

# CHARTRE DES ESPACES PUBLICS



Décembre 2018

Préambule	p.05
1. Charte des espaces publics : quels objectifs ?	p.06
2. Définition de l'espace public	p.07
3. Les fonctions de l'espace public	p.08
3.1. La fonction identitaire de l'espace public	p.09
3.2. La fonction circulatoire de l'espace public	p.10
3.3. La fonction urbaine et sociale de l'espace public	p.11
4. Méthodologie	p.12
4.1. Etape 1 : le zonage du territoire	p.12
4.2. Etape 2 : la hiérarchisation des zones	p.13
4.3. Etape 3 : la définition des principes d'aménagement au regard des fonctions de l'espace public	p.15
4.4. Les enjeux d'aménagement de l'espace public	p.16
4.4.1. Prendre en compte la fonction identitaire de l'espace public	p.17
4.4.2. Prendre en compte la fonction circulatoire de l'espace public	p.18
4.4.3. Prendre en compte la fonction urbaine et sociale de l'espace public	p.19
4.4.4. Enjeu transversal d'aménagement : le coût global	p.20
5. Organisation du territoire	p. 21
5.1. Les sept principales entrées de ville	p. 21
5.2. Le cœur de ville	p. 22
5.3. Les pôles de quartier et places majeures/aires piétonnes	p. 23
5.4. Le secteur résidentiel	p. 24
5.5. Les zones d'activités	p. 25

5.6. Les parcs et continuités vertes	p. 26
5.7. Le rural	p. 27
6. Les profils types et principes d'aménagement	p.28
6.1. Les entrées de ville	p.29
6.1.1. Plan masse de principe	p.34
6.1.2. Profil type	p.35
6.2. Le cœur de ville	p.36
6.2.1. Les voies structurantes	p.36
6.2.1.1. Plan masse de principe : les boulevards du Pentagone	p.42
6.2.1.2. Profil type : les boulevards du Pentagone	p.43
6.2.2. Les voies de distribution	p.44
6.2.2.1. Plan masse de principe	p.50
6.2.2.2. Profil type	p.51
6.2.3. Les voies de desserte	p.52
6.2.3.1. Plan masse de principe : voies à sens unique	p.58
6.2.3.2. Profil type : voies à sens unique	p.59
6.2.3.1bis. Plan masse de principe : voies à sens unique Quartier historique	p.60
6.2.3.2bis. Profil type : voie à sens unique Vieille Horloge	p.61
6.3. Les pôles de quartier et les places et aires piétonnes	p.62
6.4. Le secteur résidentiel	p.65
6.4.1. Les voies structurantes	p.65
6.4.1.1. Plan masse de principe	p.70
6.4.1.2. Profil type	p.71

6.4.2. Les voies de distribution	p.72
6.4.2.1. Plan masse de principe	p.77
6.4.2.2. Profil type	p.78
6.4.3. Les voies de desserte	p.79
6.4.3.1. Plan masse de principe (profil >9m)	p.84
6.4.3.2. Profil type (profil >9m)	p.85
6.4.3.1bis. Plan masse de principe (profil <9m)	p.86
6.4.3.2bis. Profil type (profil <9m)	p.87
6.5. Les zones d'activités	p.88
6.5.1. Les voies structurantes	p.89
6.5.1.1. Plan masse de principe	p.93
6.5.1.2. Profil type	p.94
6.5.2. Les voies de distribution	p.95
6.5.2.1. Plan masse de principe	p.100
6.5.2.2. Profil type	p.101
6.6. Le secteur rural	p.102
6.6.1. Plan masse de principe (voie intégrant une continuité douce)	p.105
6.6.2. Profil type (voie intégrant une continuité douce)	p.106

## PRÉAMBULE

Si l'espace public était considéré au XXe siècle comme étant uniquement le lieu du déplacement motorisé, il est aujourd'hui devenu un espace complexe où chaque usager doit trouver sa place, non seulement pour se déplacer mais aussi pour flâner, travailler, se retrouver...

La Roche-sur-Yon est aujourd'hui confrontée à cette complexité et nous nous devons d'accompagner sa mutation pour répondre à toutes les attentes des usagers, qu'il soit habitant, travailleur, promeneur, touriste...

Si l'espace public est forcément le lieu du compromis, il ne prend pas forcément la même forme partout. Ainsi, par exemple, doit-on privilégier l'utilisateur circulant en voiture sur le piéton ? Doit-on favoriser l'implantation et le développement des terrasses et des espaces verts au détriment du stationnement ?

Voilà quelques questions parmi tant d'autres auxquelles nous sommes confrontés quotidiennement et auxquelles nous avons souhaité apporter des réponses.

La présente charte des espaces publics est le résultat d'une profonde réflexion longue de plus d'un an. Elle a pour objectif de définir l'espace public yonnais et de fournir aux intervenants sur ces espaces (élus, aménageurs, concessionnaires de réseaux, commerçants, usagers...) un cadre partagé garantissant une cohérence à l'échelle de la ville des aménagements proposés.

# 1. CHARTE DES ESPACES PUBLICS : QUELS OBJECTIFS ?

Charte d'aménagement  
des espaces publics

- **Déterminer une identité au territoire**  
*Esthétique, Qualitative*
- **Assurer une cohérence entre les aménagements**  
**SANS LES UNIFORMISER**  
*Esthétique, Technique, Réglementaire*
- **Être un référentiel pour les intervenants**  
*Concessionnaires, collectivités, promoteurs,...*
- **Être un référentiel pour les demandes usagers**

**La charte des espaces publics fixe un cadre d'intervention.** Dès son adoption, elle sera complétée de guides spécifiques : éclairage, mobilier urbain, revêtements... Elle a pour but de s'adresser à tous les intervenants sur le domaine public communal.

## 2. DÉFINITION DE L'ESPACE PUBLIC

« Ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui est à l'usage de tous, soit qui n'appartient à personne, soit qui relève du domaine public ou, exceptionnellement, du domaine privé ».

### L'espace public se compose des :

- Infrastructures de réseaux : électricité, gaz, eau potable, eaux usées, eaux pluviales, télécommunication...
- Voies circulées : 2 x 2 voies, chaussées (poids-lourds, voitures, deux-roues)
- Liaisons douces et places : espace du piéton et du cycle
- Accessoires de voirie et espaces verts : mobilier urbain, éclairage public, arbres d'alignements, aménagements de sécurité...
- Parvis, pieds d'immeuble, parkings... : domanialité publique ou privée. Interface entre l'espace privé/construit et l'espace public.

### **3. LES FONCTIONS DE L'ESPACE PUBLIC**

**L'espace public assure trois fonctions principales :**

1/ Fonction identitaire – l'espace de la ville

2/ Fonction circulatoire – l'espace du mouvement

3/ Fonction urbaine et sociale – l'espace des riverains et usagers

Pour chaque aménagement proposé, ces trois fonctions doivent être prises en compte

## 3.1. LA FONCTION IDENTITAIRE DE L'ESPACE PUBLIC

**L'espace public est l'espace de la ville.** De par son image, sa représentation, qui permet sa mise en valeur, l'espace public reflète une personnalité, une cohérence d'ensemble.

L'espace public donne à voir aux habitants, mais aussi aux visiteurs l'identité de la ville, son image.

Il révèle l'architecture, les paysages du lieu.



## 3.2. LA FONCTION CIRCULATOIRE DE L'ESPACE PUBLIC

**L'espace public est l'espace du mouvement.** C'est le lieu des déplacements, des flux irriguant la ville, celui des contraintes fortes (réseaux, circulation, accès des habitations, des lieux de travail...).

Plusieurs natures de déplacements peuvent être supportées par un même type d'espace public :

- réseaux d'eau, électricité, gaz...
- voitures, poids-lourds, transport en commun, cycles, piétons...



### 3.3. LA FONCTION URBAINE ET SOCIALE DE L'ESPACE PUBLIC

**L'espace public est l'espace des riverains et des usagers.** C'est le lieu des rencontres, de la vie de quartier, des échanges professionnels. Le citoyen souhaite y trouver confort et services.

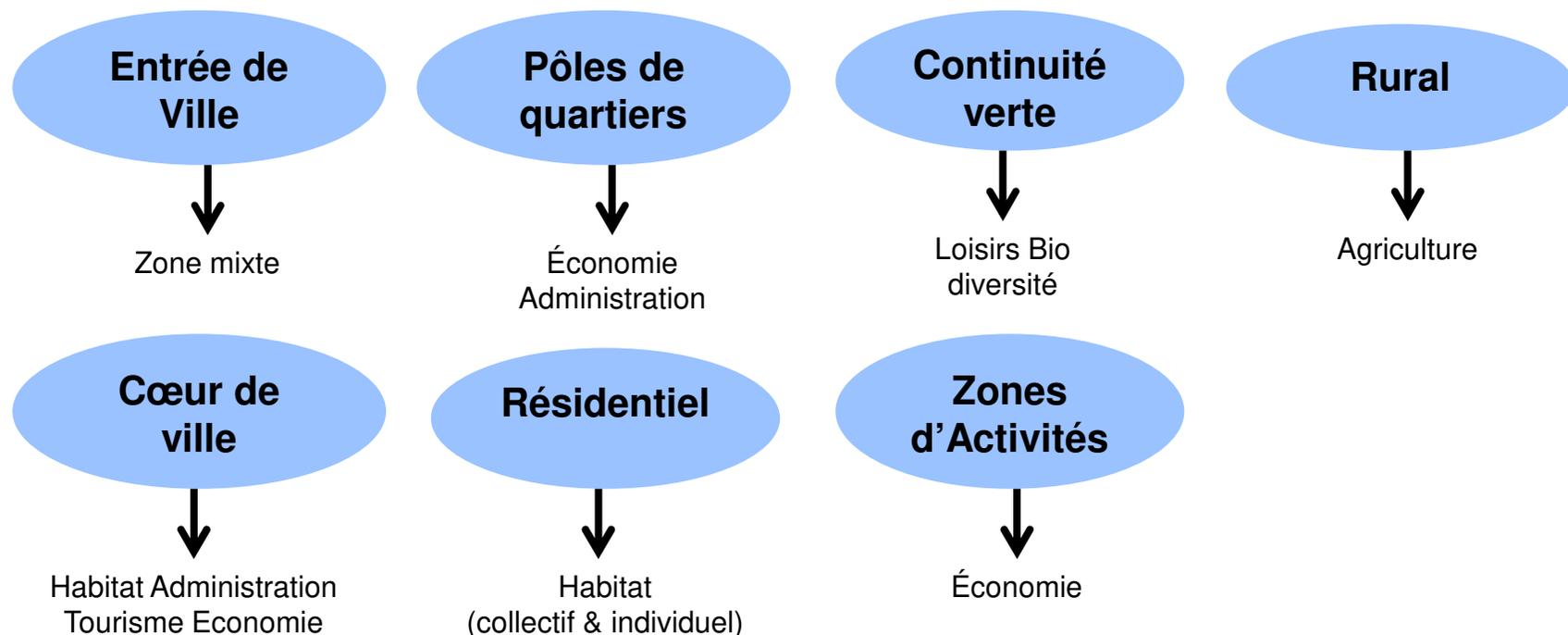
Cette fonction de l'espace public prend en compte la notion d'usage, porteuse de la qualité du cadre de vie et du confort.



## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.1. Étape 1 : le zonage du territoire

La présentation des principes de la charte se fonde sur une hiérarchisation du territoire. La ville ne constituant pas une unité urbaine, son espace se structure autour d'entités « fonctionnelles » (habitat, économie, agriculture, administration, tourisme). Ces espaces forment des zones non contiguës caractérisées par leurs bâtis, services, activités,... Le territoire de la commune de La Roche-sur-Yon se scinde en sept zones.

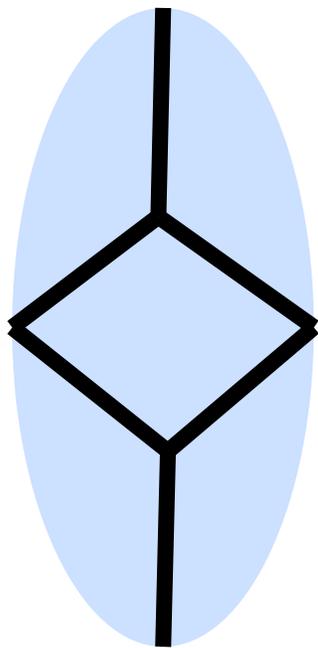


## 4. MÉTHODOLOGIE

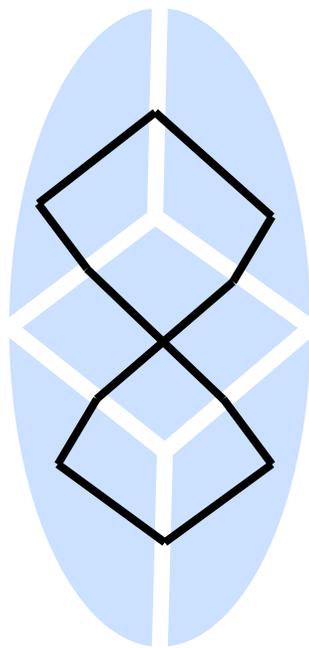
### 4.2. Étape 2 : la hiérarchisation des zones

Au sein de chaque zone, les espaces publics sont hiérarchisés par grandes entités selon leur fonction circulaire. Le niveau de trafic et les modes de déplacements servent de critère à la définition de la classe de voie.

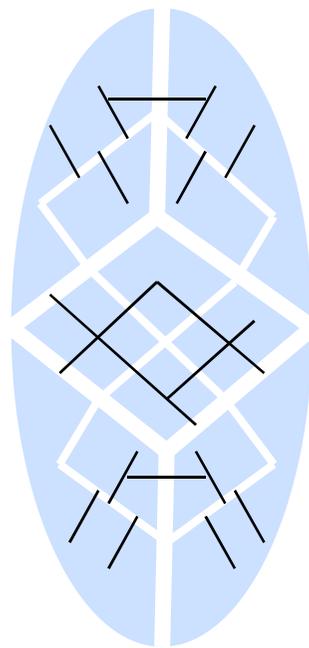
Sur la commune de La Roche-sur-Yon, les zones comprennent cinq classes d'espaces publics.



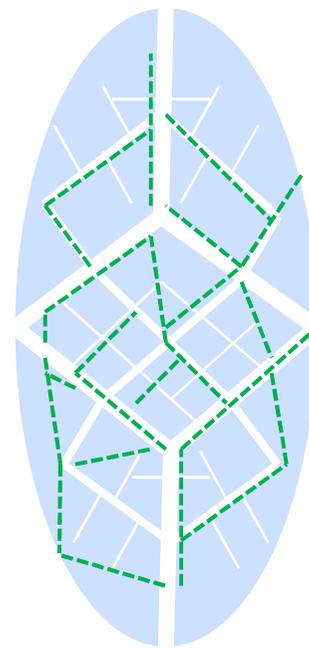
Voies  
structurantes



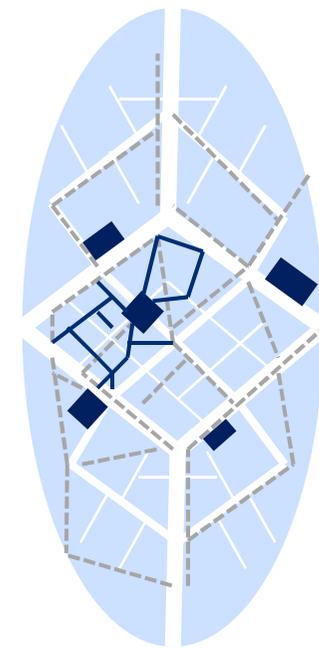
Voies de  
distribution



Voies de  
desserte



Voies Vertes



Places et voies  
piétonnes

## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.2. Étape 2 : la hiérarchisation des zones

#### 1. Voie structurante

Vitesse 50-70 km/h

> 8 000 veh/jour & >150 PL/jour (*indicatif*)

#### 2. Voie de distribution (inter-quartier)

Vitesse 50-30 km/h

2 000 veh/jour < 8 000 veh/jour

>25 < 150 PL/Jour (*indicatif*)

#### 3. Voie de desserte (intra-quartier)

Vitesse 50-30 km/h

< 2 000 veh/jour & <25PL/jour (*indicatif*)

#### 4. Cheminements doux

Voie dédiée aux piétons et cycles pouvant border une voie structurante ou de distribution et raccorder des voies de desserte

#### 5. Places et zones piétonnes

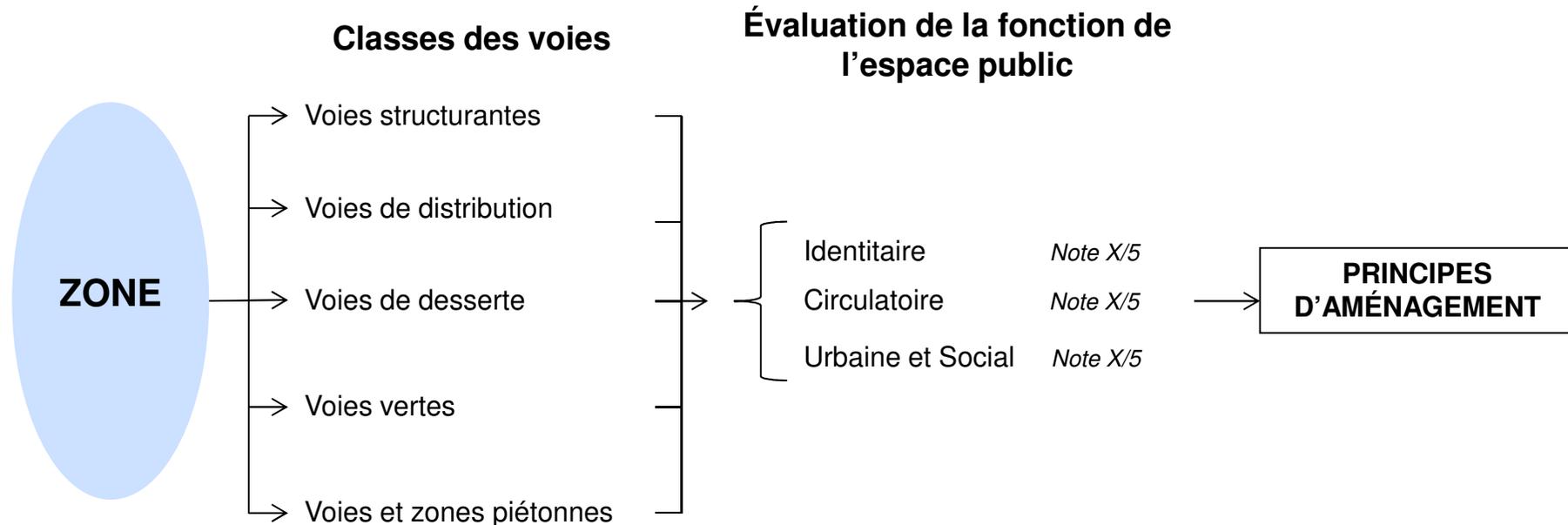
Espace à la jonction des voies (primaires, secondaires, tertiaires) servant de lieu d'échanges



## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.3. Étape 3 : la définition des principes d'aménagement au regard des fonctions de l'espace public

Pour chacune des cinq classes de voies présentes dans les sept zones du territoire, des principes d'aménagement sont définis. Ils se fondent sur une évaluation des fonctions de l'espace public (circulatoire, sociale et urbaine, identitaire). Ainsi chaque zone et classe de voie bénéficie d'une solution répondant aux enjeux globaux et locaux (cf 4.4).



## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.4. Les enjeux d'aménagement de l'espace public

Pour aménager l'espace public, les trois principales fonctions le définissant doivent être prises en compte.

À chaque fonction correspond des enjeux d'aménagement à intégrer.

En plus de ces enjeux liés aux trois fonctions, l'enjeu du coût global de l'aménagement doit être intégré dans les aménagements de l'espace public

Ces principes doivent s'appliquer à la collectivité, mais aussi aux autres aménageurs de l'espace public.

## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.4. Les enjeux d'aménagement de l'espace public

#### 4.4.1. Prendre en compte la fonction identitaire de l'espace public

**Enjeux d'aménagement** : qualité de l'espace public, intégration de l'espace public dans son environnement.

**Points à analyser** :

- **Le lieu** : prise en compte de la géographie, de l'histoire, des usages, de l'architecture et du paysage dans lequel s'inscrit l'espace public à aménager.
- **Les séquences d'aménagement adjacentes** : raccrocher l'espace à aménager dans les séquences adjacentes ; déterminer les lieux qui sont connectés à l'espace aménagé ; zones d'activités, cœur de quartier, carrefour, quelles échelles ?
- **Les éléments remarquables** : bâtiments historiques, patrimoine naturel (arbre remarquable, corridor biologique...).
- **Le temps** : prise en compte de la dimension temporelle = jour, nuit, saison...  
Intégration de la problématique de l'éclairage pour la mise en valeur de la météo (soleil, vent, pluie...).

## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.4. Les enjeux d'aménagement de l'espace public

#### 4.4.2. Prendre en compte la fonction circulatoire de l'espace public

**Enjeux d'aménagement** : permettre le passage des réseaux, assurer la circulation, garantir le déplacement de tous, promouvoir l'accessibilité.

**Points à analyser** :

- **La hiérarchisation des voies** : en fonction de la nature de la voie, trouver le bon équilibre du partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements.
- **Le temps de parcours** : fiabiliser les temps de parcours par des aménagements fluidifiant le trafic (traitement des carrefours).
- **Garantir l'accessibilité** : les aménagements de l'espace public doivent respecter les règles d'accessibilité de tous (largeur des trottoirs, pourcentage des pentes, accessibilité quais bus, traversées de chaussées...).
- **Assurer la sécurité de tous** : garantir la sécurité de tous les usagers en fonction du mode de déplacement choisi : traitement des zones de conflits (piéton/cycle; piéton/véhicule), aménagement de sécurité, réduction des vitesses, promotion des zones apaisées...
- **Faciliter le passage des réseaux** : garantir un accès facile aux réseaux techniques (chambre de tirages, passage des réseaux dans espaces verts...).

## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.4. Les enjeux d'aménagement de l'espace public

#### 4.4.3. Prendre en compte la fonction urbaine et sociale de l'espace public

**Enjeux d'aménagement** : garantir la prise en compte des usages de l'espace public : échanges économiques, représentations culturelles, équipements de proximité, loisirs, rencontres...  
S'assurer du confort des usages.

**Points à analyser :**

- **La multiplicité des usages** : un espace public peut avoir plusieurs usages en même temps, mais aussi selon la temporalité : usage journalier, usage hebdomadaire, ponctuel, saisonnier.
- **Le confort des usages** : assurer une bonne lisibilité et une simplicité des pratiques sur l'espace public : choix des matériaux, mobiliers urbains en fonction des usages...
- **La sécurité** : analyser les zones de conflits potentiels des usages, favoriser un sentiment de sécurité dans l'aménagement des espaces (éclairage spécifique, accessibilité, éviter les zones anxiogènes...).
- **L'accès aux espaces privés riverains de l'espace public** : favoriser les accès aux bâtiments riverains, éviter que l'espace public ne pénètre dans les espaces privés (bruit, encombrement...).

## 4. MÉTHODOLOGIE

### 4.4. Les enjeux d'aménagement de l'espace public

#### 4.4.4. Enjeu transversal d'aménagement : le coût global

**Enjeux d'aménagement** : prendre en compte le coût d'investissement en rapport aux enjeux attendus, intégrer le coût de fonctionnement des aménagements proposés.

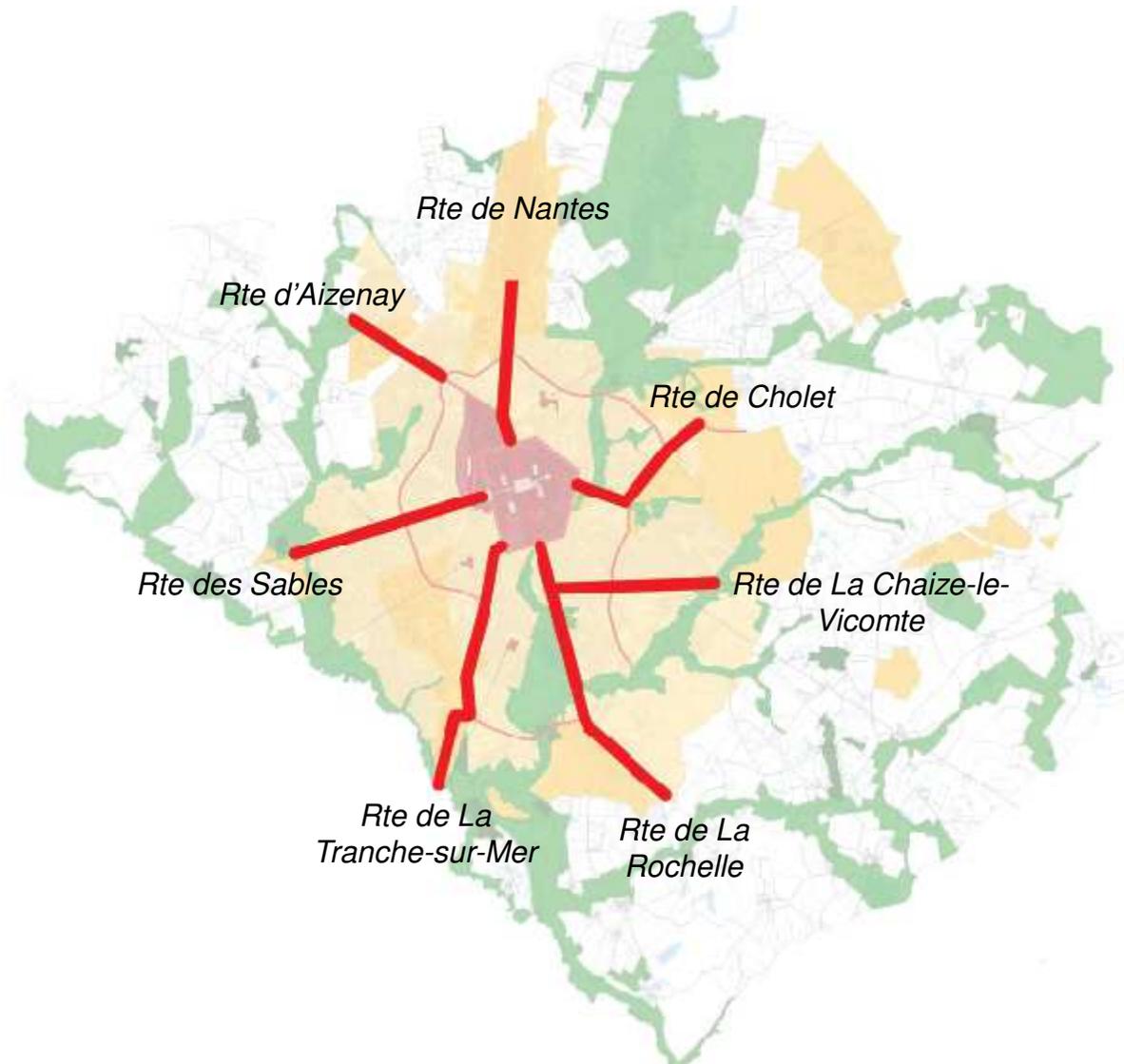
**Points à analyser** :

- **Économie du projet d'aménagement** : analyser le coût des aménagements proposés en lien avec d'autres aménagements similaires.
- **Gestion des aménagements** : analyser la durée de vie des matériaux, analyser les conditions d'entretien (technicité de la maintenance/remplacement, fréquence d'entretien, perturbations liées aux chantiers de maintenance/remplacement).

## 5. ORGANISATION DU TERRITOIRE : division du territoire en sept zones

### 5.1. Les sept principales entrées de ville

Portes d'entrées de la zone urbaine, elles permettent de rejoindre le cœur de ville.

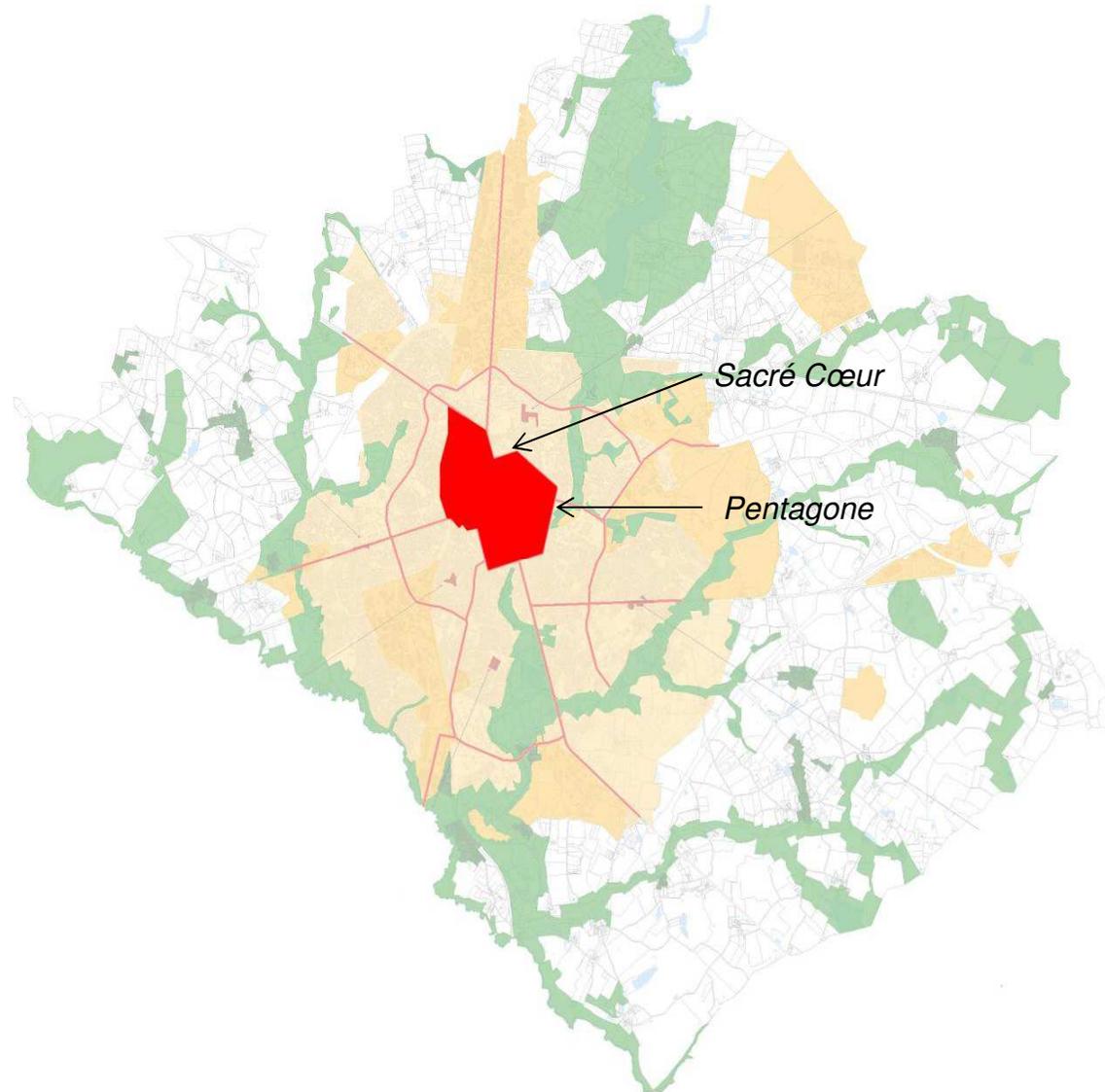


## 5. ORGANISATION DU TERRITOIRE : division du territoire en sept zones

### 5.2. Le cœur de ville

Quartiers historiques de la ville organisés autour de la place Napoléon et de la gare SNCF, le Pentagone et le Sacré Cœur concentrent les principaux pôles administratifs du département.

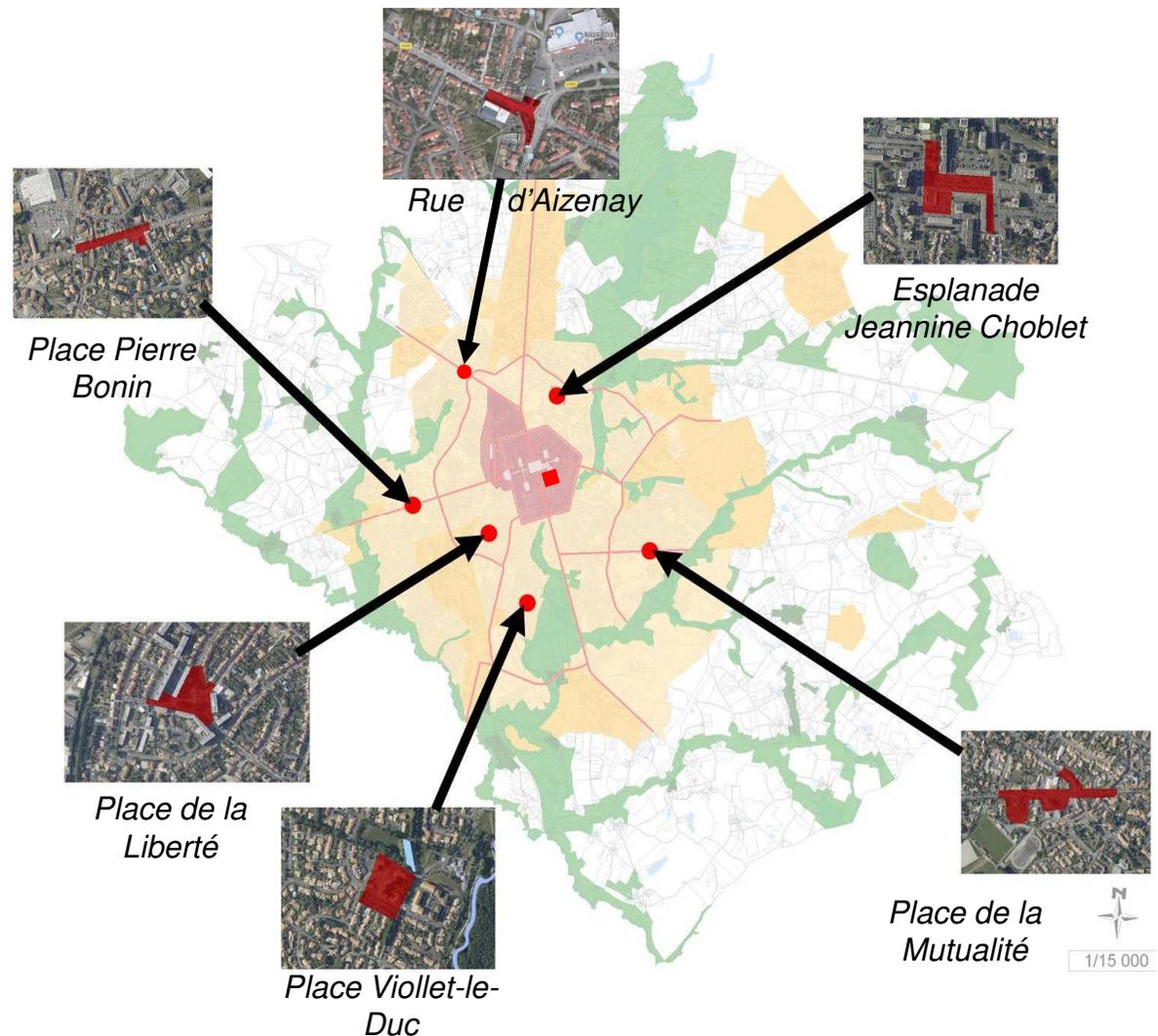
À forte dimension commerciale, le Pentagone développe une offre touristique autour de ces monuments et activités.



## 5. ORGANISATION DU TERRITOIRE : division du territoire en sept zones

### 5.3. Les pôles de quartier et places majeures/aires piétonnes

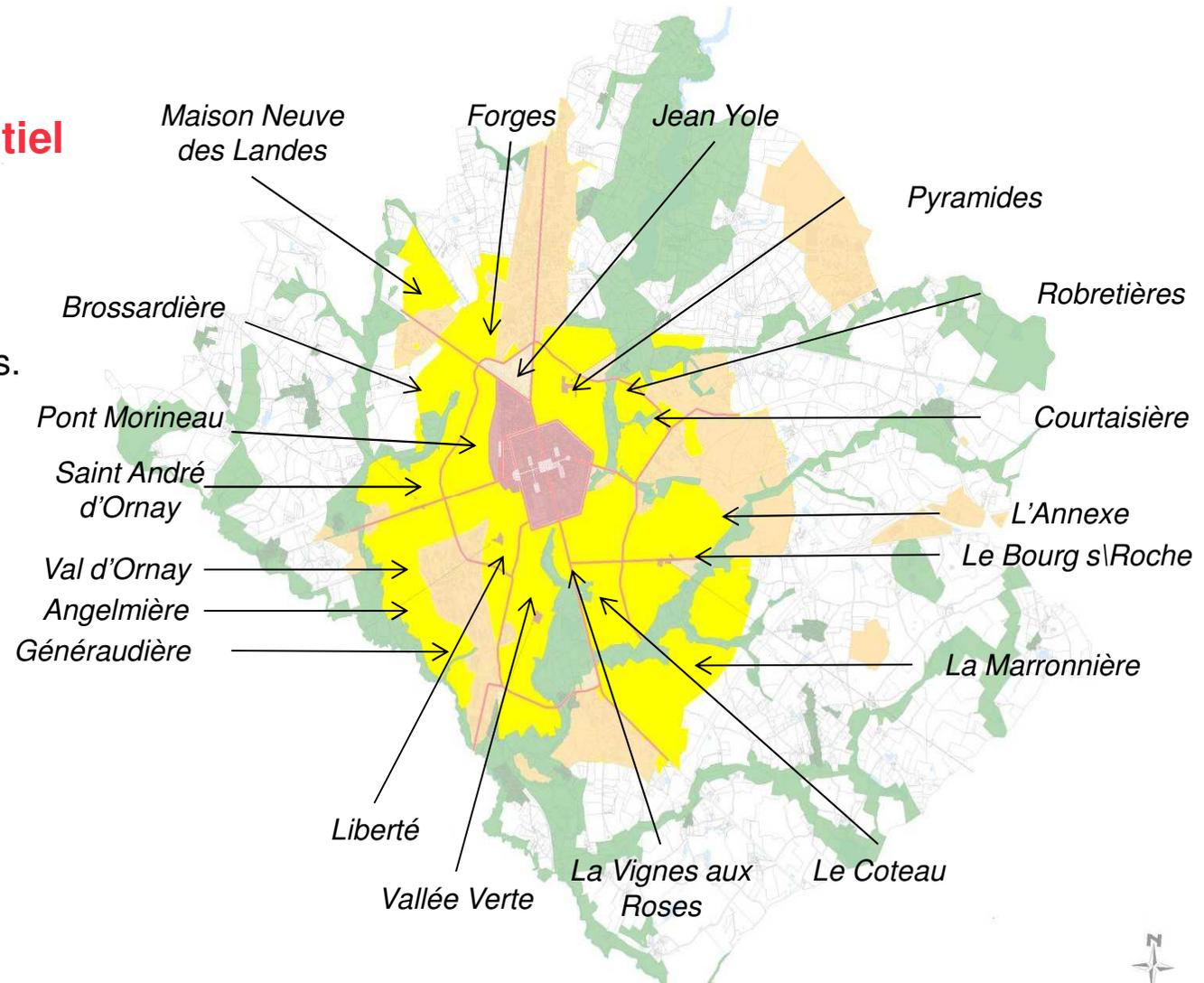
Centralité des quartiers, ces espaces regroupent les activités économiques et administrations de proximité. Lieu d'échanges, de festivités, de loisirs, ils regroupent la vie du quartier.



## 5. ORGANISATION DU TERRITOIRE : division du territoire en sept zones

### 5.4. Le secteur résidentiel

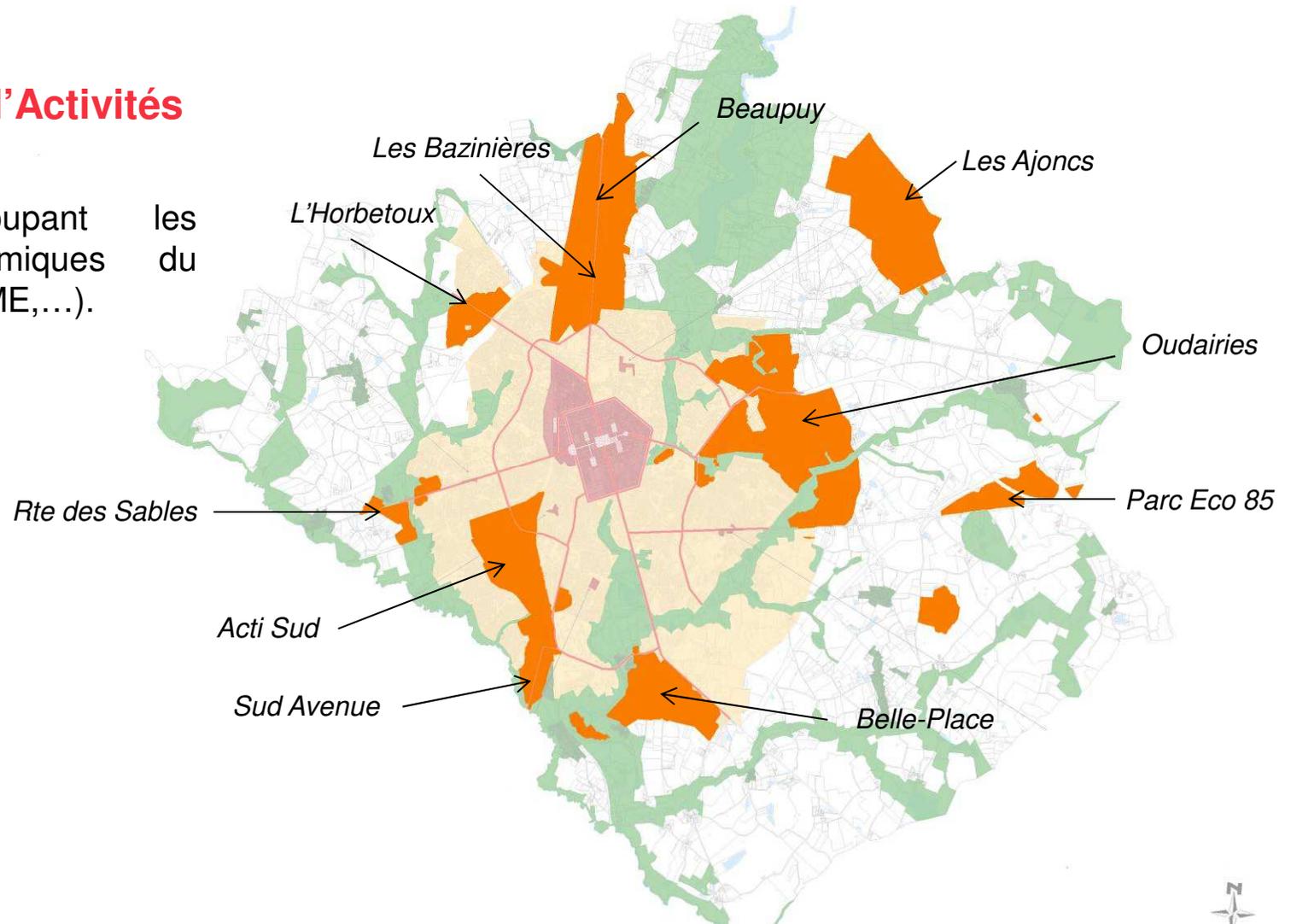
Quartiers d'habitations composés de collectifs et de maisons individuelles.



## 5. ORGANISATION DU TERRITOIRE : division du territoire en sept zones

### 5.5. Les Zones d'Activités

Espaces regroupant les activités économiques du territoire (TPE, PME,...).

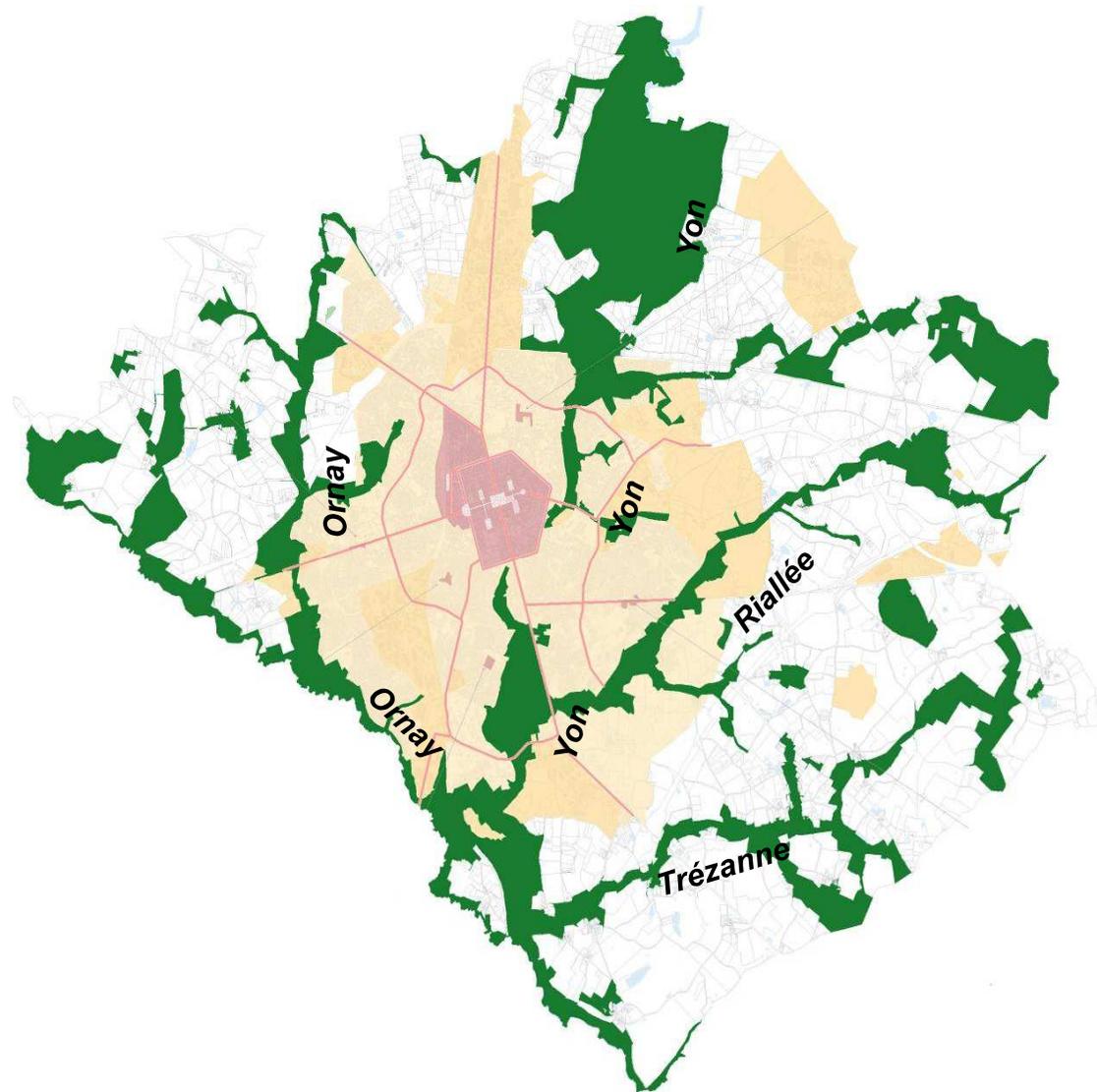


## 5. ORGANISATION DU TERRITOIRE : division du territoire en sept zones

### 5.6. Les Parcs et continuités vertes

Espaces naturels situés en zone urbaine (parc) ou le long de zones humides. Ces lieux, paysagés ou en jachère, permettent de préserver la biodiversité tout en améliorant le cadre de vie des habitants.

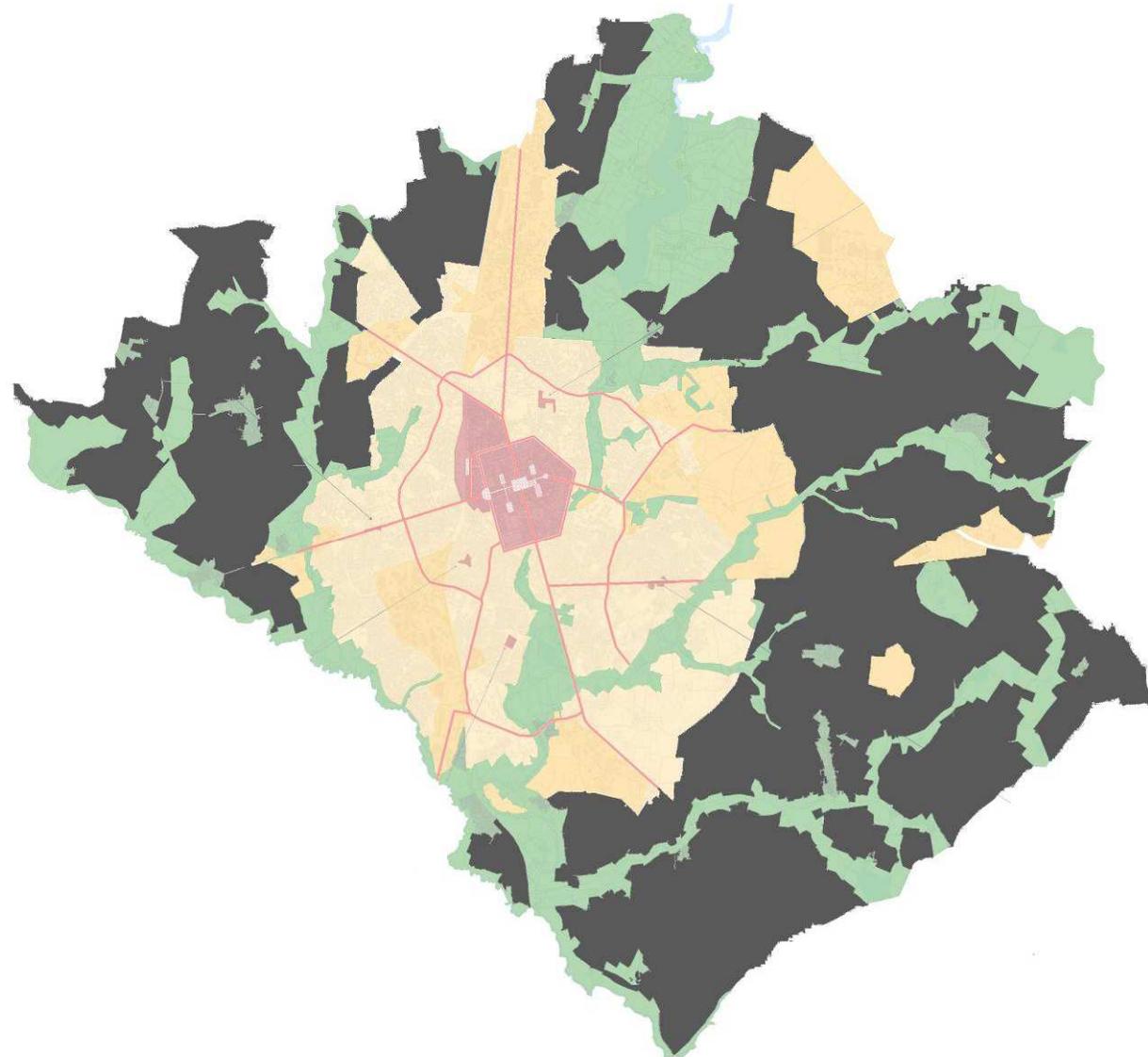
NB : Ces espaces font l'objet de documents cadres (trame verte et bleue,...).



## 5. ORGANISATION DU TERRITOIRE : division du territoire en sept zones

### 5.7. Le secteur rural

Secteur composé de hameaux isolés et regroupant principalement des activités agricoles et résidentielles.



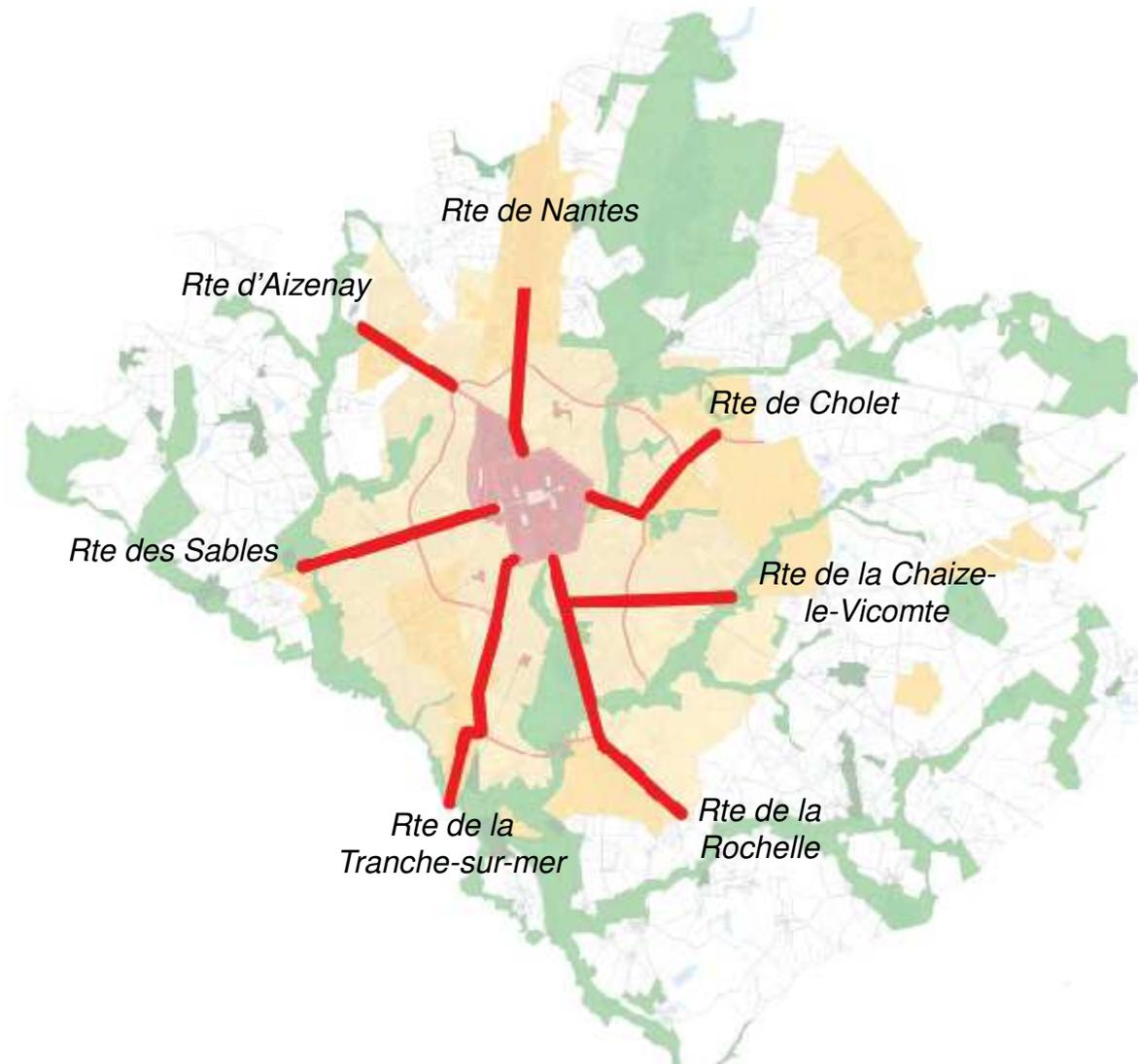
1/15 000

## 6. LES PROFILS TYPES ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



## 6. LES PROFILS TYPES ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### 6.1. Les entrées de ville



## 6. LES PROFILS TYPES ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### 6.1. Les entrées de ville

- **Quelles fonctions ?**

Fonction circulatoire	5/5	Fluidifier le trafic Séparation des modes de déplacement
Fonction identitaire	4/5	Donner à voir l'image et l'identité de la ville
Fonction urbaine et sociale	1/5	Pas un lieu de rencontre excepté aux abords de centralités jouxtant les axes

- **Les principes d'aménagement**

- Faciliter la circulation des véhicules
- Séparer les usagers afin d'assurer leur sécurité
- Créer une identité aux entrées de ville par un traitement qualitatif des espaces publics

## 6.1. Les entrées de ville

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Chaussée - Accotement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les perspectives vers l'entrée de ville</li> <li>- Ménager des perspectives sur des éléments spécifiques du patrimoine végétal et/ou architectural</li> </ul>
<b>Plantation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bandes plantées de part et d'autre de la voie centrale</li> <li>- Alignement d'arbres + vivaces et arbustes</li> <li>- Massifs à végétation basse aux intersections</li> <li>- Les éventuels espaces résiduels selon la largeur du profil seront aménagés au profit du végétal</li> </ul>
<b>Mobilier urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implanter aux intersections des œuvres d'art (terre-plein de ronds-points, accotements végétalisés) ou des aménagements paysagers « monumentaux »</li> </ul>
<b>Eclairage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Candélabre cintré ≈8 à 10 m - RAL9006</li> <li>- Effet porte d'entrée (arche)</li> <li>- Positionnement des deux côtés de la chaussée</li> <li>- Eclairage voirie + voie cycles/piétons</li> </ul>
<b>Élément remarquable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en lumière d'éléments patrimoniaux spécifiques</li> <li>- Mise en perspective</li> </ul>

FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Positionner les supports d'informations des principales manifestations sur la ville</li> <li>- Positionnement d'assises à proximité des secteurs commerciaux</li> <li>- RAL 9006</li> </ul>

## 6.1. Les entrées de ville

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 km/h</li> <li>- Baisse ponctuelle à 30 km/h à proximité des secteurs commerciaux, tronçons problématiques (vitesse) et secteurs de traversées piétonnes majeures</li> <li>- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant)</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6,20 m minimum (double sens) ou 3,5 m (sens unique)</li> <li>- Revêtement enrobé noir</li> <li>- Structure lourde</li> </ul>
<b>Transports en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si emprise disponible, site propre:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Largeur 6 m (double sens)</li> <li>Largeur 3 m - 3,5 m (sens unique)</li> <li>Largeur 4,5 m (sens unique + double sens cycles)</li> </ul> </li> <li>- Station :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur marquage :15 m</li> <li>Hauteur quai : 17 cm</li> <li>Abrisbus</li> <li>Clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavés couleur distincte pour positionnement tête de bus</li> </ul> </li> <li>- Priorité des bus aux carrefours à feux</li> </ul>

## 6.1. Les entrées de ville

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piste cyclable hors chaussée :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Bidirectionnelle largeur 2,5 m (à privilégier sur côté où nombre de sorties de riverains moindre)</li> <li>unidirectionnelle largeur 1,5 m (1,7 m si obstacle longitudinal)</li> <li>revêtement béton ocre</li> <li>positionnement des pistes en retrait du stationnement (0,8m)</li> </ul> </li> <li>- Positionnement d'appuis vélos à proximité des générateurs de trafic et d'abris vélos sur les centralités le long de la voie</li> <li>- SAS Cycle aux feux tricolores</li> </ul> <p>NB : cheminement mixte 3 m de large si emprise insuffisante pour séparation des flux piétons/cycles</p>
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation séparée des autres trafics</li> <li>- Trottoir :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandé (2 côtés de la voie)</li> <li>Revêtement enrobé noir – à différencier du revêtement cycles</li> </ul> </li> </ul> <p>NB: cheminement mixte 3 m de large si emprise insuffisante pour séparation des flux piétons/cycles (lié à une impossibilité technique à démontrer au gestionnaire de l'espace public)</p>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures : 2,20 m de large 5,50 m de long</li> <li>- Revêtement enrobé</li> <li>- Mise en œuvre de la signalisation horizontale et verticale réglementaire</li> </ul>
<b>Sorties de garage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traitement du revêtement différent de la couleur de la voirie, des trottoirs et du stationnement : béton gris, enrobé grenailé...</li> </ul>
<b>Mobilier anti stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9006</li> </ul>

## 6.1. Les entrées de ville

### 6.1.1. Plan masse de principe



## 6.1. Les entrées de ville

### 6.1.2. Profil type



PIETON  $\geq 1,4$  m

CYCLES 1,5 m

PASSE PIED  
>0,5 m

STAT ESP.  
VERT  
 $\approx 2,2$  m

VL/PL  
 $\approx 3,5$  m

BUS  
 $\approx 6$  m

VL/PL  
 $\approx 3,5$  m

STAT ESP.  
VERT  
 $\approx 2,2$  m

PASSE PIED  
>0,5 m

CYCLES 1,5 m

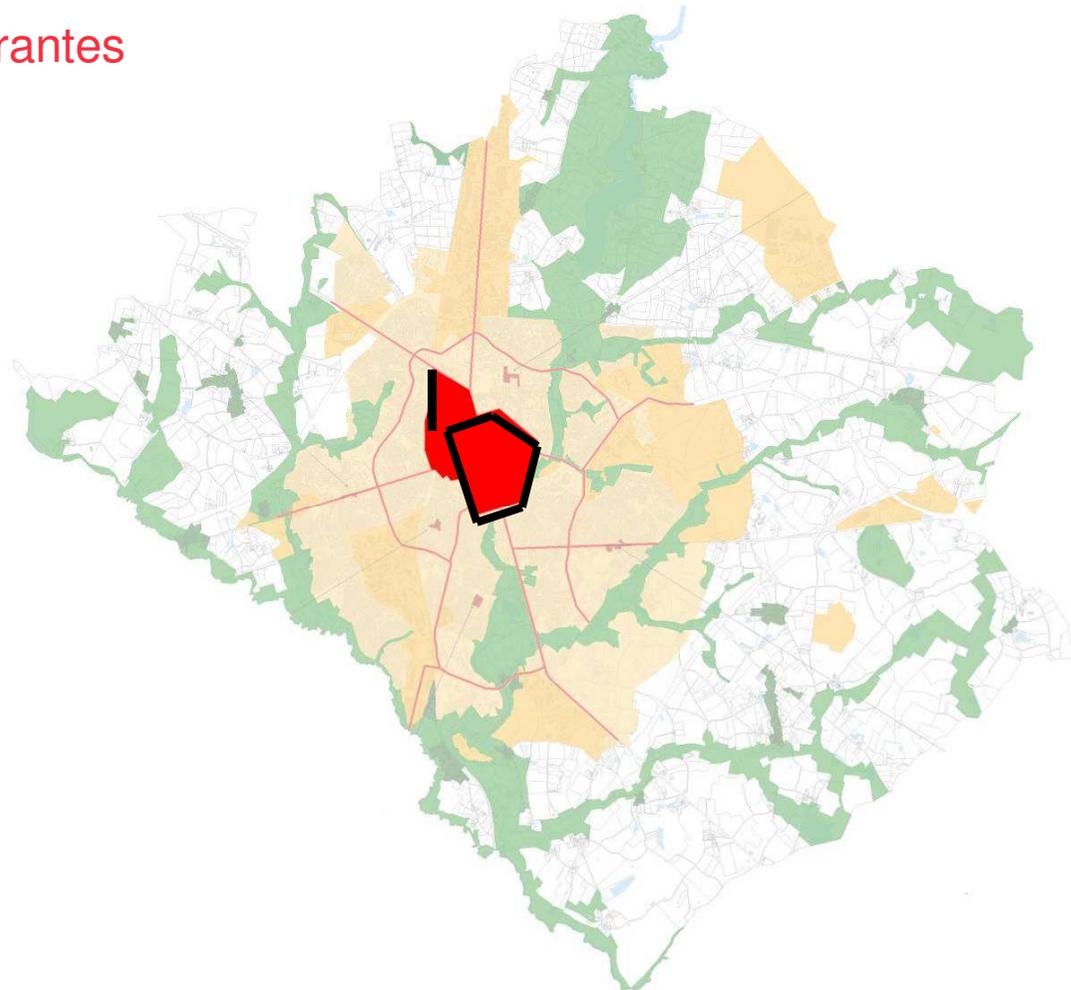
PIETON  $\geq 1,4$  m

## 6. LES PROFILS TYPES ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### 6.2. Le cœur de Ville

#### 6.2.1. Les voies structurantes

Boulevards A. Briand,  
Angleterre, Belges, Italie,  
Etats-Unis, Louis Blanc



1/15 000

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.1. Les voies structurantes

- **Quelles fonctions ?**

Fonction circulatoire	5/5	Faciliter l'accès au cœur de ville pour l'ensemble des usagers
Fonction identitaire	4/5	Mettre en valeur le plan historique de la ville et ses éléments patrimoniaux remarquables
Fonction urbaine et sociale	2/5	Favoriser les lieux de rencontre et les accès aux services

- **Les principes d'aménagement**

- Faciliter la circulation des véhicules motorisés afin de limiter le transit intra centre-ville
- Séparer les usagers afin d'assurer leur sécurité
- Valoriser le patrimoine présent et préserver le plan d'alignement napoléonien

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.1. Les voies structurantes

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Chaussée - Accotement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conserver les alignements historiques des voiries</li> <li>- Conserver sur les accotements, dans les secteurs identifiés dans l'AVAP, les revêtements pavés et les entrées charretières</li> <li>- Mise en œuvre de bordures granit ou béton finition granitée sombre (largeur 40 cm)</li> <li>- Favoriser par des lignes de bordures ou de matériaux (chaînettes de pavés en pieds de bâtiments, bordures en fond de stationnement) les perspectives et les points de fuites</li> </ul>
<b>Plantation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bande plantée de part et d'autre de la voie centrale</li> <li>- Alignement d'arbres + vivaces et arbustes</li> <li>- Planter les carrefours - massifs à végétation basse aux intersections</li> <li>- Les éventuels espaces résiduels selon la largeur du profil seront aménagés au profit du végétal</li> </ul>
<b>Mobilier urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RAL 9007</li> </ul>
<b>Eclairage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mât droit – Hauteur ≈ 8 à 9 m – RAL 9007</li> <li>- Eclairage des éléments patrimoniaux spécifiques</li> <li>- Parcours lumière (Gare/les Halles)</li> </ul>
<b>Élément remarquable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en perspective</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.1. Les voies structurantes

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 km/h</li> <li>- Baisse ponctuelle à 30 km/h à proximité des secteurs commerciaux, tronçons problématiques (vitesse) et secteurs de traversées piétonnes majeures</li> <li>- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant)</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	- 6,20 m / Revêtement enrobé noir / Structure lourde
<b>Transports en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station : <ul style="list-style-type: none"> <li>Pleine chaussée</li> <li>Longueur marquage : 15 m</li> <li>Hauteur du quai : 17 cm</li> <li>Abris bus</li> <li>Clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavé couleur distincte pour positionnement tête de bus</li> </ul> </li> <li>- Priorité des bus aux carrefours à feux</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piste cyclable hors chaussée : <ul style="list-style-type: none"> <li>Unidirectionnelle largeur 1,5 m</li> <li>Revêtement béton ocre</li> <li>Positionnement des pistes en retrait du stationnement (0,8 m)</li> </ul> </li> <li>- Positionnement d'appuis vélos à proximité des générateurs de trafic et d'abris vélos sur les centralités le long de la voie</li> <li>- SAS cycle aux feux tricolores.</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.1. Les voies structurantes

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation séparée des autres trafics</li> <li>- Trottoir : Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandée (2 cotés de la voie) Revêtement enrobé noir</li> </ul>
<b>Sortie de garage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marquage du stationnement bordant les sorties ou délimitation par bordure granit (vue 10cm) + revêtement différencié (béton, grenailage...)</li> <li>- Interdiction du marquage de croix au sol</li> </ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures granit : 2,2 m de large – longueur 5,5 m</li> <li>- Revêtement enrobé noir</li> <li>- Mise en œuvre de la signalisation horizontale et verticale réglementaire</li> </ul>
<b>Mobilier anti stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9007 (sécurité des usagers deux roues)</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.1. Les voies structurantes

FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier (assises, propreté, information) à proximité des lieux de rencontre et jalonnement modes doux sur le parcours Gare/Halles – RAL 9007
<b>Eclairage</b>	- Assurer un éclairage suffisant pour assurer la sécurité et la convivialité
<b>Sécurité</b>	- Vidéosurveillance sur axe à fort trafic piéton et centralité commerciale
<b>Voirie</b>	- Favoriser l'implantation de terrasses tout en limitant les nuisances pour les riverains - Favoriser l'accès aux commerces, services et équipements publics

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.1. Les voies structurantes : les boulevards du Pentagone

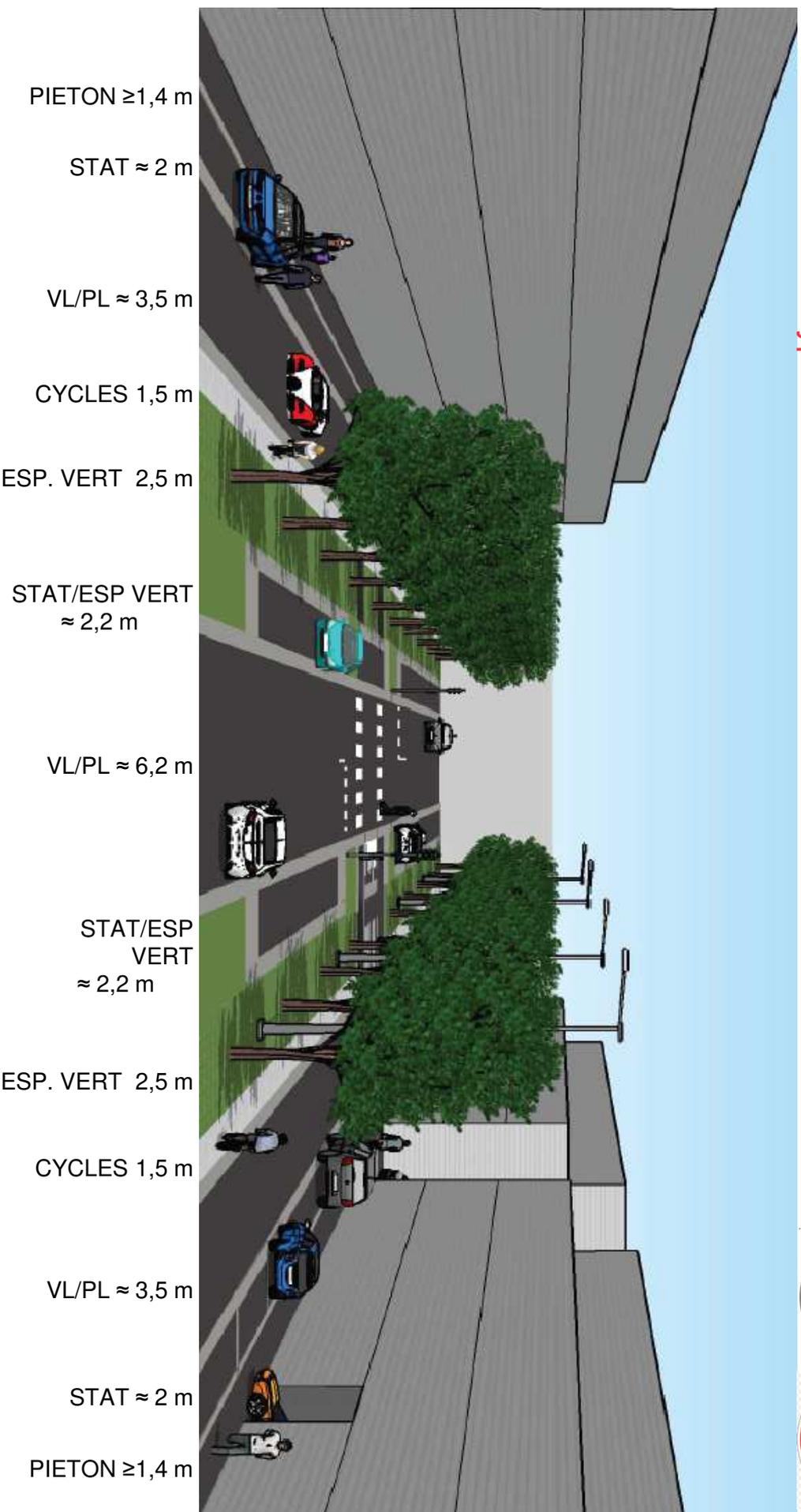
#### 6.2.1.1. Plan masse de principe



## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.1. Les voies structurantes : les boulevards du Pentagone

#### 6.2.1.2. Profil type

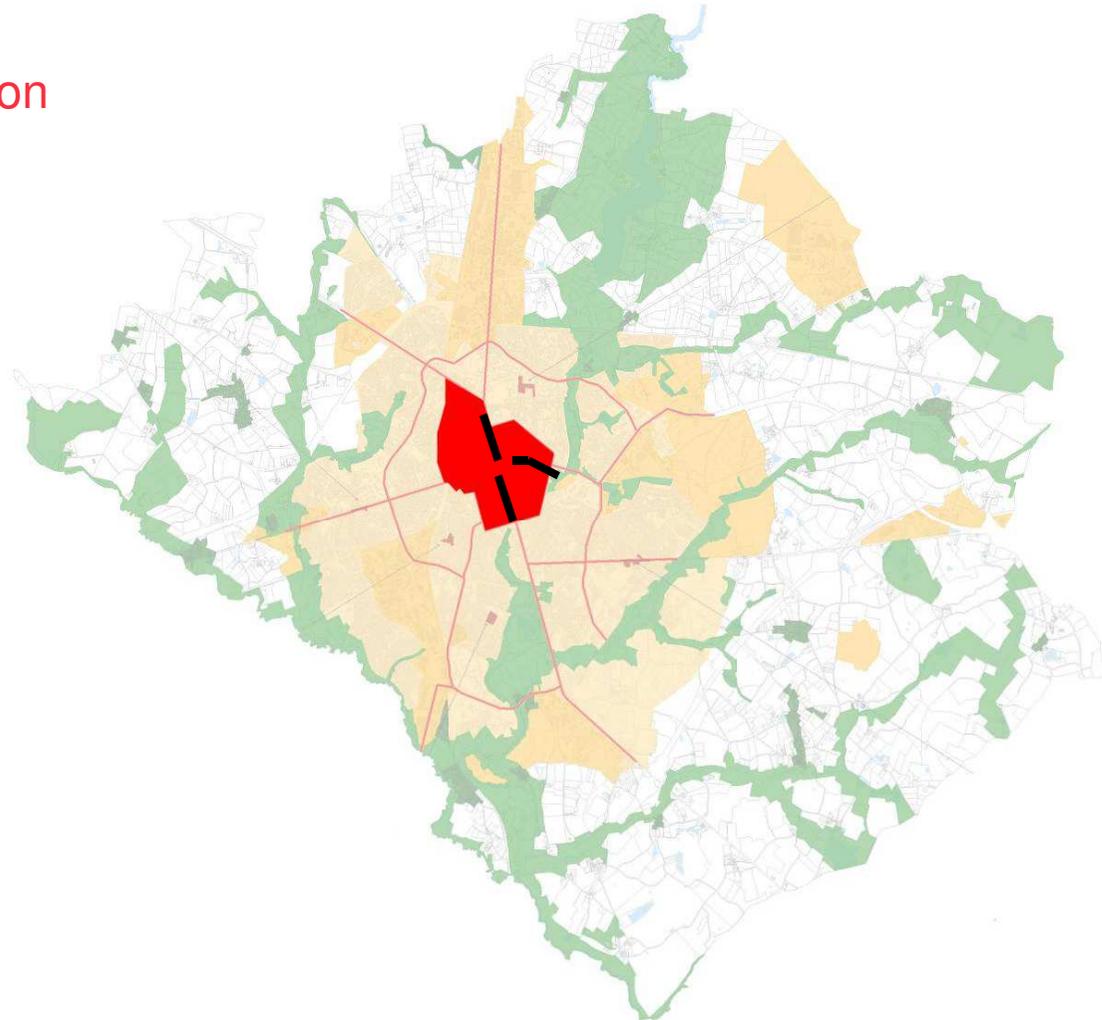


## 6. LES PROFILS TYPES ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### 6.2. Le cœur de Ville

#### 6.2.2. Les voies de distribution

Rues du Maréchal Foch,  
Maréchal Joffre, Président  
De Gaulle



1/15 000

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.2. Les voies de distribution

- **Quelles fonctions ?**

Fonction circulatoire	4/5	Faciliter l'accès au cœur de ville pour l'ensemble des usagers
Fonction identitaire	4/5	Mettre en valeur le plan historique de la ville et ses éléments patrimoniaux remarquables
Fonction urbaine et sociale	2/5	Favoriser les lieux de rencontre et les accès aux services

- **Les principes d'aménagement**

- Apaiser la circulation motorisée pour sécuriser les autres modes de déplacement
- Assurer un rendu qualitatif des espaces publics et valoriser le patrimoine bâti
- Sauvegarder le plan d'alignement napoléonien
- Assurer une offre en stationnement adaptée aux besoins

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.2. Les voies de distribution

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Chaussée - Accotement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conserver les alignements historiques des voiries</li> <li>- Conserver sur les accotements, dans les secteurs identifiés dans l'AVAP, les revêtements pavés et les entrées charretières</li> <li>- Mise en œuvre de bordures granit ou béton finition granitée sombre (largeur 40 cm)</li> <li>- Favoriser par des lignes de bordures ou de matériaux (chainettes pavés en pieds de bâtiments, bordures en fonds de stationnement) les perspectives et les points de fuite</li> </ul>
<b>Plantation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les alignements des deux côtés (boulevards du Pentagone)</li> <li>- Planter les carrefours avec 1 arbre isolé ou massif vivaces + arbustes</li> </ul>
<b>Mobilier urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RAL 9007</li> </ul>
<b>Eclairage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mât droit – Hauteur ≈ 8 à 9 m – RAL 9007</li> <li>- Eclairage des éléments patrimoniaux spécifiques</li> <li>- Parcours lumière (gare/les Halles)</li> </ul>
<b>Élément remarquable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en perspective</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.2. Les voies de distribution

FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier (assises, propreté, information) à proximité des lieux de rencontre et jalonnement modes doux sur le parcours Gare/Halles
<b>Eclairage</b>	- Assurer un éclairage suffisant pour assurer la sécurité et la convivialité
<b>Sécurité</b>	- Vidéosurveillance sur axe à fort trafic piéton et centralité commerciale
<b>Voirie</b>	- Favoriser l'implantation de terrasses tout en limitant les nuisances pour les riverains - Favoriser l'accès aux commerces, services et équipements publics

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.2. Les voies de distribution

<b>FONCTION CIRCULATOIRE</b>	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone 30 km/h</li> <li>- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant)</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6,20 m</li> <li>- Revêtement enrobé noir</li> <li>- Structure lourde</li> <li>- Organiser l'accès des poids lourds au centre ville (&gt;12 m)</li> </ul>
<b>Transports en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station : <ul style="list-style-type: none"> <li>Pleine chaussée</li> <li>Longueur marquage 15m</li> <li>Hauteur quai : 17cm</li> <li>Abribus</li> <li>Clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavé couleur distinct pour positionnement tête de bus</li> </ul> </li> <li>- Priorité des bus aux carrefours à feux</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etudier l'opportunité d'un aménagement cycle respectant le plan napoléonien</li> <li>- Positionnement d'appuis vélos "U" à proximité des générateurs de trafic et sur les espaces de rencontre</li> <li>- SAS cycle aux feux tricolore</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

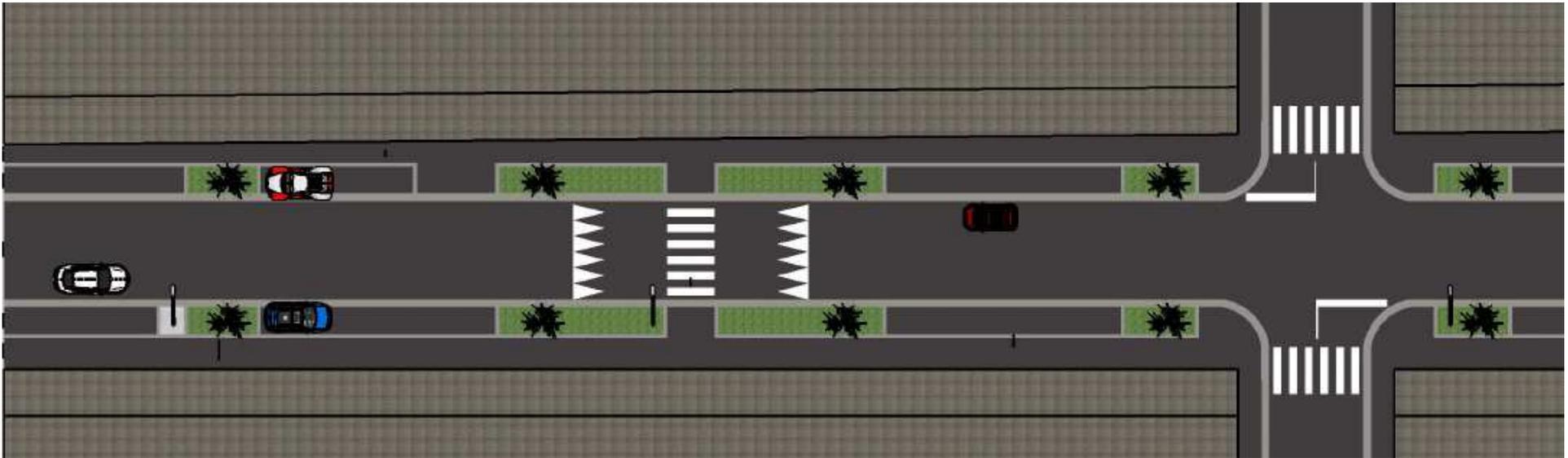
### 6.2.2. Les voies de distribution

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation séparée des autres trafics</li> <li>- Trottoir :  <div style="margin-left: 40px;">Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandé (2 cotés de la voie)</div> <div style="margin-left: 40px;">Revêtement enrobé noir</div> </li> </ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures granit: 2,2 m de large – 5,5 m de long</li> <li>- Revêtement enrobé noir</li> <li>- Mise en œuvre de la signalisation horizontale et verticale réglementaire</li> </ul>
<b>Sortie de garage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marquage du stationnement bordant les sorties ou délimitation par bordure granit (vue 10 cm)</li> </ul>
<b>Mobilier anti stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantation autorisée aux sorties de garages et traversées piétonnes</li> <li>- Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9007</li> <li>- Implantation interdite : courbe</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.2. Les voies de distribution

#### 6.2.2.1. Plan masse de principe



## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.2. Les voies de distribution

#### 6.2.2.2. Profil type



PIETON  
≥1,4 m

STAT  
ESP. VERT  
≈ 2,2 m

VL/PL  
≈ 6,2 m

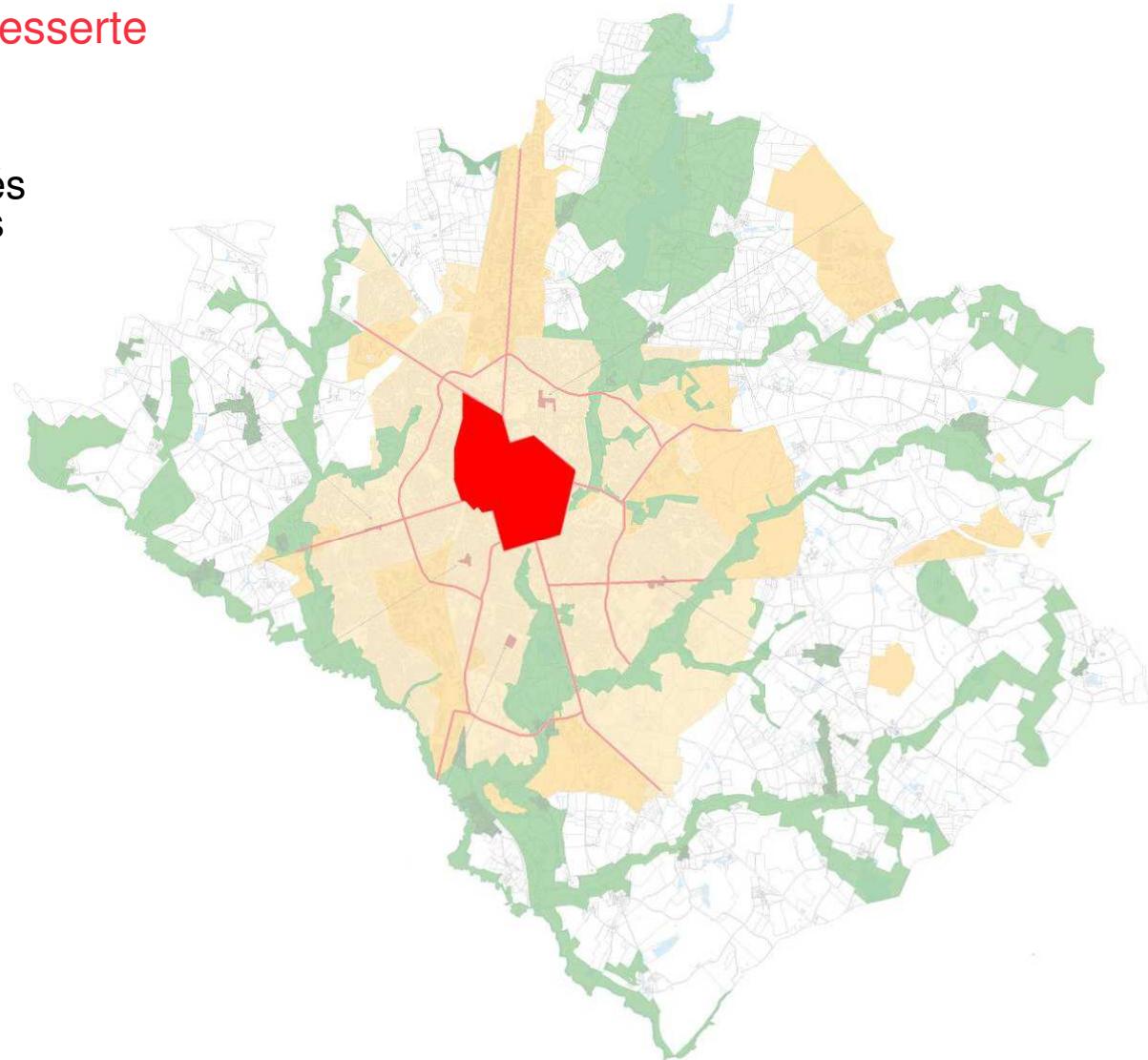
STAT  
ESP. VERT  
≈ 2,2 m

PIETON  
≥1,4 m

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte

Voies à faible trafic  
desservant les propriétés  
riveraines + commerces  
et services



1/15 000

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte

- **Quelles fonctions ?**

Fonction circulatoire	2/5	Préserver les voies tertiaires du trafic motorisé (réduction des nuisances)
Fonction identitaire	4/5	Mettre en valeur le plan historique de la ville et ses éléments patrimoniaux remarquables
Fonction urbaine et Sociale	4/5	Favoriser les lieux de rencontre et les accès aux services

- **Les principes d'aménagement**

- Donner toute sa place aux modes doux
- Apaiser le trafic afin de réduire les nuisances
- Sauvegarder le plan d'alignement napoléonien
- Assurer une offre en stationnement adaptée aux besoins

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Chaussée - Accotement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conserver les alignements historiques des voiries</li> <li>- Conserver sur les accotements, dans les secteurs identifiés dans l'AVAP, les revêtements pavés et les entrées charretières</li> <li>- Mise en œuvre de bordures granit (hors secteurs identifiés AVAP)</li> <li>- Favoriser par des lignes de bordures ou de matériaux (pieds de bâtiments, fonds de stationnement) les perspectives et les points de fuite</li> </ul>
<b>Plantations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser des plantations sur un espace donné plutôt qu'éparpiller sur plusieurs espaces étriqués</li> <li>- Marquer ponctuellement les carrefours avec de la végétation basse</li> </ul>
<b>Mobilier urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilier RAL 9007</li> </ul>
<b>Eclairage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mât droit – ≈7m – RAL90067 &amp; sur façade sur le quartier de la vieille horloge (≈6m )</li> <li>- Eclairage des éléments patrimoniaux spécifiques</li> <li>- Parcours lumière (gare/les Halles)</li> </ul>
<b>Élément remarquable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en perspective</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte

FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier (assises, propreté, information) à proximité des lieux de rencontre et jalonnement modes doux sur le parcours Gare/Halles
<b>Eclairage</b>	- Assurer un éclairage suffisant pour assurer la sécurité et la convivialité
<b>Sécurité</b>	- Vidéosurveillance sur axe à fort trafic piéton et centralité commerciale
<b>Voirie</b>	- Favoriser l'implantation de terrasses tout en limitant les nuisances pour les riverains - Favoriser l'accès aux commerces, services et équipements publics

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Réglementation vitesses</b>	- Zone 30 km/h / Zone de rencontre / Voie piétonne
<b>Voirie VL/PL</b>	- 5 m double sens - 3,5 m sens unique - Revêtement enrobé noir - Structure légère à lourde (selon la classe de trafic indiquée par le gestionnaire de l'espace public)
<b>Cycles</b>	- Cycle sur chaussée - Double sens cyclable (marquage au sol flèche et pictogramme) - Signalisation verticale réglementaire - Positionnement d'appuis vélos à proximité des pôles générateurs de trafic
<b>Piétons / Accessibilité</b>	-Si profil > 8 m : Circulation séparée des autres trafics (Trottoir) Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandé (2 cotés de la voie) Revêtement enrobé noir Traversées piétonnes : trottoir traversant – revêtement différencié de celui de la chaussée -Si profil < 8 m : Voirie à plat (Zone de rencontre) Pas de traversée piétonne réglementaire (référence modèle damier)

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Éléments modérateurs de vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Régime de priorité selon plan de circulation validé</li> <li>- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant)</li> <li>- Effet porte par réduction de largeur de chaussée (Zone 30 km/h)</li> </ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures granit : 2 m de large – 5 m de long</li> <li>- Revêtement enrobé</li> </ul>
<b>Sortie de garage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marquage du stationnement bordant les sorties ou délimitation par bordure granit (vue 10 cm)</li> </ul>
<b>Mobilier anti stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantation autorisée aux sorties de garages et traversées piétonnes</li> <li>- Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9006</li> <li>- Implantation interdite : courbe</li> </ul>

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte (voies à sens unique)

#### 6.2.3.1. Plan masse de principe



## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte (voies à sens unique)

#### 6.2.3.2. Profil type



PIETON  
≥ 1,4 m

STAT  
PLANTATION BASSE  
≥ 2 m

VL/PL  
≈ 3,5 m

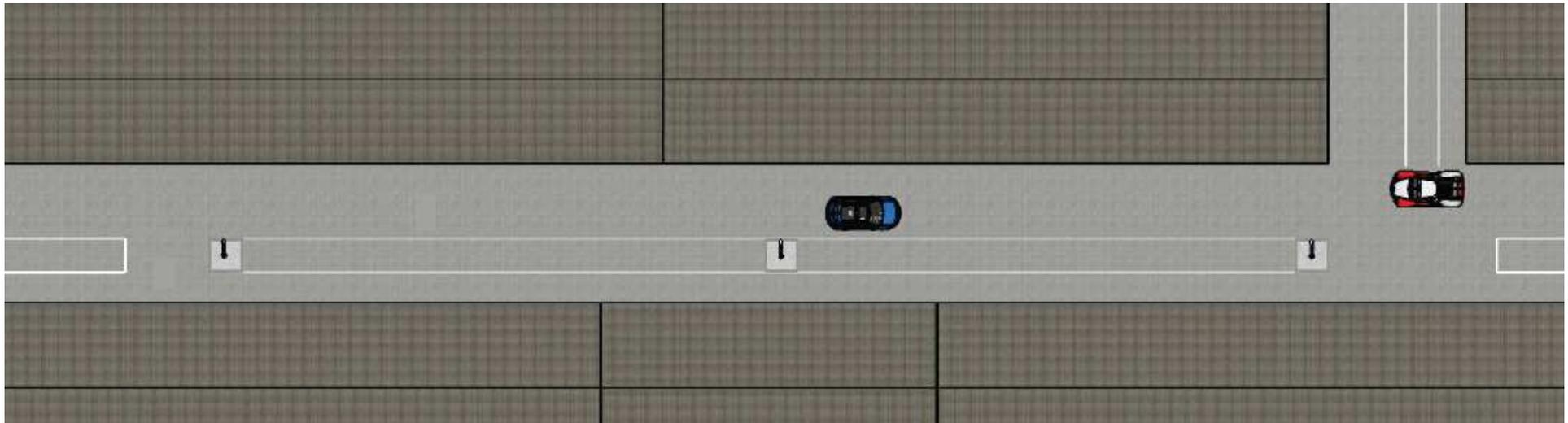
STAT  
PLANTATION BASSE  
≥ 2 m

PIETON  
≥ 1,4 m

## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte (voies à sens unique)

#### 6.2.3.1bis. Plan masse de principe – Quartier historique



## 6.2. Le cœur de Ville

### 6.2.3. Les voies de desserte (voies à sens unique)

#### 6.2.3.2bis. Profil type – Quartier historique

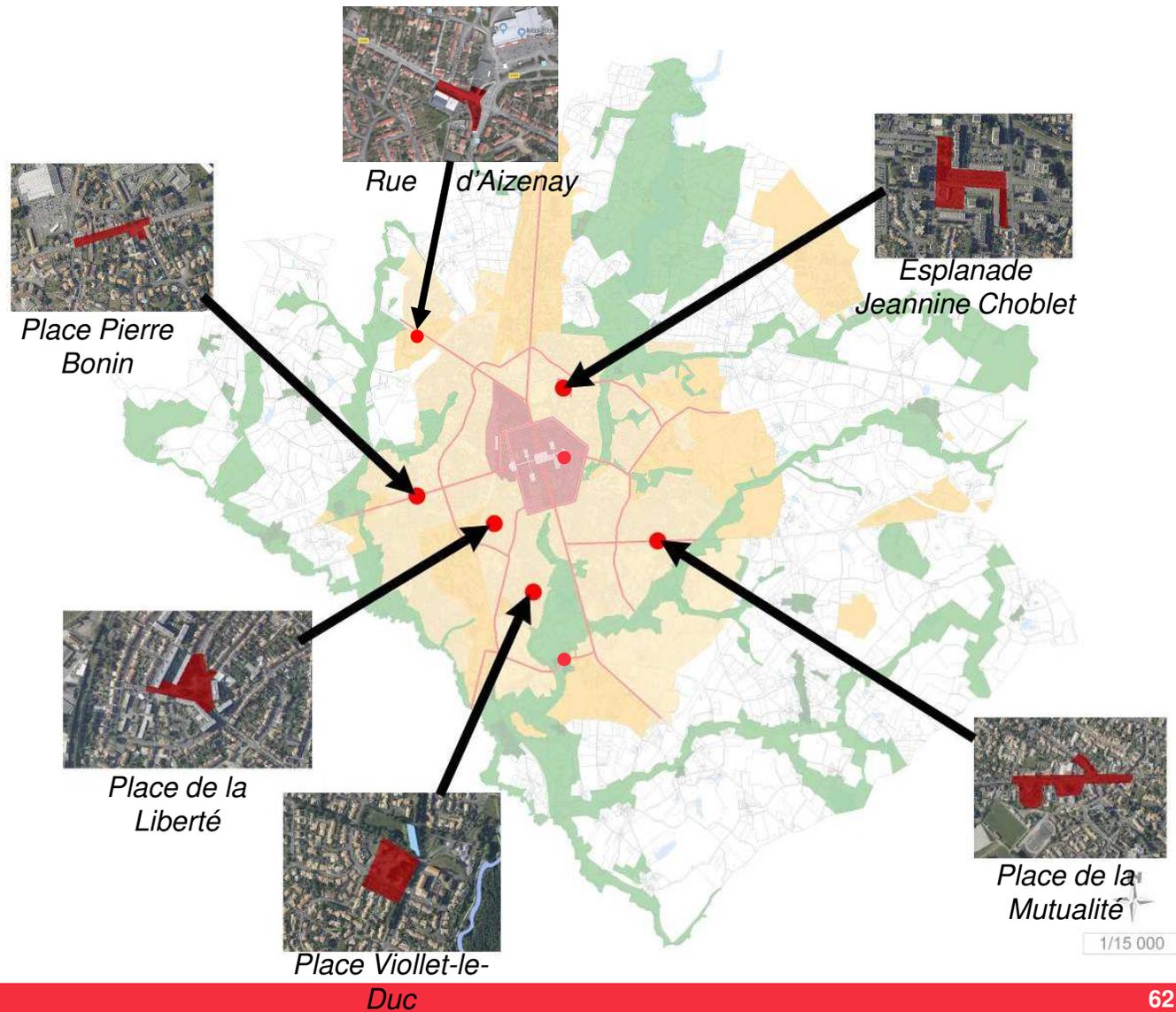


VL/PL  
≈ 4.5m

STAT  
≥ 2m

PASSE PIED  
≥ 1m

### 6.3. Les pôles de quartier, les places et aires piétonnes



## 6.3. Les pôles de quartier, les places et aires piétonnes

- **Quelles fonctions ?**

Fonction Circulatoire	3/5	Faciliter la desserte des centralités de quartier
Fonction Identitaire	5/5	Mettre en valeur les espaces commerciaux et de rencontre
Fonction Urbaine et Sociale	5/5	Favoriser les lieux de rencontre aux abords des activités présentes

- **Les principes d'aménagement**

- Laisser à l'appréciation des maîtres d'œuvre - nécessité de lier l'aménagement aux séquences adjacentes

## 6.3. Les pôles de quartier, les places et aires piétonnes

### 6.3.1. Les voies piétonnes : profil type



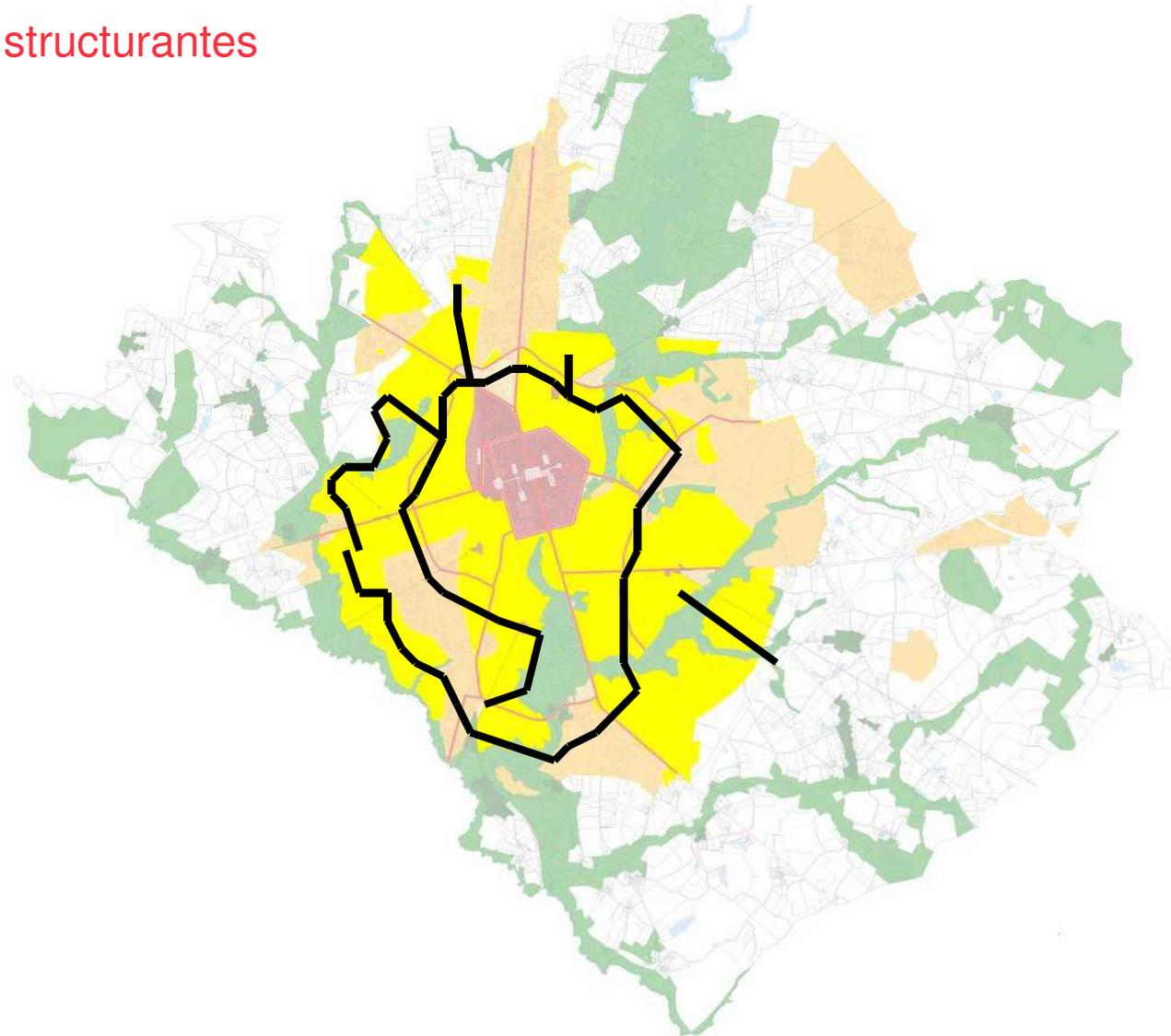
ZONE PIETONNE CIRCULABLE VL/PL  
(Contrôle d'accès)  
≥ 4 m

BANDE VEGETALISEE  
≈ 2,5 m

PIED DE FACADE  
PIETON  
≥ 1,8 m

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.1. Les voies structurantes



1/15 000

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.1. Les voies structurantes

- **Quelles fonctions ?**

Fonction Circulatoire	5/5	Irriguer le territoire de la ville
Fonction Identitaire	2/5	Valoriser les éléments paysagers, équipements publics structurants et bâtis historiques
Fonction Urbaine et Sociale	2/5	Assurer des points de rencontre à proximité des centralités de quartier

- **Les principes d'aménagement**

- Faciliter la circulation des véhicules motorisés
- Séparer les usagers afin d'assurer leur sécurité.

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.1. Les voies structurantes

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Plantation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bandes plantées de part et d'autre de la voie centrale.</li> <li>- Alignement d'arbres + vivaces et arbustes.</li> <li>- Massifs à végétation basse aux intersections.</li> <li>- Les éventuels espaces résiduels selon la largeur du profil seront aménagés au profit du végétal.</li> </ul>
<b>Eclairage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mât droit – Hauteur ≈ 8m – RAL 9006.</li> <li>- Eclairage des éléments patrimoniaux spécifiques.</li> </ul>
<b>Élément remarquable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en perspective.</li> </ul>
FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilier (assises, propreté, information) à proximité des lieux de rencontre.</li> </ul>
<b>Eclairage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer un éclairage suffisant pour sécuriser les circulations.</li> </ul>

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.1. Les voies structurantes

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 km/h.</li> <li>- Baisse ponctuelle à 30 km/h à proximité des secteurs commerciaux, tronçons problématiques (vitesse) et secteurs de traversées piétonnes majeures.</li> <li>- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant).</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	- 6,2 m / Revêtement enrobé noir / Structure lourde.
<b>Transports en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station : Pleine chaussée               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur marquage 15 m</li> <li>• Abris bus - Hauteur quai : 17 cm</li> </ul> </li> <li>Clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavés couleur distincte pour positionnement tête de bus.</li> <li>- Priorité des bus aux carrefours à feux.</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier piste cyclable hors chaussée :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidirectionnelle largeur 1,5 m (1,7 m si obstacle longitudinal).</li> <li>• Revêtement béton ocre.</li> <li>• Positionnement des pistes en retrait du stationnement (0,8 m).</li> </ul> </li> <li>- Positionnement d'appuis vélos à proximité des générateurs de trafic et d'abris vélos sur les centralités le long de la voie.</li> <li>- SAS Cycle aux feux tricolores .</li> </ul> <p><i>NB : cheminement mixte 3 m de large si emprise insuffisante pour séparation des flux piétons/cycles.</i></p>

## 6.4. Le secteur résidentiel

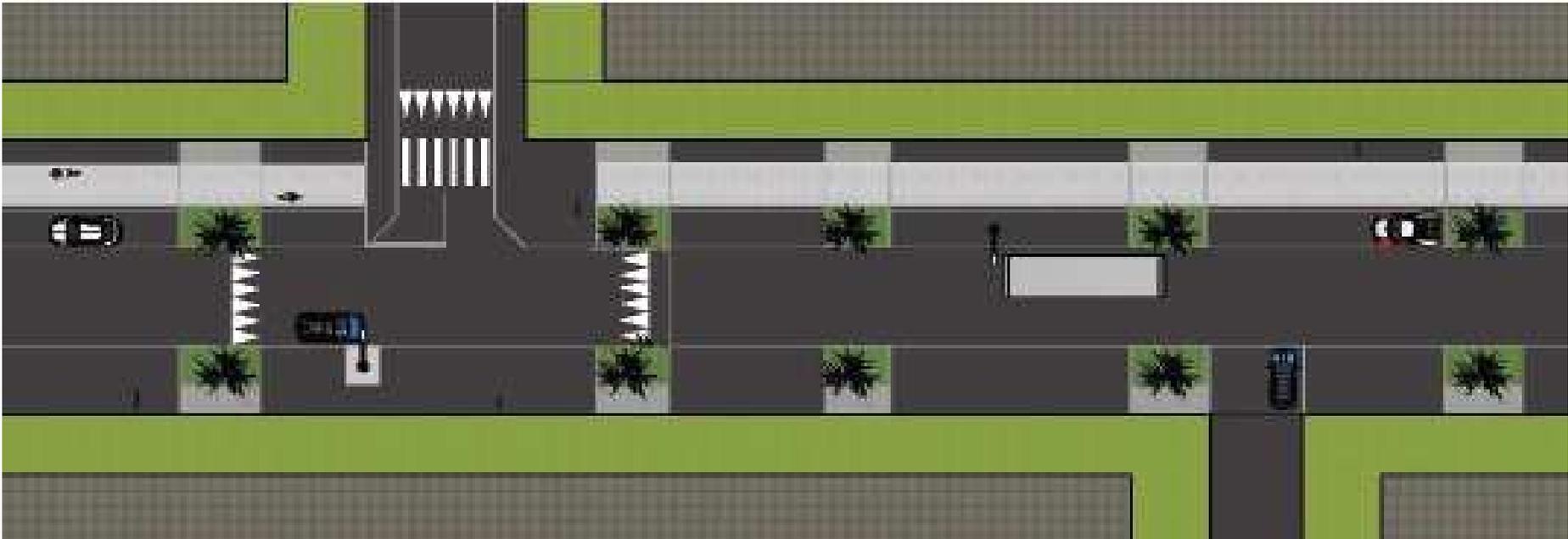
### 6.4.1. Les voies structurantes

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation séparée des autres trafics.</li> <li>- Trottoir :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandé (2 côtés de la voie)</li> <li>• Revêtement à différencier des pistes cyclables</li> </ul> </li> <li>- Traversées piétonnes = largeur 3 m - bande = largeur 0,5 m</li> </ul> <p>NB : cheminement mixte 3 m de large si emprise insuffisante pour séparation des flux piétons/cycles.</p>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures : 2,2 m de large – 5,5 m de long.</li> <li>- Revêtement enrobé.</li> </ul>
<b>Sortie de garage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marquage du stationnement bordant les sorties ou délimitation par bordure (vue 10 cm).</li> <li>- Différenciation du revêtement des entrées de charretières.</li> </ul>
<b>Mobilier anti stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantation autorisée aux sorties de garages et traversées piétonnes.</li> <li>- Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9006.</li> <li>- Implantation interdite : courbe.</li> </ul>

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.1. Les voies structurantes

#### 6.4.1.1. Plan masse de principe



## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.1. Les voies structurantes

#### 6.4.1.2. Profil type



PIETON  
≈ 1,8 m

CYCLES  
2,5 m

PASSE  
PIED

STAT  
ESP. VERT  
≈ 2,2 m

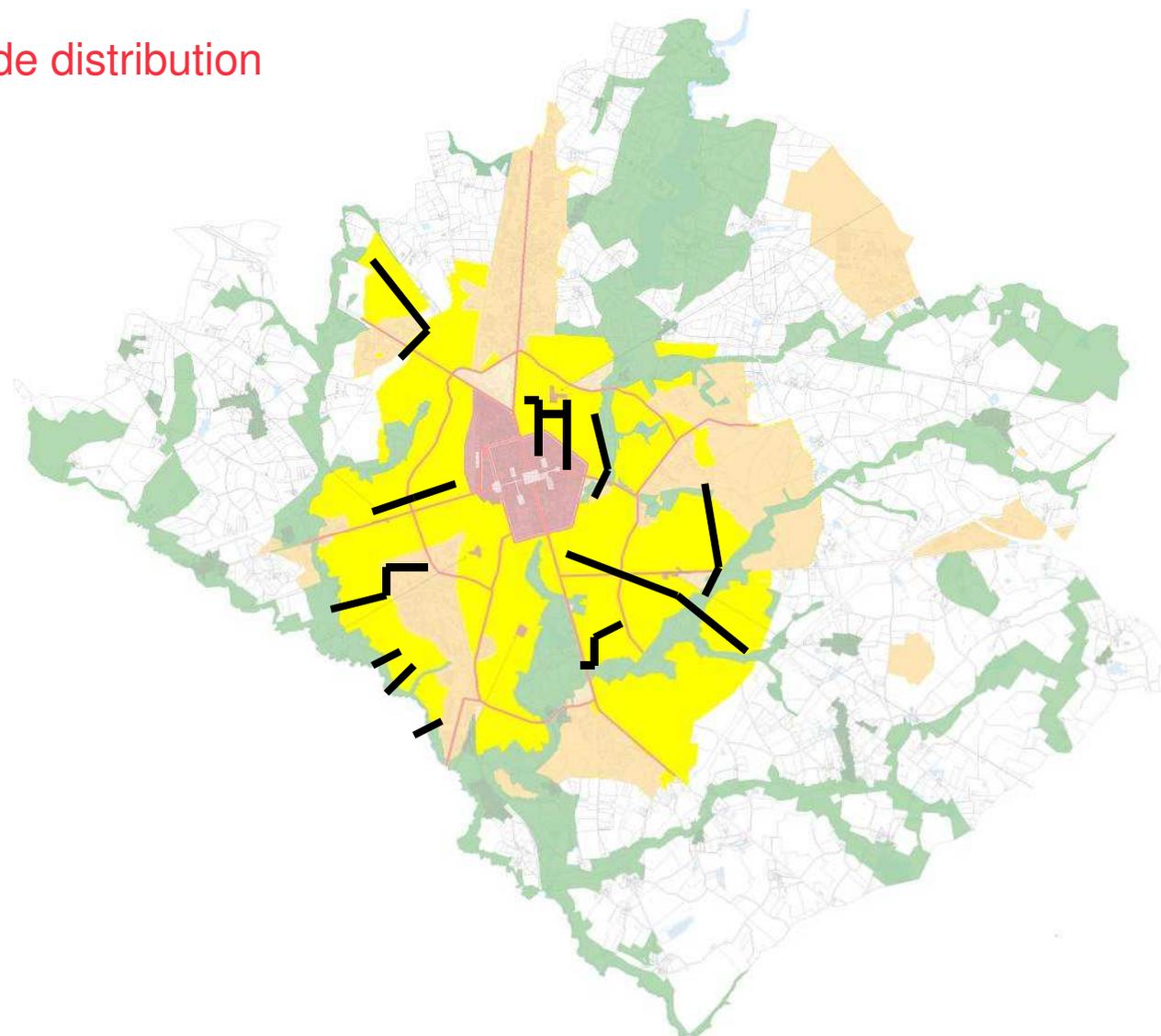
VL/PL  
≈ 6,2 m

STAT  
ESP. VERT  
≈ 2,2 m

PIETON  
≈ 1,8 m

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.2. Les voies de distribution



1/15 000

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.2. Les voies de distribution

- **Quelles fonctions ?**

Fonction circulatoire	4/5	Irriguer les quartiers
Fonction identitaire	2/5	Valoriser des éléments paysagers et historiques
Fonction urbaine et sociale	2/5	Organiser des points de rencontre ponctuels afin de permettre les échanges entre riverains

- **Les principes d'aménagement**

- Faciliter la circulation des véhicules motorisés
- Séparer les usagers afin d'assurer leur sécurité.

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.2. Les voies de distribution

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Plantation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser la plantation des carrefours (végétation basse) et des entrées de rues.</li> <li>- Privilégier la plantation d'arbres + arbustes + vivaces sur des zones identifiées dans l'alignement des stationnements.</li> </ul>
<b>Chaussée - Accotement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer des perspectives sur les espaces paysagers remarquables.</li> <li>- Possibilité de marquer les carrefours par un revêtement différent (enrobé de couleur, grenailage...).</li> </ul>
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier urbain – RAL 9006
<b>Eclairage</b>	- Mât angle droit – ≈ 8 m – RAL 9006

FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier (assises, propreté, information) à proximité des lieux de rencontre.
<b>Eclairage</b>	- Assurer un éclairage suffisant pour assurer la sécurité et la convivialité.
<b>Voirie</b>	- Favoriser l'accès aux commerces, services et équipements publics.

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.2. Les voies de distribution

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 km/h.</li> <li>- Baisse ponctuelle à 30 km/h pour réduction des vitesses.</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 m double sens.</li> <li>- 6,2 m, si circulation bus.</li> <li>- Revêtement enrobé noir.</li> <li>- Structure lourde.</li> </ul>
<b>Transports en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pleine chaussée / Longueur marquage 15 m / Hauteur quai 17 cm / Abribus, clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavés couleur distincte pour positionnement tête de bus</li> </ul> </li> <li>- Priorité des bus aux carrefours à feux.</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier piste cyclable hors chaussée :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidirectionnel 2,5 m.</li> <li>• Unidirectionnelle largeur 1,5 m (préconisation de 1,7 m si obstacle latéral).</li> <li>• Revêtement béton ocre.</li> <li>• Positionnement des pistes en retrait du stationnement (0,8 m).</li> </ul> </li> <li>- Cheminement mixte de 3 m si largeur insuffisante pour piste cyclable (déport de 0,8 m du stationnement).</li> <li>- Positionnement d'appuis vélos à proximité des générateurs de trafic et sur les espaces de rencontre.</li> </ul>

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.2. Les voies de distribution

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Piétons / Accessibilité</b>	- Trottoir : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandé (2 côtés de la voie).</li> <li>• Revêtement enrobé noir.</li> </ul> - Traversées piétonnes = largeur 3 m – bande = largeur 0,5 m.
<b>Éléments modérateurs de vitesses</b>	- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant). - Chicane. - Ecluse.
<b>Stationnement</b>	- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures : 2,2 m de large – 5,5 m de long. - Revêtement enrobé.
<b>Sortie de garage</b>	- Marquage du stationnement bordant les sorties ou délimitation par bordure. - Différenciation du revêtement des accès (enrobé grenailé, résine, béton...).
<b>Mobilier anti stationnement</b>	- Implantation autorisée aux sorties de garages et traversées piétonnes. - Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9006. - Implantation interdite: courbe.

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.2. Les voies de distribution

#### 6.4.2.1. Plan masse de principe



## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.2. Les voies de distribution

#### 6.4.2.2. Profil type



PIETON  
≥1,6 m

STAT  
ESP. VERT  
≥ 2 m

VL/PL  
≈ 6 m

BANDE  
SEPARATIVE  
≈1,5 m

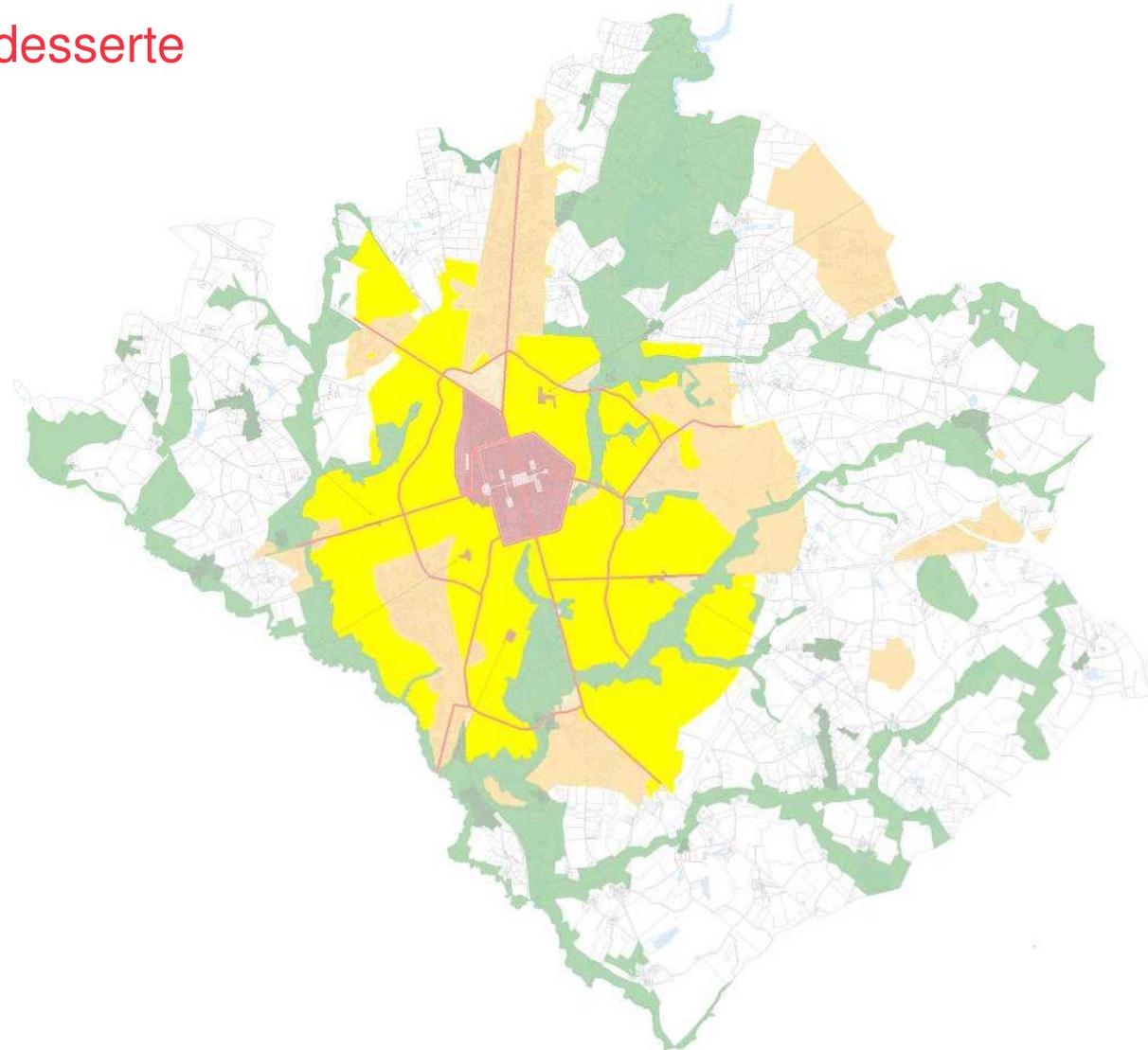
CYCLES  
2,5 m

PIETON  
≥1,6 m

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.3. Les voies de desserte

Les voies assurant la desserte des propriétés privées.



1/15 000

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.3. Les voies de desserte

- **Quelles fonctions ?**

Fonction circulatoire	2/5	Préserver les voies tertiaires du trafic motorisé (réduction des nuisances)
Fonction identitaire	1/5	Valoriser les bâtis remarquables
Fonction urbaine et sociale	3/5	Organiser des points de rencontre ponctuels afin de permettre les échanges entre riverains

- **Les principes d'aménagement**

- Limiter le trafic motorisé afin de réduire les nuisances et de sécuriser les modes doux.
- Assurer une offre en stationnement adaptée aux besoins.
- Favoriser un usage partagé de l'espace public : rencontre, jeux, stationnement...

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.3. Les voies de desserte

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Chaussée - Accotement</b>	- Assurer des perspectives sur les espaces paysagers remarquables . - Possibilité de marquer les carrefours par un revêtement différent (enrobé de couleur, grenailage...).
<b>Plantations</b>	- Non préconisé (Sous validation de la maîtrise d'ouvrage).
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier – RAL 9006.
<b>Eclairage</b>	- Mât angle droit – ≤ 7m – RAL 9006.

FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier (assises, propreté, information) à proximité des lieux de rencontre.
<b>Eclairage</b>	- Eclairage réduit et éteint après 23 h.

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.3. Les voies de desserte

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone 30 km/h.</li> <li>- Zone de rencontre si profil à plat.</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5,5 m double sens.</li> <li>- 3,5 m sens unique.</li> <li>- revêtement enrobé noir.</li> <li>- Structure légère (sous réserve de non contre-indication par la maîtrise d'ouvrage).</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cycle sur chaussée.</li> <li>- Double sens cyclable (préconisation marquage au sol).</li> <li>- Positionnement d'appuis vélos sur les espaces de rencontre (parcs, aires de jeux,...).</li> </ul>
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation séparée des autres trafics ou zone de rencontre.</li> <li>- Trottoir :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandé (2 côtés de la voie).</li> <li>• Revêtement enrobé beige ou noir.</li> </ul> </li> <li>- Si profil inférieur à 8 m, traitement à plat de la chaussée.</li> <li>- Traversée piétonne : trottoir traversant (revêtement différencié de celui de la chaussée).</li> </ul>

## 6.4. Le secteur résidentiel

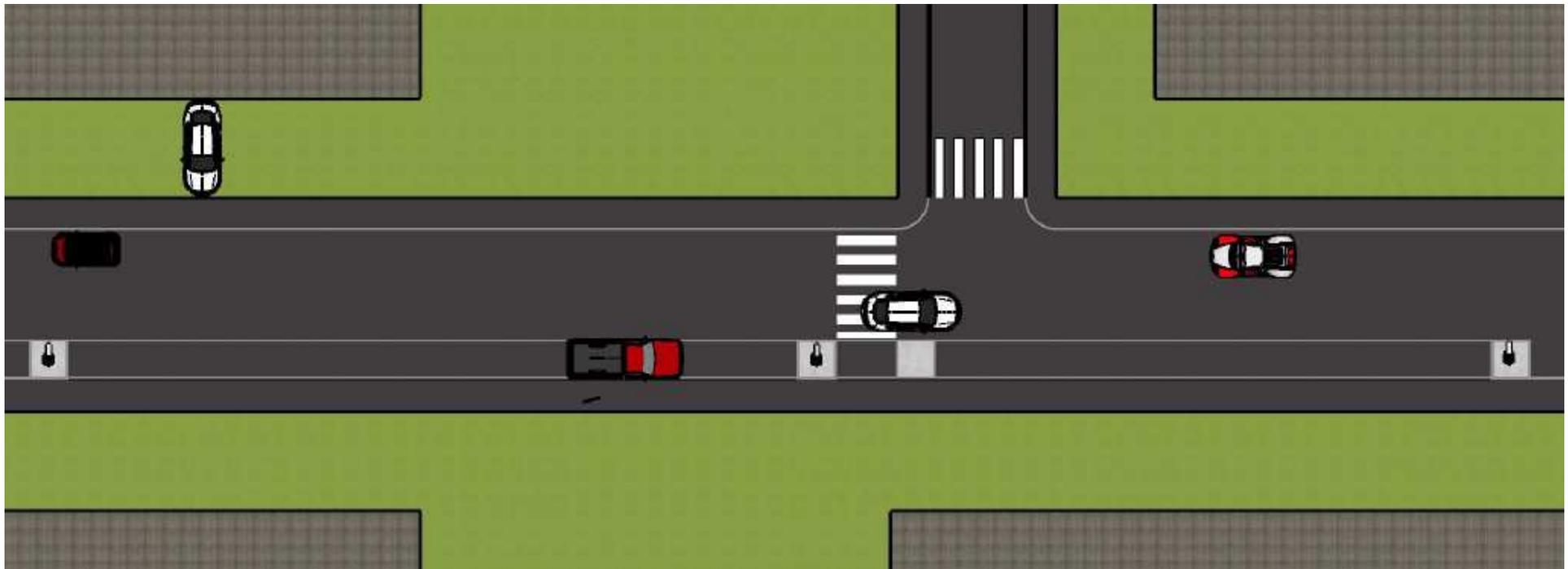
### 6.4.3. Les voies de desserte

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Éléments modérateurs de vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Régime de priorité selon plan de circulation validé.</li> <li>- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant).</li> <li>- Chicane.</li> <li>- Ecluses.</li> <li>- Coussins berlinois.</li> </ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures béton : 2 m de large – longueur 5 m.</li> <li>- Revêtement enrobé.</li> <li>- Marquage résine.</li> </ul>
<b>Sortie de garage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marquage du stationnement bordant les sorties ou délimitation par bordure.</li> <li>- Revêtement différencié de celui de la chaussée et des zones de stationnement.</li> </ul>
<b>Mobilier anti stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantation autorisée aux sorties de garages et traversées piétonnes.</li> <li>- Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9006.</li> <li>- Implantation interdite : courbe.</li> </ul>

## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.3. Les voies de desserte

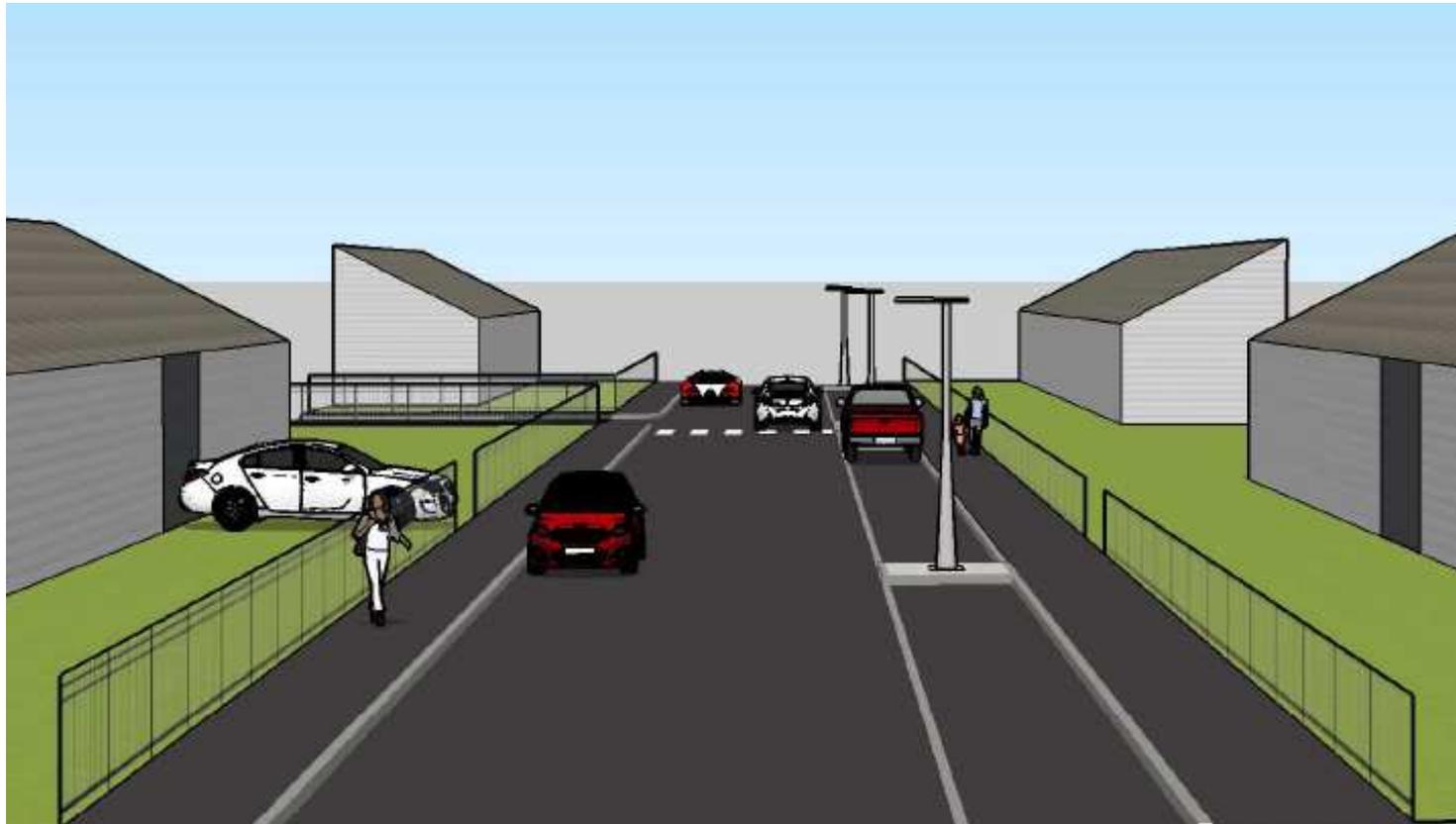
#### 6.4.3.1. Plan masse de principe (profil > 9 m)



## 6.4. Le secteur résidentiel

### 6.4.3. Les voies de desserte

#### 6.4.3.2. Profil type : (profil > 9 m)



PIETON  
≥ 1,4 m

VL/PL  
≈ 5,5 m

STAT  
≥ 2 m

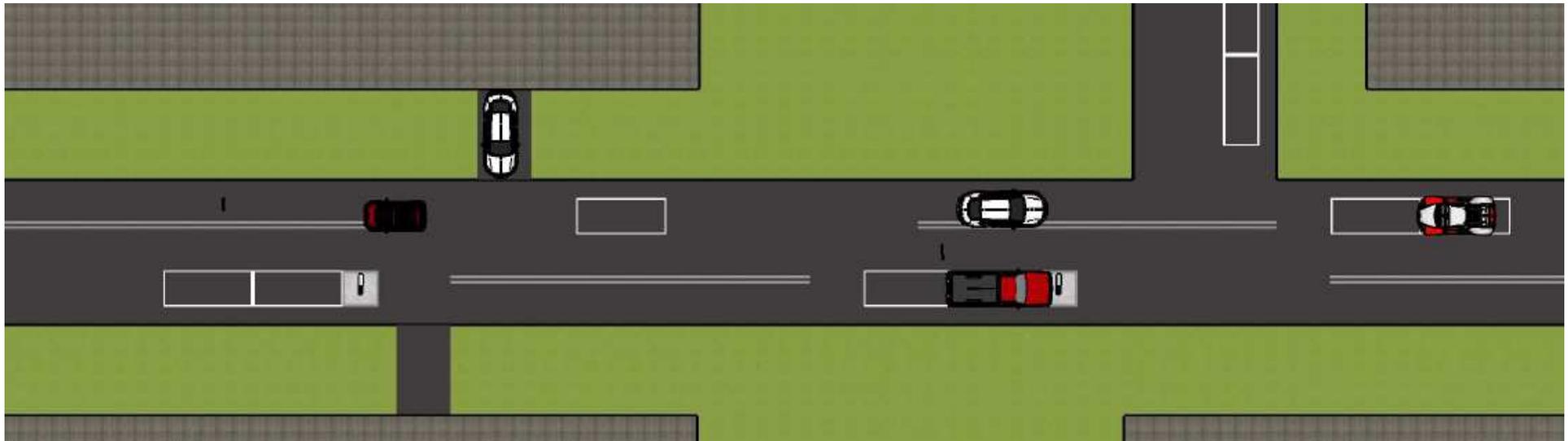
PIETON  
≥ 1,4 m

## 6.4. Le secteur résidentiel



### 6.4.3. Les voies de desserte

#### 6.4.3.1bis. Plan masse de principe (profil < 9 m)



## 6.4. Le secteur résidentiel



### 6.4.3. Les voies de desserte

#### 6.4.3.2bis. Profil type (profil < 9 m)



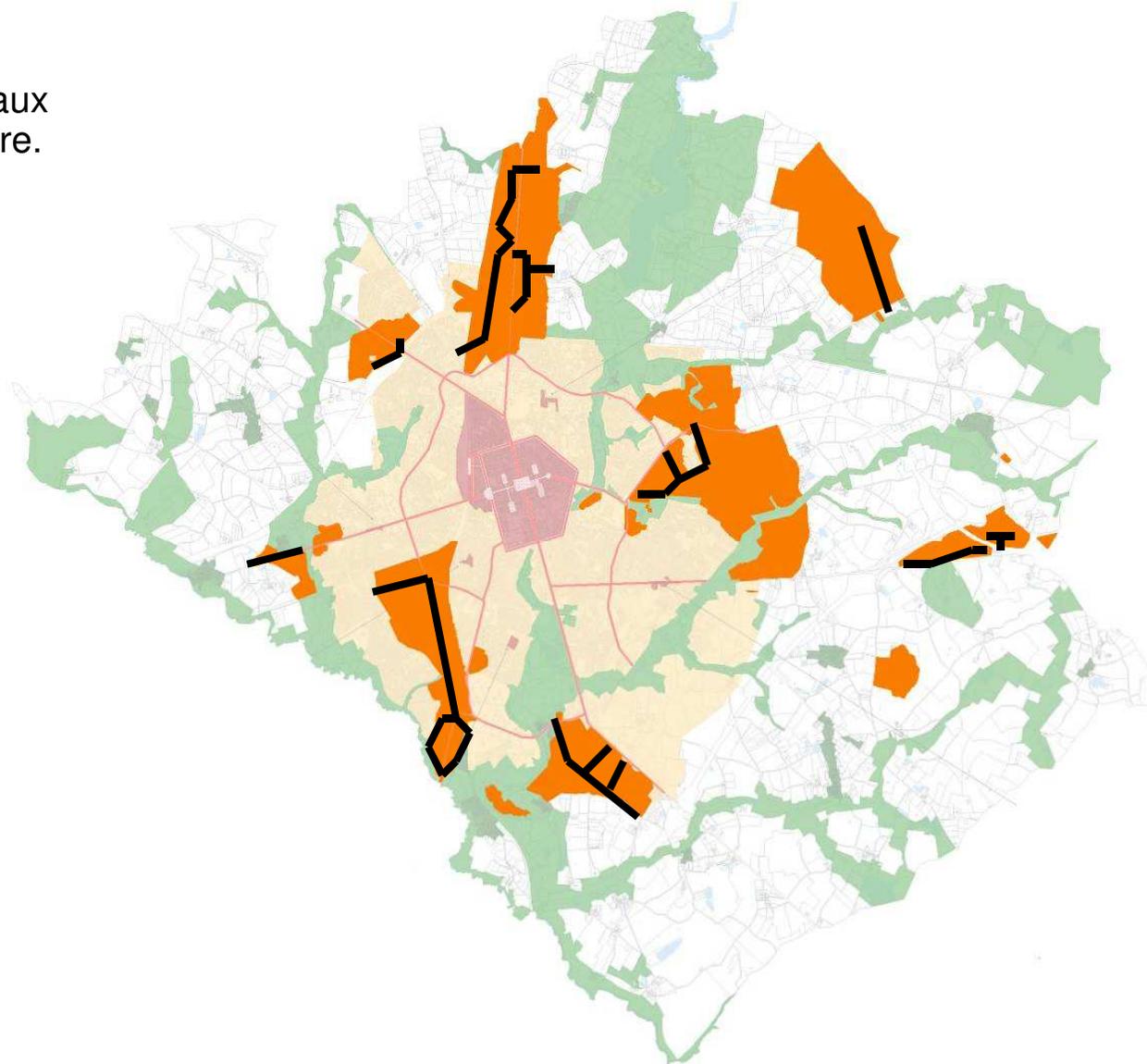
VL/PL  
≈ 5,5 m

STAT  
≥ 2 m

PASSE PIED  
≥ 1 m

## 6.5. Les zones d'activités

Voies principales d'accès aux zones d'activités du territoire.



## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.1. Les voies structurantes

- **Quelles fonctions ?**

<b>Fonction circulatoire</b>	<b>5/5</b>	Faciliter l'accès aux entreprises
<b>Fonction identitaire</b>	<b>2/5</b>	Mettre en valeur les zones d'activités économiques
<b>Fonction urbaine et sociale</b>	<b>1/5</b>	Faciliter les échanges interentreprises

- **Les principes d'aménagement**

- Prévoir des gabarits de chaussées permettant l'accueil de véhicules lourds
- Mettre en lumière les zones d'activités par un traitement qualitatif des espaces publics (vitrine économique).

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.1. Les voies structurantes

<b>FONCTION IDENTITAIRE</b>	
<b>Plantation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les alignements, si possibilité (arbres + arbustes + vivaces).</li> <li>- Créer un effet vitrine en entrée de rues.</li> </ul>
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier urbain qualitatif aux entrées de zone avec une famille identique sur l'ensemble des zones.
<b>Eclairage</b>	- Implanter un éclairage cintré (hauteur ≈ 8 à 10 m).

<b>FONCTION URBAINE ET SOCIALE</b>	
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier (propreté, information) en entrée de zone.
<b>Eclairage</b>	- Assurer un éclairage suffisant pour assurer la sécurité des usagers.

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.1. Les voies structurantes

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 km/h</li> <li>- Baisse ponctuelle à 30 km/h face aux sorties de certaines entreprises.</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	- 6,5 m double sens / Revêtement enrobé noir / Structure lourde.
<b>Transports en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station sur chaussée :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur marquage 15 m / Quai hauteur 17 cm / Abribus</li> <li>Clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavés couleur distincte pour positionnement tête de bus.</li> </ul> </li> <li>- Priorité des bus aux carrefours à feux.</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier piste cyclable, hors chaussée :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préférer bidirectionnelle, largeur 2,5 m à l'unidirectionnelle (1,5 m).</li> <li>• Revêtement béton ocre.</li> <li>• Positionnement des pistes en retrait du stationnement (0,8 m).</li> </ul> </li> <li>- Positionnement d'appuis vélos à proximité des générateurs de trafic.</li> <li>- SAS cycle aux feux tricolores.</li> </ul>
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation séparée des autres trafics.</li> <li>- Trottoir :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandée (2 côtés de la voie).</li> <li>• Revêtement enrobé beige ou noir.</li> </ul> </li> <li>- Traversées piétonnes largeur 3 m - bande largeur 0,5 m.</li> </ul>

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.1. Les voies structurantes

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Éléments modérateurs de vitesses</b>	- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant).
<b>Stationnement</b>	- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures hautes : 2,5 m de large 5,5 m de long (15 m pour PL). - Revêtement enrobé.
<b>Sorties riverains</b>	- Grenailage ou distinction du revêtement des accès des entreprises. - Aménager des sorties suffisamment larges pour faciliter l'insertion des PL dans le trafic.
<b>Mobilier anti stationnement</b>	- Implantation autorisé aux accès des entreprises et traversées piétonnes. - Bordure de défense béton. - Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9006.

## 6.5. Les zones d'activités



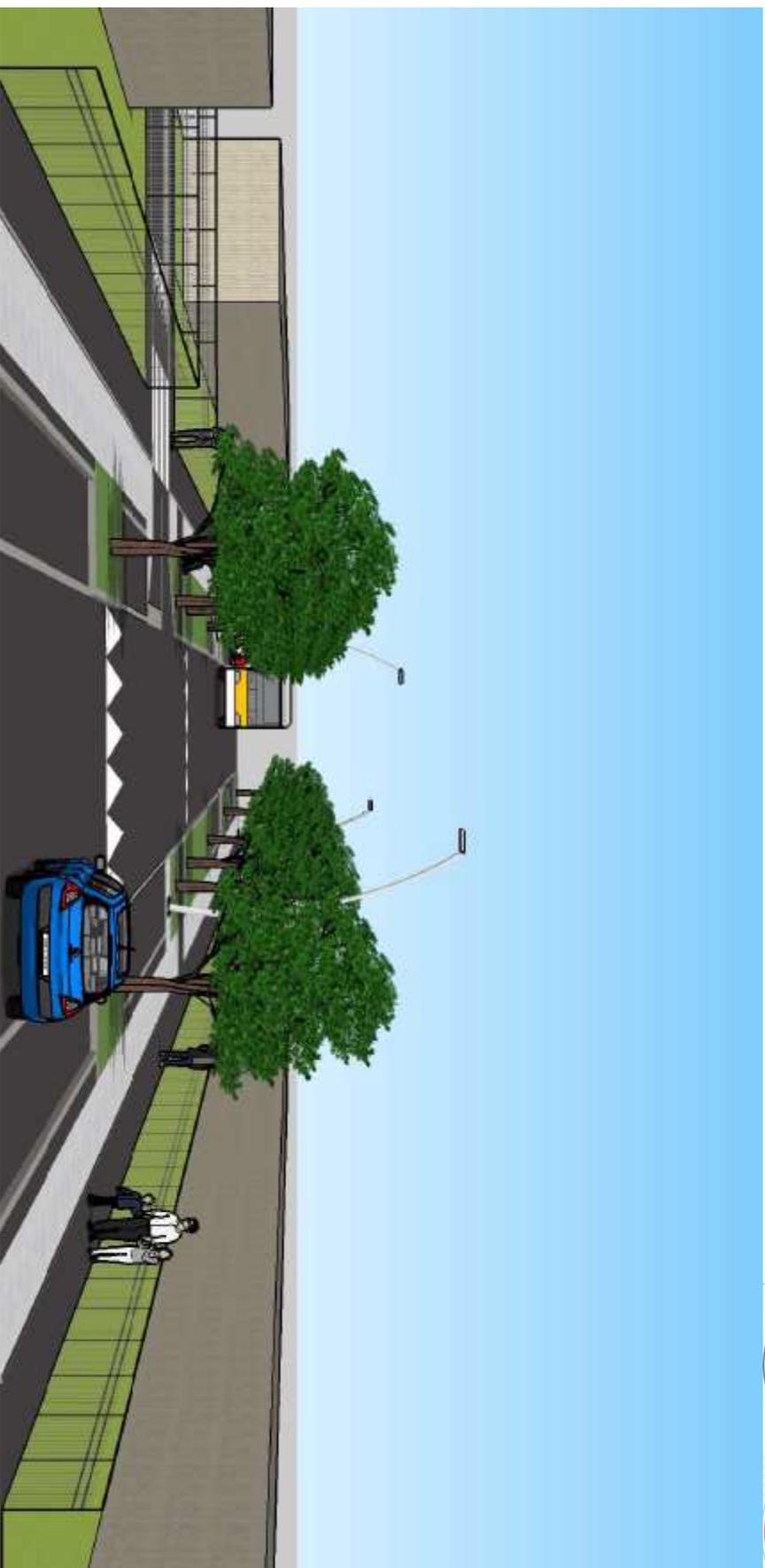
### 6.5.1. Les voies structurantes

#### 6.5.1.1. Plan masse de principe



## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.1. Les voies structurantes



PIETON  
≥1,4 m

CYCLES  
1,5 m

PASSE PIED  
0,5 m

STAT/ESP  
VERT  
2,5 m

VL/PL  
≈ 6,2 m

STAT/ESP  
VERT  
2,5 m

PASSE PIED  
0,5 m

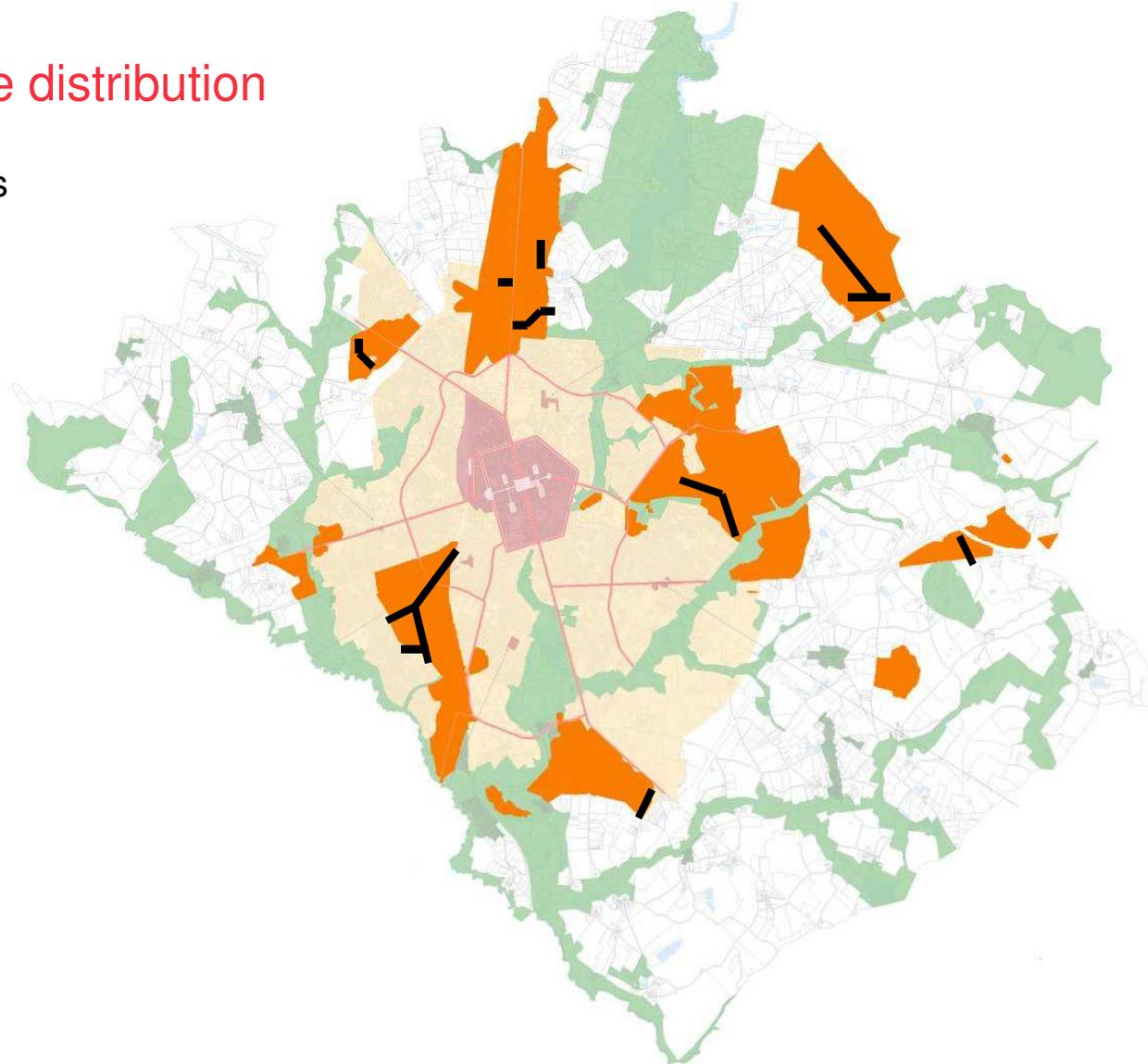
CYCLES  
1,5 m

PIETON  
≥1,4 m

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.2. Les voies de distribution

Voies irriguant les zones d'activités.



1/15 000

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.2. Les voies de distribution

- **Quelles fonctions ?**

Fonction Circulatoire	5/5	Faciliter l'accès aux entreprises
Fonction Identitaire	1/5	Mettre en valeur les zones d'activités économiques
Fonction Urbaine et Sociale	1/5	Faciliter les échanges interentreprises

- **Les principes d'aménagement**

- Prévoir des gabarits de chaussées permettant l'accueil de véhicules lourds
- Assurer la sécurité des usagers et l'accès simplifié aux entreprises.

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.2. Les voies de distribution

FONCTION IDENTITAIRE	
<b>Plantation</b>	- Favoriser les alignements si possibilité.
<b>Eclairage</b>	- Implanter un éclairage droit (hauteur ≈ 8 m).
FONCTION URBAINE ET SOCIALE	
<b>Mobilier urbain</b>	- Mobilier assurant une reconnaissance aisée de l'adressage de l'entreprise (nom de rue, numéro...).
<b>Eclairage</b>	- Assurer un éclairage suffisant pour assurer la sécurité des usagers.

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.2. Les voies de distribution

<b>FONCTION CIRCULATOIRE</b>	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 km/h.</li> <li>- Baisse ponctuelle à 30 km/h face aux sorties d'entreprises.</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6,5 m double sens.</li> <li>- Revêtement enrobé noir.</li> <li>- Structure lourde.</li> </ul>
<b>Transports en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station en chaussée :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur marquage : 15 m.</li> <li>• Hauteur des bordures : 17 cm.</li> <li>• Abribus</li> </ul> </li> <li>Clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavés couleur distincte pour positionnement tête de bus.</li> <li>- Priorité des bus aux carrefours à feux.</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cheminement mixte de 3 m si largeur insuffisante pour piste cyclable (déport de 0,8 m du stationnement).</li> </ul>
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation séparée des autres trafics.</li> <li>- Trottoir :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur minimale 1,4 m - 1,8 m recommandée (2 côtés de la voie)</li> <li>• Revêtement enrobé beige ou noir.</li> </ul> </li> <li>- Traversées piétonnes largeur 3 m - bande largeur 0,5 m.</li> </ul>

## 6.5. Les zones d'activités

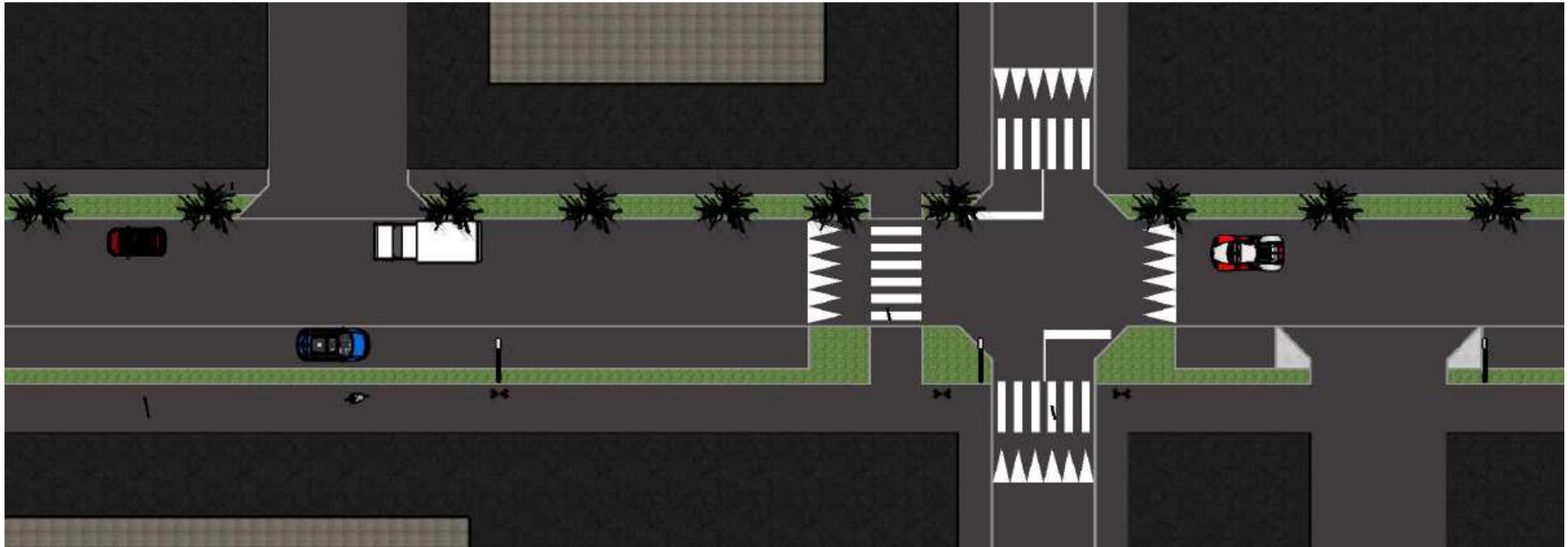
### 6.5.2. Les voies de distribution

FONCTION CIRCULATOIRE	
<b>Eléments modérateurs de vitesses</b>	- Plateau avec rampant limité à 7 % (pente droite du rampant).
<b>Stationnement</b>	- Stationnement longitudinal en Lincoln avec bordures hautes : 2,5 m de large – 5,5 m de long (15 m pour PL). - Revêtement enrobé.
<b>Sorties riverains</b>	- Différenciation des sorties riverains.
<b>Mobilier anti stationnement</b>	- Implantation autorisée aux sorties de garages et traversées piétonnes. - Bordure de défense béton. - Mobilier autorisé : potelet mémoire de forme RAL 9006. - Implantation interdite : courbe.

## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.2. Les voies de distribution

#### 6.5.2.1. Plan masse de principe



## 6.5. Les zones d'activités

### 6.5.2. Les voies de distribution

#### 6.5.2.2. Profil type



PIETON  
≥ 1,4 m

ESP. VERT  
≈ 1,5 m

VL/PL  
≈ 6,2 m

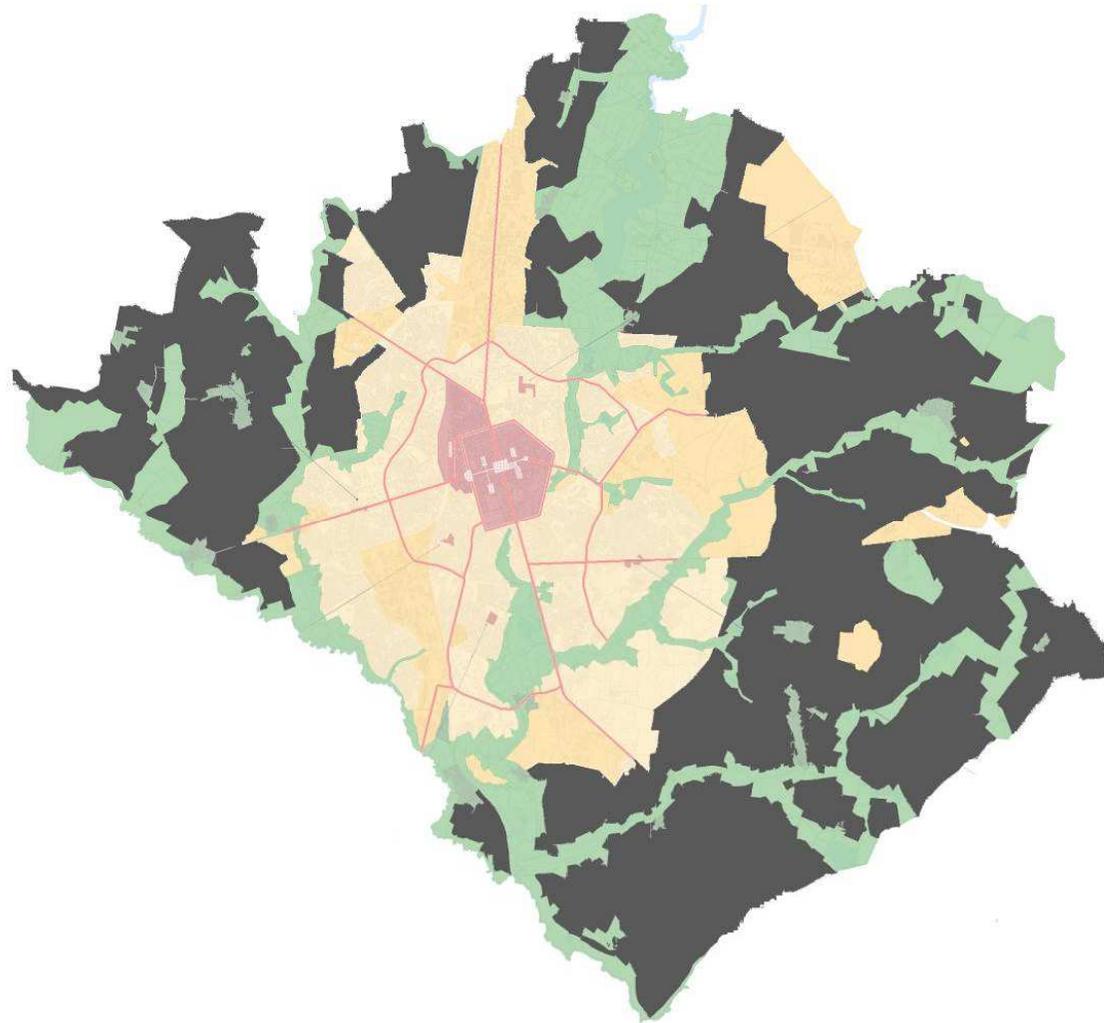
STAT  
2,5 m

PASSE PIED  
≈ 1 m

PIETONS  
CYCLES  
≥ 3 m

## 6.6. Le secteur rural

Espaces situés en dehors de  
la zone agglomérée



## 6.6. Le secteur rural

- **Quelles fonctions ?**

Fonction circulatoire	5/5	Faciliter l'accès aux entreprises
Fonction identitaire	1/5	Mettre en valeur les haies et accotements
Fonction urbaine et sociale	1/5	Assurer la mobilité des citoyens sur une infrastructure sécurisée

- **Les principes d'aménagement**

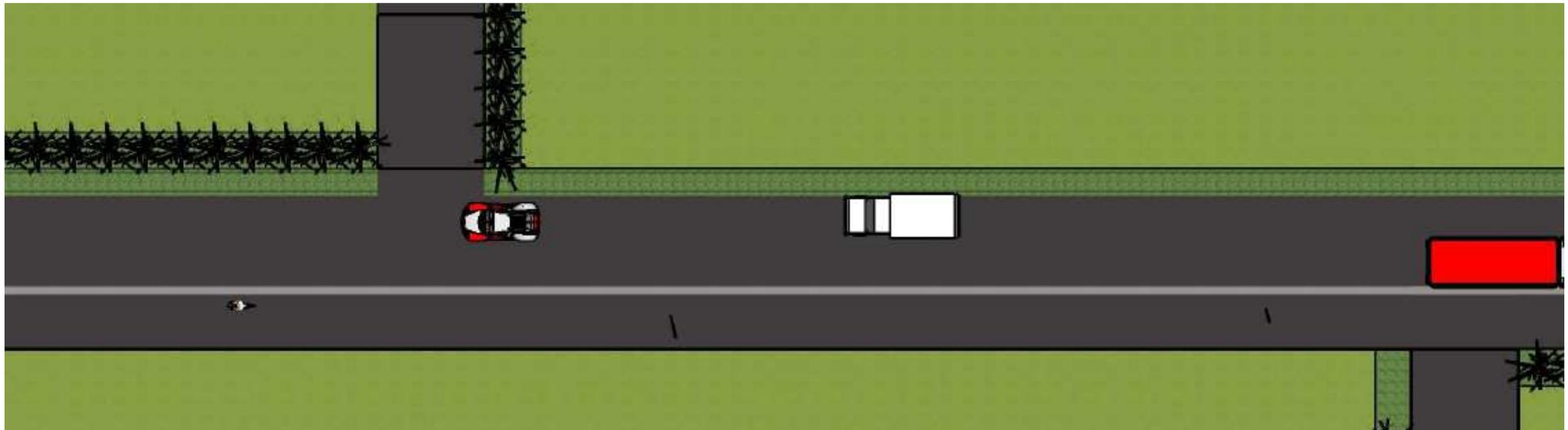
- Assurer la sécurité des usagers
- Assurer la circulation des engins agricoles

## 6.6. Le secteur rural

<b>FONCTION CIRCULATOIRE</b>	
<b>Réglementation vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 80 km/h.</li> <li>- Baisse ponctuelle à 70 km/h en traversée de lieu dit.</li> </ul>
<b>Voirie VL/PL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 à 6 m double sens.</li> <li>- Revêtement enrobé noir ou ECF (enrobé coulé à froid).</li> <li>- Structure lourde (Passages de convois agricoles).</li> </ul>
<b>Transports scolaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station en encoche :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur marquage 15 m.</li> <li>• Abris bus</li> </ul> </li> <li>Clou PMR pour indiquer portes d'accès bus + pavés couleur distincte pour positionnement tête de bus.</li> </ul>
<b>Cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accotement à aménager en cheminement mixte si liaison d'intérêt communautaire (et impossibilité d'utiliser un autre itinéraire).</li> </ul>
<b>Piétons / Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de l'accotement si besoin d'une continuité piétonne au regard de la présence d'habitations, entreprises ou équipements.</li> </ul>
<b>Eléments modérateurs de vitesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecluse à double SAS avec priorisation des sens de circulation.</li> <li>- Aménagement de trottoirs afin de réduire la largeur de la chaussée.</li> </ul>
<b>Mobiliers - Signalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les dispositifs implantés doivent être réglementaires et limiter les dommages aux usagers les plus vulnérables (motards, cycles, piétons).</li> </ul>
<b>Accotement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter l'entretien des fossés (1/2 fois par an) et le fauchage des accotements (2 fois par an).</li> </ul>

## 6.6. Le secteur rural

### 6.6.1. Plan masse de principe (voie intégrant une continuité douce)



## 6.6. Le secteur rural

### 6.6.2. Profil type (voie intégrant une continuité douce)



FOSSE

VL/PL  
≈ 5 m

CYCLES  
PIETONS  
≥ 3 m

Contact :

**VILLE DE LA ROCHE-SUR-YON**

Direction des Espaces publics

5 rue La Fayette – 85000 LA ROCHE-SUR-YON

02 51 47 46 48