

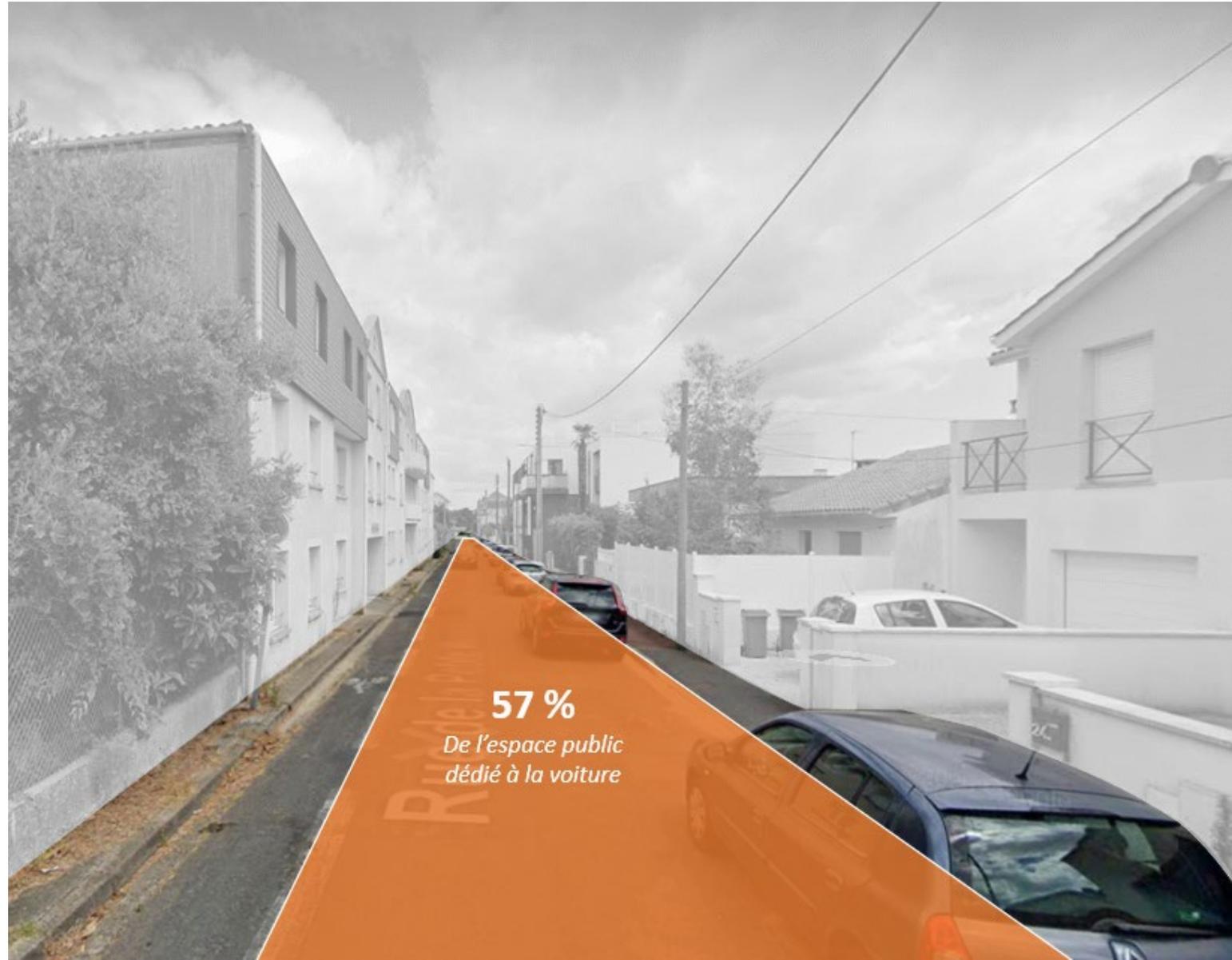
## Synthèse des constats et enjeux :

- Emprise **restreinte**
- Absence de **trottoirs PMR**
- Etat des revêtements piétons, chaussée, structure de la chaussée **très dégradé**
- Absence de **végétation**
- **Ilot de chaleur** urbain
- **Sur-représentation de la voiture** dans l'espace public **au détriment des autres usages**
- Absence de **réseau EP**
- Trafic **faible** (=1150 VL/j)



## Une emprise limitée du domaine public

- La largeur de la voie ne dépasse pas les **7,90m**
- **L'espace dédié à la voiture est surreprésenté** (chaussée + stationnement = près de 60% de l'espace), au détriment de :
  - De la **sécurité des mobilités actives** (Piétons et vélos)
  - Des **personnes à mobilité réduite**
  - Du **paysage**
  - De l'**ombre** et de la **fraicheur**
  - De la **qualité de l'espace public et du cadre de vie**
  - De la **valorisation du tissu urbain et du patrimoine immobilier** (aménité/incidence/opportunité **positive**)



## Une recherche de compromis



### La zone de rencontre

Des caractéristiques en termes de circulation propices à une **circulation mixte** et conformes aux orientations du CEREMA :

- Trafic moyen journalier de **1 156 voitures/jour**
- Vitesse moyenne de **36km/h**
- Trafic vélo inférieur à **750 cyclistes/jour**



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Abaque du CEREMA

## Une recherche de compromis



### La zone de rencontre

#### Caractéristiques d'une zone de rencontre

- Entrées et sorties de zone **signalées** (Panneaux + cigle replit au sol)
- Les piétons peuvent **marcher sur la chaussée** (usage actuel)
- Automobilistes, cyclistes et piétons **partagent la voie**
- La vitesse est limitée à **20km/h**
- La chaussée est à **double sens cyclistes**
- Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles **que sur les espaces aménagés à cet effet**

=> *Aménager un espace apaisé permettant une mixité entre les usagers*



Rue de la Passerelle - Talence



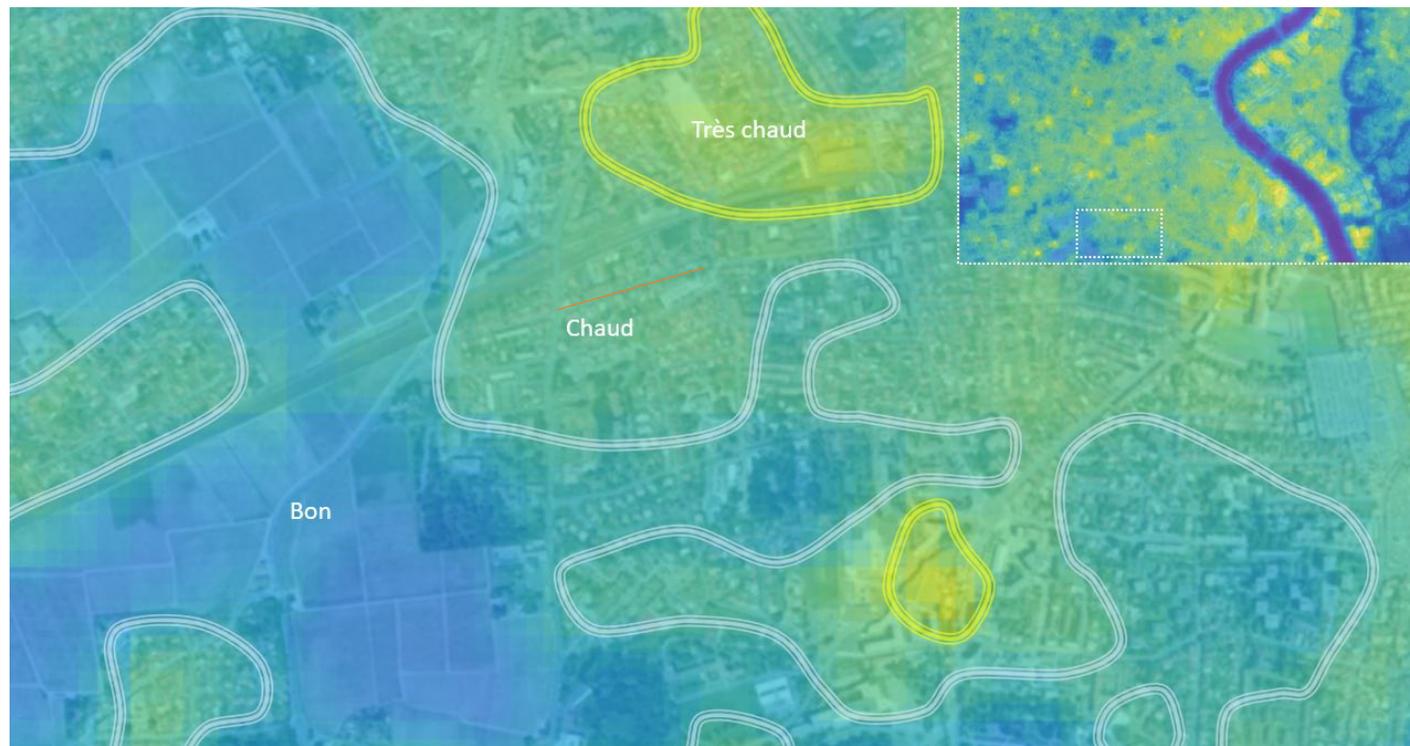
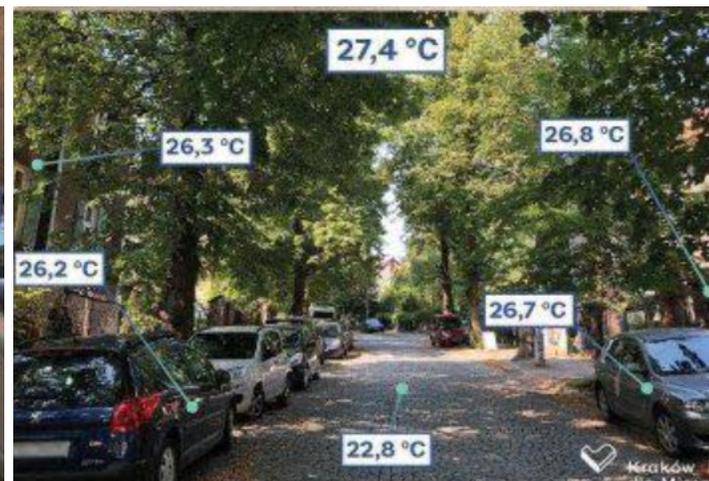
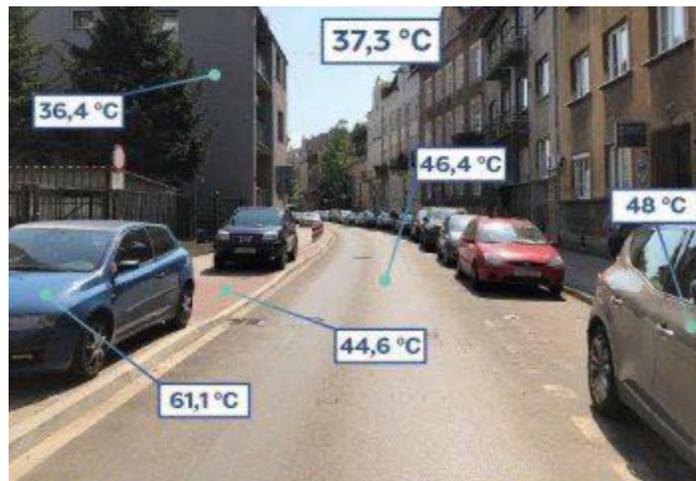
Travail paysager effectué sur Rue Paul Camille – Bordeaux



## Ilots de chaleur urbains

### Qu'est ce que c'est ?

De jour, l'environnement urbain, **très artificialisé**, va **s'échauffer davantage** que l'environnement plus végétalisé de la périphérie. La nuit, les matériaux constitutifs de la ville vont **relarguer la chaleur** emmagasinée le jour, chaleur qui va avoir d'autant plus de mal à s'évacuer qu'elle sera piégée dans des rues « canyons ».



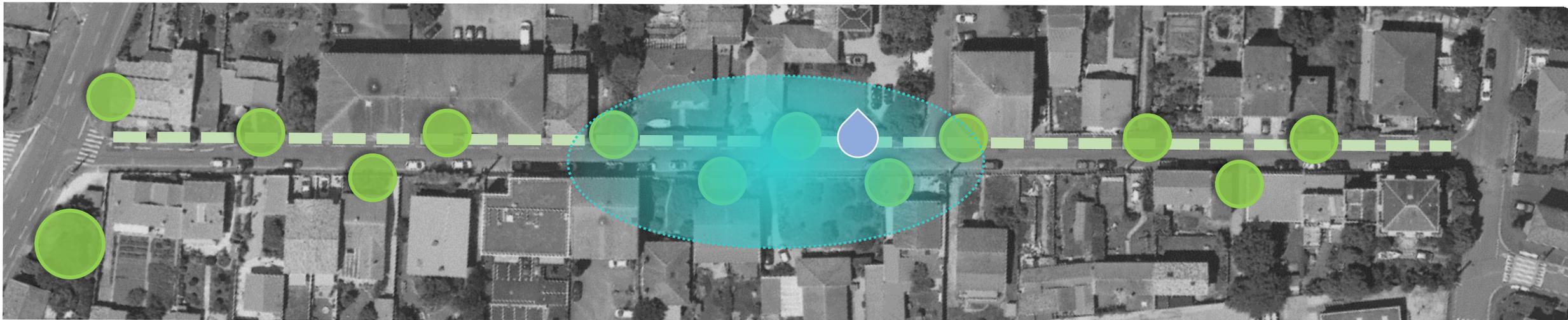
Ce phénomène a des **impacts** variés :

- Pour la faune et flore
- Vulnérabilité de certaines populations à une forte chaleur (personnes âgées, enfants...),
- Dégradation de la qualité de l'air (transformation des oxydes d'azote\* - NOx en ozone\*\*)
- **l'attractivité des centres-villes**
- ou encore aggravation de certains phénomènes et aléas (retrait-gonflement des argiles notamment).

## Ilots de chaleur urbains

### Comment y remédier ?

- **Création d'un couloir frais au Nord** (partie la plus exposée au soleil) dans un objectif de confort des modes doux
- Aménagement des **îlots végétaux parsemés** (renforcement de l'ombrage + desimpermeabilisation de la rue)
- **Aménagement d'un îlot de fraîcheur en cœur de rue** : conforter la logique de pause dans l'usage de l'espace public
- Offrir un **point d'eau**



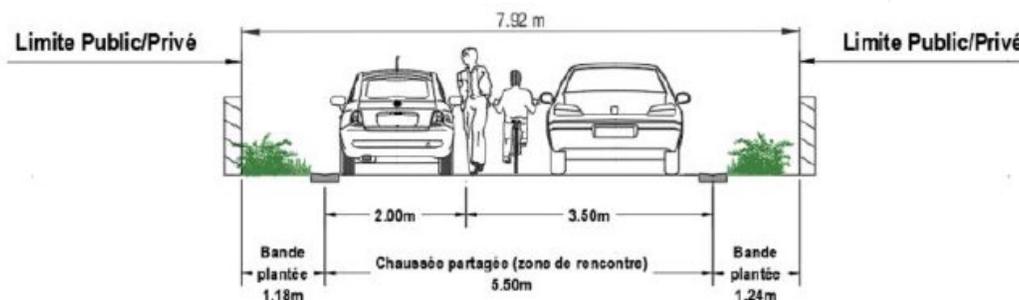
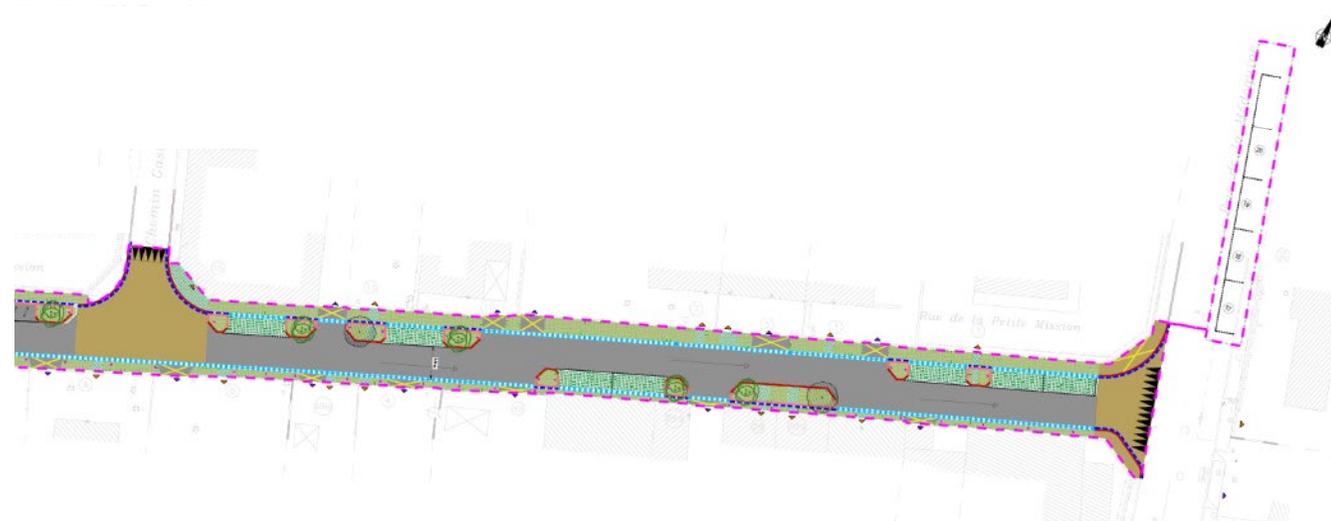
## Les objectifs d'aménagement de la rue :

- Favoriser et sécuriser les modes actifs (piétons et cyclistes) dans l'espace public
- Réduire la vitesse et le flux de circulation pour un partage plus équitable de la voirie
- Réorganiser l'offre de stationnement afin d'optimiser l'emprise sur le domaine public
- Déminéraliser l'espace public au profit de la gestion des eaux pluviales et de la végétalisation
- Intégrer l'espace vert côté vieille Tour pour marquer l'entrée de rue et renforcer le projet paysager
- Répondre aux enjeux impératifs d'adaptation au changement climatique (lutte contre les ilots de chaleur urbains)
- Améliorer le cadre de vie en valorisant le caractère résidentiel et apaisé de la rue

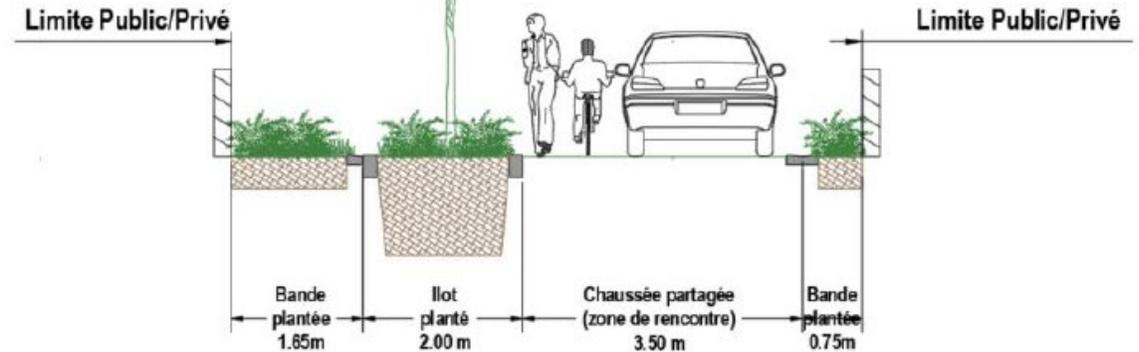
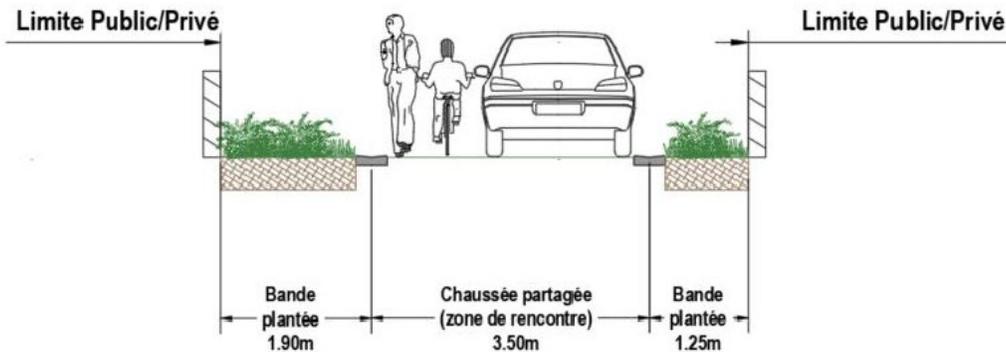
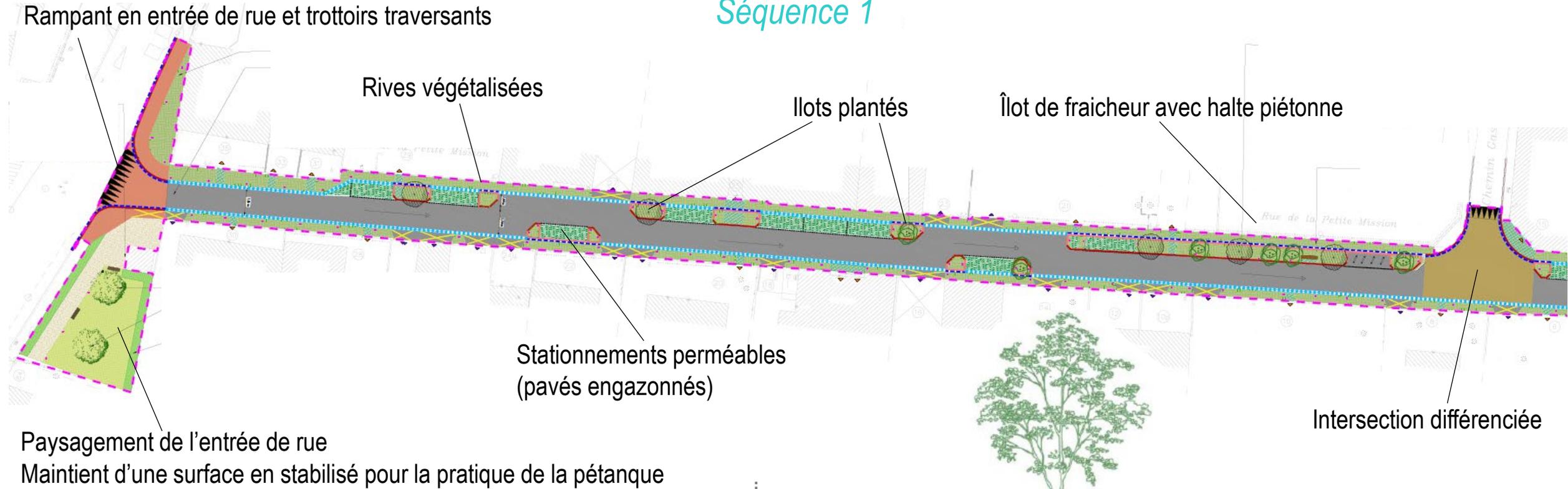
## Plan masse

### PARTIS PRIS D'AMENAGEMENT :

- Statut de **zone de rencontre 20km/ h sens unique**
- **Chaussée 5,50 m partagée =**
  - + Voie résidentielle **3,50 m**
  - + **Stationnements de 2 m** sur chaussée
- **Végétalisation des rives de la voirie**
- Création d'un **îlot de fraîcheur** avec halte au milieu de la voie
- Fonctionnement de la rue en **plateau**
- Emplacements pour **bacs à déchets individuels**
- **Raccordement de la rue sur l'avenue** de la Vieille Tour :
  - Cheminement piéton en enrobé rouge
  - Reprise de l'entrée de rue avec le réaménagement des surlargeurs d'espace public
- **21 places de stationnement**

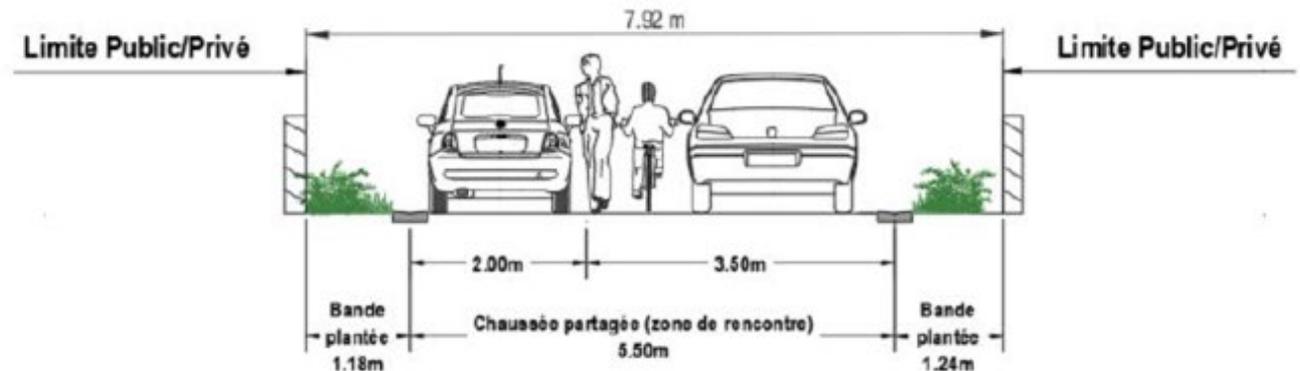
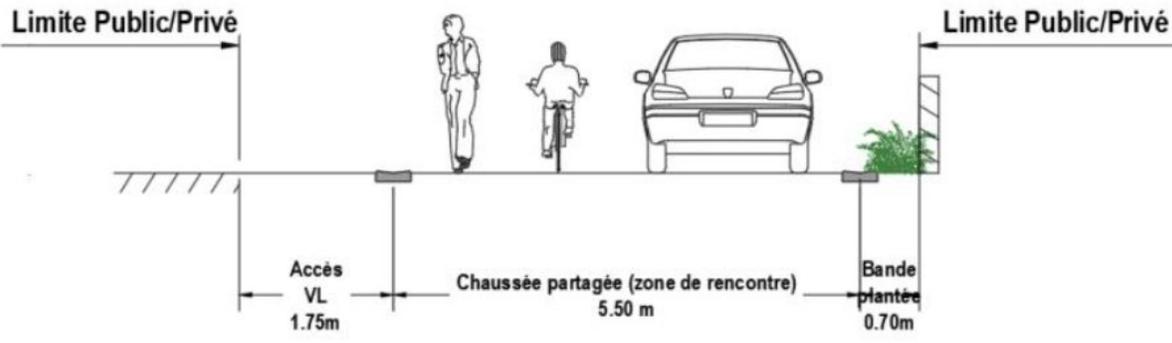
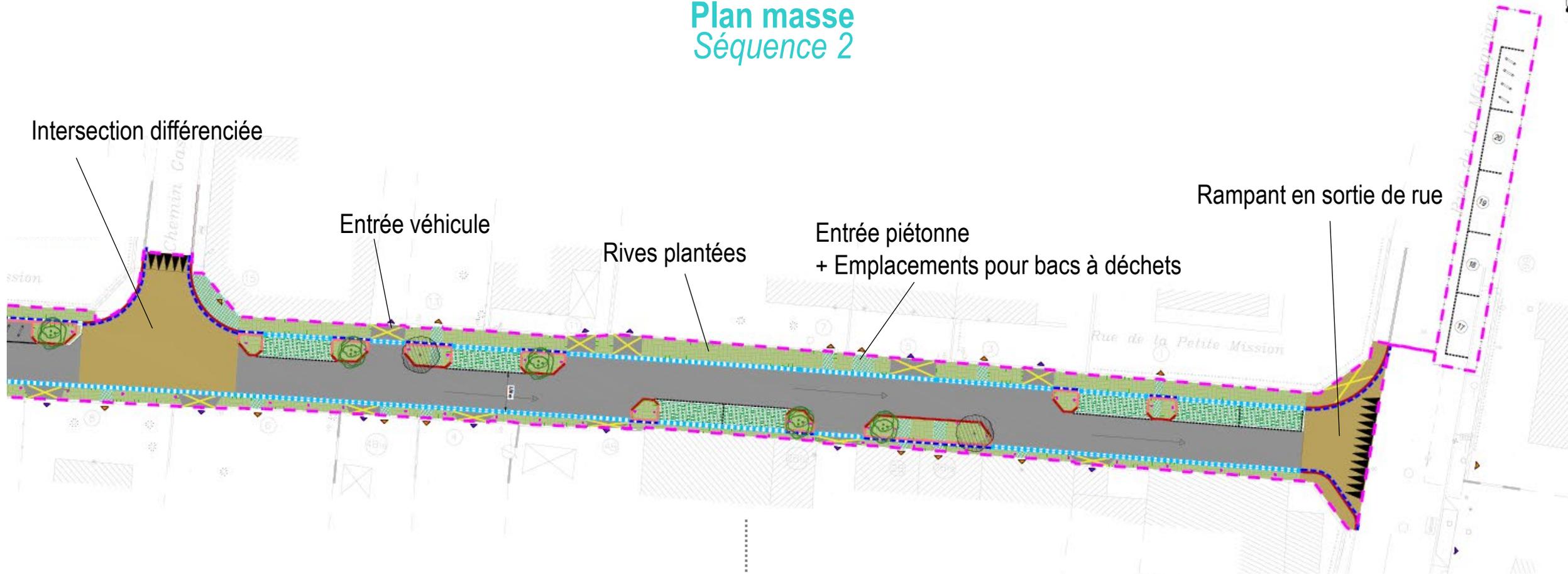


## Plan masse Séquence 1



# Talence – Rue de la Petite Mission - Diagnostic

## Plan masse Séquence 2



# Talence – Rue de la Petite Mission - Diagnostic

## Croquis d'ambiance

*Projeté*



*Existant*



Estimation / Planning

**COÛT GLOBAL DE L'OPÉRATION :**

**500 000 €**

**PLANNING PRÉVISIONNEL :**

