

La pochette et les fiches pratiques



Déclinaison d'outils

GUIDE MÉTROPOLITAIN DES ESPACES PUBLICS ET DE LA VOIRIE

Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun

Conforter les pôles de vie

Garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement

Cultiver la diversité du territoire

Faire mieux, avec moins

N°14

CONCERNER POUR RÉPONDRE AU PLUS PRÈS DES BESOINS DES USAGERS ET NOURRIR LE PROJET

L'essentiel

Tout projet d'espace public doit répondre au plus près des attentes et des besoins des usagers et des acteurs du territoire. Les projets d'aménagement doivent garantir une amélioration de la vie quotidienne et le développement des usages. Les usagers et les acteurs sont tous ceux qui vivent le territoire : habitants, « transitants », touristes, commerçants, élus, techniciens, partenaires des collectivités, exploitants des services publics... Les attentes et les besoins des usagers émergent de l'information et de la concertation qui doivent être présentes dans tous les projets mais adaptées à chacun d'entre eux.

Grenoble-Alpes Métropole regroupe 49 communes très contrastées, entre la plaine et le montage, l'agriculture et la forêt, la ville, le péri-urbain et le rural. Les besoins sont très divers et les moyens mis en œuvre pour apporter des réponses doivent être adaptés. Programmer une intervention dans le domaine de l'espace public, c'est déjà décrypter des besoins, des envies au-
près de tous les usagers et garantir un investissement générateur de bien-être et d'amélioration des usages. Appuyer les projets sur un état des lieux partagé, c'est aussi s'assurer de préserver la spécificité d'un lieu et le maintien de la diversité du territoire. Selon les projets, on proposera l'information, la concertation ou la co-conception.



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR SAVOIR

I. Pourquoi concerter ?

II. Avec qui concerter ?

- 1) Concerter avec les acteurs et les usagers les plus variés
- 2) Anticiper les freins à la participation

III. Les différents types, outils, acteurs et processus de concertation

- 1) Les différents types de dialogues
- 2) Les différents outils : quelles informations sur quels supports ?
- 3) Les acteurs du dialogue public
- 4) Comment conduire le processus de dialogue ?

IV. Qui arbitre le mode de concertation et à quel moment du projet ?

En synergie avec les fiches USAGES N°07, PATRIMOINE N°15, SOBRIÉTÉ N°10, CO-CONSTRUCTION N°18

N°17

GRILLE D'ANALYSE ET D'ÉVALUATION : UNE TRAME COMMUNE POUR TOUS LES PROJETS MÉTROPOLITAINS

L'essentiel

GRILLE D'ANALYSE ET D'ÉVALUATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE ...

ORIENTATIONS DU GUIDE	LA PRIORITÉ	ENJEUX MÉTROPOLITAINS	DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DU PROJET	ÉTAT DES LIEUX		AVANT PROJET		PROJET	RÉCEPTION TRAVAUX	ÉVALUATION	
				AVANT PROJET	AVANT PROJET	AMÉLIORATIONS AFFIRMÉES	AMÉLIORATIONS AFFIRMÉES				
Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun		Réseaux piétons pour tous (réévaluation et qualité)	Le cheminement piéton est élargi à 2 m. Il est canalisé, contrasté visuellement, sécurisé aux traversées par des plateaux. Il est roullant et adapté au guidage des personnes malvoyantes.	1	3						
		Réseaux vélos (réévaluation et qualité)	Liaison cycle bien identifiée et adaptée.	2	3						
		Réseaux TC (réévaluation et qualité)	Ligne de tram à proximité et accès bien identifiés.	3	3						
Conforter les pôles de vie		Measures de réduction et d'apaisement du trafic motorisé (département de trafic partagé, plateau, chicane...)	Réhausse du plateau près de l'école et marquage au sol ludique. Création d'une zone de rencontre et suppression de la dépose-minute qui occasionne des manœuvres dangereuses.	1	2						
		Diversité des usages existants et probables (à conforter)	Suppression du tourne-à-gauche et création d'une plateforme piétonne amovible avec des zones ludiques.	0	2						
Cultiver la diversité du territoire		Diversité des usagers (mixité d'acteurs, sociale, de...)	Liaison piétonne sécurisée et facilitée, zones de rencontre.	2	4						
		Santé - air et bruit	Isolation visuelle du bruit.	1	2						
Cultiver la diversité du territoire		Risques - % zone perméable et % eau pluviale hors réseau	lots de plantation, stationnements perméables et noues pour réduire les îlots de chaleur. Surface perméable : 23 % du projet.	0	3						
		Information - Concertation	Concertation renforcée avec les usagers et co-construction du projet sur le plateau.	1	3						
		Patrimoine arboré métropolitain	Alignement existant renforcé par un nouveau mail.	1	2						
Faire mieux, avec moins		Patrimoine remarquable (bâti, historique, artistique, naturel...)	RAS	0	0						
		Caractère spécifique sur la métropole, attractivité (tourisme)	RAS	0	0						
		Coherence du projet dans son contexte	Liaison piétonne vers le square situé à proximité.	1	1						
CIBLES AMÉLIORÉES (par rapport à l'état des lieux)		Adéquation des besoins, solutions et moyens	Moyens financiers réduits, ne permettant pas de répondre à l'ensemble des besoins des usagers.	0	1						
		Test et expérimentation	Test d'usage à prévoir à la phase avant-projet.	0	2						
		Richesses du site : conserver, valoriser, réutiliser, recycler	Réguliers et multiplier toutes les bordures en pierre. Stocker et réutiliser la terre végétale.	1	2						
CIBLES AMÉLIORÉES (par rapport à l'état des lieux)				- 15							
CIBLES DÉGRADÉES (par rapport à l'état des lieux)				- 0							
TOTAL (le total de l'état des lieux n'est pas forcément à afficher, il sert surtout à calculer la capacité d'amélioration du projet dans la colonne suivante)				15		40					
CAPACITÉ D'AMÉLIORATION DU PROJET						+ 23					



Usages santé sécurité

JE PRENS EN COMPTE L'ACCESSIBILITÉ

N°08



L'environnement peut estomper ou renforcer le handicap, la fragilité des personnes. L'aménagement de l'espace public doit contribuer à créer un environnement favorable à tous. Le rôle thérapeutique d'un aménagement bien conçu est de préserver l'autonomie des personnes en situation de handicap mais aussi de permettre l'autonomie des enfants ou de prolonger celle des personnes âgées. « Le respect des normes répond seulement à 50% des besoins » nous rappelle Brigitte Bruus (ergothérapeute / instructeur en locomotion). Le bon sens, l'attention bienveillante et l'échange permettent de trouver des solutions adaptées aux usages sur chaque projet. Il est essentiel d'associer les PMR à l'élaboration des projets, pour bien répondre à leurs attentes, et de les accompagner après la reconfiguration d'un espace, pour qu'elles puissent y retrouver leurs marques.

Cette thématique fait l'objet d'un focus dans chacune des fiches pratiques du guide. Vous ne trouverez ici que les éléments essentiels à connaître. L'impact de tel ou tel aspect de l'aménagement sur l'accessibilité est développé dans la fiche qui traite de ce sujet.

Le handicap ne se résume pas aux déficiences lourdes (motrices, visuelles, auditives ou cognitives), qui touchent une partie de la population. Toute personne peut se retrouver un jour en situation de handicap : les enfants qui ont un champ visuel restreint du fait de leur taille, les femmes enceintes, les personnes portant des sacs de courses, une valise, la personne qui s'est cassée une jambe, ont une mobilité réduite, toute personne en situation de stress a des capacités cognitives réduites, les personnes âgées qui cumulent une baisse de la vision, de l'audition et de la motricité... Le handicap peut toucher tout le monde.

L'accessibilité des espaces publics et des bâtiments devient alors essentielle, même si mettre un site en accessibilité c'est parfois compliqué, cela peut coûter cher si ce n'est pas anticipé en amont, et cela peut également être contradictoire (un aménagement réduisant le handicap d'une personne peut accroître celui d'une autre). On ne peut supprimer le handicap : il faut donc adapter l'environnement. Pour les personnes en situation de handicap, l'objectif de l'accessibilité est de permettre une vie ordinaire. L'accessibilité ce n'est pas seulement confortable, c'est indispensable.



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR :

- I. Comprendre les lois qui ont du mal à faire la règle
- II. Répondre aux quelques a priori qui persistent
- III. Connaître les bonnes idées
- IV. Répondre à l'essentiel

DONNER ENVIE DE MARCHER



L'essentiel

La marche donne accès à tous les autres modes de déplacement et autorise toutes les libertés de mouvement dans l'espace public, y compris celle de s'arrêter où on veut.

Nous avons perdu l'habitude de marcher et pensons à tort que ce mode de déplacement est trop fatiguant et trop lent. Mais comme le dit le philosophe Frédéric Gros : « la marche permet aussi de se réinventer [...]. En marchant, on se débarrasse d'anciennes fatigues, on se débarrasse d'idées fausses et on se donne du champ ».

L'aménagement doit donner envie de (re)devenir piéton en déroulant des tapis de marche confortables, continus et lisibles, où il est possible de s'asseoir et de se désaltérer, où on sait combien de temps il nous faudra marcher pour atteindre notre but et comment rejoindre rapidement le bus ou le tramway en cas de fatigue, de pluie ou pour aller bien plus loin.

La marche répond pleinement aux enjeux du XXI^e siècle : assurer le droit à la mobilité pour tous et renforcer la cohésion sociale. Elle permet d'accroître l'autonomie des enfants, de répondre aux enjeux de santé publique, en particulier pour les personnes âgées, de proposer un système de mobilité économiquement supportable, de lutter contre le bouleversement climatique et les attentes aux milieux naturels...

Marcher en ville est tout seul évident. C'est une activité qui mobilise à la fois le corps (marcher en portant un sac, encombré d'une poussette...) et l'esprit (faire attention et décider en permanence les feux, les véhicules, les obstacles, le surgissement de cyclistes ou de rollers sur le trottoir...).

La piéton a donc besoin de cheminements confortables et sûrs, mais aussi d'informations pour s'orienter, ou encore de bancs pour se reposer (notamment les personnes âgées) et d'arbres pour s'abriter de la chaleur en été. Ponctuellement contraint sur de courtes zones dangereuses (zones dédiées au trafic à 50 km/h et plus, traversée de canaux...), le piéton doit majoritairement être libre de ses mouvements pour que la marche soit vraiment attractive.



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- I. Identifier votre projet dans le réseau piéton
- II. Favoriser la marche pour tous
 - 1) Un cheminement efficace
 - 2) Un cheminement agréable
 - 3) Un cheminement sécurisant

Usages santé sécurité

VIVRE ET SE DÉPLACER SEREIN DANS LA VILLE À 30



L'essentiel

Dans la métropole grenobloise, le 30 devient la règle, le 50 l'exception. Pour vivre et se déplacer serein dans la ville à 30, il faut savoir que :

- La présence d'usagers sur l'espace public est ce qu'il y a de plus efficace pour ralentir la circulation ;
- L'aménagement doit donner la priorité aux piétons, aux vélos et à la vie locale. L'apaisement de la circulation permet aux usagers de se réapproprier l'espace et de diversifier leurs modes de transport, donne envie aux conducteurs d'avoir un comportement adapté et de respecter la limitation à 30 km/h.

Une grande majorité des 49 communes de Grenoble-Alpes Métropole a intégré le dispositif « Métropole apaisée ». Sur plus de 500 km de voiries métropolitaines, traversant tous les quartiers et les cours de bourg, la vitesse est maintenant limitée à 30 km/h. Cependant, cette nouvelle règle n'est pas toujours respectée.

Comment inverser le sentiment de priorité et donner envie au conducteur de lever le pied sans généraliser le verbalisation, ni démultiplier les obstacles et les protections qui gênent les usagers les plus vulnérables, consommant de l'espace public et impactant les budgets ?

Comment passer de la route à la rue et répondre aux enjeux d'usage locaux et d'équité de modes de déplacement ? C'est en dédiant moins de place à la voiture que l'on pourra mieux accueillir l'usager qui a quitté le volant.

Au travers de ce guide, la Métropole s'est donnée des cibles concrètes à atteindre : à l'horizon 2030, elle souhaite que 50 % de la surface de ses nouveaux espaces publics soit dédiée à l'intensité sociale et à la vie locale (espaces, zones de rencontres, zones piétonnes, trottoirs, places...).



Grenoble

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- Comprendre les enjeux de votre projet dans son contexte et adapter la vitesse aux usages
- Différencier les aménagements dans la ville à 30, en fonction des contextes locaux
 - La desserte locale : voie à 30 km/h à faible trafic
 - La rue de transit : voie à 30 km/h à fort trafic
- Passer de la route à la rue
 - Limiter l'aménagement car il ne résout pas tout
 - Les outils pour se soustraire au caractère routier
- Connaître les règles élémentaires du code de la rue

En synergie avec les fiches PIÉTONS N°01, VÉLOS N°02, NOUVEAUX ÉLÉMENTS N°10

USAGES D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN : VIVRE L'ESPACE PUBLIC

L'essentiel

La présence d'usagers et d'usages variés sur l'espace public témoigne d'une vie locale dynamique, d'une convivialité et d'un bien-être. Aménager l'espace public, c'est diversifier les usages pour tous, permettre l'interaction, favoriser la mixité sociale, générationnelle ou de genre. L'aménagement de l'espace public doit garantir plus d'usages et plus d'usagers. Que fait-on sur l'espace public que l'on ne fait pas chez soi ? On se détend, on se repose, on se connecte avec ses sens... On vit une aventure en sortant de sa zone de confort, de sa bulle privée. On rencontre les autres, tous les autres. L'espace est trop souvent occupé par l'aménagement qui remplit tous les vides, ne laissant à la vie locale que les débris inutilisables pour les déplacements, l'habitat ou le commerce. Mais aménager sur des zones à fort usage, c'est offrir plus de polyvalence et d'adaptabilité et c'est aussi faire mieux avec moins.

L'espace public est à l'origine un lieu d'échange et de troc. Dans l'Antiquité, il devient un lieu d'expression politique et de rassemblement. C'est un espace libre et ouvert que chacun peut utiliser de sa manière et qui appartient à tous. C'est l'expression de la communauté, du vivre ensemble. Extensions de l'espace privé, nos places, nos rues et nos parcs doivent permettre des usages variés pour tous et, au-delà du déplacement, ils doivent nous permettre de garder le contact avec une nature vivante, de jouer, de se

détendre, de manger, de s'émerveiller, de se rencontrer, d'échanger, de découvrir... Pour se réapproprier l'espace, les usagers doivent disposer de surfaces peu aménagées, confortables et sécuritaires, où ils pourront venir profiter de leur choix. Grenoble-Alpes Métropole souhaite valoriser ses espaces publics, en concertation avec leurs usages, dans le respect d'un territoire diversifié où la nature est protégée.



Grenoble

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- Faire l'état des lieux des usages et des usagers présents sur le site
- Poser le diagnostic et les enjeux du projet : plus d'usages et d'usagers
- Favoriser la diversité des usagers et le bien-vivre ensemble
 - L'espace pour tous
 - Ne pas nier les problèmes du vivre ensemble
 - Privilégier les usages à valeur ajoutée
- Renforcer le confort d'usage et donner envie
- Viser la sobriété ou l'aménagement ne résout pas tout
 - Où et comment aménager
 - Organiser la concertation
 - Trouver de la souplesse dans l'affectation des budgets

En synergie avec les fiches PIÉTONS N°01, COCONCERTATION N°14, FONCTIONNEL N°08, NOUVEAUX ÉLÉMENTS N°10

Usages santé sécurité

LESENTIEL N°03

DES TRANSPORTS EN COMMUN INTÉGRÉS DANS LEUR ENVIRONNEMENT

Les systèmes de transports structurent la ville, les transports en commun sont la colonne vertébrale des communes de la Métropole. C'est autour d'eux que doivent s'articuler les cheminements, le robotisme en voiture individuelle pour mieux partager l'espace public et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Enjeu social, ils permettent à tous de se déplacer, quel que soit l'âge, le handicap ou le niveau de revenu. L'espace public demande de concilier leurs usages, de leur place de la nature en quartier.

Reflets d'une Métropole moderne, innovante et participative, ils s'améliorent en permanence pour compter sur un temps et un confort de parcours.

En septembre 2014, la SMTC a restructuré son réseau de bus afin de mieux répondre aux attentes de la population et intégrer les évolutions des pratiques de mobilité. Ainsi, 99 % des habitants du territoire sont aujourd'hui desservis par une ligne de transport en commun du réseau TAG (hors lignes scolaires), 87 % des arrêts de bus Chrono et Rapido disposent d'aménagements spécifiques pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et 10 % sont « compatibles » (arrêts pour lesquels la prise en charge et le dépôt d'une personne en fauteuil roulant est possible avec agencement des arrêts de bus dans l'espace public et l'identification des arrêts de bus dans l'espace public et l'amélioration de la sécurité des usagers et le confort d'accès à tous.

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR :

- Comprendre les enjeux de votre projet dans l'accès à la desserte
- Maintenir un maillage performant
- Développer des pistes d'attractivité des transports en commun
 - Un réseau connecté à son environnement et à la vie
 - Des transports en commun emblématiques de la commune
 - Des transports en commun économes

Le développement de l'usage des transports en commun est un des moyens par lesquels la Métropole souhaite :

- renouveler le parc aux polluants (électriques, hybrides...)
- développer l'intermodalité
- améliorer la connexion aux déplacements (voiture, vélo, Pi R, vélo (Plan de mobilité piéton)) ;
- innover pour rendre attractif et plus vertueux.



LESENTIEL N°02

POURQUOI PAS À VÉLO ?

Le vélo est, avec la marche, le moyen le plus efficace, sain, écologique et économique de se déplacer sur les courtes et moyennes distances. Aujourd'hui la circulation des cycles doit être prise en compte dans tous les aménagements d'espaces publics et les collectivités ont un rôle à jouer. Le vélo peut cohabiter avec les transports en commun, il permet de faire du sport et de contribuer à la protection de l'environnement. Le vélo peut également cohabiter avec les piétons, sur des axes à faible fréquentation piétonne.

Pour remettre en selle les métropolitains, le projet doit améliorer la continuité et le confort des itinéraires et participer à lever les appréhensions. Compatible avec d'autres modes de transports (vélo pliant dans une voiture ou un transport en commun, train...) il peut aussi être une réponse pour les communes de montagne.

Chaque projet contribue à diminuer la part modale du déplacement à vélo en développant la qualité du réseau vélos et en créant la légitimité des cycles sur l'espace public.

Autour des enjeux en termes de qualité de vie, de climat et de santé de ses habitants, la Métropole affirme une ambition forte d'épaississement de la circulation motorisée et de développement de l'usage des modes actifs.

Une délibération-cadre en matière de politique cyclable a été adoptée en décembre 2014 : elle vise à tripler la part modale du vélo d'ici 2020 et à diversifier les usages du vélo, afin d'en étendre la pratique à tous les publics, pour tous les motifs de déplacements (scolaire, loisir...) et en toutes saisons.

L'expérience issue des premiers aménagements aujourd'hui à favoriser la cohabitation des autres véhicules dans la Métropole a permis piétons/cyclistes et à réserver les axes aux piétons et aux zones de hauteurs et rapides (limitation de vitesse).

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR :

- Situer votre projet dans la schéma directeur cyclable : appréhender les enjeux
- Aménager sur un axe Chrono
- Aménager sur le réseau secondaire
 - Quand séparer les flux vélos/voitures et quand les associer ?
 - La gestion des carrefours
- Proposer des solutions de stationnement : où et comment les implanter
 - Le stationnement en libre accès
 - Le stationnement en consigne

En synergie avec les fiches : VILLE À 30 N°04, PIÉTONS N°01, NOUVEAUX DÉPLACEMENTS N°03



LESENTIEL N°05

LA VOITURE BIEN UTILISÉE : UNE BONNE SOLUTION

La voiture est utile de mille façons : trajet non compatible à vélo ou en transport en commun, trajet domicile-travail dans la ville et la campagne, trajet exceptionnel (aller chez le médecin, faire ses courses du mois...), horaires de travail décalés. Mais... la voiture engendre l'espace public, elle est potentiellement dangereuse pour les piétons et les vélos, elle contribue aux conditions climatiques, fatigue... La voiture locale et les usages et surtout, elle nuit à la santé par la pollution de l'air et le bruit. La métropole, engagée dans une démarche de santé et de bien-être pour tous ses usagers, souhaite favoriser la voiture verte, celle qui transporte plusieurs personnes, respecte les limitations de vitesse, pollue moins, fait attention aux piétons et aux cyclistes et qui laisse une part plus importante d'espace public à d'autres usages.

Sur la métropole, la majorité des communes sont situées sur des territoires ruraux ou de montagnes : la voiture y est indispensable. Ces voitures, arrivées en centre urbain dense, créent de la congestion et augmentent la pollution. Il n'y a pas de solution équivalente à la suppression de la voiture sur les moyennes et longues distances, mais on ne peut continuer ainsi du fait des nuisances engendrées. Par ailleurs, les transports en commun ne peuvent être démultipliés partout : cela coûte cher si c'est pour transporter peu de personnes et c'est peu écologique.

Chaque mode de déplacement demande une zone légitime où il pourrait circuler sereinement et confortablement. En général, tous les modes doivent cohabiter dans la ville à 30 km/h et ils doivent tous prendre soin de l'usager le plus vulnérable : les PMR, l'enfant, la personne âgée... La haute vigilance créée par cette situation de mixité garantit la sécurité de tous.

L'objectif aujourd'hui est de trouver de nouvelles solutions de mobilité adaptées à la diversité du territoire métropolitain, tout en apaisant et réduisant globalement le trafic motorisé.

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR :

- Trouver des solutions de mobilités adaptées aux zones périurbaines et de montagnes et réduire la vitesse et la place des véhicules en centre-bourgs
 - Proposer des alternatives à l'autosolisme : covoiturage, auto partage, auto stop
 - Apaiser le trafic
- Réduire le nombre, la vitesse et la place accordée aux voitures dans l'espace public
 - Partager davantage l'espace public en faveur des autres modes de déplacement
 - Dimensionner à sa juste mesure le trafic motorisé



Usages santé sécurité

NATURE : UNE VALEUR AJOUTÉE AU PROJET

L'essentiel

Nous avons tous besoin d'être au contact de la nature au quotidien. L'utilisateur n'a pas forcément un jardin privatif pour se ressourcer et l'espace public permet à tous d'avoir accès au bien-être que la nature prodigue. Investir dans des plantations sur l'espace public et les habitants sont unanimes, ils veulent du vert, des arbres, des fleurs. En effet, les usagers et les habitants sont unanimes, nous désirons, nous désirons, nous désirons, nous désirons. La nature nous apporte un bien-être, nous rassure, nous donne de la sérénité, nous aide à nous reconnecter avec la nature, le commerce et l'habitat. En effet, les usagers et les habitants sont unanimes, nous désirons, nous désirons, nous désirons, nous désirons. La nature nous apporte un bien-être, nous rassure, nous donne de la sérénité, nous aide à nous reconnecter avec la nature, le commerce et l'habitat.

Dans un contexte de densification urbaine, il existe un réel impact de la ville sur l'érosion de la biodiversité. Il devient nécessaire de sortir d'un milieu de vie asseptisé pour réintégrer la nature dans les espaces publics naturels ou peu aménagés, les jardins et les potagers partagés, les surfaces en pleine terre où la vie peut s'installer. La nature est plébiscitée par les habitants et par les élus (plus d'un tiers des mots envoyés par les communes pour parler de leur identité avaient trait à la nature - démarche « 5 photos, 5 mots » lancée dans le cadre de l'élaboration du Guide des espaces publics et de la voirie). Le guide veut clarifier les points de repère et de cadrage en matière d'environnement et de paysage. Il cherche à remettre la place de la nature, somme des graines de possibilités et à laisser sa part à la créativité et à l'unicité du projet.

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- I. Comprendre et préserver la nature existante sur le site
 - 1) Etat des lieux
 - 2) Diagnostic et enjeu de protection et de conservation
- II. Définir le besoin de nature lié aux usages et aux usagers
- III. Savoir comment et où créer de nouveaux espaces de nature
 - 1) Le vert est un pilier du projet et non une contrainte
 - 2) Quand la nature dérange
- IV. Valoriser les bénéfices de la nature et le bénéfice apporté au projet et aux usagers
 - 1) Montrer ce que cela apporte aux usagers et à leurs enfants
 - 2) Faire du « projet nature » un support de communication et de savoir-faire

En appui sur les fiches : EAU N°11, PAYSAGE N°12, USAGES N°07, PIÉTONS

N°08

UN ESPACE FONCTIONNEL AGRÉABLE À VIVRE AU QUOTIDIEN



L'essentiel

L'espace public trop souvent encombré peut devenir inhabitable. Le mobilier technique colonise la place, les réseaux envahissent le sous-sol et la gestion de la circulation motorisée et du stationnement contraint tous les usages. On s'y perd et surtout on ne s'y attend pas. Pour retrouver le plaisir de flâner et de discuter dans un espace public de qualité, il faut « ranger » tout ce qui l'encombre : poteaux, potelets, bornes, armoires électriques, stationnements, éclairage, poubelles, conteneurs, étalages, bancs, terrasses, jardinières, affichages, mais aussi réseaux secs et humides, trappions, regards... Afin d'améliorer l'esthétique du lieu et le confort des usagers dans l'espace public, les futurs projets valent à identifier les espaces de « rangement » pour libérer les espaces de vie. Une zone ou une bande, dite fonctionnelle, proche de la voie ou la longeant, ou bien identifiée sur la place, accueillera les objets du quotidien, le stationnement et le mobilier routier. Le cheminement ainsi dégagé garantira l'accès de tous à tout et les plantations d'accompagnement seront possibles en pleine terre.

La métropole doit aménager pour tous des espaces publics où il fait bon vivre, où on peut se déplacer, se rencontrer, jouer et se ressourcer.

Pour un bon équilibre entre tous les usages du site, la place réservée ou fonctionnelle sera variable selon les projets.

Sur les places, les cours de ville ou de village, la Métropole donne priorité aux usages, aux piétons et à la vie sociale. Dans les zones à faible usage, où le déplacement prime,

le signalétique et le stationnement peuvent occuper une place importante mais doivent être maîtrisés et ordonnés. Les cheminements piétons et cycles ou les espaces verts doivent rester dégagés dans un espace organisé et harmonieux.

À chaque étape de conception, de réalisation ou d'exploitation, les acteurs de l'espace public doivent anticiper sur tout ce qui va inévitablement « fleurir » sur l'espace public et prévoir comment et où le ranger.



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- I. Intégrer les contraintes techniques dès la conception pour permettre une bonne exploitation et limiter l'encombrement de l'espace public
 - 1) Comprendre le génie, l'insécurité et l'exclusion liées aux obstacles
 - 2) Anticiper et maîtriser tout ce que le projet doit prendre en compte : la pensée-bête du fonctionnel
 - 3) Différencier et organiser les stationnements : une durée et un emplacement adaptés à l'usage
 - 4) Mettre en avant les modes de déplacement alternatif pour réduire les besoins en stationnement
- II. Organiser : où et comment installer une « zone fonctionnelle » pour garantir l'accès à tout et pour tous ?
 - 1) Laisser un corridor de circulation sans obstacle pour favoriser l'intensité sociale et la diversité d'usage
 - 2) Planter des « zones de rangement »

En appui sur les fiches : USAGES N°07, PIÉTONS N°01, NOUVEAUX RÉFLEXES N°10