

GUIDE PAR TYPOLOGIE DE VOIES FICHES D'OPERATIONS

- I. AVENUE DE LA GARE - Mauves
- II. BRETAGNE – Sautron
- III. COURS DES 50 OTAGES – Nantes
- IV. ECHOPPES RUE DE NANTES – Bouaye
- V. FERRIERE – Orvault
- VI. FRANKLIN – Nantes
- VII. GOUDY THERY FRERE LOUIS – Nantes
- VIII. PETITE SENSIVE – Nantes
- IX. PLACE EGLISE - St Sébastien
- X. PORTE DE LA BEAUJOIRE – Nantes
- XI. GRASLIN – Nantes

Avenue de la Gare / Rue de la Loire Mauves-sur-Loire

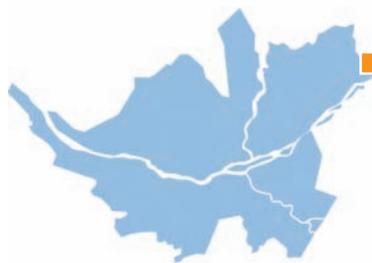
Éléments Clés

Zone apaisée
Grand paysage
Végétalisation
Aménagement cycles

Trois secteurs requalifiés : l'identité de Mauves-sur-Loire s'affirme

Jusqu'en 2013, la traversée du sud de Mauves-sur-Loire était difficile pour les piétons ; les voies étant calibrées pour le passage des voitures et poids lourds sur la départementale. L'aspect routier du lieu masquait la qualité du bâti.

Trois secteurs ont été aménagés : Place du Prieuré, avenue de la Gare, rue de la Loire. Un "ruban piéton" a été créé pour lier ces 3 entités. L'accent porté sur les cheminements doux a contribué à l'harmonisation des 3 secteurs. La végétalisation est l'un des outils de mise en cohérence.



Maison de ville



Maître d'ouvrage :

Nantes Métropole
Pôle Erdre et Loire

Maîtrise d'œuvre :

Groupement Ceramide
Archidée

Surface aménagée :

8 820 m²

Date de livraison :

Juin 2013



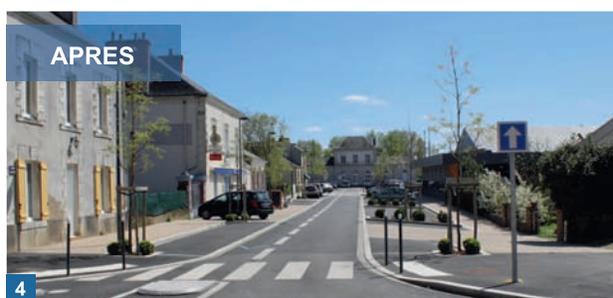


Contexte : Carrefour au fort caractère routier, au milieu duquel un transformateur se remarque particulièrement.

SECTEUR 1 : PLACE DU PRIEURÉ

Equilibre retrouvé entre aspect routier et paysager

- 1 Cheminement piéton séparé des voitures par une barrière végétale et un traitement de sol en enrobé clair.
- 2 Statut : zone 30 avec création d'un plateau pour la traversée piétonne.
- 3 Paysage : Les magnolias sont positionnés de manière à rythmer la place du Prieuré. Ils cachent puis révèlent leur environnement aux yeux du passant.



SECTEUR 2 : AVENUE DE LA GARE

Structurer la voie par le végétal : le choix de la bonne essence

- 4 Plantation d'arbres à l'essence adaptée pour structurer la voie (*Koelreuteria paniculata*). Passage d'une circulation double sens à sens unique, avec contresens cyclable. Le dessin de la bande cyclable tient davantage du registre routier que le reste de l'aménagement pour des questions de visibilité.
- 5 Traversée piétonne rendue lisible par un plateau en béton clair, même matériau que sur le parvis du complexe sportif.
- 6 Aménagement adapté aux usages : terrasse du bar intégrée au traitement du trottoir grâce au tracé des places de stationnement

Contexte : Essence du chêne des marais non adaptée au contexte urbain : les racines des arbres déforment le sol. La voie présente également un fort caractère routier.



AVANT



La chaussée de la rue de la Loire, sur la partie communale, est mal structurée mais bénéficie de plantations faites par les habitants devant leur façade.

SECTEUR 3 : RUE DE LA LOIRE - PARTIE COMMUNALE

Rationaliser l'espace en conservant les usages habitants

- 1 Inciter les usages riverains à perdurer : végétalisation en pied de façades répartie de manière aléatoire.
- 2 Parking pour rationaliser et organiser le stationnement au bout de la rue de la Loire. Le revêtement en pavés enherbés marque l'emprise du stationnement et réduit visuellement la proportion d'enrobé sur cet espace.
- 3 Une zone de rencontre a été créée sur la rue de la Loire. Pour apaiser les vitesses de circulation un système d'écluse est mis en place : des resserelements de voie sont faits par des resserelements en granit, surélevés par un léger plateau. Le système de priorité n'est pas défini et le passage se fait naturellement à vue entre automobilistes.
- 4

APRES



1

UN SEUL ET MEME MATERIAU POUR UN AMENAGEMENT COHERENT

- 5 L'unité du matériau utilisé sur l'aménagement le rend harmonieux et lisible dans son ensemble. Il s'agit ici du granit.
- 6 Dans cette même logique, un nouvel flot de stationnement en granit est utilisé à la place d'un élément plus classique et routier.



2



5



3



4



5



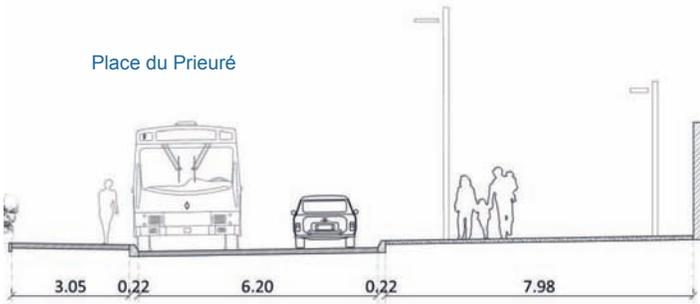
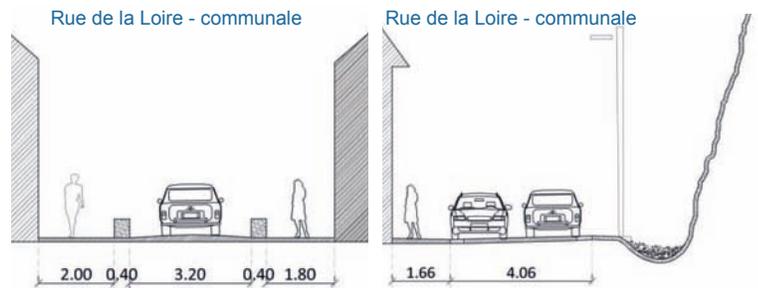
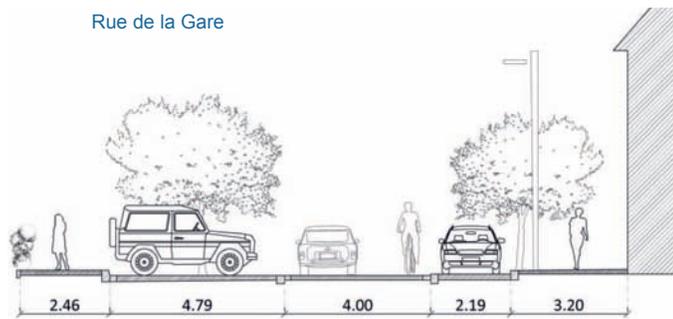
6



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- entrée de ville requalifiée : carrefour simple et lisible, caractère routier gommé
- création d'une place consacrée aux cheminements doux, intégrant la notion de paysage, par le positionnement précis et réfléchi des magnolias
- mise en accessibilité des arrêts de bus
- nouvel alignement d'arbres sur l'avenue de la gare, dégagant la perspective vers la gare.

- intégration dans l'aménagement du parvis du complexe sportif, traitement unitaire et harmonieux de l'ensemble.
- végétalisation en pieds de façade pour conserver les usages riverains
- zone apaisée par des plateaux, et écluses.

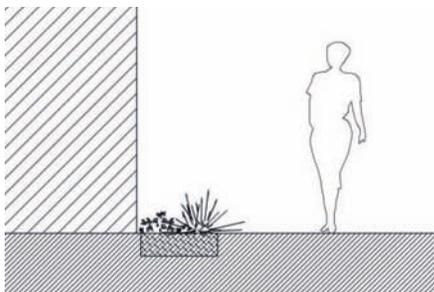


COUPE ET MATÉRIAUX

- Voies : enrobé noir
- Trottoirs : enrobé noir et enrobé clair
- Parking secteur 3 : pavés enherbés
- Place du prieuré : enrobé clair
- La végétation structure les espaces sur l'ensemble de l'opération
- 1650 ml de bordures granit
- 1750 ml de bordures béton
- 7000 m² d'enrobés noirs
- 1400 m² d'enrobés clairs
- 240 m² de béton gommé
- 315 m² de pavés enherbés

DETAIL

Encourager le fleurissement par les riverains nécessite l'installation de dispositifs. Ici, une végétalisation en pieds de façade est mise en oeuvre. La largeur des fosses varie de 20 à 45 cm.



Rue de Bretagne Sautron

Une voie principale au profil res- treint : comment intégrer des usages différents ?

Les différentes séquences aménagées de la rue de Bretagne contribuent à l'amélioration de l'entrée dans Sautron et de son centre de la ville avec une hiérarchisation des usages urbains.

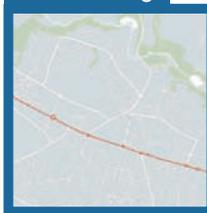
Tout l'enjeu de l'aménagement est de réussir à intégrer, sur un profil contraint, des voies de circulations douces où chacun des usagers puisse avoir sa place. La voie doit également accueillir une chaussée double sens et des places de stationnement bilatérales, le tout sur un profil de 15,40m, qui se doit d'offrir des espaces qualitatifs et paysagers.

Éléments Clés

Zone apaisée
Aménagement cycles
Grand paysage



Centre bourg



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole - Pôle
Erdre et Cens

Maîtrise d'œuvre :
Pôle Erdre et Cens

Surface aménagée :
13 050 m²

Date de livraison :
Sq 1 : Sept 2013
Sq 2+Beausoleil : Juin 2014



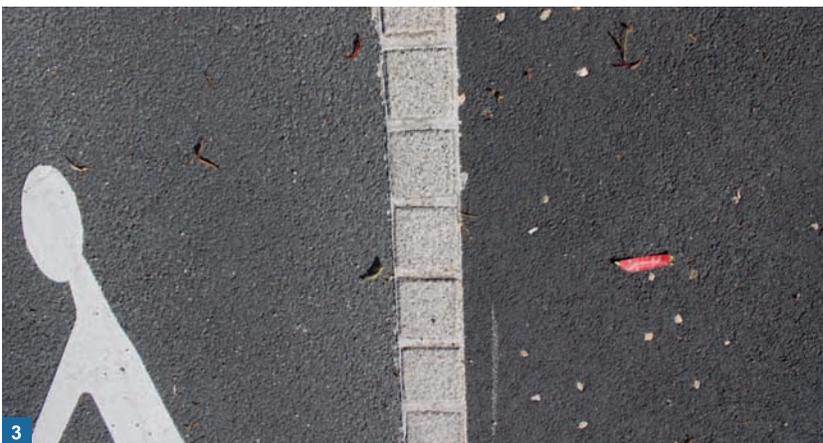
Auparavant, le stationnement était mis au même niveau que la chaussée, avec le même traitement au sol. Visuellement, la chaussée était donc très large et laissait des trottoirs trop étroits pour y insérer vélos et piétons. Les trottoirs étaient peu confortables du fait de leur état, et n'offraient que peu d'espaces végétalisés.

LE PARTAGE D'UN ESPACE RESTREINT : COMMENT APPORTER DE LA QUALITÉ ?

- 1 Le profil de la partie trottoir, plus haute que la chaussée, accueille stationnement, piste cyclable et trottoir piéton. La partie stationnement est rythmée par la végétation, elle apporte une qualité visuelle au site.
- 2 L'espace est partagé entre les différents usages qu'il accueille. Chaque partie est dimensionnée selon les valeurs usuelles minimales (piéton 1,40m, vélo 1,30m, stationnement 2,00m, voies 3,00m). Bien qu'étroits, les différents espaces sont bien lisibles.



- 3 Le sol est traité de manière à différencier ces espaces. La bande cyclable, en enrobé grenailé, est séparée du stationnement et de la circulation piétonne, en enrobés standards, par des pavés de résine claire.
- 4 Les quais bus sont rendus accessibles par une surélévation du trottoir. Ils s'inscrivent dans la continuité de l'espace stationnement / végétation / candélabres, le mobilier est rangé.



APRES



EVOLUTION DE L'ENTREE DE VILLE : REALISATION D'UN AMENAGEMENT PAYSAGER QUALITATIF

- 1 Au bout de la séquence 2, et avant l'opération Beausoleil d'entrée de ville, un parking a été créé. Il s'implante pour renforcer l'offre de stationnement qui est désormais mieux répartie sur le linéaire de l'opération : passage de 43 à 54 places de stationnement sur l'ensemble de l'opération.
- 2 Vue depuis le giratoire qui fait le lien entre l'opération Beausoleil et celle de la rue de Bretagne. De grands arbres rythment la voie et marquent l'entrée de ville.
- 3 Les circulations piétons et vélos sur la partie gauche de la vue de Beausoleil sont séparées par l'alignement d'arbres. Chaque usager a sa place définie, dans un environnement sécurisé et paysager.

- 4 L'alignement d'arbres rend le site accueillant. Les plantations des séquences 1 et 2 de la rue de Bretagne viennent prolonger l'alignement des arbres de Beausoleil.



1



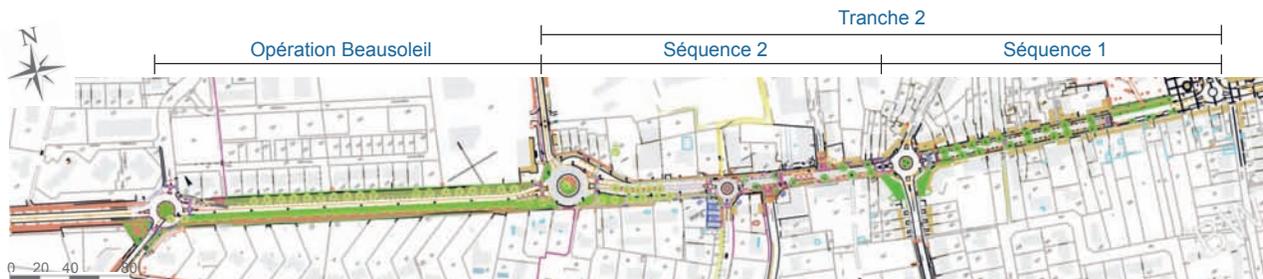
2



3



4



PLAN : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La partie la plus plantée sur le plan est l'opération Beausoleil. Elle offre un paysage d'entrée de ville verdoyant où l'on peut circuler à 50km/h sans gêner piétons ou vélos qui ont leur propre piste. Avec les séquences 1 et 2, la zone 30 existante a été étendue dans le centre bourg pour apaiser la circulation et faciliter la cohabitation de tous les modes (auto, bus, vélos, piétons).

Cette rue verte se poursuit sur les 2 séquences du projet pour lesquelles ont été plantés 19 arbres ainsi que des végétaux. Ces petits massifs sont positionnés de manière à séparer la chaussée du trottoir vélos/piétons quand il n'y a pas de stationnement.

Des places de parking ont été supprimées pour pouvoir amener cette nouvelle qualité paysagère. Cependant le bilan du nombre de places de stationnement reste positif grâce à la construction d'un parking sur la séquence 2.

Des boucles de comptage RT ont été posées au niveau de 2 giratoires, dont celui qui marque désormais l'entrée de ville. Elles viennent étendre le réseau d'information trafic de Nantes Métropole, l'aménagement du centre bourg du mandat précédent n'en ayant pas intégré. L'effacement de réseau améliore le paysage, c'est un élément du projet non négligeable au niveau du coût.

COUPE ET MATÉRIAUX

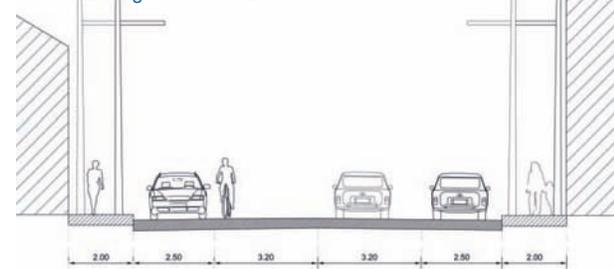
- 2 198 ml de bordures granit jaune
- 60 ml de bordures béton
- 11 775 m² d'enrobés tièdes
- 163 m² de béton
- 580 m² de pavés en résine
- 1 434 tonnes de grave naturelle

La lisibilité entre les différentes parties qui structurent la voie est faite grâce aux bordures et pavés en résine. L'ensemble de l'aménagement conserve un aspect relativement routier du fait de l'usage d'enrobés pour tous les revêtements. Cependant, cet aspect est tout de même réduit par rapport à avant puisque la chaussée est désor-

mais réduite et délimitée par les bordures. La piste cyclable tente de se distinguer par un traitement en enrobé grenailé dont le bilan est mitigé : par temps de pluie on ne distingue plus la différence, les pavés résines sont donc essentiels à la lecture des espaces.

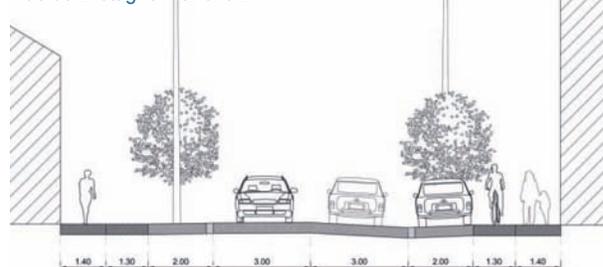
Avant

Rue de Bretagne Tranche 2



Après

Rue de Bretagne Tranche 2



DÉTAIL

Une attention particulière a été portée sur la mise en accessibilité des seuils des commerces et habitations quand cela était possible. L'objectif de l'opération est d'être conforme à la réglementation et aussi d'offrir un confort d'usage pour tous.



Cours des 50 Otages Nantes

Apaiser le centre ville : le changement de statut du Cours des 50 Otages

Le Cours des 50 Otages est un axe majeur du centre de l'agglomération, dont la vocation est également de rassembler et connecter les quartiers Bouffay-Decré et Royale-Graslin entre eux.

Aménagé dans les années 90 par Italo Rota et Bruno Fortier, le Cours des 50 Otages constitue un maillon essentiel au projet Coeur de Nantes 2015. Les aménagements ont permis de remettre en état cet axe très fréquenté, mais surtout d'intégrer de nouveaux éléments de programmation :

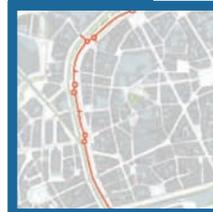
- l'axe structurant cyclable nord-sud.
- la mise en place d'une ZTL (Zone à Trafic Limité), où ne circulent que les bus et ayant-droits, afin de renforcer la régularité des transports en commun ainsi que l'apaisement par la suppression d'une grande partie des véhicules
- la mise en accessibilité des arrêts de bus
- l'élargissement du quai central piéton qui accueille les arrêts de bus et de tramway.

Éléments Clés

- Aménagement cycles
- Transports Collectifs
- Zone apaisée



Centre ville



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole - Pôle
Nantes Loire

Maîtrise d'œuvre :
Pôle Nantes Loire

Surface aménagée :
9 840 m²

Date de livraison :
Novembre 2012



Avant l'intervention, le cours des 50 Otages était circulé par tous types de véhicules. Aujourd'hui ZTL, il est réservé aux piétons, vélos, transports en communs et ayants droits.

Les cycles n'avaient pas de voie dédiée, ils devaient choisir entre les espaces piétons et voitures. Désormais l'aménagement accueille une partie de l'axe vélo nord/sud, il en est donc un élément structurant.

ZTL : DÉSENGORGER ET APAISER LE CENTRE VILLE

1 Le passage du cours des 50 Otages en ZTL a entraîné la piétonnisation et la mise en place de contrôle d'accès sur les rues qui lui sont adjacentes. Le cours constitue l'épine dorsale de la Zone à Trafic Limité et l'axe Feltre Calvaire, le cours Olivier de Clisson, les allées Brancas et de la Bourse ainsi que la rue de l'Hôtel de ville prolongent cet espace. La partie mauve illustre la ZTL, la partie rose les rues nouvellement piétonnisées pour la création de la ZTL.

2 La circulation de plus de 1 000 bus par jour a été facilitée par la réduction de moitié du nombre de véhicules/j. Certains arrêts ont également été réaménagés et décaissés.

3 Cours Olivier de Clisson : entrée sud de la ZTL. Il n'y a pas de borne pour accéder à la ZTL ou au Cours des 50 Otages. Le principe de fonctionnement passe essentiellement par la signalisation avec un premier temps d'incitation, d'information, et de contrôle.

L'AXE STRUCTURANT : LES VELOS AU COEUR DU PROJET

4 Les vélos sont placés au coeur du projet et profitent d'une piste cyclable bi-directionnelle, permettant un réel confort de circulation grâce à une délimitation claire et sécurisante. Cependant, ces aménagements peuvent paraître renforcer la fonctionnalisation de l'espace.

5 Le cours est devenu un élément important du réseau de déplacements de la ville avec tramway, chronobus, bus, biclo et axe cyclable.

6 Des bordures granit claires comportant des éléments réfléchissants rendent la plateforme vélo lisible de jour comme de nuit.

7 Les clous spécifiques déjà utilisés dans le centre ville contribuent à l'identification de l'axe vélo.

8 Les traversées piétonnes sont identifiées par de larges zones pavées aux carrefours, tout à niveau.



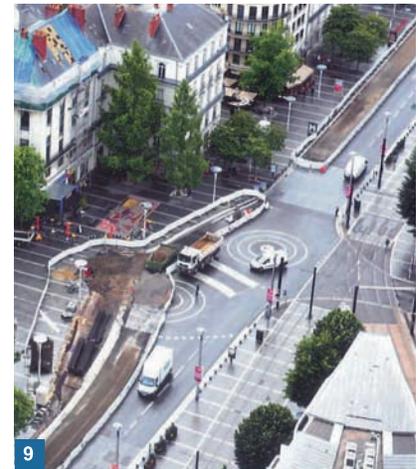
APRES

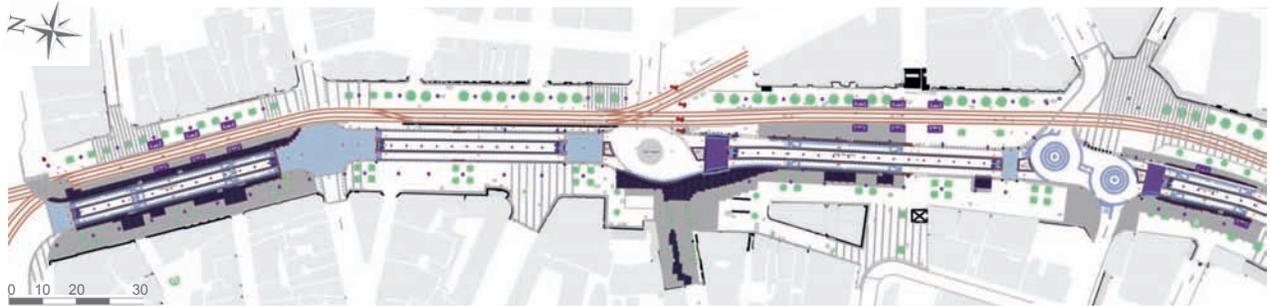


MISE EN OEUVRE "VERTE" : RETRAITEMENT EN PLACE A FROID AU LIANT HYDRAULIQUE

9 L'opération en plein centre ville de Nantes a nécessité la mise en place d'un phasage et d'une logistique importants. Les bus et les véhicules de livraison étaient alors les seuls à pouvoir circuler sur le cours, sur une seule voie. Une voie était traitée pendant que l'autre était circulée, et ce durant toute la durée des travaux.

10 Les machines se suivent sur la chaussée à remodeler, l'opération s'effectuait "juste à temps" avec la livraison du liant hydraulique au moment opportun de la mise en oeuvre, faute de place pour laisser un camion en attente.





PLAN : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La technique de retraitement en place à froid mise en oeuvre au coeur du centre ville de Nantes lors du réaménagement du Cours des 50 Otages offre de nombreux avantages tant au niveau logistique que physique.

Ce principe de retraitement des sols par malaxage des matériaux présents jusqu'à 32cm de profondeur avec injection de liant hydraulique présente effectivement des qualités écologiques. Pas besoin d'évacuer les gravats par un défilé de camions, pas non plus besoin de chauffer la matière pour qu'elle prenne forme.

De plus, ce procédé rend la chaussée plus rigide, chose nécessaire

sur ce cours où les bus circulent. Ces dernières années les bus provoquent un certain fluage des revêtements de sol au niveau des arrêts de bus. Or, le nouvel aménagement concentre la circulation des Chronobus sur des voies de 3,20m à sens unique engendrant des risques d'ornièrage.

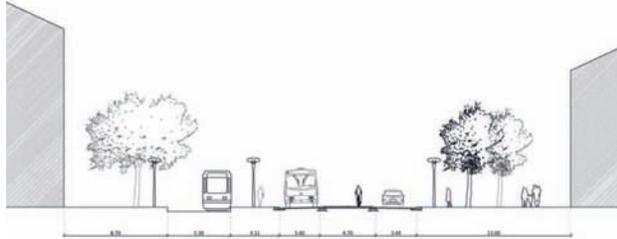
La rigidité acquise par la chaussée grâce à la technique mise en oeuvre assure donc la pérennité (établie à 30ans) de l'aménagement. Trois bornes escamotables ont été ajoutées et trois autres ont été déplacées pour délimiter et contrôler la ZTL.

COUPE ET MATÉRIAUX

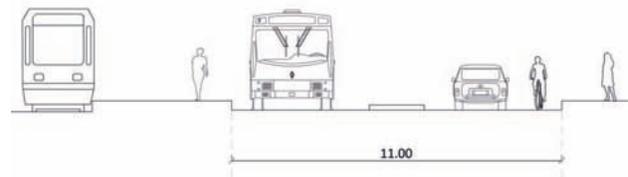
- 1 553 ml de bordures granit
- 2 236 m² de pierre naturelle
- 7 365 m² d'enrobés noirs

Le réaménagement du Cours des 50 Otages intervient principalement dans une logique d'apaisement du centre ville, il s'inscrit dans plusieurs projets urbains (Chronobus, ZTL, Axe vélo) et répond à un programme riche et complexe.

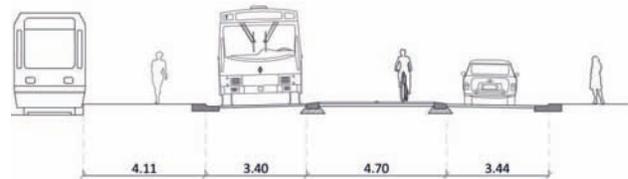
Contexte



Avant

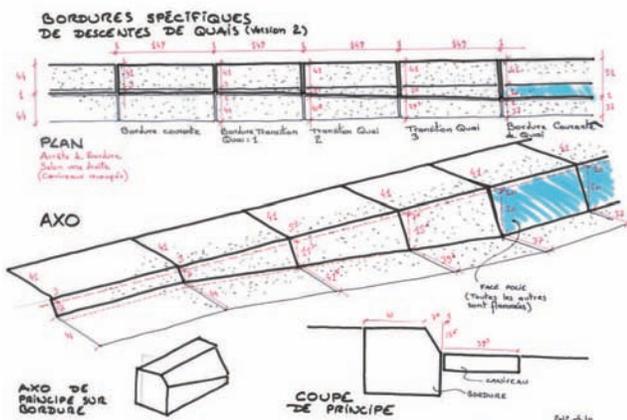


Après



DETAIL

L'accessibilité des quais d'arrêts de bus se veut intégrée au paysage urbain. Le sol est donc resté au même niveau partout pour conserver l'aspect visuel du pavage sur la partie piétonne. C'est donc la chaussée des arrêts de bus qui descend en dessous du niveau piéton.



Place des Echoppes - Rue de Nantes Bouaye

Mise en valeur d'une place de centre bourg et d'une entrée de ville

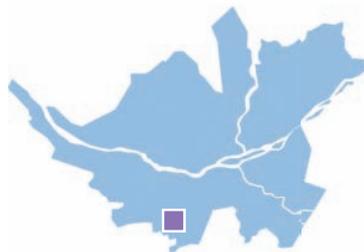
La rue de Nantes marque l'entrée Est du village de Bouaye. Elle est bordée au sud par la place des Echoppes. Cette place formait auparavant une dent creuse, rotule au bord d'une route à la circulation dense et rapide.

Le projet répond à 3 objectifs :

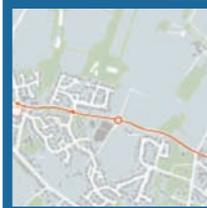
- Donner davantage d'importance aux déplacements doux qu'à la voiture
- Rendre l'entrée de ville agréable et apaisée
- Intégrer pleinement la place au centre bourg de Bouaye.

Éléments Clés

- Zone apaisée
- Parking
- Végétalisation
- Transports collectifs



Centre bourg



Maitre d'ouvrage :

Nantes Métropole - Pôle
Sud Ouest

Maitrise d'œuvre :

Groupement Atelier Square,
CDC Conseils

Surface aménagée :

22 350 m²

Date de livraison :

Avril 2013



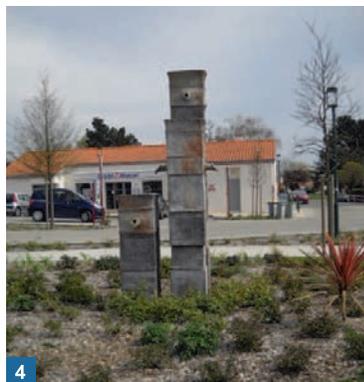
Le visage de la place des Echoppes avant aménagement est marqué par l'omniprésence d'enrobé qui lui confère un fort caractère routier. L'une des caractéristiques de ce projet relève du traitement de la place des Echoppes de manière à l'intégrer au centre bourg de Bouaye. Par les aménagements réalisés, notamment la création d'une zone de rencontre, un espace de qualité, confortable, est offert aux piétons tout en conservant les places de stationnement.

RÉVELER L'IDENTITÉ DU SITE : LE PAYSAGE COMME ÉLÉMENT DE COMPOSITION

- 1 Pour rendre lisible la zone de rencontre, la surface d'enrobé a été réduite au maximum. Son emprise est d'1m par 2,50m, au niveau des places de stationnement ; soit sous le moteur des voitures.
- 2 Selon leur dessin, les espaces verts doivent être protégés pour rester en bon état.
- 3 Pour ne pas encombrer l'image de la place, le mobilier est rangé entre la partie piétonne et la zone de rencontre.

COMPOSER AVEC L'EXISTANT

- 4 Evolution de la fontaine : elle devient une sculpture.
- 5 Développement durable : utilisation en remblai de 1000T de déblais.



AVANT



FAIRE RALENTIR : PLUSIEURS DISPOSITIFS QUI S'INTEGRENT AU PAYSAGE

Avant : Longue ligne droite qui incite à la vitesse, bords de route non traités, absence d'aménagements cyclables.

- 1 Limitation visuelle de la largeur de chaussée grâce aux bordures claires coulées de chaque côté de l'enrobé : largeur de voie 6m (voie principale), largeur des enrobés 5,40m
- 2 Construction de mini-giratoires discrets mais efficace à l'usage (diamètres 19m et 15m), dans la zone 30.

APRES



1

REQUALIFIER LES FONCTIONS CIRCULATOIRES

- 3 Incitation des piétons et vélos à emprunter un côté ou l'autre de la piste, pas de marquage au sol.
- 4 Création d'une voie verte (piétons + cycles). Au sol la bande enherbée sépare la voie de cheminement doux des véhicules, respectivement en béton balayé et enrobé noir. Cela assure une bonne lisibilité des différents usages.



2



3



4



PLAN : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

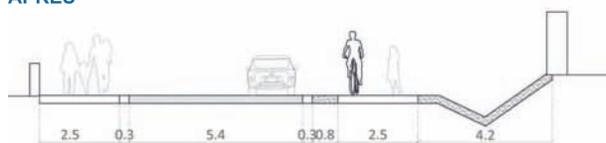
Aménagement de l'entrée de ville Est et de la place des Echoppes

- Faire baisser la vitesse de circulation
- Transformer la morphologie de la route
- Créer une promenade piétonne qui permette de relier le centre au supermarché,
- Végétaliser l'entrée de Bouaye.
- Requalifier la place, en faire un lieu où la priorité est donnée à la déambulation des piétons aux abords des commerces
- Bordures coulées claires de part et d'autre de l'enrobé où circulent les voitures
- Courbure donnée à la chaussée
- Piste de béton balayé de part et d'autre de la route pour parcours piéton et vélo
- Plantation de 8000 végétaux dont 80 arbres tiges
- Etablissement d'une zone de rencontre sur la place des échoppes.

AVANT



APRES



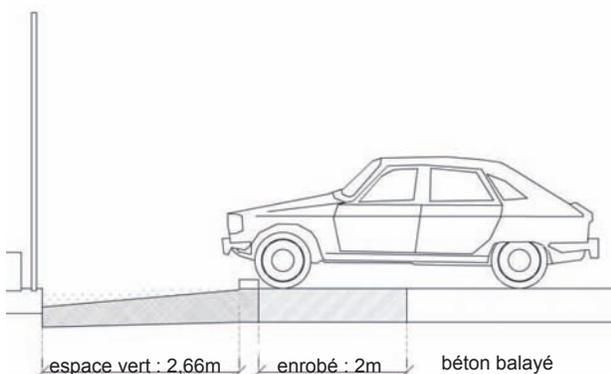
COUPE ET MATÉRIAUX

- 1550 ml de bordures béton sur l'ensemble du projet
- 1900 m² d'enrobés noirs standards
- 4500 m² d'enrobés tièdes
- 7065 m² de béton balayé
- 1000 t de déblais réutilisés
- 2150 m² de traitement de sol en place
- 900 m² de pavés béton grenailé

- Plantation de couvre-sols peu exigeants en entretien
- Eclairage adapté aux usages : 20 lux sur les giratoires, 15 lux sur la rue de Nantes, 5 à 10 lux sur la place des Echoppes (valeurs relatives à la charte d'aménagement)

DETAIL TECHNIQUE

Pour réduire l'emprise visuelle de l'enrobé sur la place des Echoppes, les stationnements sont matérialisés par une bande d'enrobé couvrant uniquement la partie sous le moteur des voitures (pour conserver un ensemble propre si jamais il y a des fuites d'huile)



Avenue de la Ferrière Orvault

Tirer parti des qualités du site pour rendre les déplacements agréables pour tous les usagers

L'avenue de la Ferrière s'inscrit dans la ville d'Orvault comme une voie principale très large bordée de pavillons. Avant l'opération, les accotements étaient monopolisés par le stationnement des véhicules riverains, donc peu praticables pour les piétons et cycles.

L'opération est divisée en deux tranches dont la seconde s'est terminée en mars 2014. Elle offre de très larges espaces pour piétons, cycles, stationnement et végétation. Les places de stationnement ont été rationalisées.

Cet aménagement a fait l'objet d'une concertation avec les habitants, qui s'est conclue par la suppression d'une traversée piétonne.

Un travail en collaboration avec la ville a permis de mettre en valeur l'entrée du parc de la Gobinière, par un traitement paysager s'insérant en lieu et place d'une maison appartenant à la ville.

Éléments Clés

- Aménagement cycles
- Zone Apaisée
- Grand paysage



Tissu mixte



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole - Pôle
Erdre et Cens

Maîtrise d'œuvre :
Pôle Erdre et Cens

Surface aménagée :
8 440 m²

Date de livraison :
Mars 2014





PLAN : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Aménagement d'une voie principale en tissu mixte via les thématiques de paysage et de ville apaisée

La tranche 1 de l'opération a été réalisée en 2006. Un giratoire a été installé à la jonction des 2 tranches et assure la liaison entre bandes et pistes cyclables.

L'aspect paysager du projet a été particulièrement soigné dans la seconde phase. Des arbres ont été plantés pour structurer la voie, le paysage l'emporte sur la mécanique : le nombre de places de stationnement est diminué au profit de plantations qui séparent la piste cyclable de la voirie.

La chaussée est en enrobé noir et la séparation voitures/vélos se fait par une légère différence de hauteur et grâce à l'aménagement paysager qui alterne avec des places de stationnement.

Une zone de débatement de portières est délimitée au sol par de la résine corail ou des tracés blancs entre stationnement et piste cyclable, pour sécuriser les usagers et éviter les accidents.

Cette sur largeur de confort a été possible par l'exploitation de la largeur importante de la voie existante.

L'effacement des réseaux offre un paysage diurne plus qualitatif, et plus agréable au quotidien. Le mobilier choisi est sobre et dans l'alignement des places de stationnement ou espaces verts, il ne gêne pas le cheminement piéton ni les cycles.

COUPE ET MATÉRIEAUX

La voie a été dimensionnée au minimum recommandé de 6m (voie principale) pour réduire visuellement la présence d'enrobé et faire ralentir les conducteurs.

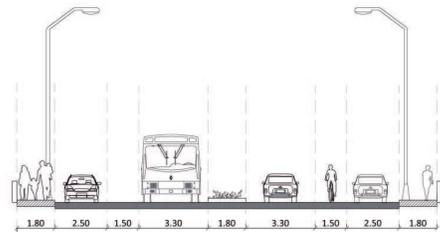
- 1 L'aménagement a permis de retraiter l'entrée du parc de la Gobinière grâce à une collaboration étroite entre la mairie et Nantes Métropole.
- 2 La générosité de l'espace à investir pour l'aménagement a permis de réaliser un projet agréable à emprunter par les piétons et cycles parce que sécurisant.



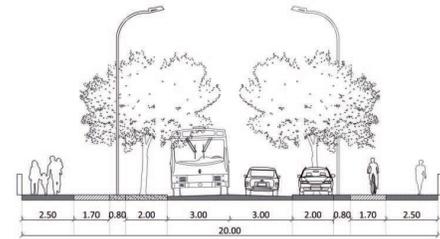
1



1



Avant



Après

- 845 ml de bordures granit réutilisées
- 3 380 m² enrobé noir
- 4 871 m² enrobé tiède
- 625 m² terre pierre



2

Rue Franklin Nantes

Partage de l'espace circulé : la route devient rue

Situé dans le quartier XVIII^e nantais (Graslin, Royale, Calvaire), l'aménagement des rues Franklin et Buffon s'inscrit dans la continuité des actions engagées pour le cœur de ville dans l'objectif de valorisation des richesses patrimoniales et de reconquête de l'espace public afin de :

- Valoriser l'attractivité économique et commerciale
- Améliorer la convivialité de l'espace et rééquilibrer le rapport entre les usages notamment au profit du piéton
- Prolonger le parcours piéton et le circuit de chalandise du centre ville.

Éléments Clés

- Zone apaisée
- Piétonisation
- Aménagement cycles
- Végétalisation



Centre historique



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole -
Direction de l'Espace Public

Maîtrise d'œuvre :
Direction de l'Espace Public

Surface aménagée :
2 600 m²

Date de livraison :
Octobre 2012



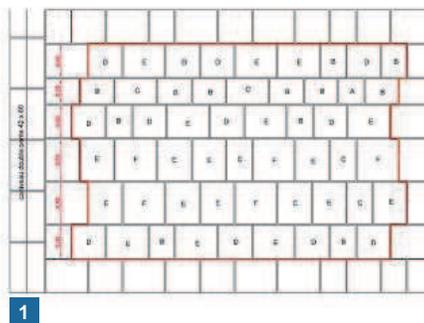
Au coeur d'une zone hyper-urbaine, avec une densité d'usages et une fréquentation piétonne et touristique très fortes, la route doit devenir rue pour ne plus être une coupure (visuelle et physique) dans la ville. Cela passe par une réduction de l'espace circulé et un travail d'accueil des autres pratiques urbaines sur ses "rives".

AVANT

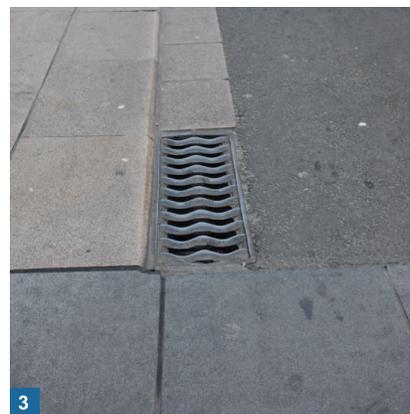


LA QUALITÉ DANS LE DÉTAIL

- 1 Intégration esthétique des joints de dilatactions longitudinaux par un calepinage défini à partir de la largeur entre joints. Le resserrement visuel du pavé autour d'un ruban d'enrobé réduit la place laissée à la voiture
- 2 Ajustement des seuils d'entrées (maxi 3-4cm) par la mise en place le long des façades d'une rive continue en petits modules (pavés mosaïque).



- 3 Intégration des grilles dans la largeur du caniveau par un dimensionnement identique



LE VÉGÉTAL EN VILLE

- 4 Plantation de 2 arbres (magnolias) pour marquer un signal urbain au croisement des rues.
- 5 Insertion d'une plante grimpante en pied d'immeuble (magasin de fleurs) pour habiller une gouttière



APRES



LE MARQUAGE DES FONCTIONS

- 1 Dénivelé entre chaussée et double sens cyclable qui s'avère finalement gênant pour la déambulation piétonne
- 2 Identification de l'aire de stationnement livraison : calepinage spécifique, signalisation discrète par panneau reporté en façade, complété par un marquage sur chaussée pour éviter un traitement routier.

LE DÉSENCOMBREMENT DE L'ESPACE

- 3 Libérer l'espace du mobilier urbain : alignement du mobilier et travail sur l'inter-distance entre les potelets qui est ajustée aux limites de girations pour empêcher le stationnement sauvage.



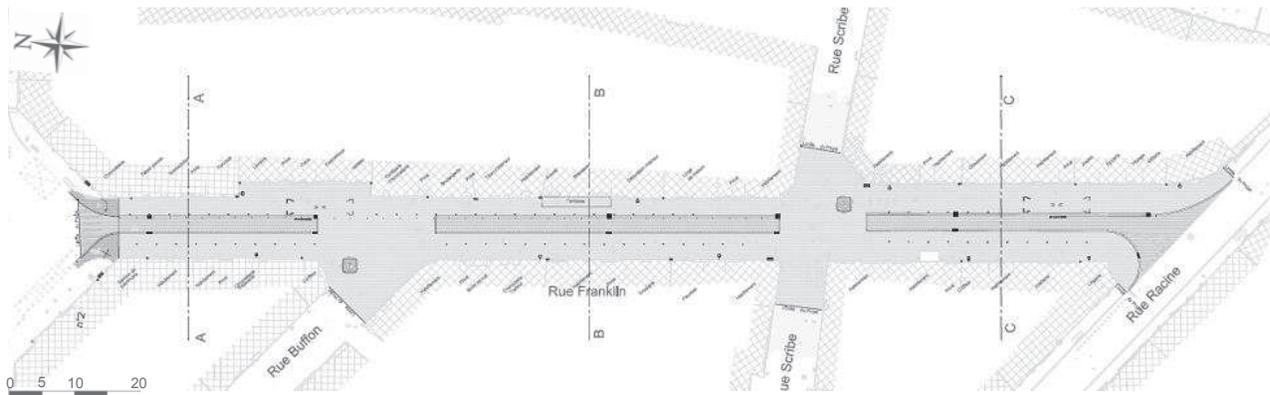
1



2



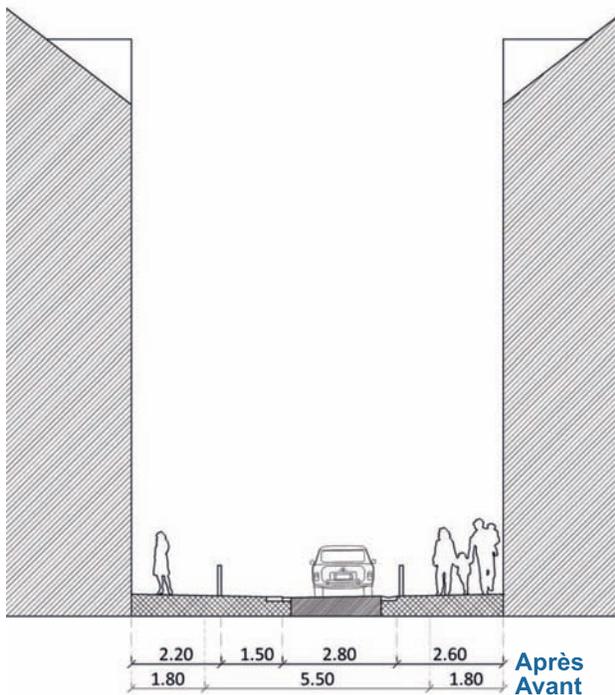
3



PLAN : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Aménagement de la rue et des carrefours associés pour une déambulation piétonne facilitée

- Réaménagement de façade à façade, de la rue Franklin depuis la rue Racine jusqu'à la place Delorme. Traitement des amorce de la rue Scribe et de la rue Buffon, depuis la rue Franklin jusqu'à la rue Copernic.
- Circulation générale en enrobé 0/10
- Circulations douces (trottoirs, double sens cyclable) en dallage granit beige clair
- Potelets : 0.85m, de hauteur conforme au nouvel abaque
- Appuis vélos : type Nantes de couleur vert nantais
- Plantation de 2 arbres (Magnolias) avec grille d'arbre
- Mise en place de la signalisation verticale et dépose du jalonnement existant
- Reprise de l'éclairage sur façade et mise en place d'un réseau d'arrosage pour les SIFU sur les façades
- Reprise des trottoirs en asphalté sur les rues et places adjacentes
- Reprise du dallage en limite du projet sur la rue Scribe
- Remise à niveau de la borne escamotable à l'intersection avec la rue Scribe.



COUPE ET MATÉRIAUX

Large espace pour le piéton et le cycle en dallage granit beige
Un ruban fin en enrobé noir pour le passage des véhicules en sens unique

Franklin :

- voie en enrobé de 2,20m de large + caniveaux = 2,80m
- double sens cyclable de 1,50m de large
- trottoir de largeur variable de 2,00m à 4,50m

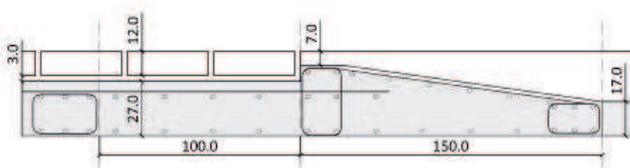
Buffon :

- voie en enrobé de 2,20m de large
- stationnement de 2,00m de large
- trottoir sud en dallage de 1,80m à 2,00m de large
- trottoir nord en asphalté de 1,15m à 1,45m de large



DETAIL

Détail dalle de répartition au niveau des plateaux entre l'enrobé et le dallage (béton en gris).



Rues Frère Louis/Théry/Goudy Nantes

La sécurité des cycles en milieu urbain dense : comment trouver sa place ?

Cet aménagement est issu d'une attente des sécurité des cycles et piétons exprimée par les habitants lors de l'atelier citoyen déplacements doux initié en 2011 dans le quartier Nantes-sud.

Il porte sur une continuité cyclable et piétonne du micro-quartier Sèvre jusqu'à l'axe structurant deux-roues nord-sud passant à Pirmil.

La caractéristique principale du projet est son CHAUCIDOU (pour chaussée à circulation douce). Il permet de sécuriser à moindre coût le déplacement des cyclistes et contribue au ralentissement de la vitesse de circulation des véhicules.

Éléments Clés

Zone apaisée

Aménagement cycles



Tissu mixte



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole - Pôle
Loire Sèvre Vignoble

Maîtrise d'œuvre :
Pôle Loire Sèvre Vignoble

Surface aménagée :
5 125 m²

Date de livraison :
Décembre 2013



LE CHAUCIDOU, UNE SOLUTION SÉCURISANTE & ÉCONOMIQUE POUR INTÉGRER LES CYCLES À LA VILLE DENSE

- 1 Le CHAUCIDOU ne fait pour l'instant pas partie du code de la route, c'est une incitation à rendre le vélo prioritaire. Les véhicules stationnant à cheval sur la chaussée et le trottoir ne peuvent donc pas être verbalisés.
- 2 Vue depuis la rue Théry, on aperçoit en fond de plan les barres d'immeubles qui forment le paysage de cette partie sud de Nantes. On y observe donc une forte densité de population et un besoin en stationnement important, c'est pourquoi le nombre de places n'a pas été réduit dans le projet.
- 3 La rue du frère Louis a été passée en zone 30 dès son entrée pour sécuriser les circulations douces.
- 4 Le CHAUCIDOU se distingue de la chaussée par un revêtement en enrobé grenailé ocre pour assurer sa lisibilité.
- 5 Un panneau a été spécifiquement créé pour les CHAUCIDOU, il est nécessaire afin d'informer les conducteurs de ce que signifient les marquages au sol. C'est une incitation à donner la priorité aux vélos.



APRES



LA BONNE COHABITATION DES USAGES, L'AFFAIRE DE DÉTAILS

- 1 Les pieds d'arbres existants sont protégés des agressions des voitures par des fosses recouvertes de sable ocre de la taille d'une place de stationnement. Ces fosses s'intègrent au dessin de la rue tout en ayant une utilité, celle de maintenir l'arbre en vie.
- 2 Des arbres ont aussi été plantés pour conforter l'alignement sur la rue du Frère Louis. Ils permettent de séparer la partie piéton du CHAUCIDOU et de la chaussée.
- 3 Une butée au fond des places de stationnement a été mise en place pour éviter que l'avant des voitures ne dépasse sur le trottoir et empêche le piéton de circuler.
- 4 Pour assurer la continuité cyclable souhaitée, un contre-sens cyclable a été dessiné dans la rue Goudy. Un itinéraire cyclable est donc créé du micro quartier Sèvre jusqu'à la plateforme multimodale de Pirmil.



1



2



3



4



PLAN : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

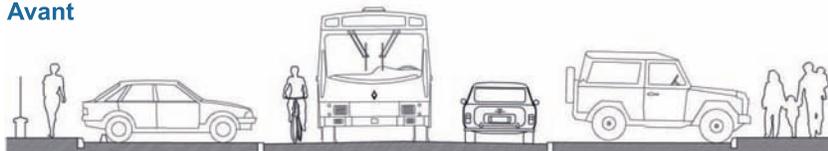
Pour créer une continuité piétonne et cyclable depuis Pirmil jusqu'au quartier Sèvre, des trottoirs ont été élargis ou remis à niveau ; un Chaucidou (en jaune sur le plan ci-dessus) et un contre sens cyclable ont été insérés.

Au début de l'aménagement, sur la rue Goudy côté Pirmil, l'entrée dans une zone 30 est matérialisée au sol par un marquage en résine

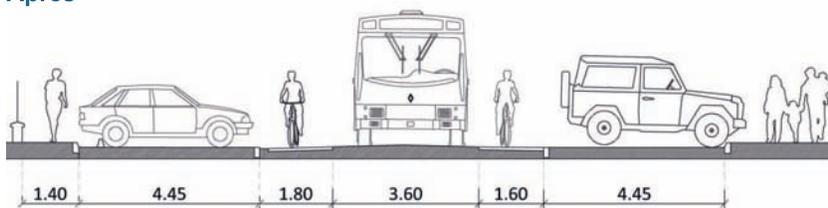
corail. Ensuite le Chaucidou vient s'intégrer au dessin de la voirie tout en se distinguant de la chaussée par un traitement en enrobé grenailé ocre. Enfin le reste de la chaussée est conservé en enrobé noir standard.

Les places de stationnement ont été conservées pour maintenir un service de qualité dans un quartier dense comme celui-ci.

Avant



Après

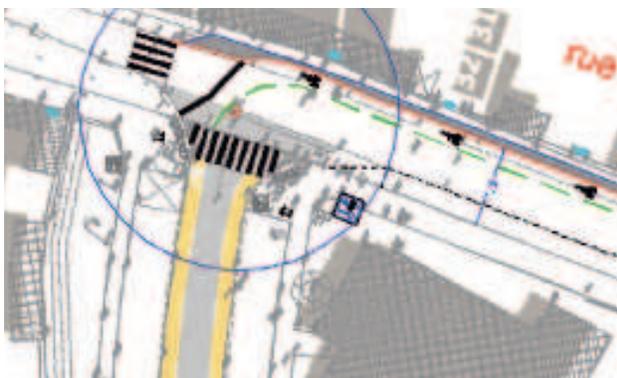


COUPE ET MATÉRIAUX

- 400 ml de bordures granit dont 365 ml réutilisés
- 182 ml de bordures béton
- 63 m² de pavés réutilisés
- 504 m² enrobés tièdes noirs
- 1 275 m² enrobés tièdes grenailé ocre pour le CHAUCIDOU
- 1 810 m² de Bétoflex
- 1 456 m² d'enrobés noirs pour les trottoirs
- 80 m² de sable ocre en pied d'arbre
- 100 m² de résine corail pour les 5 entrées de zone 30
- 203 t de grave naturelle pour la couche de forme.

ZOOM

La liaison entre le CHAUCIDOU (en jaune) de la rue Théry et le contre-sens cyclable (en vert) de la rue du Frère Louis se fait au niveau du carrefour. Un stop est dessiné pour une meilleure continuité cyclable.



Rue de la petite Sensive Nantes

Apaiser, sécuriser, végétaliser : réaménagement maîtrisé d'une voie de desserte

La rue de la petite Sensive a été réaménagée en vue de la construction de bureaux d'entreprises et de logements étudiants. Le but est de sécuriser la voie et les piétons qui y passent pour, par exemple, rejoindre le boulevard Einstein et emprunter les transports en commun. Il s'agit également de faire de cette rue une zone apaisée en la passant à une vitesse limitée à 30km/h.

Un carrefour surélevé avec priorité à droite prend place entre les 2 sections du projet (l'entrée de la rue et sa fin en impasse). Une attention particulière a été portée à la qualité paysagère de l'aménagement qui s'inscrit dans la continuité de la coulée des Renards, au bout de l'impasse.

Éléments Clés

Zone Apaisée
Grand paysage
Végétalisation



Tissu mixte



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole - Pôle
Erdre et Cens

Maîtrise d'œuvre :
Pôle Erdre et Cens

Surface aménagée :
3 000 m²

Date de livraison :
Mai 2013





PLAN : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement de cette voie de desserte est caractérisée principalement par le dessin du carrefour (voir plan ci-dessus). Ce plateau régi par le régime de priorité à droite permet de conserver une fluidité de circulation tout en brisant la ligne droite. L'aménagement a permis d'affirmer la mise en place de la zone 30 par le traitement en plateau à l'entrée de rue du côté du bd Einstein, qui marque l'entrée de la zone 30. L'aménagement du carrefour rend également plus confidentielles l'impasse et la rue du Docteur Chenantais.

Le fossé existant est conservé et renforcé, des arbres sont plantés au sud et à l'ouest, et des végétaux à l'est. Ce dessin paysager inscrit le territoire dans la continuité de la coulée des Renards qui débute là où s'arrête la rue de la petite sensitive. L'aspect routier est alors réduit.

COUPE ET MATÉRIAUX

- 210 ml de bordures granitx
- 140 ml de bordures béton
- 1425 m² d'enrobés tièdes
- 290 t de grave naturelle



1

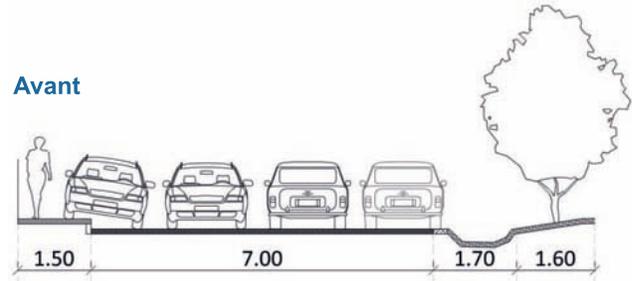


2

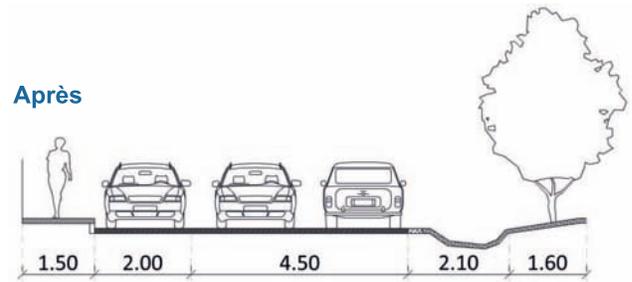


3

Avant



Après



- 1 La coulée des Renards à l'extrémité de la rue de la petite Sensitive constitue une masse végétale importante dans le paysage. Le but de l'aménagement était d'établir une continuité verte vers le boulevard Einstein grâce aux noues conservées sur un côté de l'aménagement.
- 2
- 3 Le plateau du carrefour reste discret dans le paysage du site.
- 4 Les modes doux sont à l'écart de la circulation sur certains tronçons.



4

Place de l'église Saint Sébastien sur Loire

Aménagement d'une voie principale en parvis d'église : dessin maîtrisé d'une zone de rencontre

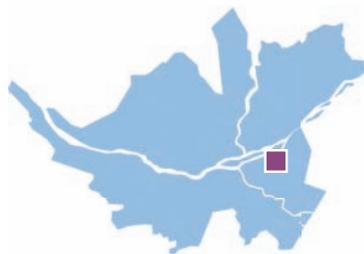
L'église du centre-ville de Saint Sébastien sur Loire bénéficie aujourd'hui d'un vaste parvis qui peut accueillir les événements majeurs de la ville.

Bien que traversé par une voie principale, l'aménagement est dessiné de manière à gommer l'aspect routier du lieu et à rendre lisible les usages qui s'y développent : parking, parvis d'église, promenade, terrasses, commerces...

Les matériaux mis en oeuvre sur le projet participent beaucoup à cette lecture des usages et confèrent un caractère plus urbain au centre-ville.

Éléments Clés

- Zone apaisée
- Piétonisation
- Végétalisation
- Parking



Centre ville



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole - Pôle
Loire Sèvre Vignoble

Maîtrise d'œuvre :
Pôle Loire Sèvre Vignoble

Surface aménagée :
4 117 m²

Date de livraison :
Février 2011



Avant la réalisation de l'aménagement, la place de l'église accueillait peu d'usages identifiés autres que le stationnement malgré la présence d'arbres et de bancs. La chaussée séparait les étroits trottoirs de la partie centrale qui faisait alors office de giratoire. L'église ne présentait pas de parvis où l'on puisse se réunir. La ville de Saint Sébastien souhaitait également offrir une place de plain-pied aux habitants afin que des événements puissent y prendre place (marché de Noël, brocante, fête de l'école...).

LA PLACE DE CENTRE BOURG : POINT DE REPÈRE ET DE RASSEMBLEMENT

- 1 L'église de Saint-Sébastien est mise en valeur par un aménagement contemporain et sobre. L'aspect routier est gommé par la mise en oeuvre de différents matériaux pour la partie circulaire et la partie piétonne.
- 2 Des moments festifs entre habitants et commerçant se tiennent sur la place.
- 3 Le marché de Noël a lieu sur la place tous les ans. La route peut être fermée, par exemple en soirée, pour offrir un véritable espace public continu et de plain-pied aux sébastienais.



LE PARVIS DE L'ÉGLISE : ENTRE ROUTE ET VOIE PIÉTONNE

Le parvis de l'église est un espace public que la ville de Saint-Sébastien-sur-Loire souhaitait retrouver.

L'aménagement a été réfléchi de manière à dessiner ce parvis au sol, bien qu'il soit traversé par la chaussée.

- 4 L'endroit étant devenu zone de rencontre, la chaussée est traitée en résine coulée à froid et revêt un motif de pavés qui imite ceux en granit implantés sur la zone piétonne. Les bordures présentent également une différence de niveau minimum. De cette manière, une continuité visuelle est assurée de l'église jusqu'à l'esplanade piétonne.



APRES



La place est requalifiée de par son nouvel aménagement et statut, mais aussi grâce à l'enfouissement des réseaux, côté nord, qui ouvre la perspective vers le ciel.

COHABITATION ET LISIBILITÉ DES USAGES SUR UN ESPACE PUBLIC DE PLAIN-PIED

- 1 La zone 30 est surélevée, un plateau marque l'entrée sur la place de l'église de chaque côté de l'aménagement. La chaussée est en enrobé noir tandis que la partie piétons/cycles est en enrobé ocre, les différents usages sont donc lisibles.
- 2 Malgré le stationnement, la place se lit par ses espaces dégagés généreux au pied des commerces et activités (8 à 11m de large).
- 3 Le mobilier et la végétation sont rangés sur une "bande servante" afin de séparer les circulations piétonnes des places de stationnement de manière qualitative. Des arbres ont été plantés de part et d'autre de la place pour structurer la voie qui la traverse.
- 4 Les traversées piétonnes sont traitées de la même manière que le parvis de l'église, en résine Roxem coulée à froid imitation pavés granit.
- 5 Les commerces et entrées de logement ont été rendus accessibles quand cela était possible.



1



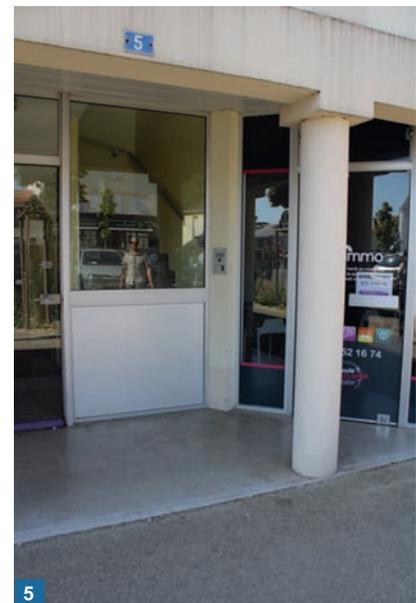
2



3



4



5



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La ville de Saint Sébastien a souhaité moderniser la place de l'église, auparavant giratoire et parking au caractère plutôt rural. Une unique voie circulaire à 30km/h traverse désormais la place afin de limiter l'emprise de la chaussée. L'aménagement fait la part belle aux circulations douces.

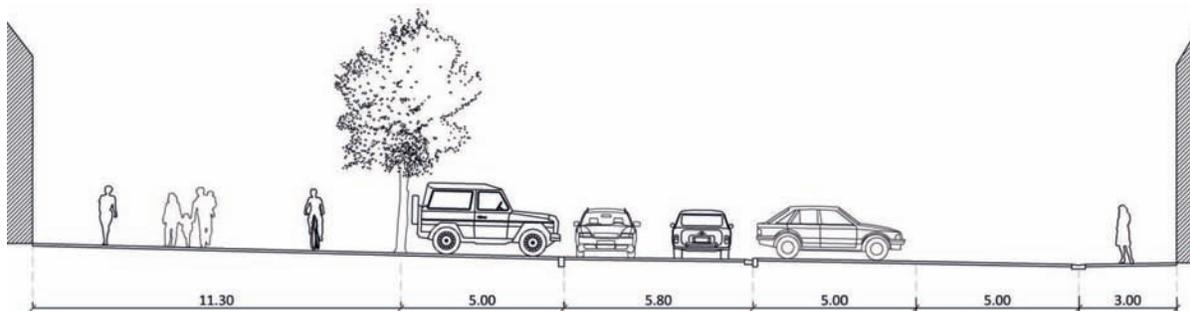
Les arbres sur la place ont du être abattus pour construire la nouvelle voie et laisser place à un nouvel alignement végétal en cohérence avec le projet. La place est l'esplanade privilégiée pour les rencontres et activités de la ville. Elle doit donc être organisée : arbres et mobilier sont alignés sur un même axe, entre le stationnement et la partie piétonne.

Pour assurer la continuité visuelle du parvis de l'église, bien que traversé par la voie principale, un mariage entre 2 matériaux a été opéré : des pavés granit matérialisent le parvis sur la partie piétons/cycles tandis qu'un revêtement en pavés résine Roxem prend place sur la chaussée, pour assurer la pérennité de l'ouvrage.

COUPE ET MATÉRIAUX

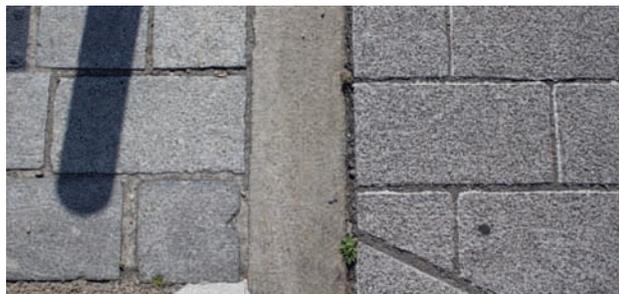
- 588 ml de bordures granit (dont 118 ml de caniveaux)
- 83 ml de bordures métalliques
- 170 m² d'enrobés noirs "standard"
- 1 450 m² d'enrobés tièdes Agrévia pour le traitement de la chaussée
- 1 797 m² d'enrobés liant de synthèse coloré ocre pour les parties piétonnes/trottoirs

- 700 m² de pavage granit 15*30*8 pour le parvis de l'église sur les parties piétonnes
- 250 m² de pavés en résine reconstitués ROXEM pour le parvis de l'église sur la partie circulaire



DÉTAIL

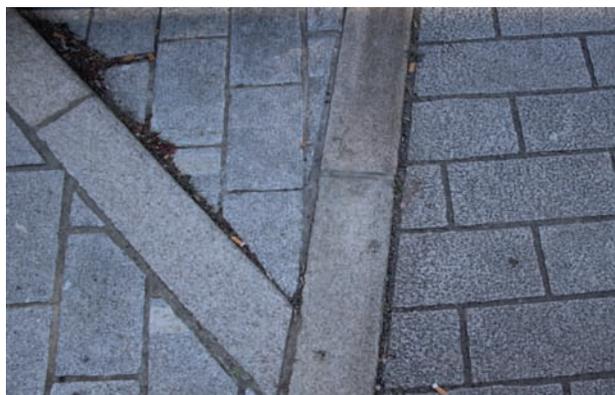
Le détail du traitement du parvis de l'église est la force de cet aménagement. Les matériaux ont permis de résoudre la question de la lisibilité de l'aménagement de la zone de rencontre malgré des usages différents.



TROTTOIR : PIÉTONS / CYCLES
Revêtement pavé granit

Bordure séparatrice:
différence de niveau
gommée au maximum

CHAUSSÉE : VÉHICULES
MOTORISÉS
Revêtement pavé résiné Roxem



Porte de la Beaujoire Nantes

Transformation d'un échangeur routier en boulevard urbain

Dans le cadre de la création des lignes Chronobus, de l'arrivée du tram-train et du nouveau terminus ligne 1 "Ranzay", la section de la route de St Joseph de Porterie, autour de la porte de la Beaujoire, nécessitait une complète reconfiguration tant sur ses fonctionnalités que son ambiance. Les enjeux étaient multiples :

- Assurer des cheminements confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes ;
- Assurer la sécurité et la fluidité des échanges ;
- Limiter les remontées de file sur les bretelles du périphérique ;
- Assurer la performance d'une ligne de chronobus ;
- Assurer des accès lisibles aux équipements métropolitains (Parc des Expositions, Stade de la Beaujoire) et locaux (mairie annexe Ranzay, salle festive) ainsi qu'au nouveau parking P+R.

Éléments Clés

- Gestion des flux
- Végétalisation
- Transports Collectifs
- Aménagement cycles



Entrée de ville



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole -
Direction de l'Espace Public

Maîtrise d'œuvre :
EGIS France

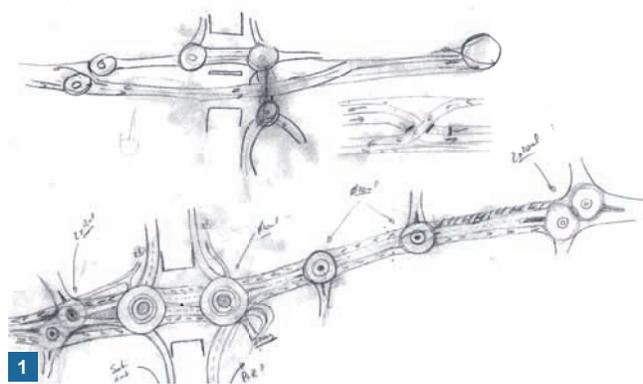
Surface aménagée :
17 000 m²

Date de livraison :
Mai 2013



UNE CIRCULATION FLUIDIFEE GRACE A DES GIRATOIRES "SUR MESURE" "SUR MESURE" Une conception atypique

- 1 Afin de limiter les entrées automobiles vers le centre de l'agglomération tout en préservant la capacité d'échange entre le périphérique et la partie nord de la route de St Joseph, qui dessert notamment le stade et le parc des expositions, de multiples dessins ont abouti à un chapelet de giratoires (Yan Le Gal). Ce dispositif a permis de relever le défi de la fluidité, les traversées étant plus directes et plus courtes.



Des tests grandeur nature

- 2 Phase d'expérimentation pendant 3 mois : pose de 1200 mètres de bordures caoutchouc. A deux reprises des adaptations géométriques mineures ont permis des améliorations notables avec un impact important sur le comportement des usagers.
- 3 Bordures hautes de 22cm : éviter le stationnement sauvage en limitant au maximum le nombre de potelets posés.
- 4 Béton à prise rapide dans les parties franchissables des 8 giratoires permettant des réouvertures à la circulation 7 jours après le coulage. Limitation des contraintes pour les 40000 usagers / jour

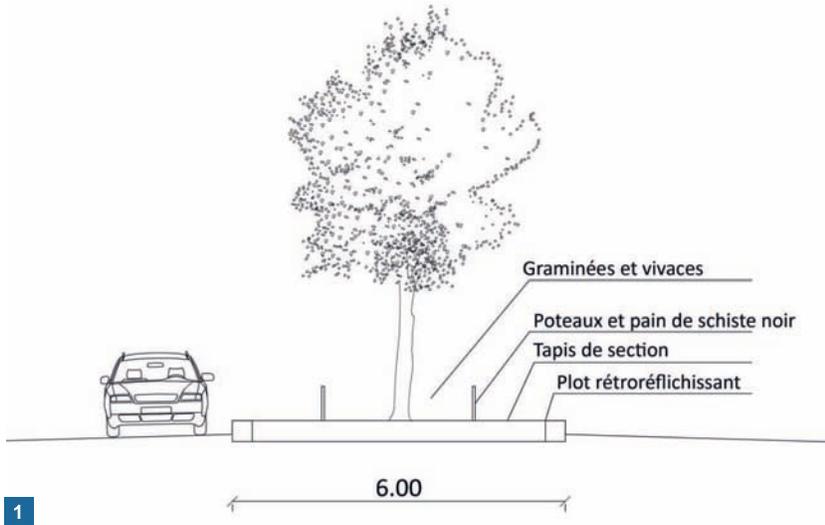


APRES



UN PAYSAGE RETROUVE POUR PLUS D'AMENITES

- 1 Plantation d'arbres d'alignement et au centre des giratoires pour donner une autre dimension au boulevard.
- 2 Valoriser l'arrivée des projets de transports en commun en garantissant la progression du chronobus et en favorisant les échanges multimodaux avec la nouvelle ligne de tramway.
- 3 Valoriser les déplacements doux grâce à des cheminements sécurisés et confortables, à des itinéraires lisibles et continus, à un apaisement général des circulations automobiles.
- 4 Libérer l'espace du mobilier urbain : alignement du mobilier respecté dans une bande "technique" (jalonnement, arbres, candélabres...)
- 5 Choix des matériaux : distinction de la piste cyclable et du trottoir par deux types de bétons et séparation par un listel granit détectable par les personnes à mobilité réduite.





PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Transformation d'un échangeur routier en boulevard urbain

Création de trottoirs larges, traversées piétonnes et pistes cyclables pour donner de la qualité aux espaces dédiés aux déplacements doux.

Aménagement de couloirs bus pour plus d'efficacité sur le réseau de transports en commun.

Remplacement des carrefours à feux par un ensemble de petits giratoires pour fluidifier la circulation.

Création de giratoires au niveau des accès aux équipements Parc d'expositions, Stade de la Beaujoire et Ouche Buron, pour assurer une fluidité de circulation même pendant les périodes de grosses affluences.

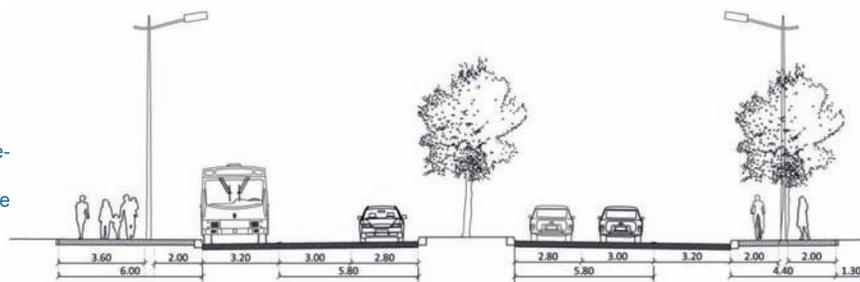
Aménagement paysager (boisement, alignement d'arbres, plantes vivaces) pour dessiner le nouveau paysage de cette entrée de ville. Rénovation complète de l'éclairage public et mise en place de boucles de comptage et caméras pour étendre le réseau info trafic (coordination des fourreaux).

Assurance du bon fonctionnement de l'aménagement par une coordination des différents acteurs : SNCF (tram-train), SemiTAN (tram et C6), DIRO (périphérique).

La chaussée n'a pas été reprise, le chantier portait sur la gestion des flux de la porte de la beaujoire plus que sur la rénovation d'un aménagement.

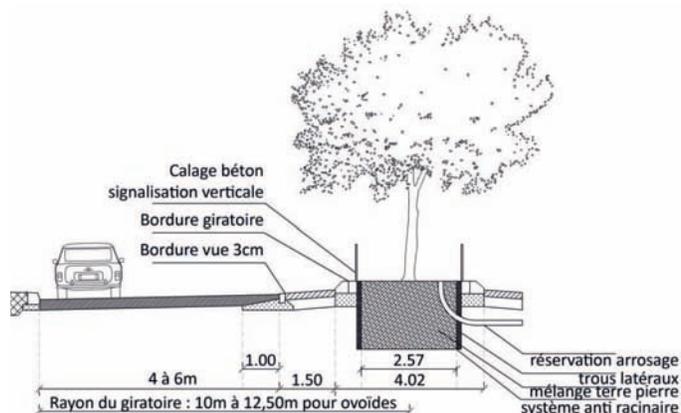
COUPE ET MATÉRIAUX

- Voie en enrobés de 3m de large
- Couloir bus en enrobé de 3.20m de large
- Piste cyclable à hauteur de trottoir en béton désactivé de 2m de large
- Trottoir en béton balayé de largeur variable de 2 à 3m



DETAIL TECHNIQUE

Coupe détail sur un giratoire type, de 4 ou 6m de diamètre. Il est dessiné pour conserver la fluidité de la circulation.



Place Graslin Nantes

Requalification d'une place historique dans son contexte contemporain : un programme complexe

La place Graslin est un événement d'exception dans l'histoire de l'agglomération. Son tracé et les architectures qui la bordent, issus des ordonnances du XVIII^e, structurent le quartier et le cœur de la ville. L'aménagement de la place s'inscrit dans la continuité des actions engagées pour le centre ville afin de valoriser le paysage urbain et le patrimoine architectural, développer l'attractivité du secteur et l'ouvrir vers l'ouest, améliorer la convivialité de l'espace et rééquilibrer le rapport entre les usages.

La nouvelle place Graslin accueille ainsi un programme complexe. Entre fontaine, espaces publics de plain pied, circulations automobiles, transports en commun, cycles et piétons, une hiérarchisation des espaces est indispensable. La lisibilité de ces différents espaces fut donc traitée avec attention.

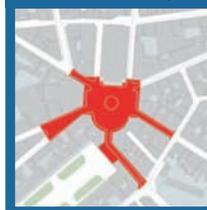
La piétonnisation partielle de la place a nécessité de modifier la circulation dans l'ensemble du quartier.

Éléments Clés

- Zone apaisée
- Piétonnisation
- Modularité
- Transports collectifs



Centre historique



Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole -
Direction Espace Public

Maîtrise d'œuvre :
AUP/SCE

Surface aménagée :
6 724 m²

Date de livraison :
Novembre 2013



Avant intervention, un rond point routier était aménagé tandis que les quelques parties piétonnes étaient délimitées par des trottoirs. La mise en valeur du théâtre s'est faite tant par la rénovation du bâtiment que par l'aménagement d'une vraie place, en créant un espace piéton pour pouvoir à nouveau se tourner vers lui.

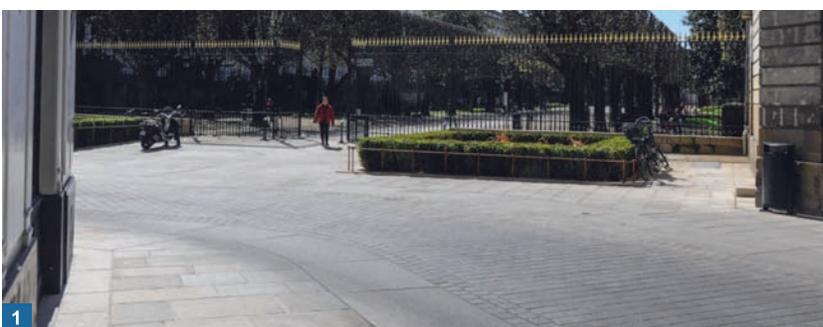
La place Graslin a permis d'étendre à l'ouest le centre ville piétonnier et historique. Elle peut accueillir de nombreux événements clés de la ville.

(Sur la photo "après", l'oeuvre d'Elsa Tomkowiak habille le théâtre le temps du Voyage à Nantes)



LE CALEPINAGE COMME SUPPORT DE LA HIÉRARCHISATION DES ESPACES

- 1 Le calepinage de la place joue un rôle important dans la perception de l'espace et permet d'orienter les usagers.
- 2 Le mobilier urbain constitué par les candélabres et les vasques suit la calepinage et évoque l'ambiance intérieure du théâtre.



LA CIRCULATION DU CENTRE VILLE REPENSÉE PAR RAPPORT À LA PLACE

- 3 Les rues adjacentes au projet ont également fait l'objet d'un remaniement. On peut voir ici la continuité entre le cours Cambronne, la rue Piron et la place Graslin. Grâce aux matériaux employés, la liaison se fait naturellement et forme un ensemble urbain cohérent.
- 4 En rouge la circulation automobile de la rue Racine vers le Quai de la Fosse ; en orange la circulation des bus double sens.
- 5 Les bus relient les rues Voltaire / Gresset à la rue Jean Jacques Rousseau. Ils traversent le flux circulé descendant grâce à des contrôles d'accès.
- 6 Les autres véhicules motorisés peuvent traverser la place depuis la rue Racine vers la rue Piron. On passe donc d'une place rond-point à une place, quasiment dédiée aux piétons et cycles. Les potelets délimitant la voie sont entièrement amovibles pour permettre à la place d'évoluer et de devenir entièrement piétonne.



APRES



L'ORDONNEMENT CONTEMPORAIN : CRÉATION D'UNE SCÈNE URBAINE

- 1 La fontaine, dont le local technique est enterré, est de plain pied. Sur sa plaque en acier des danseuses en bronze inspirées de l'oeuvre de Matisse apparaissent.
- 2 Le parvis du théâtre forme des gradins au coeur de la ville où viennent régulièrement s'asseoir les touristes comme les nantais.
- 3 Mise en lumière des bâtiments situés autour de la place grâce à des rampes de leds basse consommation. La place est éclairée par dix candélabres de style art décoratif.

MODULARITÉ DES ESPACES : UNE PLACE VIVANTE

Mis à part les candélabres, l'ensemble du mobilier urbain est amovible pour pouvoir accueillir des événements importants pour la ville.

- 4 La place peut être utilisée pour des spectacles de rue comme celui de Royal de Luxe en juin 2014.
- 5 Elle peut également être investie ponctuellement et spontanément par les habitants comme ici à l'occasion du festival des fanfares étudiantes Prêts Feu Cui-vrez, en avril 2014.



1



3



2



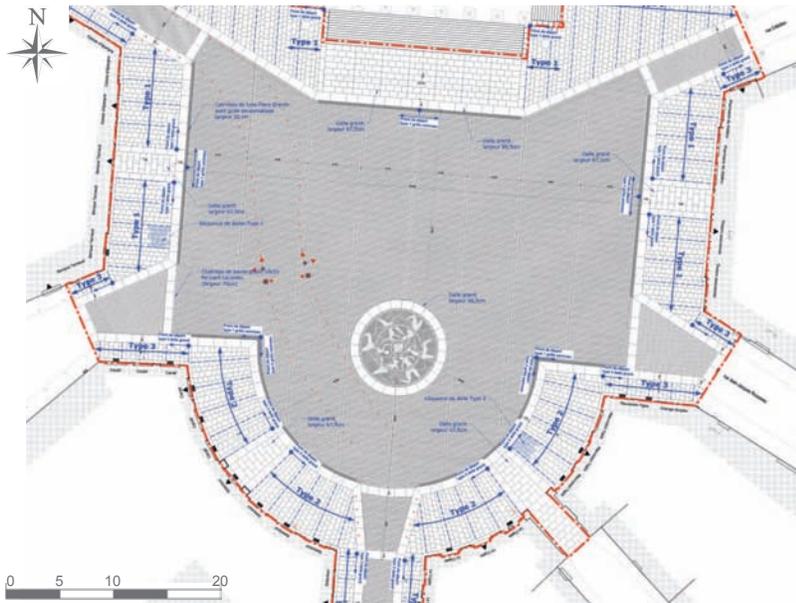
3



4



5



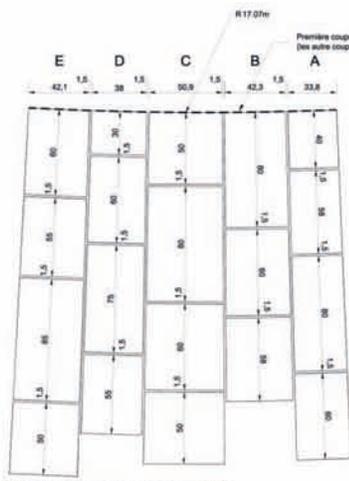
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La force de l'aménagement de la place Graslin relève de sa composition d'ensemble: cohérente malgré des usages nombreux et variés. Les parties circulables ne contrastent pas avec le reste de la place mais, au contraire, s'intègrent complètement au dessin de cette "scène urbaine".

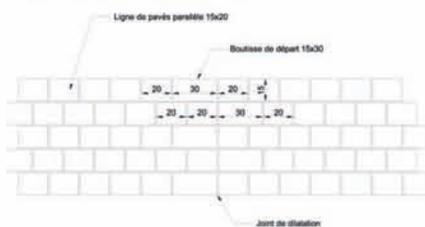
Le calepinage joue un rôle primordial dans l'aménagement puisqu'il permet d'orienter les usages par des différences de dallages. Cependant il ne rompt pas l'identité de la place mais participe pleinement à sa composition et à son harmonie.

Enfin, le projet a été réalisé de manière à faciliter son évolution. Il présente du mobilier entièrement amovible (hormis les candélabres) qui peut être amené à disparaître (comme les potelets) en cas de complète piétonnisation.

Les accès à la place Graslin sont contrôlés par des bornes escamotables. Certaines sont réservées aux ayants-droits et bus, d'autres le sont pour les bus uniquement ; enfin certaines (au bas des rues Racine et Piron) seront mises en service le jour où la place Graslin serait entièrement piétonne.



Lignes de pavés parallèles écart



Tapis central en pavés plus petits : partie circulaire

COUPE ET MATÉRIAUX

- 6 724 m² de pierre naturelle (granit) utilisée en pavés et dallage
- Candélabres et vasques fleuries en fonte
- Base de la fontaine en acier de 4cm d'épaisseur
- Dessins de la fontaine en bronze sur 1cm d'épaisseur

Calepinage du déambulateur le long des façades de la place : partie piétonne courbe

DÉTAIL

Les caniveaux et leur dessin sont en cohérence avec l'ensemble de l'aménagement de la place. Ils participent à l'ambiance créée.

