

BL
évolution



LA FERTE
SAINT AUBIN
LA VIE ENTRE SOLOGNE ET VAL DE LOIRE

Revitalisation de la rue du Maréchal Joffre Comité de rue – Elaboration des scénarios

BL ÉVOLUTION - 2025



Equipe BL



Maxime GADREAU

*Responsable de mission
Expert aménagements*



Théo ALBERT

*Coordination technique et
production des livrables*

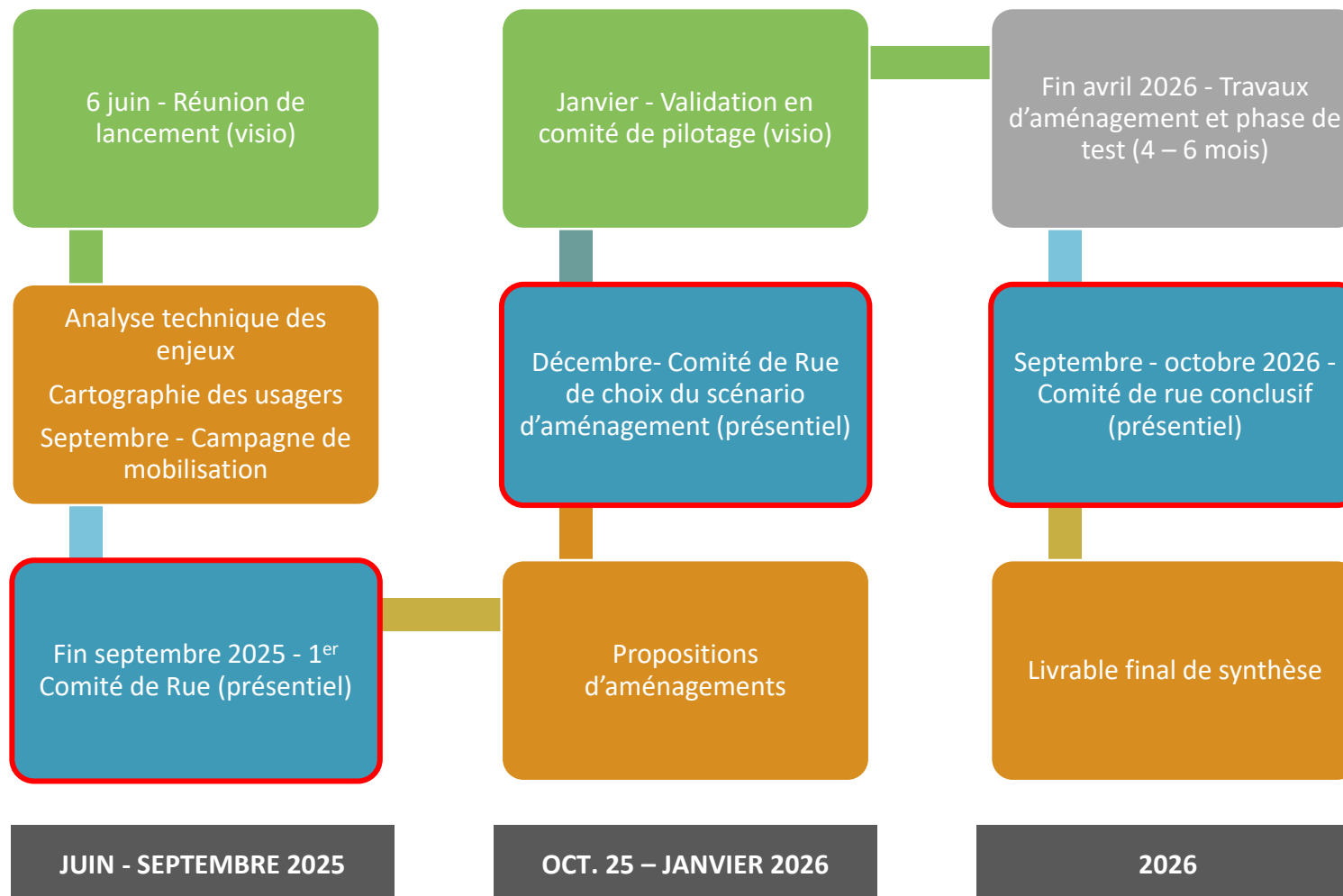


Julien LANGE

*Responsable développement du
programme «rue commune » chez BL*



Etapes de travail

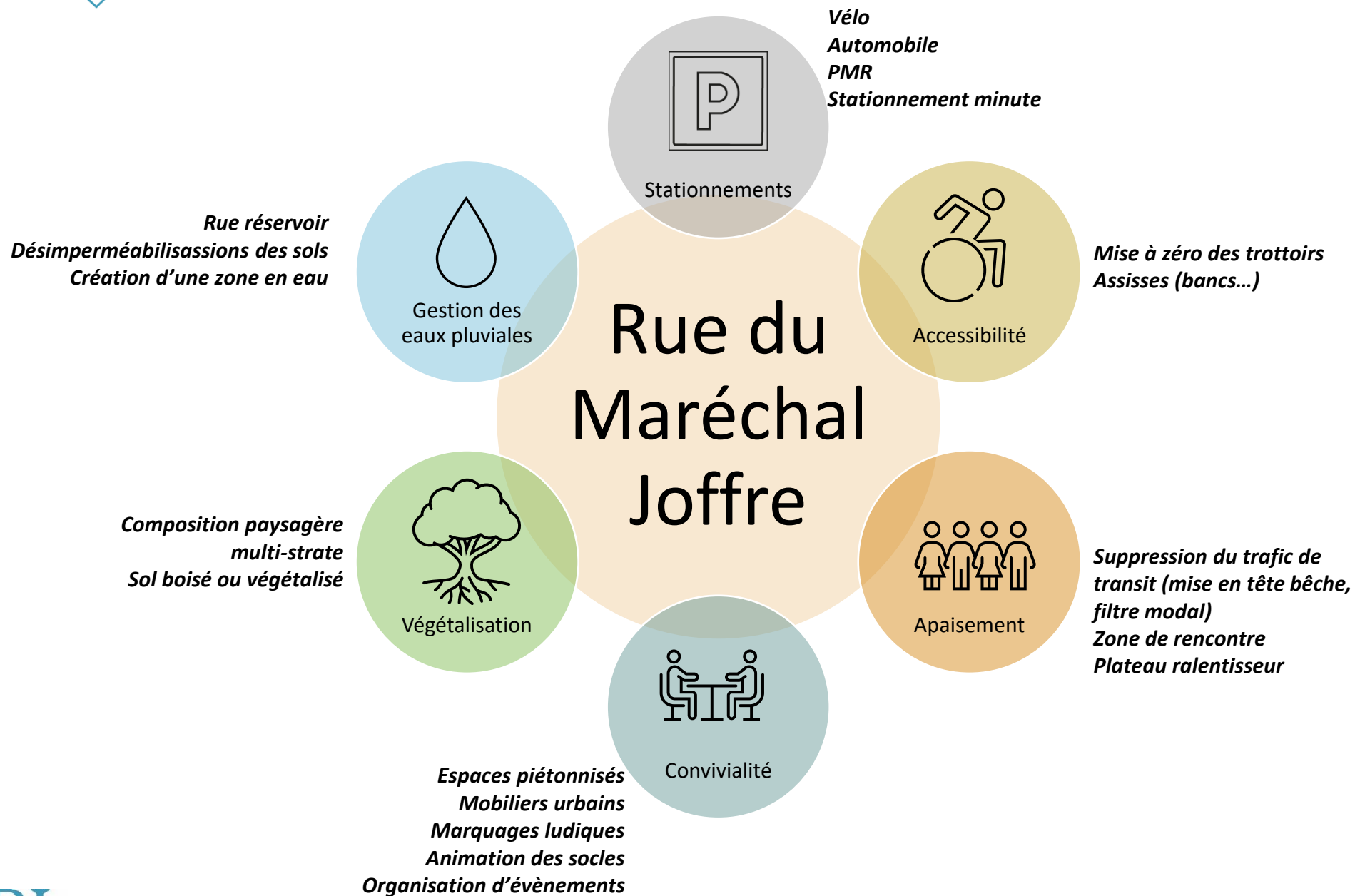


Synthèse du diagnostic



Un besoin d'apaisement de la rue







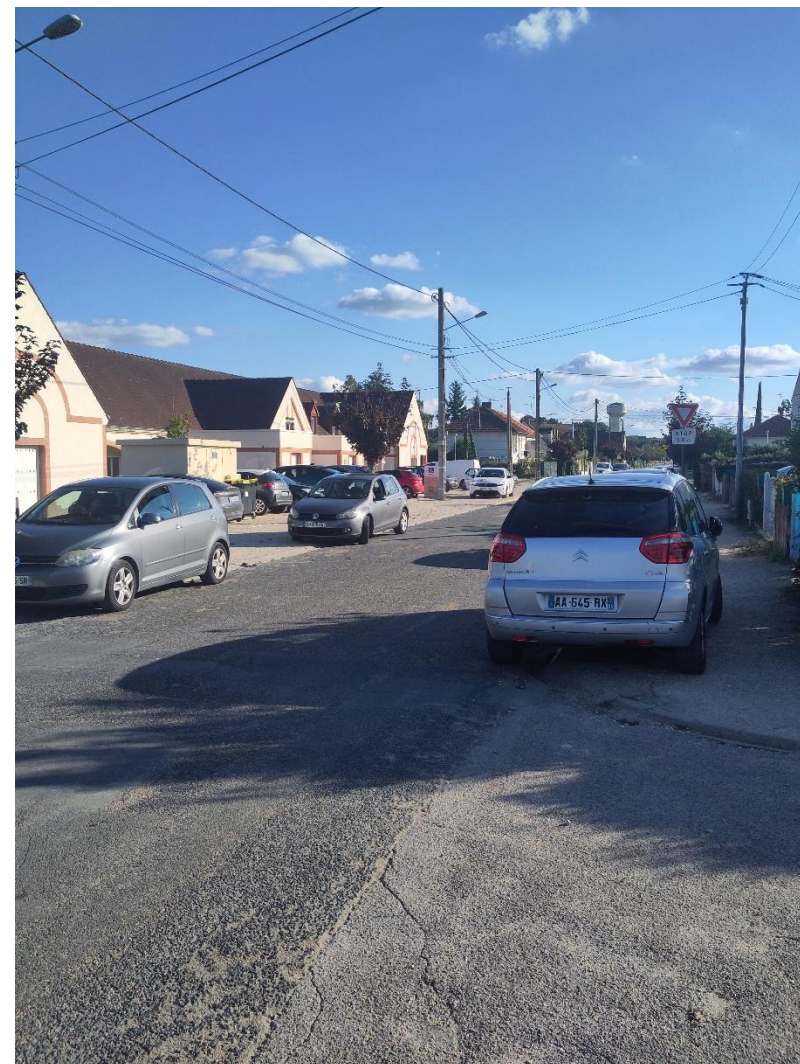
Stationnements

OBSERVATIONS

- **Stationnement résidentiel sur voirie publique** : certains riverains possèdent plusieurs voitures et n'ont pas suffisamment de places pour les stationner chez eux. Il en ressort une demande de place devant chez eux sur l'espace public.
- **Stationnement de dépose et ramassage scolaire** : le matin et particulièrement le soir, un certain nombre de parents d'élèves (collège, écoles primaires) stationnement dans la rue pour déposer ou récupérer leurs enfants dans les établissements scolaires. Besoin à quantifier.
- **Stationnement lié à l'école de musique** : besoin d'un stationnement minute pour la dépose des gros instruments encombrants. De nombreux usagers viennent en voiture et doivent stationner. Besoin total à quantifier.
- **Stationnement lié à la bibliothèque** : de nombreux usagers viennent en voiture au-delà des limites de la commune. Besoin total à quantifier.

ANALYSE

- Le besoin en stationnement est très fortement lié aux établissements publics et à la **temporalité de leur usage**
- L'un des buts de cette requalification est de permettre à un plus grand nombre de personnes d'utiliser les modes actifs, ce qui va avoir pour effet une **diminution des besoins en stationnement**
- Il existe un certain nombre de **poches de stationnement** sous utilisées aux alentours de la rue Joffre (stade, parking de la mairie...)





Analyse temporelle des besoins en stationnement

Besoin en stationnement	Nombre de places au pic	Pics d'utilisation
Dépose/retrait du collège	30	Matin et soir en semaine
Bibliothèque	30	Mercredi après-midi, samedi après-midi
Ecole de musique	20	Soir de la semaine, mercredi après midi
109	20	Journée de semaine, horaire de bureaux
Infirmières et aides à domicile	1 place par domicile concerné Environ 3 places dans la rue	Ponctuel, en journée
Place PMR	Besoin spécifique à identifier	

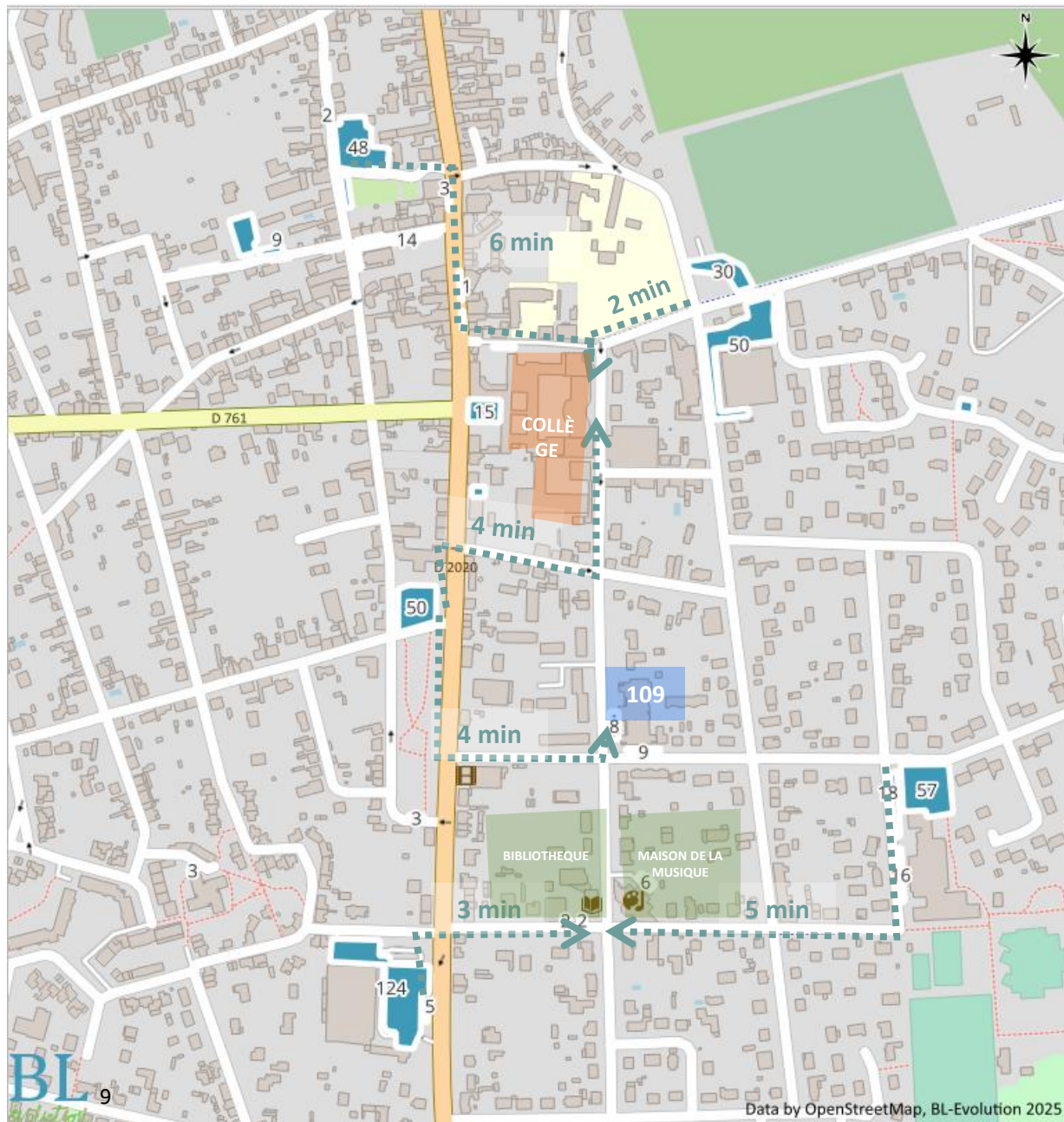
+ dépose minute devant la maison de la musique pour les instruments encombrants



STATIONNEMENT

Analyse des poches de stationnement existantes

Poche de stationnement	Nombre de places	Distance de la rue Joffre
Parkings Carrefour et Cimetière	60 - 80	180 m du collège
Parking des jardins	48	400 m du collège
Parking du collège	15	200 m de l'entrée du collège
109	8	Sur la rue Joffre
Maison de la musique	6	Privées, sur la rue
Stade	91	250 m de la maison de la musique
Parking de la mairie	50	200 m du 109
Auchan	124	200 m de la bibliothèque
TOTAL	375	





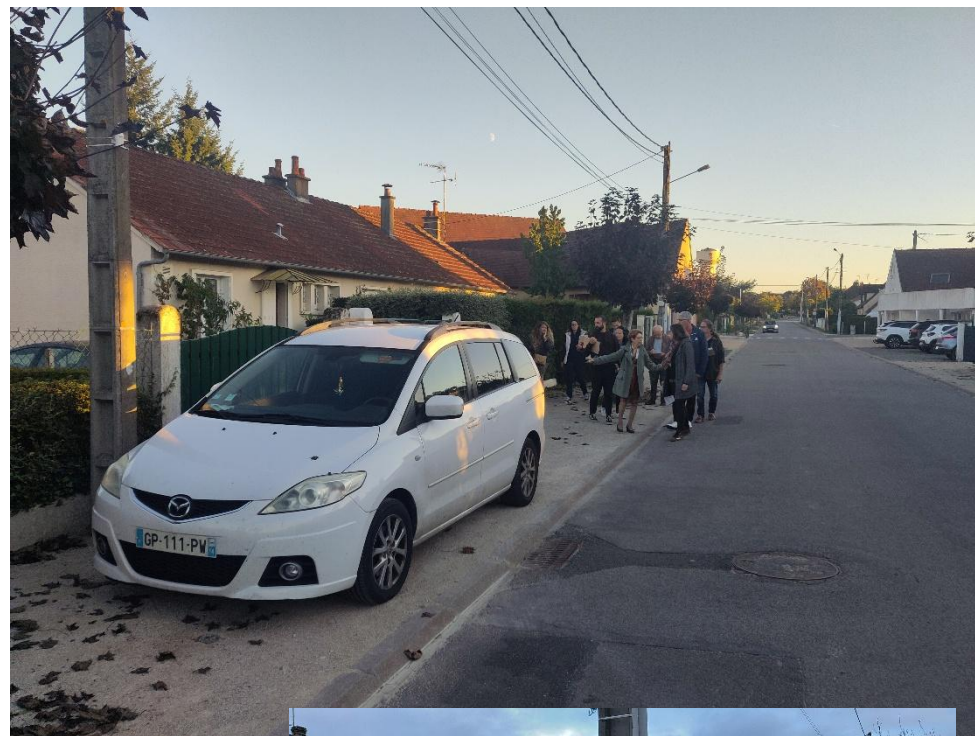
Accessibilité

OBSERVATIONS

- Les trottoirs de la rue sont **globalement encombrés** ce qui les rends inutilisable par de nombreux usagers (PMR, parents avec poussettes, groupes de piétons).
- De nombreux **stationnements gênants illégaux**
- **Revêtement en gravillonné** : imperméable et non lisse, favorise la formation de nid-de-poule
- Présence **d'arbres au milieu du trottoir**

ANALYSE

- De nombreux piétons et d'autres usagers circulent donc à même la chaussée par nécessité, ayant un usage de la rue de **type zone de rencontre**, alors même que l'aménagement et la circulation existante ne le permettent pas.





Apaisement

OBSERVATIONS

- **Concentration très forte d'équipements publics** => une forte **affluence de jeunes**, qui se déplacent en modes actifs : à pied, à vélo ou en trottinette.
- De **nombreuses voitures ne respectent pas les limitations de vitesse** => danger et nuisances

ANALYSE

- Il y a donc un besoin essentiel **d'apaiser la circulation et les vitesses des véhicules à moteur** pour assurer la sécurité des enfants, et plus largement de l'ensemble des usagers de la rue.





Convivialité

OBSERVATIONS

- Peu d'espaces disponible pour **se regrouper, discuter**
- Un **manque d'assises** a été remonté (bancs)
- Des enfants riverains **jouent** sur la rue au ballon
- Présence d'animaux sauvages et domestiques (oiseaux, chats)
- Le **manque d'éclairage public** a été mis en avant, en particulier aux abords de la maison de la musique où des élèves quittent le lieu parfois tard dans la soirée.

ANALYSE

- De nombreux piétons et d'autres usagers circulent donc à même la chaussée par nécessité, ayant un usage de la rue de **type zone de rencontre**, alors même que l'aménagement et la circulation existante ne le permettent pas.





Végétalisation

OBSERVATIONS

- Peu de végétalisation
- Les arbres sont alignés au milieu des trottoirs et participent de l'encombrement

ANALYSE

- Les espaces végétalisés sont des endroits agréables pour échanger. Ils créent des ilots de **fraicheur et de convivialité**. Le manque de ces espaces se fait ressentir notamment aux abords des écoles et des équipements publics.





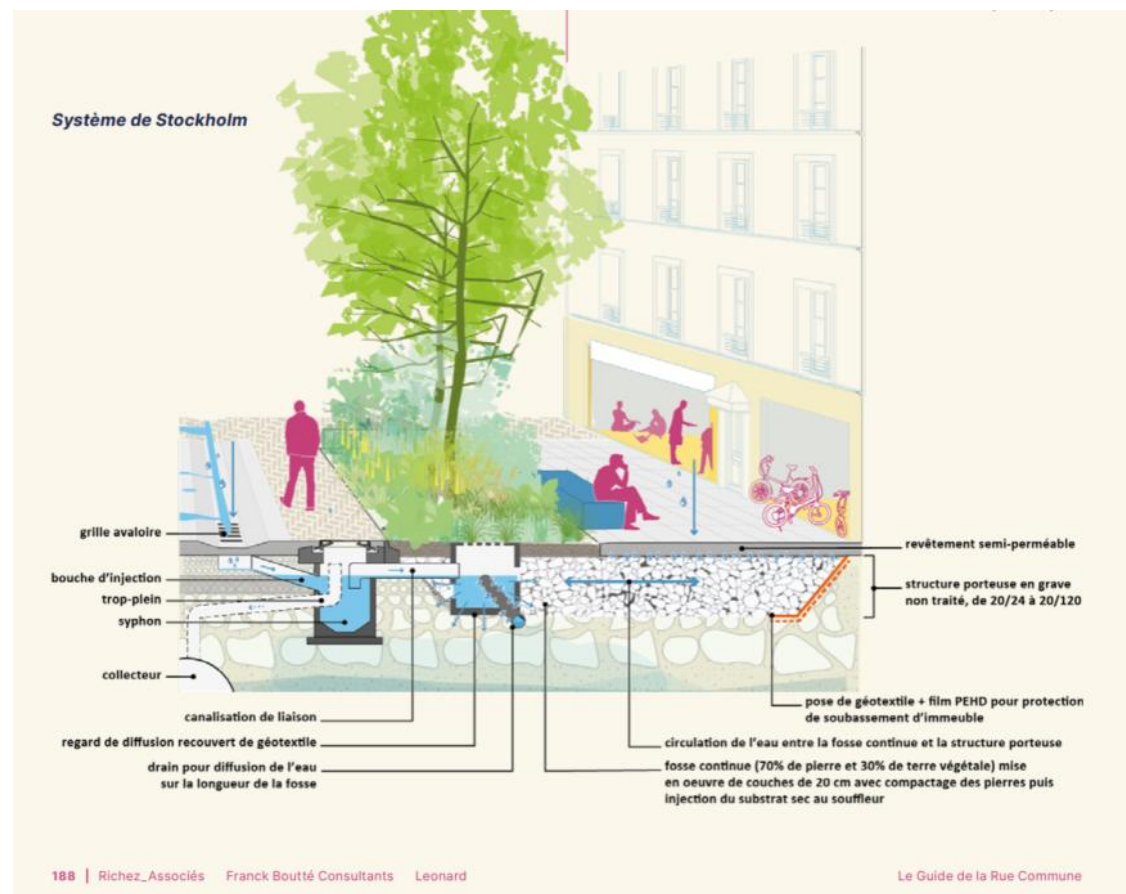
Gestion des eaux pluviales

OBSERVATIONS

- Problèmes d'imperméabilisation des sols (qui rejoint la question de la végétalisation)
- Terrains des pavillons plus bas que la chaussée : l'eau s'écoule mal et peut rentrer dans les terrains privés
- Problèmes d'écoulement le long de la rue
- Flaques sur les trottoirs

ANALYSE

Dans un territoire avec un fort taux de précipitation et sujet aux risques d'inondation, la problématique de la gestion des eaux pluviales n'est pas à négliger



Scénario retenu



Le scénario retenu par le Comité de Rue est basé sur la proposition du scénario 1. Il s'agit d'une **mise en tête-bêche de la rue Joffre** en passant les tronçons de la rue en sens unique avec double-sens cyclables.

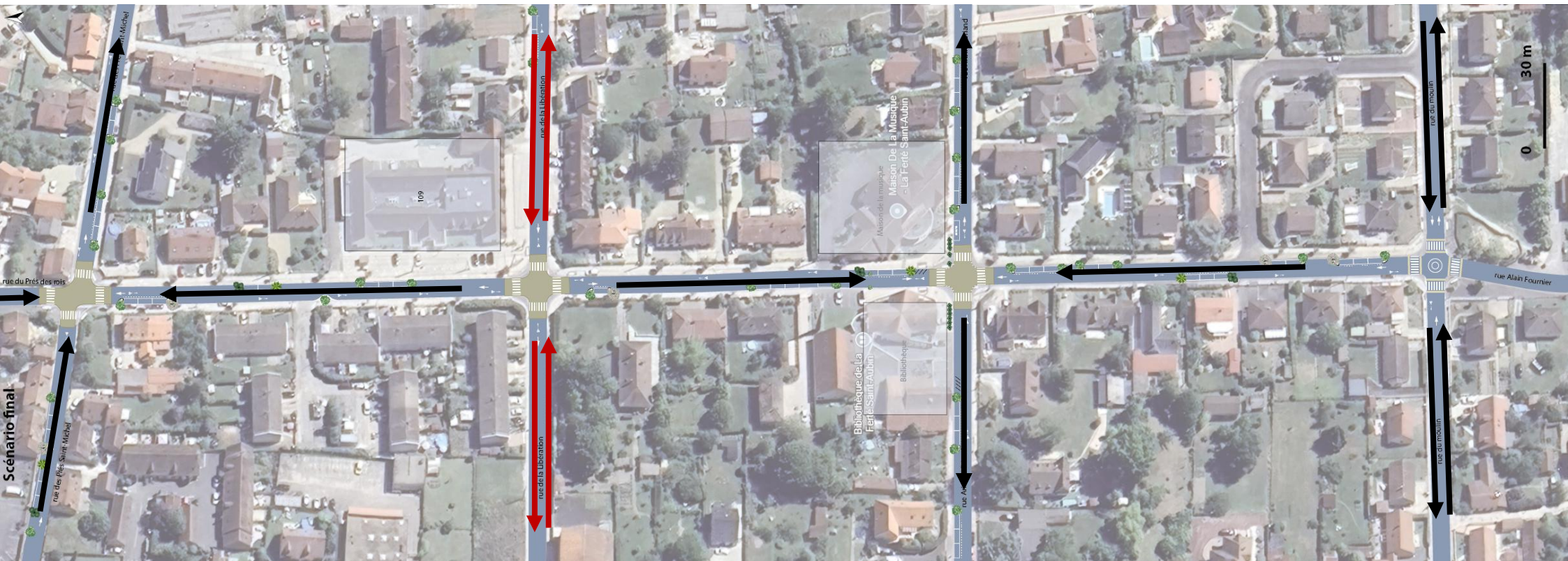
Les **intersections devront être sécurisées** avec un marquage au sol (peinture par exemple), en particulier le carrefour de la culture devant la bibliothèque et l'école de la musique, qui concentre des enjeux d'apaisement importants.

La **matérialisation des places de stationnement** en chicane sur la chaussée doit permettre de désencombrer les trottoirs pour permettre la circulation des usagers.

L'espace libéré sur la chaussée par la mise à sens unique pourra être réattribuée à plus ou moins long terme à la **mise en place d'aménagements adaptés aux besoins et usages** : végétalisation, stationnement vélo, espaces conviviaux (voir partie modules d'aménagements).



Variante : Rue de la Libération en double-sens

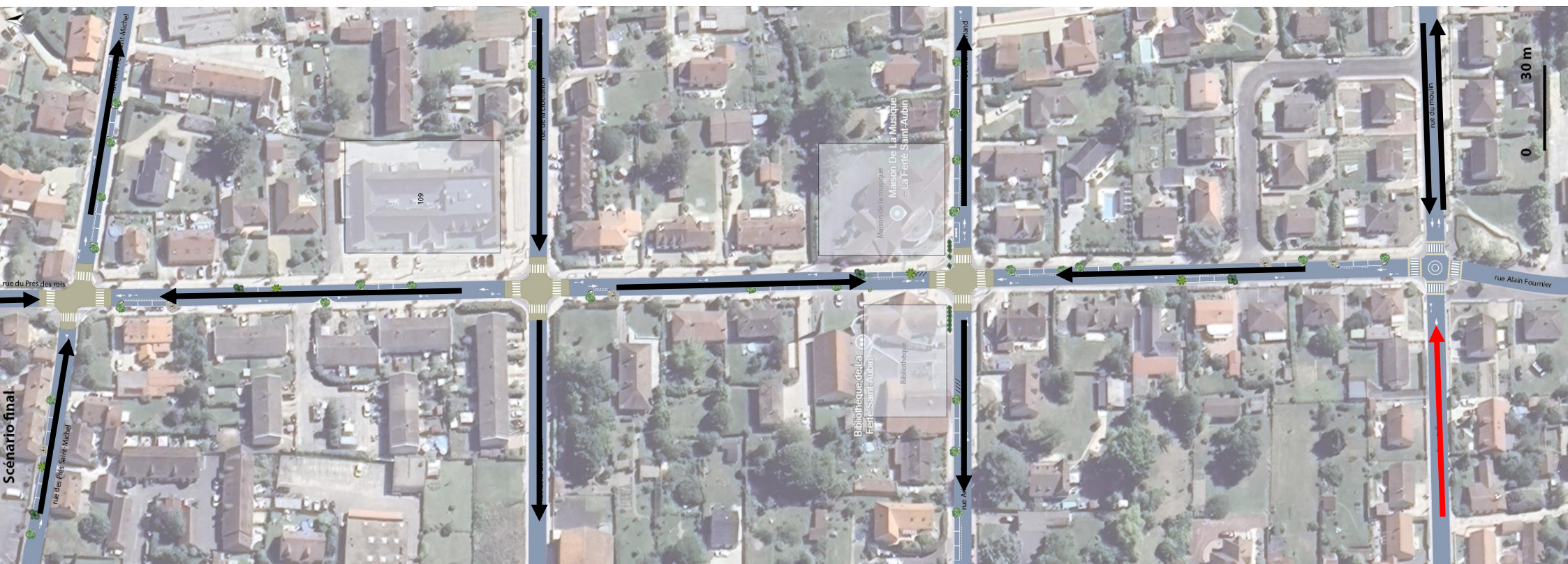


La phase de **test de l'aménagement** pourra permettre de comparer les avantages et inconvénients de plusieurs possibilités d'aménagement en conditions réelles. Ainsi nous avons identifié **plusieurs variantes** qui pourront être mise en place.

La **première** concerne la **rue de la libération**. Les discussions du Comité de Rue ont fait remonter que c'était un axe important pour le transit est-ouest sur la commune, l'accès aux résidences, l'accès au stade ou encore au supermarché Carrefour. La rue pourra être **laissée en double-sens** pour comparer les usages avec l'aménagement en sens unique.



Variante : Rue du Moulin en sens unique rentrant



La rue du Moulin, actuellement en double-sens, pourrait être **passée en sens unique rentrant** pour permettre aux bus scolaires de rejoindre le collège depuis la RD20 via la rue des Prés-Fleuris.

Le **réaménagement du carrefour** Rue du Moulin/RD20 est prévu à moyen terme dans le cadre du projet de réaménagement de la RD20. Un aménagement d'opportunité pourrait être réalisé à la marge du projet de revitalisation de la rue Joffre afin de sécuriser les traversées piétonnes (voir extrait de l'étude Ségic page suivante).



La typologie de carrefour prévue dans l'étude Ségic pour ce carrefour prévoit notamment la suppression des feux tricolores et l'aménagement d'un plateau ralentisseur.

Les feux présents actuellement à ce carrefour ne sont plus réparables, et le risque de panne n'est pas négligeable.

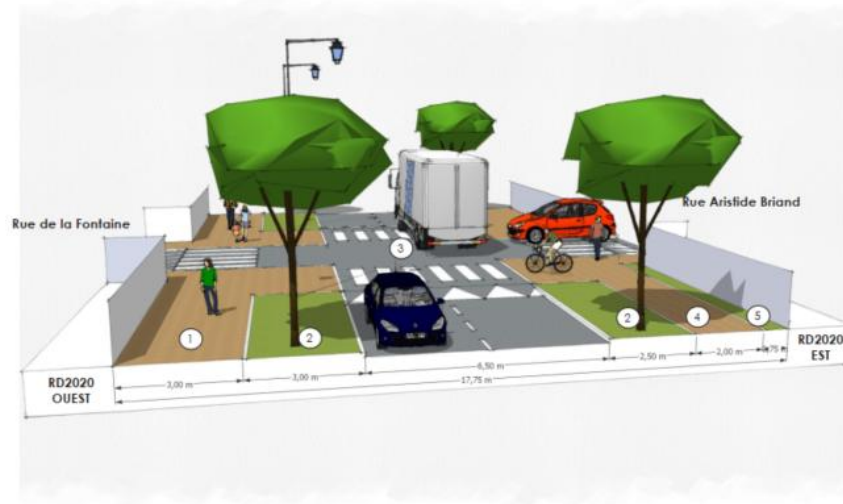
L'étude propose de programmer une période test d'extinction des feux tricolores.

5-9- TRANSITION => RUE RIVOLI - RUE DU MOULIN (TRAITEMENT INTERSECTION)

LOCALISATION



PROGRAMME



RD2020/Boulevard du Maréchal Foch = Maintien du carrefour à feux.

RD2020/Rue de la Libération = Suppression du carrefour à feux*

RD2020/Rue Gabriel Beaumarie - RD2020/Rue de la Fontaine/Rue Aristide Briand - RD2020/Rue Charles Pierre/Rue du Moulin*

1- Assurer une continuité pour la voie verte aux intersections avec les voies perpendiculaires à la RD2020, par la mise aux normes des traversées piétonnes.

2- Dégager les abords des intersections pour avoir une bonne visibilité des véhicules en privilégiant des arbres tiges et une strate végétale couvre-sol.

3- Sécuriser l'intersection par la création d'un plateau surélevé intégrant les passages piétons et suppression des feux tricolores pour l'intersection RD2020/Rue Charles Pierre/Rue du Moulin.

4- Assurer une continuité pour le trottoir aux intersections avec les voies perpendiculaires à la RD2020, par la mise aux normes des traversées.

5- Création d'une plate-bande plantée en pied de façade de 0,50 à 1,00 m de large en fonction des emprises disponibles à l'Est et à l'Ouest.

PHASAGE

Phase 3 des travaux de réaménagement de la traversée d'agglomération (années 4 et 5).

Durée : 21,5 mois de travaux

CONDITIONS PRÉALABLES

Présence du SPR de La Ferté Saint-Aubin => Autorisation préalable aux travaux avec avis de l'ABF.

Concertation avec les riverains pour la végétalisation des pieds de façades

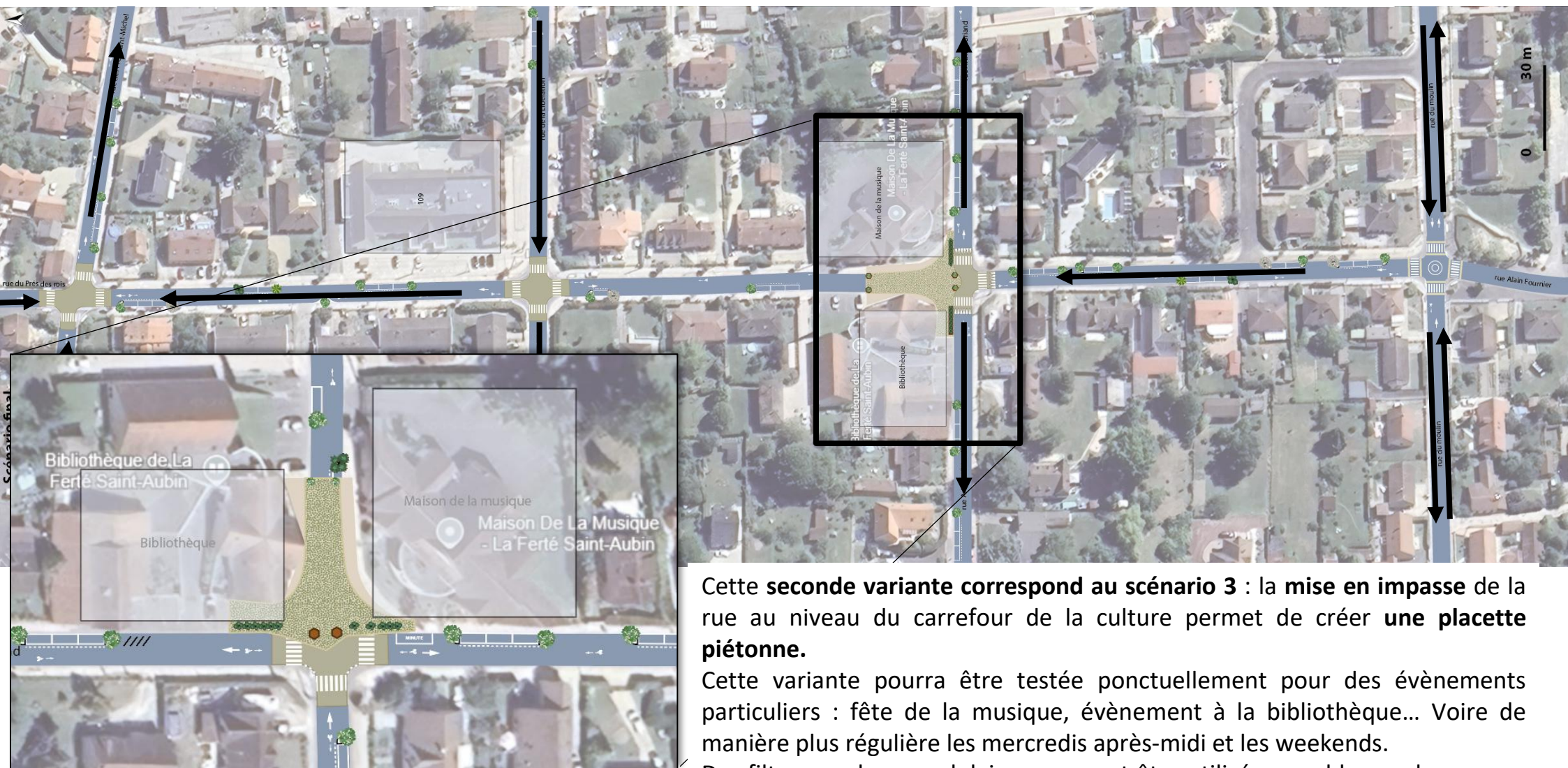
* Programmer une période test d'extinction des feux tricolores sur les intersections RD2020/rue de la Libération et RD2020/Rue Charles Pierre/Rue du Moulin pour confirmer le choix de suppression.

BUDGET PREVISIONNEL

Intégré au budget de la séquence transition de la rue Rivoli - rue du Moulin.



Variante : place de la culture



Cette **seconde variante** correspond au **scénario 3** : la mise en impasse de la rue au niveau du carrefour de la culture permet de créer **une placette piétonne**.

Cette variante pourra être testée ponctuellement pour des événements particuliers : fête de la musique, événement à la bibliothèque... voire de manière plus régulière les mercredis après-midi et les weekends.

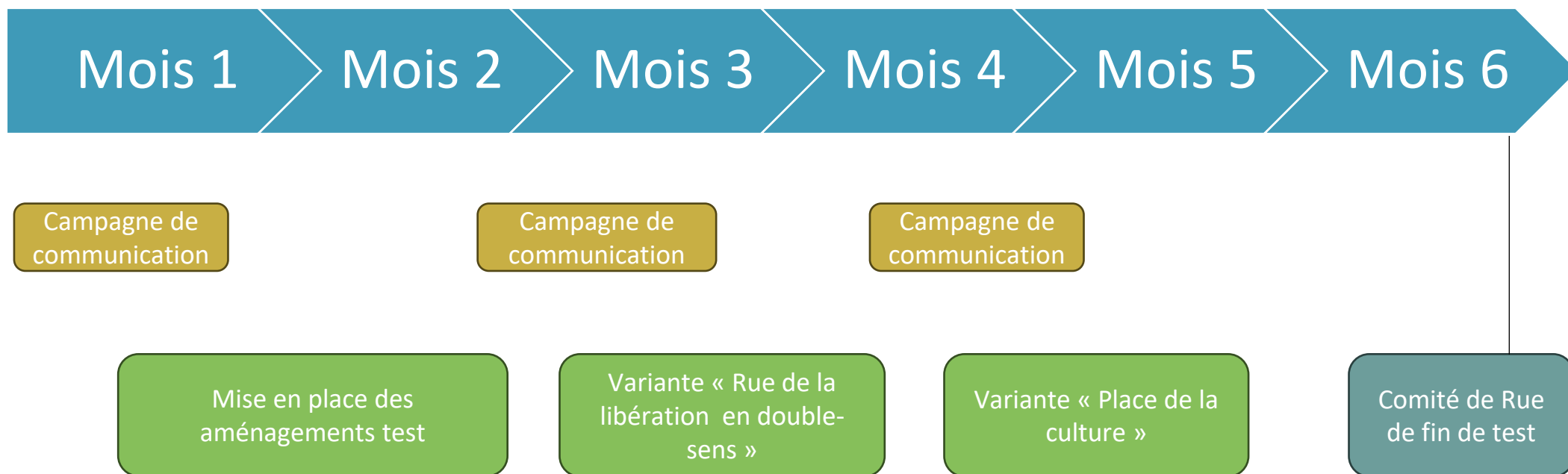
Des filtres modaux modulaires pourront être utilisés pour bloquer le passage des voitures tout en reconfigurant l'espace (bacs à fleurs, bancs).



Calendrier de la phase de test

La phase de test de l'aménagement prendra place durant 6 mois, sous réserve de validation du projet par l'équipe municipale élue en mars 2026.

Un certain nombre d'indicateurs seront relevés avant, et pendant la période afin de pouvoir évaluer l'expérimentation à son issue. Ces indicateurs sont précisés à la page suivante.



Indicateurs de suivis du test



Indicateurs à évaluer

Indicateur	Lieu/cible	Période
Comptages et vitesse (V85)	• 2 points sur la rue Joffre • Rue de la libération • Rue du moulin • Rue des Prés Fleuris	Avant et pendant
Observation du parcours des cars scolaires		Avant (connu) Pendant
Observation de l'utilisation de l'espace disponible par les usagers et les habitants	Rue Joffre Carrefour de la culture	
Relevé de l'utilisation des places de stationnements ajoutées (taux de rotation, usage)	Places marquées sur la rue Joffre	Pendant
Entretiens qualitatifs avec un panel d'usagers	Diversifier les profils : Habitants, usagers de l'école de la musique, de la bibliothèque, du stade, de la maison de la Courtille, personne PMR...	Idéalement avant et après
Mesure du bruit ambiant	Rue Joffre Carrefour de la culture	A différents moments de la journée et de la nuit Idéalement avant et pendant

Modules d'aménagements transitoires

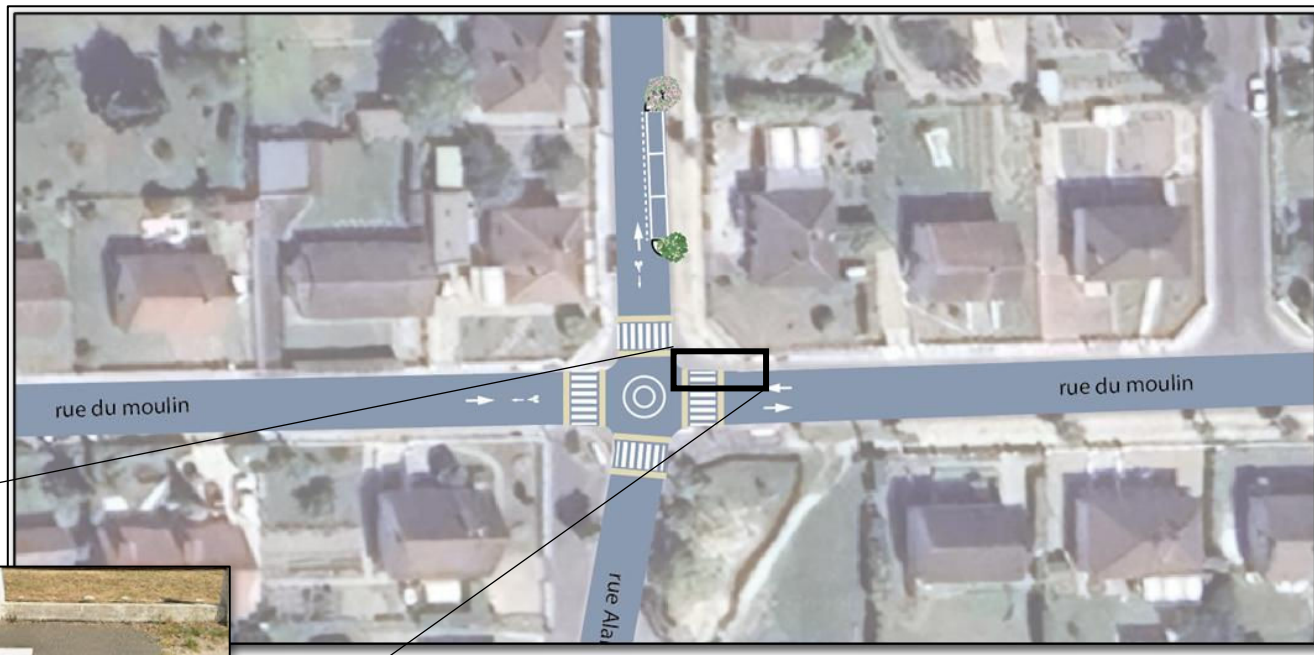


Sécurisation d'un carrefour

Le périmètre du projet compte 4 carrefours à traiter.

Le carrefour dit « de la culture » devant la bibliothèque et la maison de la musique, regroupe un grand nombre d'enjeux et est central dans l'aménagement de la rue. Il devra être aménagé en priorité et avec une attention particulière.

Les autres carrefours devront faire l'objet d'une signalisation renforcée, et si possible d'un marquage au sol permettant de réduire visuellement l'espace disponible pour les voitures.



ACTIONS	COUT UNITAIRE	QUANTITE
Elargissement des trottoirs avec de la peinture au sol et des balises de protection	Peinture : 2€/m ² Résine : 100 € m ²	200 m ² /carrefour 4 carrefours Soit 800 m ²
Balises de protection	100 €/balise	16 balises / carrefours Soit 64 balises
Marquage des passages piétons manquants	150 € / passage	4 passages manquants
Reprise des bordures des trottoirs en enrobé	200 €/ bordure	Environ 17 bordures
Dépose des barrières de sécurité	Environ 20 barrières	A estimer



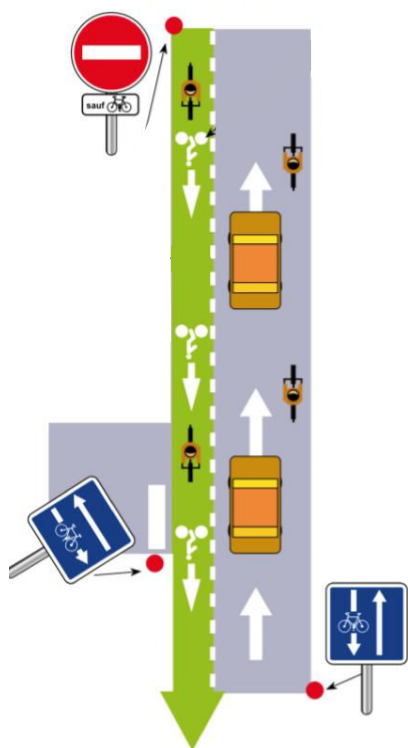
Le double sens cyclable

Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes.

Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est parfois impressionnant dans les rues étroites.

Cyclistes et automobilistes doivent faire attention aux intersections.

Caractéristiques



Signalisation réglementaire :

- Panonceau « sauf vélo » M9v2

Signalisation facultative :

- Panneau bleu entrée de rue C24a (conseillé) ;
- Panneau bleu milieu de rue C24c ;
- Pictogramme vélo + flèche dans tous les cas de DSC (conseillé) ;
- Si la chaussée est supérieure à 3,5 m, le double sens cyclable peut être signalé par une bande cyclable (conseillé).

Application



Double sens cyclable < 3,5 m

Crédits photo : aut-idf.org

Toutes les rues sont concernées sauf la rue du moulin et la rue de la libération dans la variante double-sens.

La signalisation pourra être temporaire dans un premier temps, les mâts des panneaux posés sur l'espace libérée sur la chaussée par la mise en sens unique.

ACTIONS	COUT UNITAIRE	QUANTITE
Signalisation verticale (panneaux B1 et M9v2 + mâts)	400 €/panneau et mât	32 panneaux
Signalisation horizontale (pictogramme vélo + flèche au pochoir)	20 €/pictogramme	21 pictogrammes



Désencombrement des trottoirs

Le désencombrement des trottoirs doit permettre aux piétons, aux parents avec des poussettes et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer le long de la rue Joffre sans rencontrer de difficulté.

L'enjeu principal est d'abord de libérer les trottoirs du stationnement gênant en proposant des places de stationnement matérialisées sur la chaussée, et en faisant respecter l'interdiction de stationner sur les trottoirs avec de la communication et des actions de sensibilisation.

En complément des places de stationnement, différents mobiliers urbains pourront être placés sur la chaussée sur la place libérée par le passage en sens unique :

- des espaces de végétalisation
- des assises
- des arceaux vélo (à privilégier à proximité des pôles générateurs de déplacements et des passages piétons)

Le revêtement des trottoirs étant abîmé par endroits, il est nécessaire de reprendre le revêtement en stabilisé des trottoirs pour assurer des cheminements confortables et sans risque pour l'ensemble des usagers.

ACTIONS	COUT UNITAIRE	QUANTITE
Marquage des places de stationnement sur la chaussée	2,5€/ml	500 mètres
Disposition de mobilier urbain (plantes en pots, bancs)	100 € à 500 € suivant le dispositif choisi	30 mobiliers
Arceaux vélo	160 €/arceau	10 arceaux
Reprise du stabilisé des trottoirs en mauvais état	10 €/m ²	100 m ²





Désencombrement des trottoirs

Focus sur les places de stationnements

Comme relevé dans la première partie de l'étude, le stationnement est un enjeu majeur dans ce secteur.

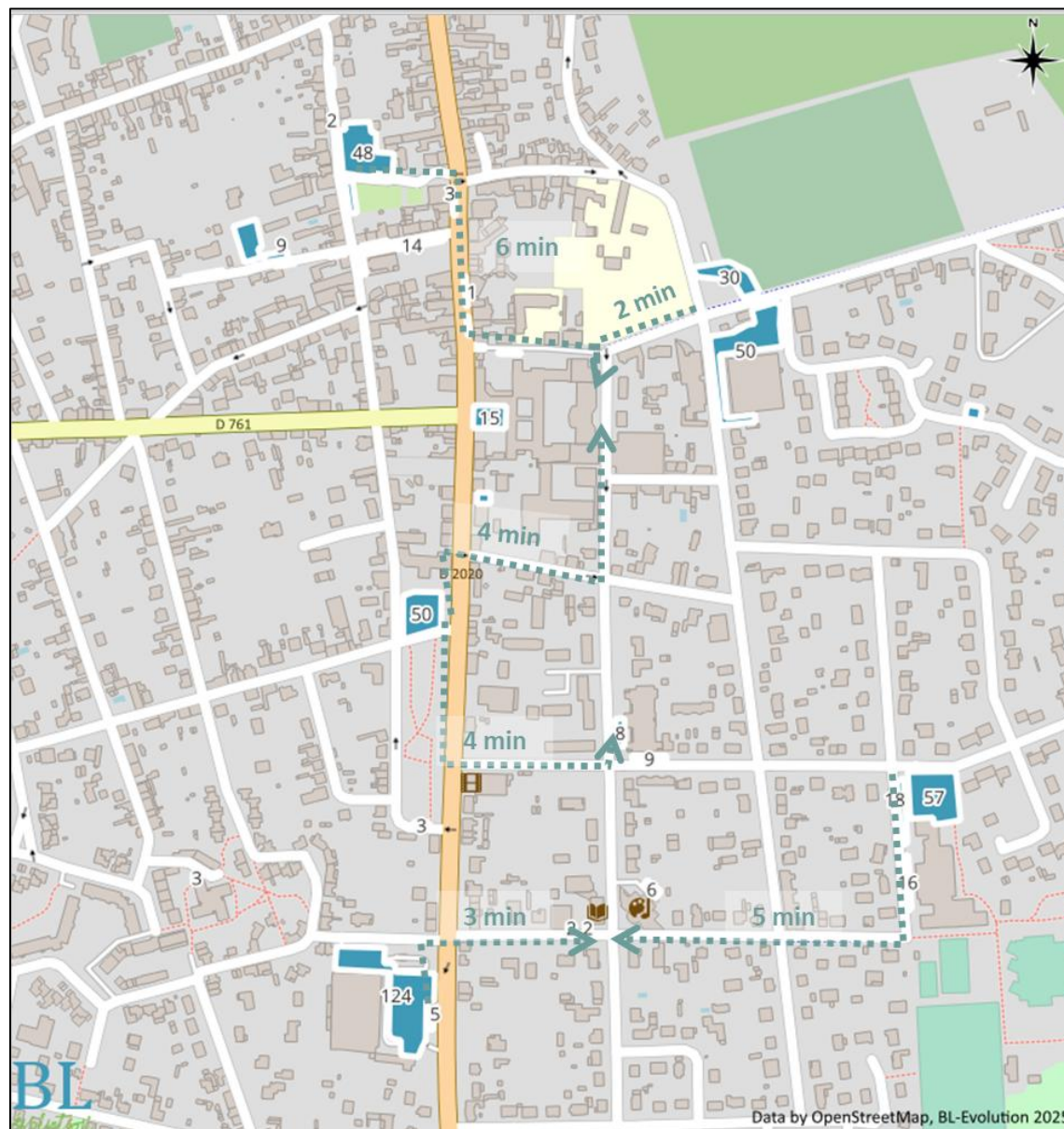
Des **stationnements sur chaussée** sont prévues sur la rue Joffre et dans les rues transversales, tirant partis de l'espace libéré par la mise en sens unique.

Les **poches de stationnement publiques existantes** pourront être valorisées dans la communication sur le projet, et grâce à une signalétique adaptée.

Parmi les poches de stationnement identifiées à proximité des lieux générateurs de déplacement de la rue Joffre, certaines sont des **parkings privés de supermarchés**. S'il est à priori impossible aux communes de renvoyer les usagers vers ces parkings privés à l'heure actuelle, il est possible à la commune de négocier une convention de partenariat avec les supermarchés pour un usage partagé.



Parking du stade, La Ferté-Saint-Aubin





Création d'une zone de rencontre ou d'une zone piétonne

Une zone de rencontre est une voie en agglomération où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules (y compris les vélos). La vitesse y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Caractéristiques

- Aménagement voirie complémentaire à la signalisation, à mettre en place, afin d'être efficace.
- Il est conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir.

Application

- On retrouve les zones de rencontres dans les centres-bourgs, hypercentres ainsi que dans des zones résidentielles.
- Si toutes les conditions de l'aménagement sont réunies, la circulation est apaisée et mixte, aucun besoin d'aménagement cyclable.

ACTIONS	COUT UNITAIRE
Mise en place d'un filtre modal : mobilier urbain permettant de filtrer les voitures	100 € – 500 € Pour des jardinières
Adaptation de la signalétique	300 € / Pictogramme
Marquage d'animation au sol	~10 €/m ² pour de la peinture
Eclairage public	Entre 500 € et 2000 €



Zone de rencontre – Panneau B52 B53

Crédits photo : sécurité-routière.net



Exemple de zone de rencontre

Crédits photo : Pub.fr



Création d'une zone de rencontre ou d'une zone piétonne

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder, à l'exception. Le vélo circulant au pas y est autorisé et la présence de véhicules motorisés doit rester exceptionnelle.

Caractéristiques

- Une aire piétonne doit permettre l'accès à tous (PMR, poussettes, vélos, livraisons).
- Elle doit s'affranchir de trottoir et être uniforme. Le revêtement, peut-être pavé ou disposer d'un enrobé en asphalte, mais la surface doit rester plane pour faciliter la circulation des usagers.
- Le passage d'une rue à l'autre ne doit pas mettre en avant de bordures ou obstacles.

Application

- Souvent aménagées dans les rues d'hypercentres, centres-bourgs mais aussi établissements scolaires, afin de permettre aux habitants d'une ville de circuler dans un espace apaisé.
- Dans la construction d'un itinéraire cyclable, les aires piétonnes ne doivent pas se trouver dans la trajectoire d'un axe vélo structurant (conflit d'usages).

ACTIONS	COUT UNITAIRE
Mise en place d'un filtre modal : mobilier urbain permettant de filtrer les voitures	100 € – 500 € Pour des jardinières
Adaptation de la signalétique	300 € / Pictogramme
Marquage d'animation au sol	~10 €/m ² pour de la peinture



Aire piétonne – Panneau B54 B55

Crédits photo : sécurité routière.net



Aire piétonne de Chartres

Crédits photo : Chartres.fr



Communication sur le projet

L'élaboration du scénario d'aménagement, avec la constitution du comité de rue avait pour objectif d'impliquer autant que possible les acteurs de la rue à la conception d'un nouvel aménagement.

Cependant, de nombreux usagers quotidiens ou plus ponctuels de la rue Joffre, qui n'ont pas pu s'impliquer durant les phases de concertation vont être en demande d'information sur le projet de réaménagement.

Afin de transmettre le plus efficacement possible les informations, nous recommandons de préparer un dépliant informatif similaire à celui réalisé pour communiqué sur le plan d'actions du SDMA, regroupant les informations suivantes :

- Une description des objectifs et de la temporalité de la phase de test
- Une précision sur la nouvelle politique de stationnement, et les alternatives à disposition des usagers (poches de stationnements disponibles)
- Un rappel de l'incitation à se déplacer en mode actifs pour les événements à forte affluence à proximité de la rue

ACTIONS

Conception et distribution d'un flyer explicatif du projet et du déroulé de la phase de test

COUT UNITAIRE

Production internalisée avec le service communication
Impression : 500 €/Flyer



Chiffrage du test



Budget scénario test

Aménagement	Nombre	Coût unitaire	Cout total	Commentaire
Elargissement des trottoirs avec de la peinture au sol et des balises de protection	4	540 €HT/Carrefour	2 160,00 €	Si peinture : 20 € / m soit 480 € / carrefour + anneau : 60 € / anneau donc 540 € / carrefour donc 4 carrefours : 2160 € Si résine : 100 € / m² pour la résine soit 2400 € / carrefour + anneau : 300 € / anneau donc 2700 € / carrefour. donc 4 carrefours : 10 800 €
Balises de protection	64 balises	100€/balise	6 400,00 €	Possibilité de jouer sur le nombre de balise et de carrefours à sécuriser
Marquage des passages piétons	4 passages manquants	150 €/ marquage	600,00 €	
Reprise des bordures des trottoirs en enrobé	200 €/bordure	17 bordures à reprendre	3 400,00 €	Même modèle que rue du Moulin
Dépose des barrières de sécurité	Environ 20 barrières	En régie	A déterminer	
Signalisation verticale double-sens cyclable	32 panneaux à installer	400€/panneaux + mâts	12 800,00 €	
Signalisation horizontale double-sens cyclable	21 pictogrammes	20 €/pictogramme + flèche	420,00 €	
Marquage des places de stationnement	500 m	2,5 €/ml	1 250,00 €	
Disposition de mobilier urbain (plantes en pots, bancs)	30 items	250€/item en moyenne	7 500,00 €	
Arceaux vélo	160 €/arceaux	10 arceaux	1 600,00 €	
Reprise du stabilisé des trottoirs en mauvais état	100 m²	10 €/m²	1 000,00 €	Possibilité de jouer sur ce paramètre pour ajuster le chiffrage
Total scénario test			37 130,00 €	

Pistes de pérennisation



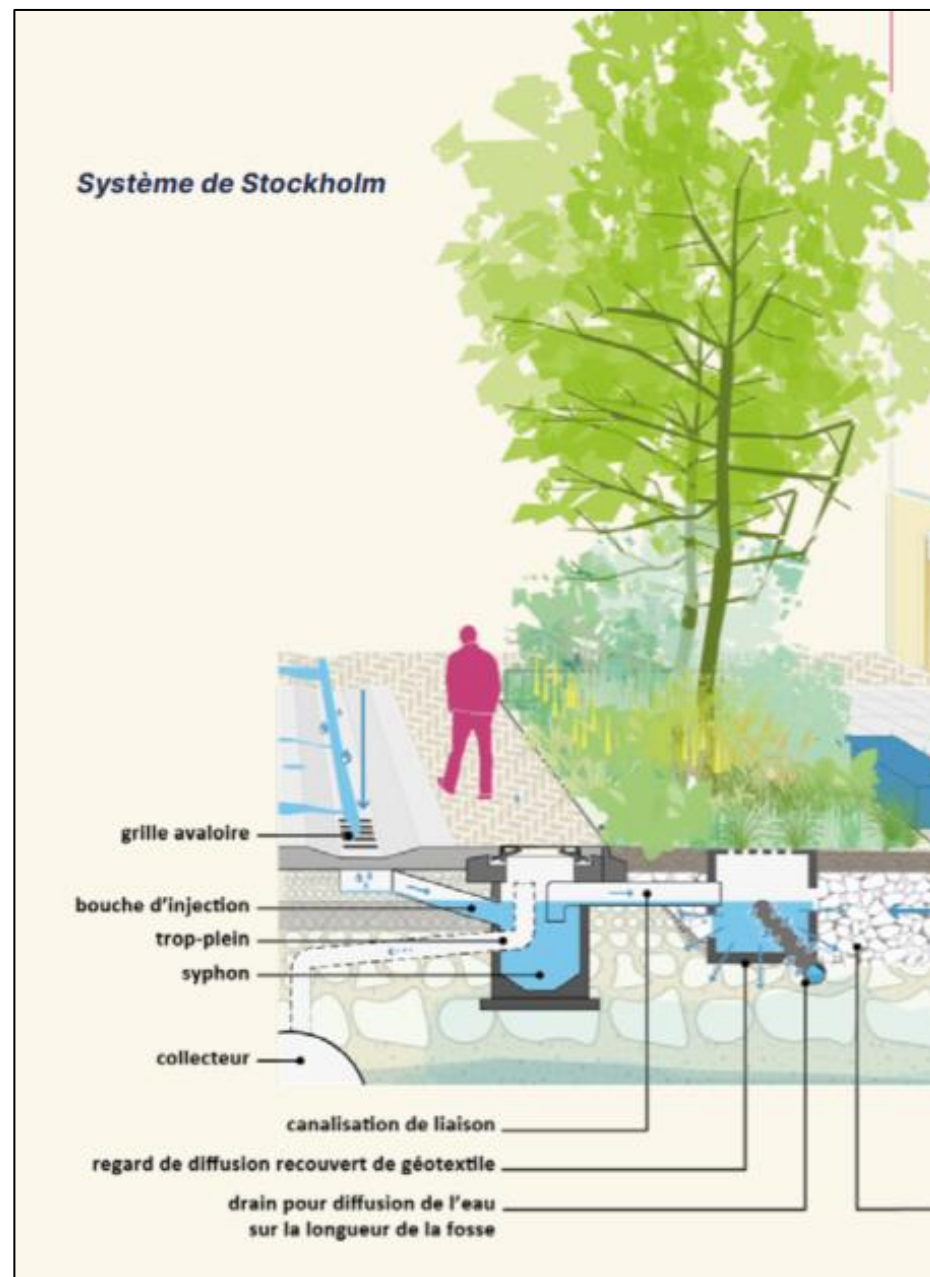
Pistes de pérennisation

A l'issue de la phase de test, un dernier Comité de rue sera organisé.

L'objectif est de faire le bilan sur les points positifs et les points négatifs des différents aménagements testés afin de se projeter sur des travaux de pérennisation plus qualitatifs.

On peut dès à présent préfigurer quelques pistes de pérennisation des aménagements proposés :

- **L'aménagement de plateau ralentisseurs** sur les intersections majeures et la mise à niveau des intersections pour les PMR (40 000 €)
- **La reprise des trottoirs en enrobé** pour une circulation PMR améliorée (en priorisant les cheminements identifiés dans le nouveau PAVE)
- Engager des **actions de désimperméabilisations** de la chaussée sur les places de stationnements
- **Améliorer la végétalisation** de la rue sur l'espace libéré par la mise en sens unique avec des plantations paysagères en pleine terre
- Engager une réflexion à plus long terme sur la **gestion des eaux pluviales et du fil d'eau**, à relier aux questions de la fraîcheur en ville, de biodiversité...



Annexes : Modules d'aménagements complémentaires



Stopper le
transit

Filtre modal



Filtre modal à Montreuil, photo Sébastien Marrec

- Stop le trafic de transit
- Permet de laisser passer piétons et cyclistes
- Peut être associé à d'autres usages (végétalisation, assises...)

Mise en sens unique



Rue des Prés-saint-Michel, La Ferté-Saint-Aubin

- Stop le trafic de transit avec la mise en tête-bêche
- Libère de l'espace sur la chaussée



Stationnements

Stationnement voiture



Photo tirée du guide : Aménager des rues apaisées, CEREMA

- Permet de répondre aux divers besoins de stationnements
- Se caractérise par 1. La capacité 2. la localisation 3. la réglementation
- Peut être minute, résidentiel, réservé aux PMR...

Stationnement vélo



Arceaux et abris à vélo, photos BL-evolution

- Répond à la demande des cyclistes
- Permet d'aérer l'espace visuellement



Accessibilité

Mise à niveau du sol



Rue du général Leclerc, Vignory

- Cohérent avec la mise en place d'une zone de rencontre
- Supprime les obstacles liés aux trottoirs
- Attention à la gestion du fil d'eau

Assises



Place de la Halle, La Ferté-Saint-Aubin

- Création d'un espace de convivialité
- Offre la possibilité de repos pour les personnes âgées ou PMR



Apaisement

Plateau traversant



Plateau traversant à Coustouges, photo J.D.

- Réduit la vitesse des véhicules
- Permet aux piétons de traverser à tout endroit
- Marque un espace de vigilance accrue

Zone de rencontre



Zone de rencontre en zone résidentielle, image tirée du guide « Aménager des rues apaisées », CEREMA, 2020

- Réduit la vitesse de tous les véhicules à 20 km/h
- Permet aux piétons de se déplacer sur la chaussée
- Nécessite des aménagements cohérent avec son statut



Convivialité

Mobilier urbain



Jeu de rue dans le cadre d'une animation publique, image : Trending city

- Favorise les usages ludiques (échecs, pétanque...), de détente (chaises longues, table...), artistique...
- Peut être temporaire ou définitif
- Peut être modulaire et appropriable par les usagers

Marquages d'animation



Marquage d'animation



(source Gérard Crossay / Terra)

Marquage d'animation au sols, source : guide CEREMA design actif

- Casse l'aspect routier de l'enrobé
- Solution peu onéreuse et rapide à mettre en place
- Solution temporaire pour montrer le changement de statut d'une zone sans refaire tout le profil



Convivialité

Dynamisation de l'offre de restauration



Aménagement d'une terrasse de café, source : guide Rue Commune, ADEME

- Permet la rencontre entre les habitants
- Améliore le cadre de vie
- Dynamise vie locale

Organisation d'évènements



Fête des voisins, source : guide Rue Commune, ADEME

- Permet la rencontre entre les habitants
- Dynamise vie locale
- Fait vivre la rue et les équipements publics



Végétalisation

Composition paysagère multi-strate



Photo : Guide Rue commune, ADEME, 2023

- Favorise la biodiversité
- Crée des ilots de fraîcheur (ombre)
- Créer des lieux de convivialité
- Favorise la perméabilité de la rue

Sol boisé ou végétalisé



Photo : Guide Rue commune, ADEME, 2023

- Favorise la biodiversité
- Possibilité de créer des espaces potagers communs
- Crée des ilots de fraîcheur (ombre)
- Créer des lieux de convivialité
- Favorise gestion des eaux pluviales

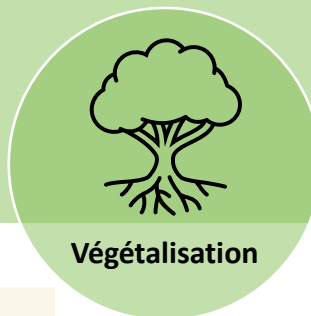
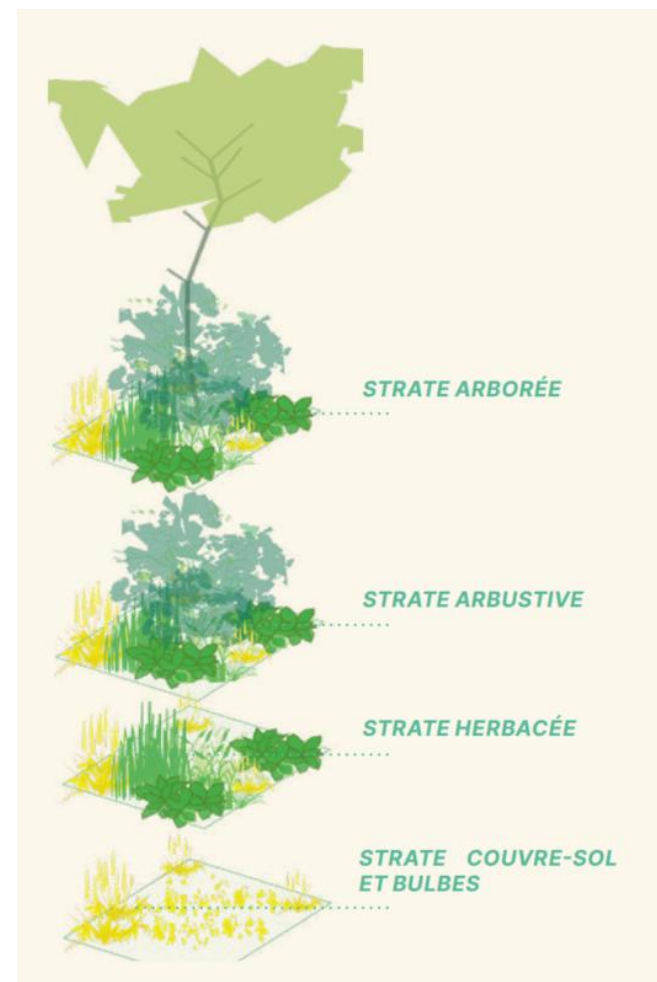


Schéma d'implantation d'une composition paysagère multi-strate selon la largeur de voirie disponible

Illustration : Guide Rue commune, ADEME, 2023



Composition paysagère multi-strate

Illustration : Guide Rue commune, ADEME, 2023



Gestion des eaux pluviales

Rue réservoir

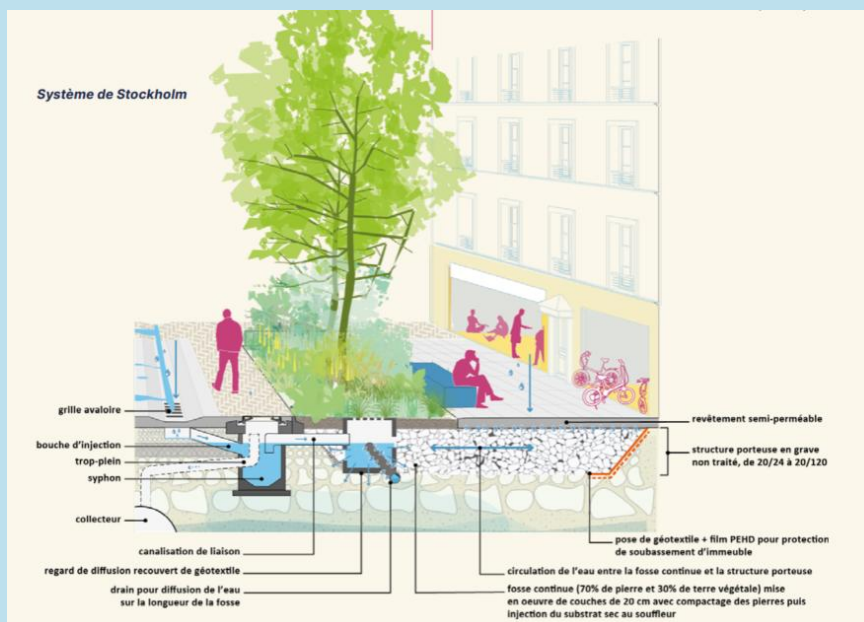


Schéma de fonctionnement d'une rue réservoir. Illustration : Guide Rue commune, ADEME, 2023

- Gère les écoulements d'eau pluviale
- Permet une irrigation naturelle de la végétalisation

Création d'une zone en eau



Illustration : Guide Rue commune, ADEME, 2023

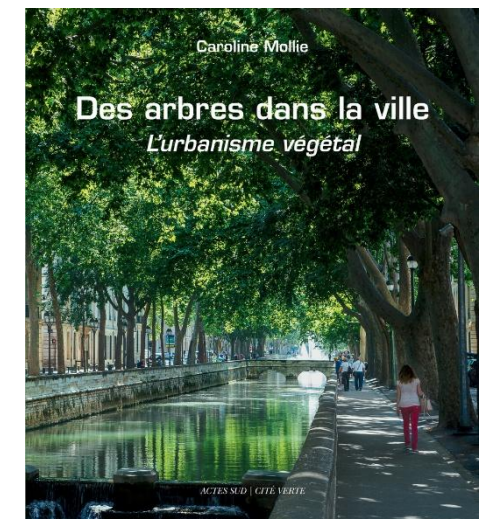
- Permet de la rétention des eaux pluviales
- Refuge de biodiversité
- Créer un îlot de fraîcheur

Ressources complémentaires



Bibliographie et ressources complémentaires

- La rue commune, Editions Apogée, 2023
- Aménager des rues apaisées, Connaissances CEREMA, 2020
- Reconquérir les rues, Nicolas Soulier, Ulmer, 2012
- Podcast Dixit sur la rue des Floralies à Nantes : <https://www.dixit.net/newsletter133/>
- Développer son patrimoine arboré, le cas d'Orléans : <https://plusfraichemaville.fr/retour-experience/projet/patrimoine-arbore-orleans>
- Retour d'expérience : La rue Garnier-Pagès de Fort-de-France se réinvente en collectif, fraîcheur à la clé : <https://plusfraichemaville.fr/retour-experience/projet/rue-garnier-pages-fort-de-France>
- Des arbres dans la ville, Caroline Mollie





La Rue aux Enfants, Rue pour tous

10⁺
ans
de soutien
aux initiatives



RUES

- cultiver le lien
- rendre la rue à tous
- jouer librement
- agir en commun



**AUX ENFANTS
POUR TOUS!**

**APPEL RÉGIONAL À INITIATIVES
2025-2026**

DOSSIER DE CANDIDATURE à déposer **soit avant le 15 juin**
soit avant le 15 décembre 2025
www.ruesauxenfants.com

QU'EST-CE QU'UNE RUE AUX ENFANTS ?

Temporairement fermée à la circulation motorisée, la rue autorise des activités pour tous les âges. Les riverains, petits et grands, peuvent organiser des animations sur le trottoir et la chaussée devenue libre et sans danger. Des barrières doivent être placées afin de délimiter un espace sécurisé. Des installations de jeux peuvent être disposées. Toutes sortes d'activités sont alors possibles : éducatives, ludiques, sportives, artistiques, créatives ! Cette dynamique festive invite les habitants à imaginer de nouveaux usages et à repenser l'aménagement de la rue.



48

ORGANISER UNE RUE AUX ENFANTS

Une Rue aux enfants implique un travail collectif et une concertation avec les acteurs de la ville. Chacun a sa place dans la réalisation d'un tel événement. Tous les savoir-faire sont mobilisables de la logistique à l'animation. La préparation sera plus riche si elle est inter-générationnelle : y associer les enfants eux-mêmes est essentiel ! Il est important de bien choisir la rue : sa situation dans la ville, l'accessibilité, sa configuration. Attention ! Obtenir sa fermeture nécessite des autorisations.

ANIMATIONS LE CHAMP DES POSSIBLES

modes actifs : vélo, trottinette, roller
jeux de plein air : ballons, billes, élastique, corde à sauter, basket de rue, craie
spectacle vivant : conte, musique, théâtre, danse
artistique : art urbain, tricot urbain, dessin et peinture
bricolage : réparation vélo, fabrication de push-car, récup'art
espace « calme » : jeux de société, coin lecture, espace tout-petit, jardinage
etc.