faire l'objet de préconisations particulières pour assurer une unité d'ensemble.

[cf. fiches | B2 | B3 | D2 | D4 | D6 | E4]



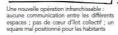




Privilégier des plantations sur les trottoirs larges et du mobilier urbair favorisant les rencontres et la vie du quartier int les rencontres et la vie du

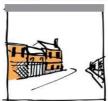
LES DILATATIONS : PLACES, PARCS, JARDINS PUBLICS, SQUARES







LES JARDINS PRIVÉS : LEUR PARTICIPATION AU PAYSAGE DE LA RUE







Des haies denses uniformes sur une lon-

L'article 13 de la plupart des zones impose un traitement des espaces libres : marges de recul plantées ; plantation d'arbres sur les aires de stationnement.

Des prescriptions complémentaires sont fixées pour les zones UD et UP: obligation de réaliser 20 % (10 % en UP) d'espaces communs pour toute opération de plus de 5 logements : espaces verts, aires de jeux, espaces « publics » plantés notamment. Les orientations d'aménagement par secteurs viennent, le cas échéant, proposer un parti d'aménagement sur ce thème, en complémentarité du distingueur de la complémentarité d

#### LE QUARTIER ET LA VILLE

## Gestion urbaine durable

I déplacements I organisation I proximité I

## Comment limiter l'importance des déplacements et l'usage de l'automobile?

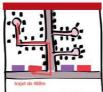
L'usage de la ville

L'usage de l'automobile constitue aujourd'hui une part importante des déplacements sur l'agglomération. Les continuités de liaisons piétonnes ou deux-roues nécessitent une plus grande prise en compte dans les projets urbains afin de développer un maillage continu entre les quartiers.

Le modèle de la ville de proximité Le modèle de la ville de proximité repose sur une organisation des quartiers autour des centralités, des polarités et de ses équipements pour une maîtrise des déplacements autour des noeuds attractifs en transport en commun (arrêts ferroviaires, tramway, bus). Ainsi une utilisation plus efficace du foncier peut s'appuyer sur la recherche d'un équilibre entre logement, emploi, équipements, services afin de promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture placements alternatifs à la voiture en réduisant les distances.

- La composition des quartiers peut s'appuyer sur des principes fonda-teurs du projet tels que : promouvoir les transports publics et les solutions alternatives à l'utili-sation du véhicule personnel ; donner plus de place aux chemine-ments piétons et cyclables (partage de l'espace public, cheminements doux, etc.) ; affirmer des liaisons entre les quar-tiers et les centralités ou polarités ;

[cf. fiches | A3 | D1 | D2 | D3 | E1]





Supprimer les voies en impasse, et créer i maillage continu qui permette de rédui les distances et les temps de déplaceme

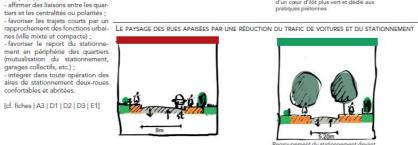
#### LE STATIONNEMENT MUTUALISÉ DANS LE CADRE D'UNE OPÉRATION







Trouver des aires de stationnement en périphérie de l'opération au profit d'un cœur d'ilôt plus vert et dédié aux





RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES DU PLU

Afin d'inciter à l'utilisation des deux roues, l'article 12 des « règles et définitions communes à toutes les zones » impose des normes minimales de stationnement couvert dans les constructions.

Une sur-densité est par ailleurs autorisée dans les secteurs desservis par le tramway (art. 9 et 10).

Les normes de stationnement des bâtiments autres que ceux destinés à l'habitat bénéficient de normes de stationnement réduites selon les territoires afin d'inciter à une moindre utilisation des véhicules en partie centrale de l'agglomération (article de chaque zone).

# Annexe 2 | Grille d'analyse pour les établissements scolaires

Cette grille d'analyse a pour but de dresser un état des lieux des aménagements de sécurité aux abords des établissements scolaires. Il s'agit notamment d'évaluer l'efficacité des dispositifs au regard du trafic automobile proche de l'établissement et de la situation de l'établissement dans la ville.

| - N        | om de l'établissement :  |
|------------|--|
| - A        | dresse/Quartier :  |
| - Ту       | pe d'établissement :   |
| - N        | ombre d'élèves :   |
| - L'       | établissement est situé :  |
|            | En zone dense<br>En zone peu dense   |
| - G        | lobalement, le trafic moyen journalier aux abords de l'établissement est :         |
|            | Très Intense<br>Intense<br>Modéré<br>Très modéré                                   |
| - La       | a capacité de stationnement aux abords de l'établissement est :                    |
|            | Très satisfaisante Satisfaisante Insuffisante Très insuffisante                    |
| - A<br>est | ux heures d'entrées et de sorties, le trafic automobile aux abords de l'école<br>: |
|            | Très fluide<br>Fluide<br>Ralenti<br>Saturé   |

Annexes

|              | orsqu'ils déposent ou reprennent leurs enfants, les parents d'élèves pra-<br>uent :  |
|--------------|--|
| ☐<br>☐<br>du | Un stationnement organisé qui favorise la fluidité du trafic<br>Un stationnement anarchique qui favorise les conflits d'usage et la saturation<br>trafic |
| - G          | lobalement la sécurité aux abords de l'établissement est :   |
|              | Très satisfaisante Satisfaisante Insuffisante Très insuffisante  |
|              | a t-il une signalisation adaptée à ce type d'établissement afin de prévenir<br>automobilistes ? Si oui, quelle est sa nature ?                           |
|              | Oui<br>Non   |
| - Y'         | a t-il des aménagements de sécurité aux abords de l'établissement ?  |
|              | Oui<br>Non   |
| - Si         | oui, lesquels ?  |
|              | Plateaux surélevés Coussins Réduction de la chaussée Limitation de vitesse Feux rouges Bandes rugueuses Autres:  |
| - L'         | efficacité de ces aménagements afin de ralentir le trafic est :  |
|              | Très satisfaisante<br>Satisfaisante<br>Peu satisfaisante<br>Très peu satisfaisante   |

Annexes

| - La            | présence de passages piétons aux abords de l'établissement est :  |
|-----------------|---|
|                 | Très satisfaisante Satisfaisante Insuffisante Très insuffisante   |
| - GI            | obalement, les passages piétons sont :  |
|                 | Très bien protégés<br>Assez bien protégés<br>Mal protégés<br>Très mal protégés  |
| - Le            | es trottoirs aux abords de l'établissement sont :   |
|                 | Très larges (>1,80m)<br>Larges (<1,40m;1,80m>)<br>Peu larges (<0,80m;1,40m>)<br>Étroits (<0,80m)  |
| - La            | protection des trottoirs vis-à-vis du trafic automobile est :   |
|                 | Très satisfaisante Satisfaisante Insuffisante Très insuffisante   |
| - La            | qualité du revêtement des trottoirs est :   |
|                 | Très bonne<br>Bonne<br>Assez bonne<br>Médiocre  |
|                 | obalement la largeur, l'état et le niveau de protection des trottoirs per-<br>ttent :   |
|                 | un cheminement piéton aisé et bien protégé<br>un cheminement piéton correct et assez bien protégé<br>un cheminement piéton difficile et dangereux |
| - La<br>par     | place accordée aux cyclistes aux abord de l'établissement se caractérise  |
| <b>□</b><br>Une | Une piste cyclable sur les deux trottoirs<br>e piste cyclable sur un seul trottoir  |

#### Annexes

|      | Des bandes cyclables sur la chaussée<br>Aucun aménagement n'est dédié aux cyclistes   |
|------|---|
| - En | définitive, l'établissement scolaire est :  |
| suré | Très bien protégé, les aménagements se révèlent efficaces , la sécurité est as-<br>e<br>Plutôt bien protégé, mais il reste des points noirs à améliorer<br>Très mal protégé, la sécurité des élèves n'est pas assurée |

- Possibilité de réaliser un croquis de l'établissement et ses aménagement vus du ciel...

