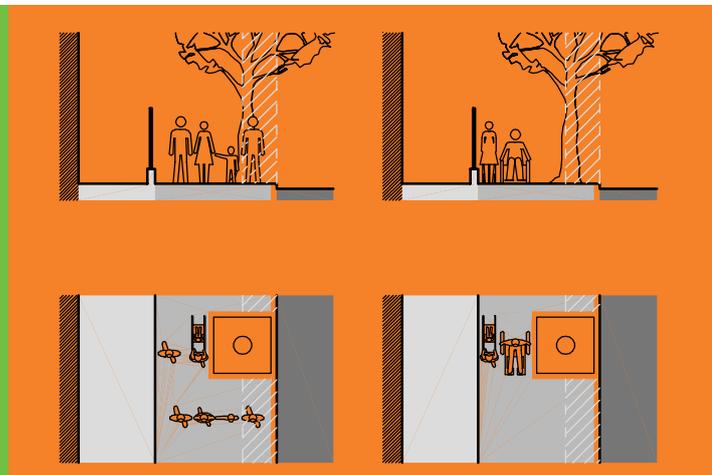
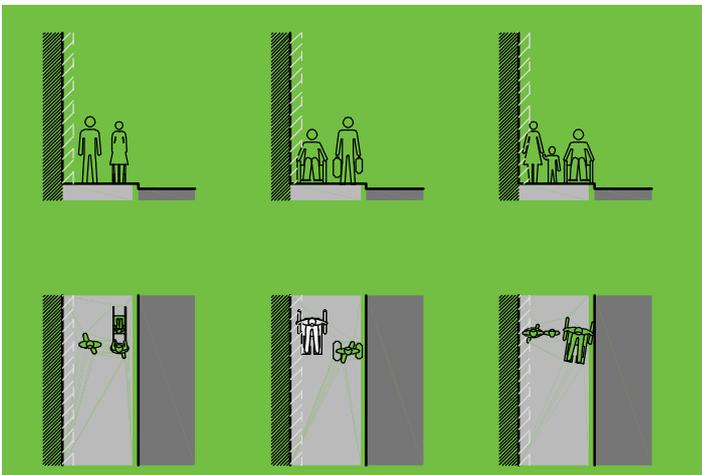
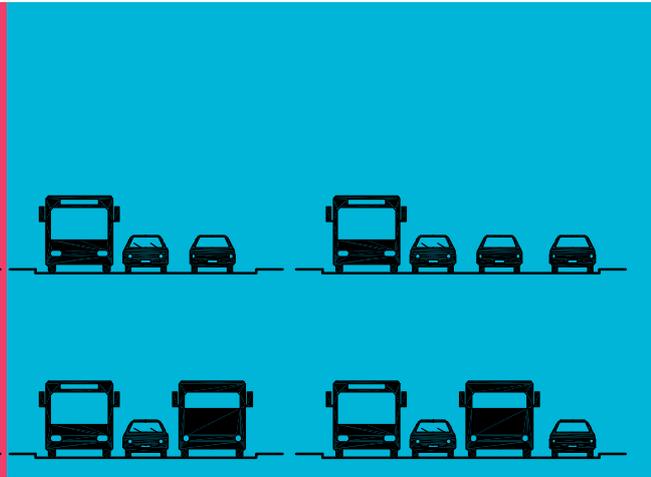
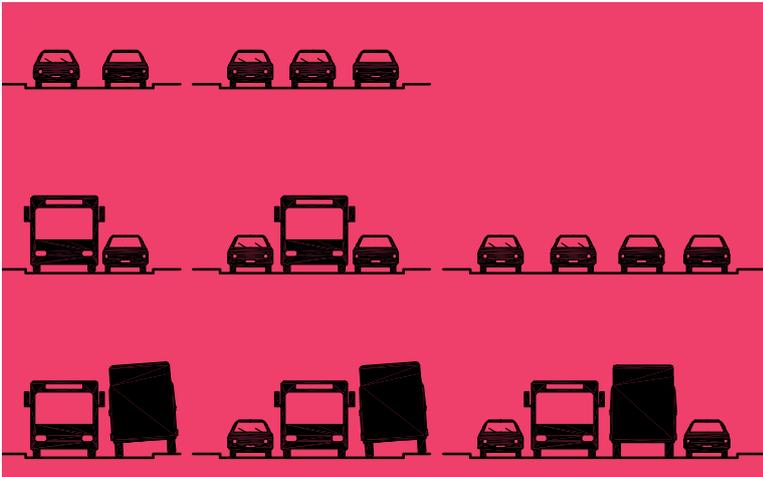
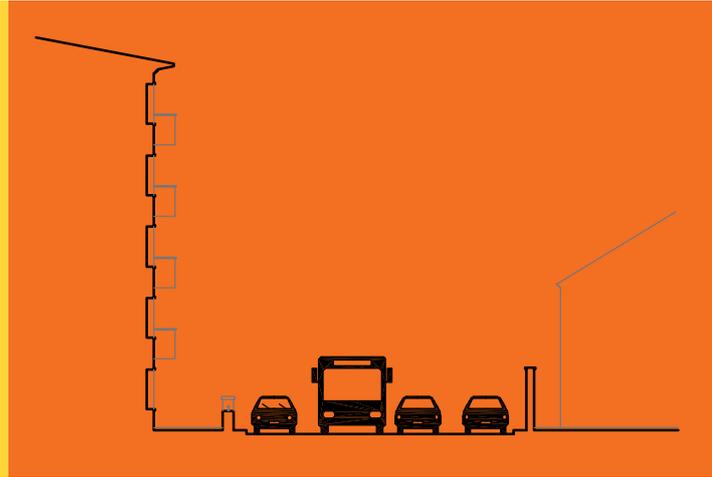


1



DIMENSIONNEMENT



SOMMAIRE

1. DIMENSIONS PIÉTONNIÈRES _____ PAGE 4

2. DIMENSIONS DES VÉHICULES _____ PAGE 6

3. DIMENSIONNEMENT DES TROTTOIRS _____ PAGE 8

4. DIMENSIONNEMENT DE LA CHAUSSÉE _____ PAGE 15

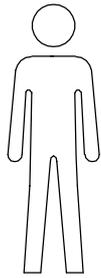
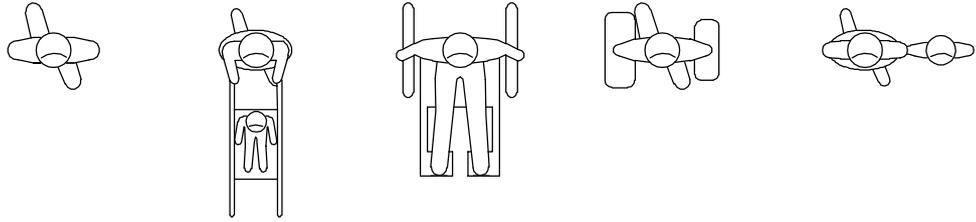
5. COMPOSITION DE LA VOIE _____ PAGE 35

6. FRANCHISSEMENT DES TROTTOIRS _____ PAGE 46

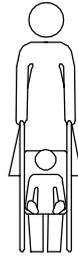
7. FRANCHISSEMENT DES PASSAGES CHARRETIERS _____ PAGE 51

DIMENSIONS PIÉTONNIÈRES

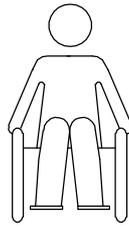
DIMENSIONS PIÉTONNIÈRES



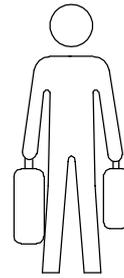
◀ 0,6 m ▶
adulte
seul



◀ 0,6 m ▶
adulte et
poussette



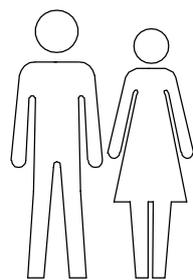
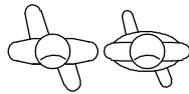
◀ 0,75 m ▶
adulte en fau-
teuil roulant



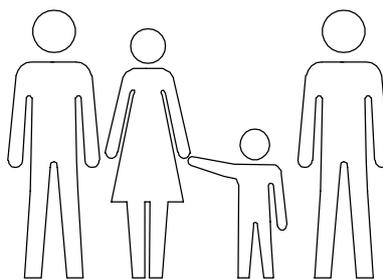
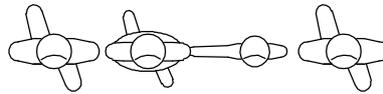
◀ 0,75 m ▶
adulte
avec bagages



◀ 1 m ▶
adulte et enfant



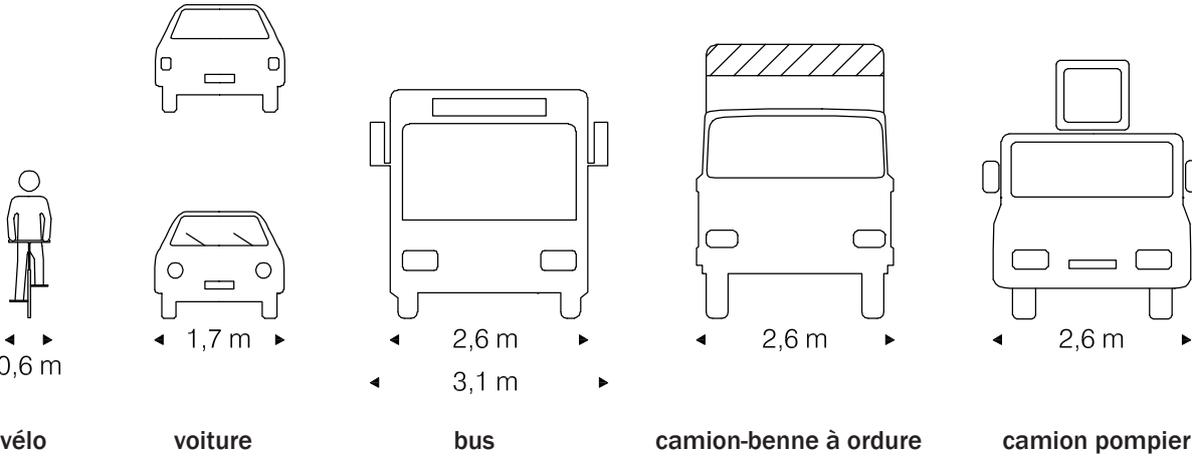
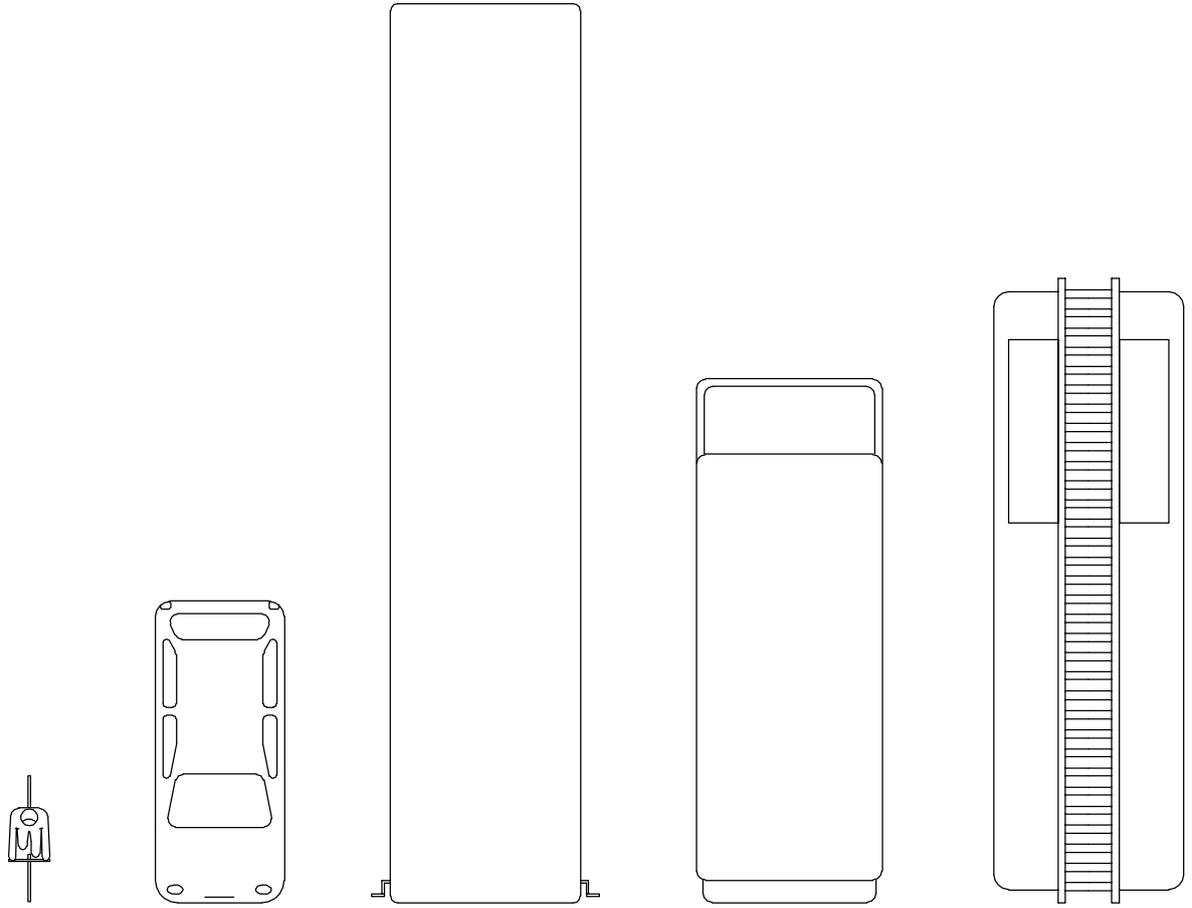
◀ 1,2 m ▶
deux adultes



◀ 2,5 m ▶
groupe de quatre personnes

DIMENSIONS DES VÉHICULES

DIMENSIONS DES VÉHICULES



0,6 m

vélo

1,7 m

voiture

2,6 m
3,1 m

bus

2,6 m

camion-benne à ordure

2,6 m

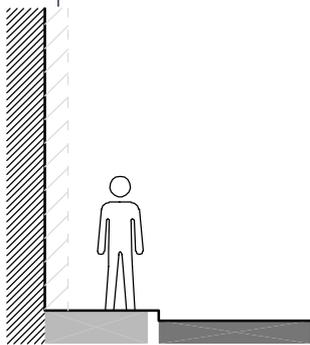
camion pompier

DIMENSIONNEMENT DES TROTTOIRS

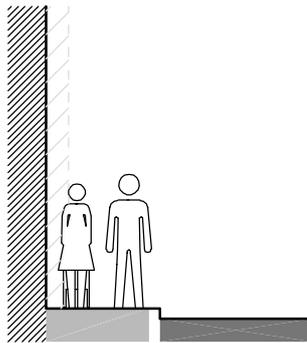
TROTTOIR MINIMUM. 1,50 m.



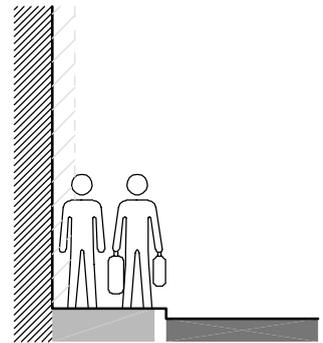
IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN



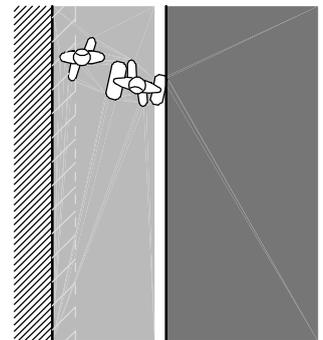
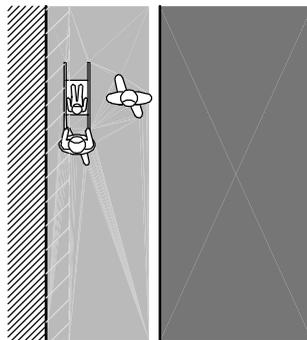
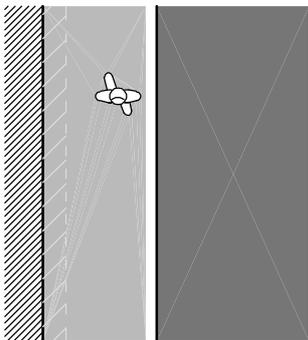
◀ 1,5 m ▶
◀ 0,3 m ▶ 1,2 m ▶



◀ 1,5 m ▶
◀ 0,3 m ▶ 1,2 m ▶



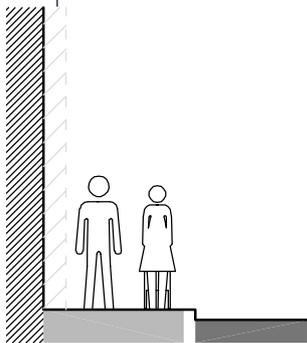
◀ 1,5 m ▶
◀ 0,3 m ▶ 1,2 m ▶



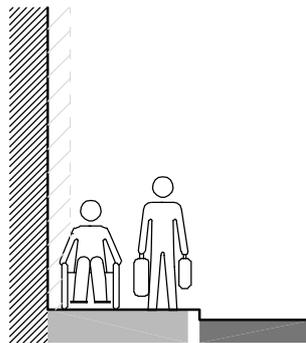
TROTTOIR COURANT. 2,00 M.



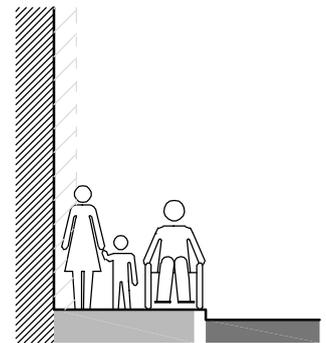
IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN



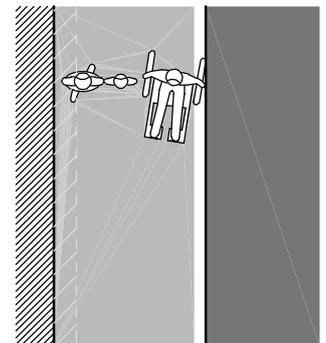
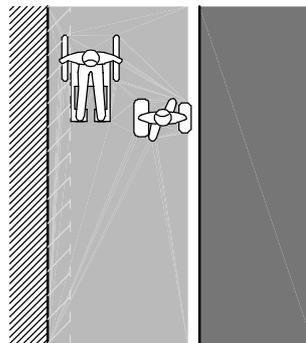
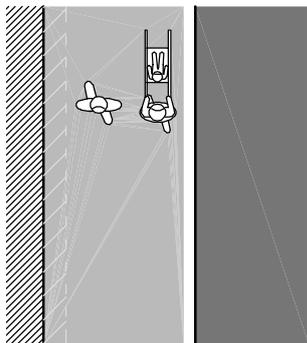
◀ 2 m ▶
◀ 0,3 m ▶ 1,7 m ▶



◀ 2 m ▶
◀ 0,3 m ▶ 1,7 m ▶



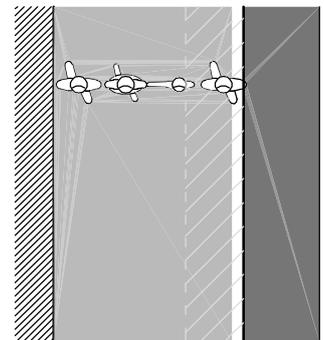
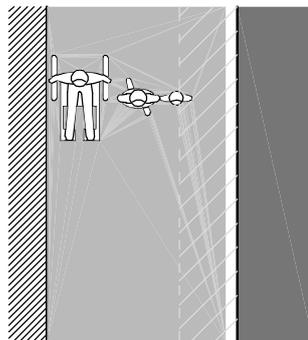
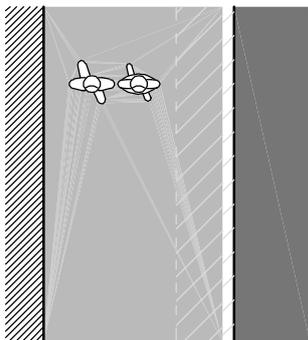
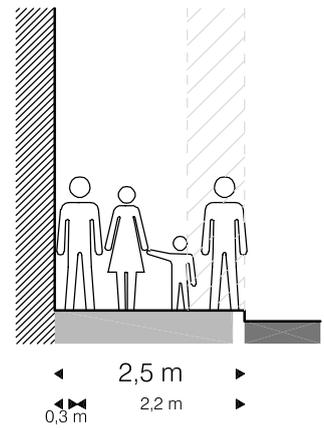
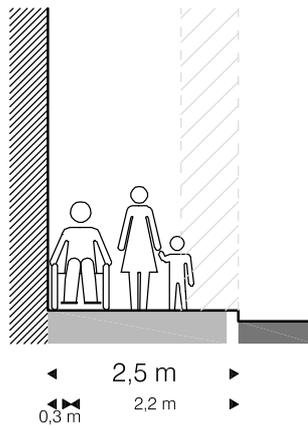
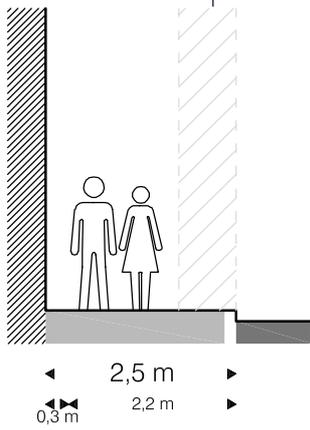
◀ 2 m ▶
◀ 0,3 m ▶ 1,7 m ▶



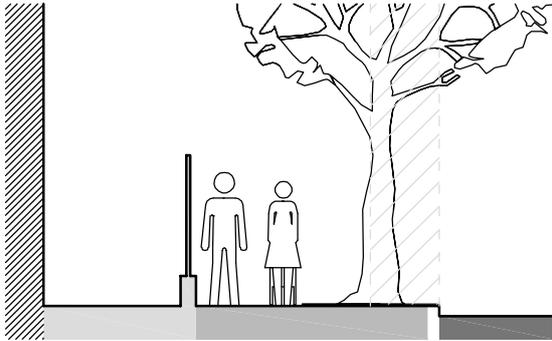
TROTTOIR LARGE. A PARTIR DE 2,50 M.



IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN



TROTTOIR PLANTÉ MINIMUM. 3,20 M / 2,90 M.

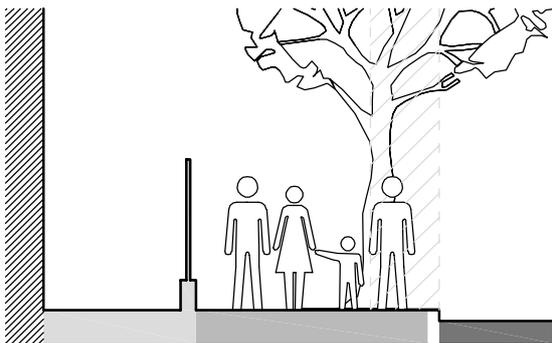


3,20 M : grille d'arbre facultative.

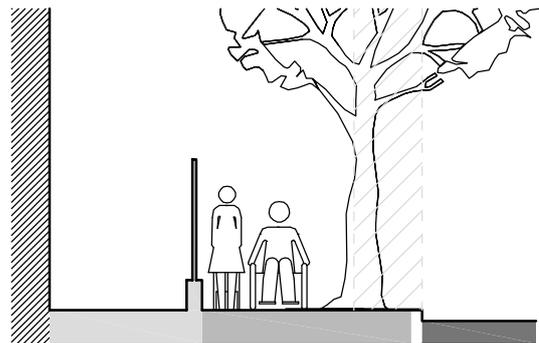
2,90 M : grille d'arbre obligatoire.

Les piétons et les personnes à mobilité réduite passent sur une emprise de 50 cm sur la grille.

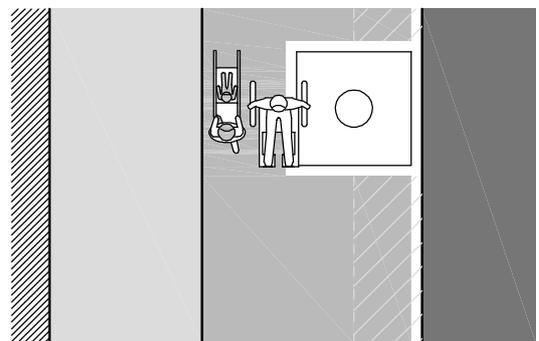
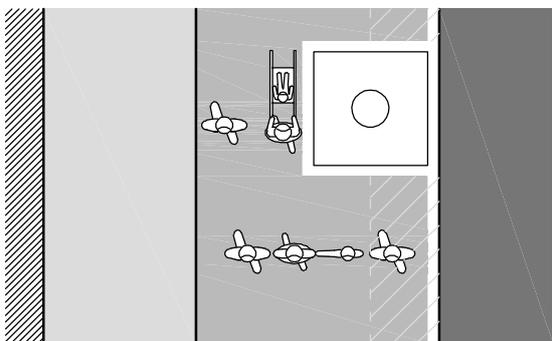
Préférer les arbres à petit développement ou de forme fastigiée.



◀ 3,2 m ▶
◀ 1,4 m ▶ ▶ 1,8 m ▶

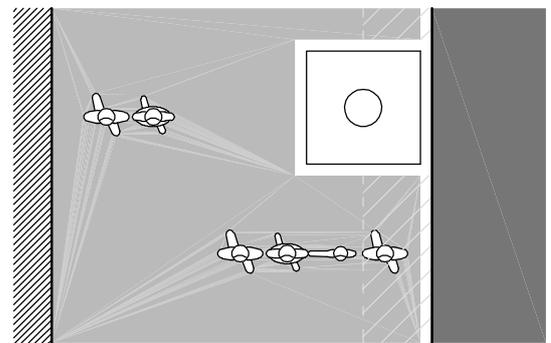
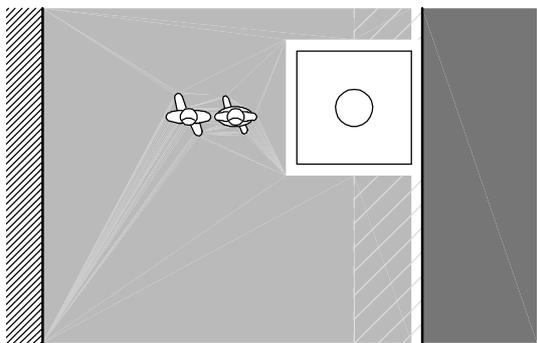
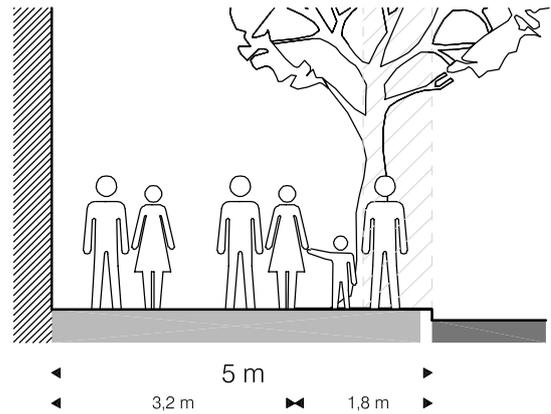
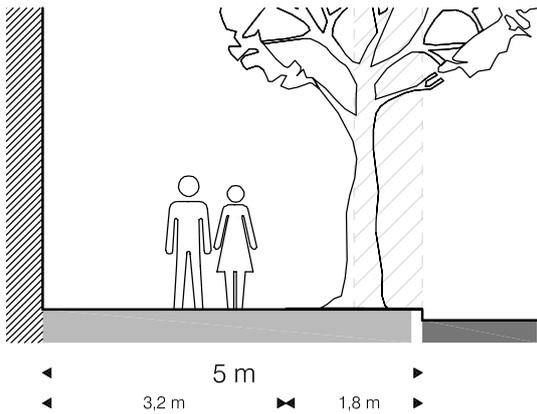
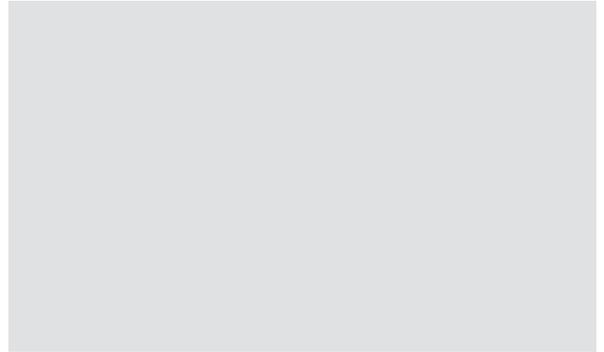


◀ 2,9 m ▶
◀ 1,1 m ▶ ▶ 1,8 m ▶



IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN

TROTTOIR PLANTÉ COURANT. 5,00 M



IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN

DIMENSIONNEMENT DE LA CHAUSSÉE

CALCUL DES DIMENSIONNEMENTS DE CHAUSSÉE

- 1/** Le dimensionnement des chaussées respecte les normes de sécurité contre l'incendie en distinguant voies échelles et voies engins.
- 2/** Le dimensionnement des chaussées est calculé en fonction des gabarits maximums des véhicules et de la vitesse de circulation de ces véhicules sur la voie.
- 3/** La voie résidentielle minimum à double sens de circulation doit obligatoirement accepter le passage de camions-bennes au pas (10 km/h).
- 4/** Les voies résidentielles acceptent au maximum un seul sens de circulation bus.
- 5/** Dans les voies interquartiers, limitées à 50 km/h, le croisement des bus est prévu à une vitesse de 30 km/h.

Les pages propres à chaque type de chaussée sont constituées de trois schémas. Le premier montre l'emprise des véhicules légers, le deuxième montre le calcul du gabarit, et le troisième montre le calcul du gabarit avec stationnement.

TABLEAU DES DIMENSIONS COURANTES [EMPRISES CIRCULÉES]

Vitesse recommandée : 

Vieille Ville	
 sens unique	▶ 3,00 m ◀
 double sens	▶ 4,50 m ◀
Voies résidentielles	
 zone 30 sens unique	▶ 3,50 m ◀
 courantes sens unique	▶ 4,00 m ◀
 courantes double sens	▶ 5,00 m ◀

Vitesse maximum autorisée : 

Voies interquartiers	
 sens unique	▶ 4,00 m ◀
 courantes double sens	▶ 6,40 m ◀
 voies de sortie de ville	▶ 7,00 m ◀
 courantes + site propre	▶ 8,50 m ◀
Grandes voies	
  doubles files dépassement des PL non autorisé	▶ 12,40 m ◀
  doubles files dépassement des PL autorisé	▶ 14,40 m ◀

 **Bandes et pistes cyclables à ajouter au gabarit choisi (cf : page suivante).**

DIMENSIONNEMENT DE LA CHAUSSEE

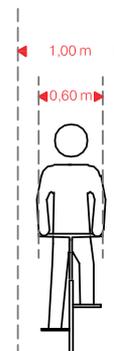
DIMENSIONS ET DISPOSITIONS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



Les dimensions suivantes sont des prescriptions générales qui ont pour but d'introduire, dans le dimensionnement global des chaussées, les notions de bandes et pistes cyclables. Ces dispositions seront complétées dans un cahier de prescriptions propre à l'aménagement cyclable de la ville de Belfort. Les dimensions données sont hors marquage au sol.

EMPRISE DU CYCLISTE :

Emprise vélo :	0,60 m
Emprise cycliste sécurisée minimum :	1 m
Largeur de voie cyclable préconisée :	1,30 m minimum < L < 1,50 m + confortable



ZONE 30 :



Compte tenu de la vitesse réduite, la mixité des circulations est préconisée.

VOIE ÉLARGIE OU BANDE ÉTROITE :

Dans les cas où le profil de la voie est de dimension insuffisante pour accepter une bande cyclable, des solutions alternatives sont envisageables :

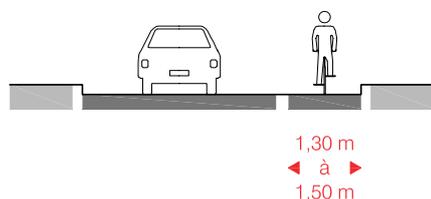
- Elargissement de la voie de droite de circulation automobile : < 3,80 m
- Bande étroite avec traitement au sol différent : 0,75 m < L < 1,20 m

Amélioration de la sécurité du cycliste + Impact visuel réduit

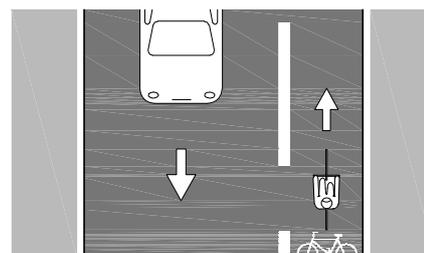
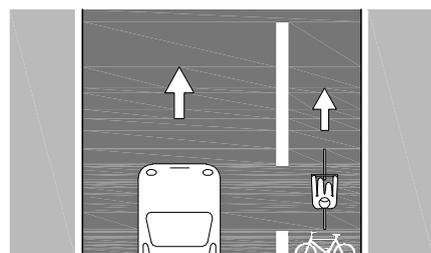
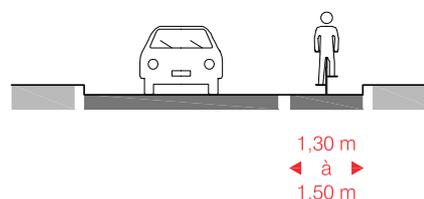
BANDES CYCLABLES :

La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes sur une chaussée. Elle est signalée par un marquage au sol spécifique, séparée des autres voies de circulation automobile par une ligne blanche discontinue.

sens unique / bande cyclable :



sens unique / bande cyclable à contre sens :

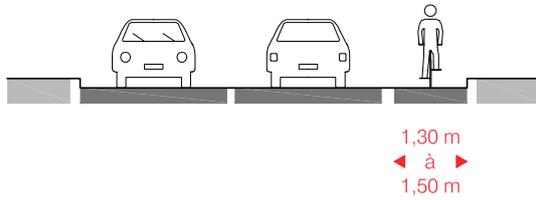


NB : Voir dispositions particulières dans cahier de prescriptions des aménagements cyclables.

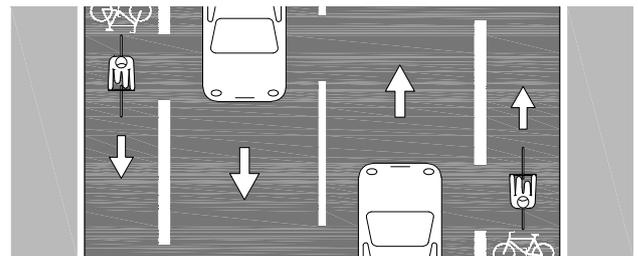
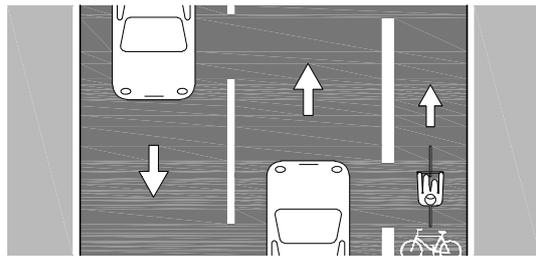
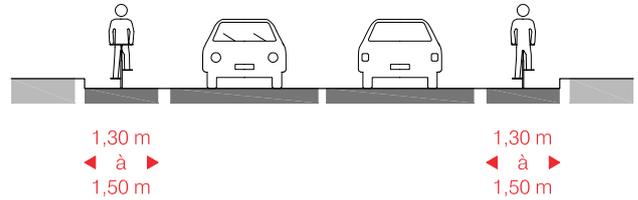
DIMENSIONS ET DISPOSITIONS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

BANDES CYCLABLES (SUITE) :

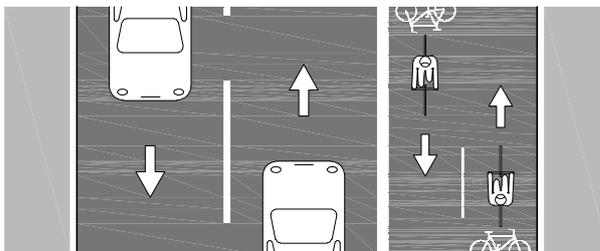
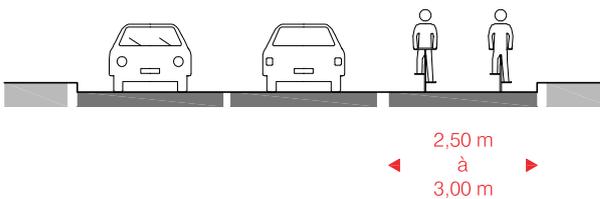
double sens / 1 bande cyclable :



double sens / 2 bandes cyclables :



double sens / 1 bande cyclable bidirectionnelle :



PISTES CYCLABLES :

La piste cyclable est séparée physiquement de la chaussée et des voies de circulation générale.
Largeur minimum : **1,50 m** pour laisser passer les engins d'entretien,
Largeur normale : **2,00 m**

Préférer des secteurs peu urbanisés.

Il est envisageable de créer un accès aux cyclistes sur les couloirs de bus, selon certaines conditions.

TABLEAU DES MARGES USUELLES

Les marges sont calculées entre rétroviseurs pour les véhicules de même gabarit et entre caisse et rétroviseur pour des véhicules de gabarits différents.

AU PAS. 10 KM/H		
Marge entre véhicule et trottoir sans protection	Marge entre deux véhicules en circulation	Marge entre deux véhicules dont l'un est en stationnement
0,20 m	0,20 m	0,30 m

30 KM/H		
Marge entre véhicule et trottoir sans protection	Marge entre deux véhicules en circulation	Marge entre deux véhicules dont l'un est en stationnement
0,40 m	0,30 m	0,50 m

50 KM/H		
Marge entre véhicule et trottoir sans protection	Marge entre deux véhicules en circulation	Marge entre deux véhicules dont l'un est en stationnement
0,40 m	0,40 m	0,50 m

VIILLE VILLE. SENS UNIQUE.



Les profils ci-dessous sont réservés aux sites architecturaux et historiques remarquables.
L'emprise réduite à 3 m demande des systèmes spéciaux de déneigement.

Sans stationnement

Si des bornes anti-stationnement doivent être disposées, elles ne peuvent l'être qu'en laissant une emprise libre de 4 m.

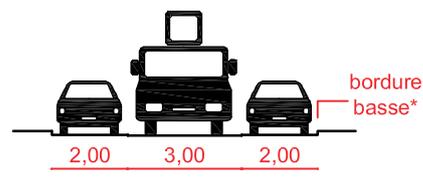
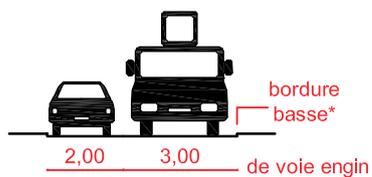
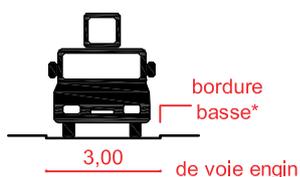
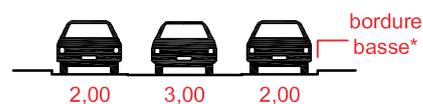
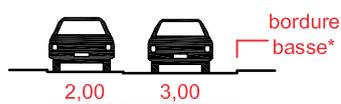
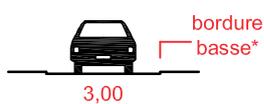
3,00 m

1 côté de stationnement

3,00 m

2 côtés de stationnement

3,00 m



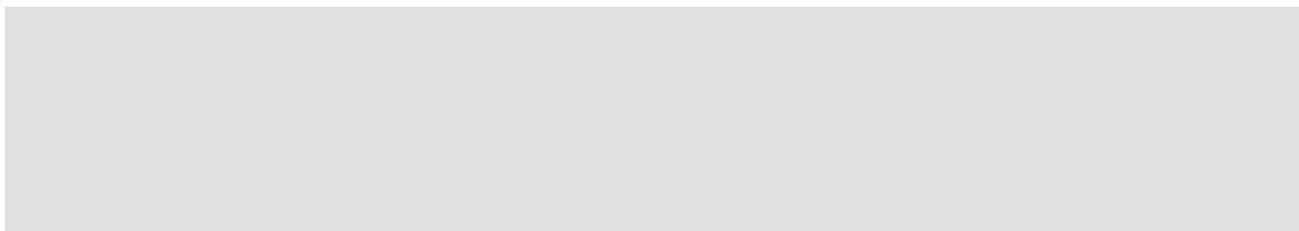
[voir dispositions particulières p.34]

[voir dispositions particulières p.34]

[voir dispositions particulières p.34]

* Bordure basse : 0,10 cm, pour les voies courantes,
0,06 cm, pour les zones semi-piétonnières.

VIEILLE VILLE [EXCEPTIONNELLE]. DOUBLE SENS.



Sans stationnement

Si des bornes anti-stationnement doivent être disposées, elles ne peuvent l'être qu'en laissant une emprise libre de 4 m.

4,50 m

1 côté de stationnement

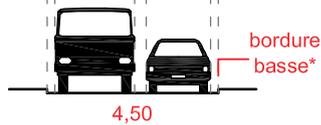
4,50 m

2 côtés de stationnement

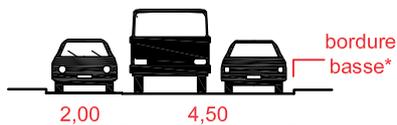
4,50 m



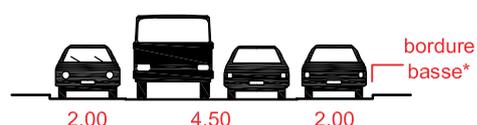
0,2 2,1 0,3 1,7 0,2



[voir dispositions particulières p.34]



[voir dispositions particulières p.34]



[voir dispositions particulières p.34]

* Bordure basse : 0,10 cm, pour les voies courantes,
0,06 cm, pour les zones semi-piétonnières.

VOIE RÉSIDEN­TIELLE. SENS UNIQUE. [ZONE 30].



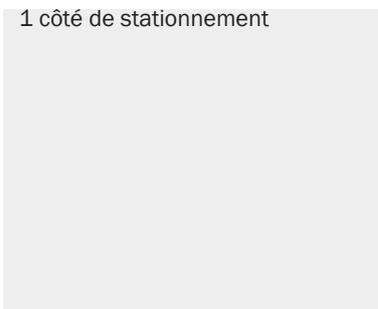
Chaussées de 3,5 m réservées aux zones 30 explicitées. Un marquage particulier est établi à l'entrée de la voie.

Sans stationnement



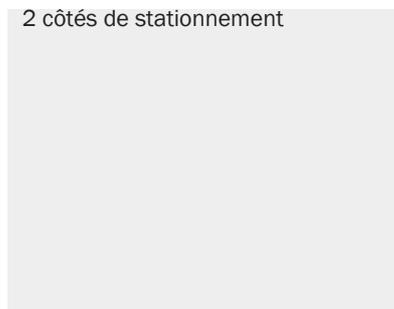
3,50 m

1 côté de stationnement

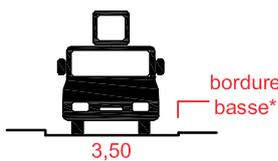
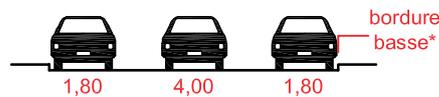
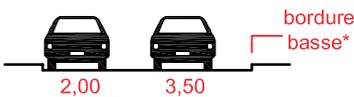
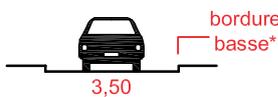


3,50 m

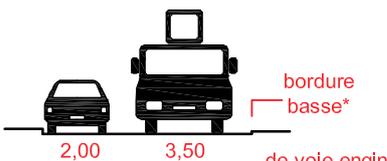
2 côtés de stationnement



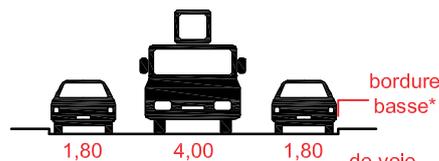
4,00 m



[voir dispositions particulières p.34]



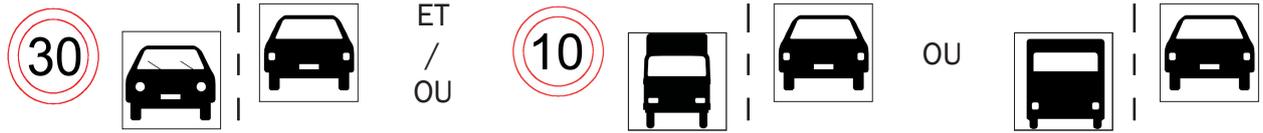
[voir dispositions particulières p.34]



[voir dispositions particulières p.34]

* Bordure basse : 0,10 cm, pour les voies courantes,
0,06 cm, pour les zones semi-piétonnières.

VOIE RÉSIDENIELLE [COURANTE]. DOUBLE SENS.



Voie résidentielle, double sens, circulation majeure : croisement de deux véhicules légers à 30 km/h.

Toutefois, le profil prend en considération la largeur d'un camion-benne ou autre véhicule à gros gabarit.

Le croisement se fait au pas (10 km/h),

- s'il n'y a pas de stationnement : le véhicule à gros gabarit monte légèrement sur le trottoir,
- s'il ya stationnement : des espaces sont réservés sur l'une des bandes de stationnement.

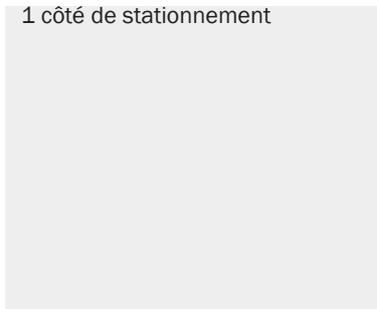
Le gabarit de la chaussée dépend du type d'usage de part et d'autre de la voie de circulation.

Sans stationnement



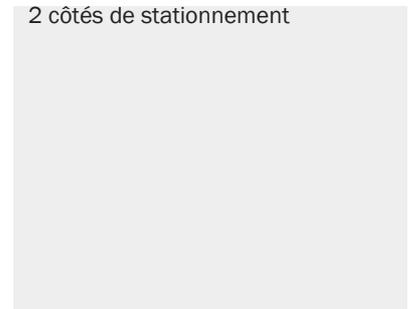
4,90 m

1 côté de stationnement



5,00 m

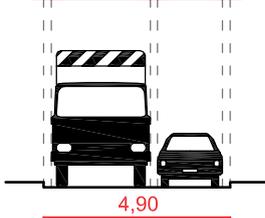
2 côtés de stationnement



5,00 m



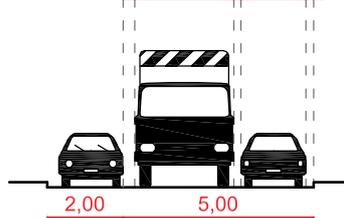
0,2 2,6 0,2 1,7 0,2



4,90

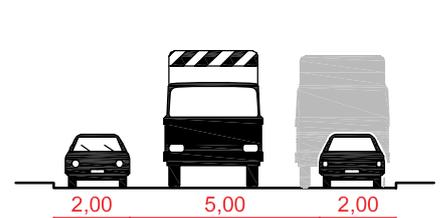


0,3 2,6 0,2 1,7 0,2



2,00

5,00



2,00

5,00

2,00



VOIE INTERQUARTIER. SENS UNIQUE.



ET
/
OU



Voie interquartier, sens unique, circulation majeure : passage de véhicules légers à 50 km/h.
La voie doit pouvoir permettre le passage du bus.

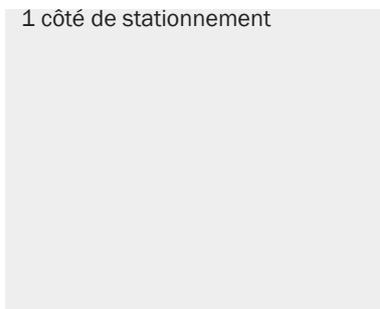
Le gabarit de la chaussée dépend du type d'usage de part et d'autre de la voie de circulation.

Sans stationnement



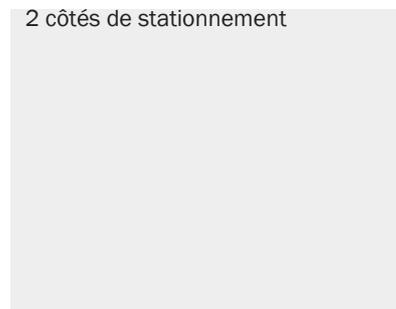
4,00 m

1 côté de stationnement

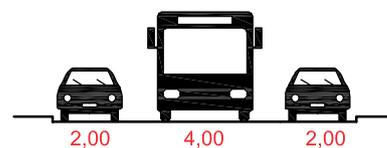
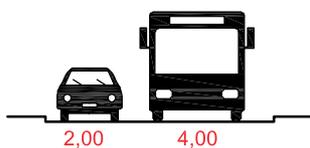


4,00 m

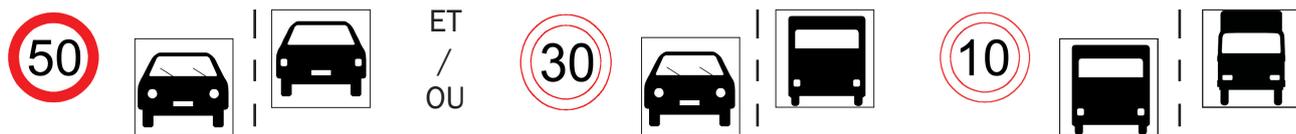
2 côtés de stationnement



4,00 m



VOIE INTERQUARTIER. DOUBLE SENS [1 VOIE BUS].



Voie interquartier, double sens, circulation majeure : croisement de deux véhicules légers à 50 km/h. Un des deux sens doit pouvoir permettre le passage du bus. Le croisement d'un véhicule léger avec un bus se fait à 30 km/h.

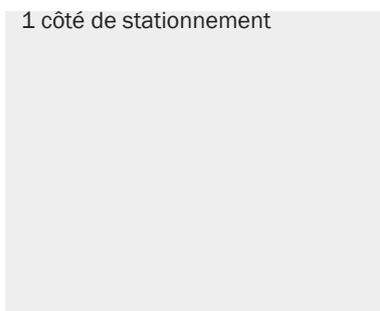
Toutefois, il faut considérer le croisement d'un bus et d'un autre véhicule à gros gabarit. Ce croisement se fait au pas, avec la possibilité pour le véhicule à gros gabarit de monter légèrement sur le trottoir si il n'y a pas de stationnement. Le gabarit de la chaussée dépend du type d'usage de part et d'autre de la voie de circulation.

Sans stationnement



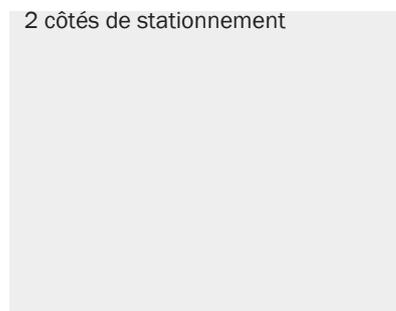
6,05 m

1 côté de stationnement

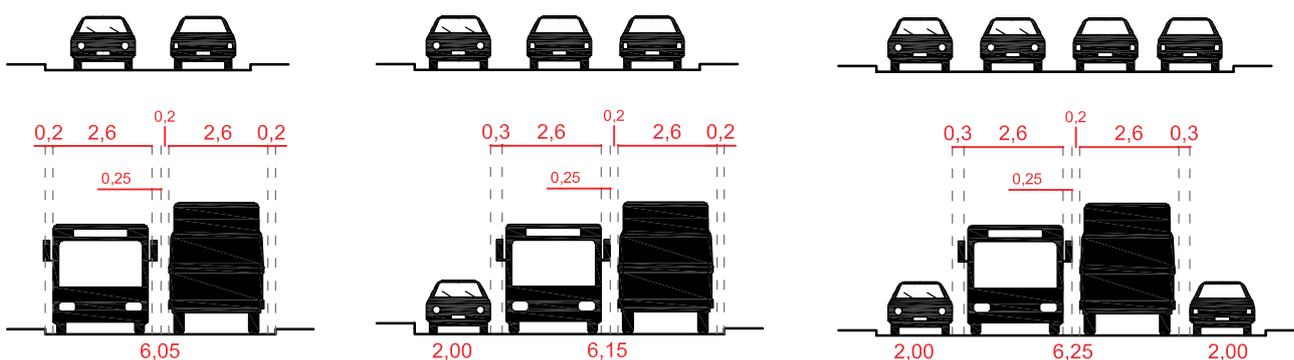


6,15 m

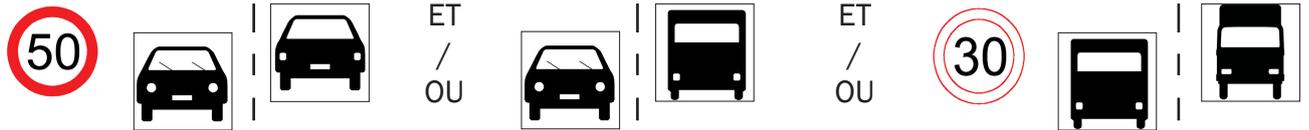
2 côtés de stationnement



6,25 m



VOIE INTERQUARTIER. DOUBLE SENS.



Voie interquartier, double sens, circulation majeure : croisement de deux véhicules légers à 50 km/h.
Un des deux sens permet le passage du bus. Le croisement d'un véhicule léger avec un bus se fait à 50 km/h.

Toutefois, il faut considérer le croisement d'un bus et d'un autre véhicule à gros gabarit. Le croisement se fait au pas, avec la possibilité pour le véhicule à gros gabarit de monter légèrement sur le trottoir si il n'y a pas de stationnement.
Le gabarit de la chaussée dépend du type d'usage de part et d'autre de la voie de circulation.

Sans stationnement

Le gabarit de la chaussée se calcule par le croisement d'un véhicule léger et d'un bus en considérant qu'ils se croisent à 50 km/h.

6,55 m

1 côté de stationnement

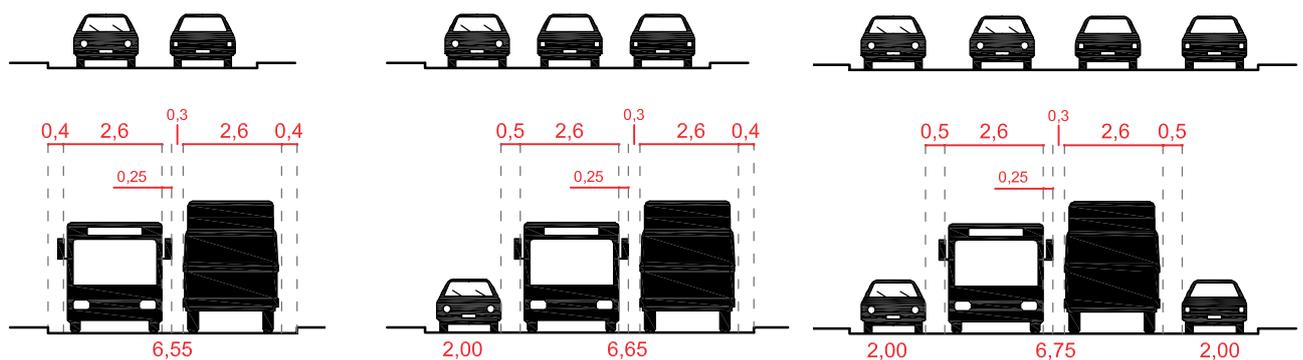
Le gabarit de la chaussée se calcule donc par le croisement d'un véhicule léger et d'un bus en considérant qu'ils se croisent à 50 km/h.

6,65 m

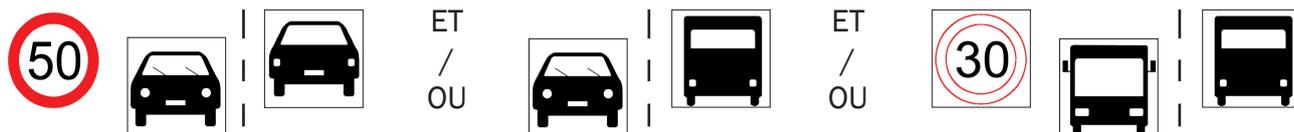
2 côtés de stationnement

Le gabarit de la chaussée se calcule par le croisement d'un bus et d'un véhicule à gros gabarit en considérant qu'ils se croisent au pas.

6,75 m



VOIE INTERQUARTIER [RAPIDE]. DOUBLE SENS.



Voie interquartier, double sens, circulation majeure : croisement de deux véhicules légers à 50 km/h.
Les deux sens doivent pouvoir permettre le passage du bus. Le croisement de deux bus se fait à 30 km/h.

Sans stationnement

Le gabarit de la chaussée se calcule par le croisement de deux bus en considérant qu'ils se croisent à 30 km/h.

6,80 m

1 côté de stationnement

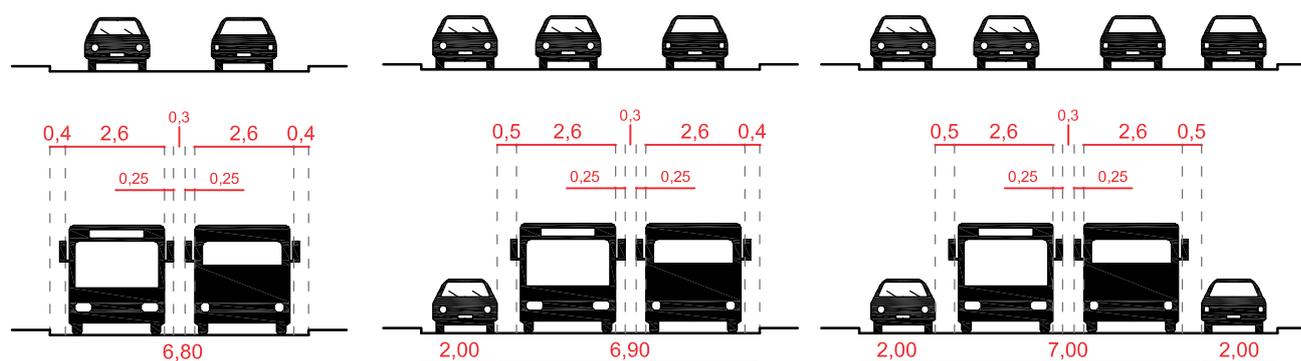
Le gabarit de la chaussée se calcule par le croisement de deux bus en considérant qu'ils se croisent à 30 km/h.

6,90 m

2 côtés de stationnement

Le gabarit de la chaussée se calcule par le croisement de deux bus en considérant qu'ils se croisent à 30 km/h.

7,00 m



VOIE INTERQUARTIER [+ SITE PROPRE].



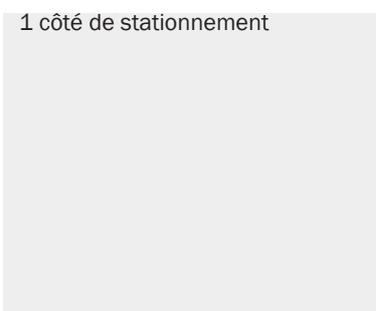
Voie interquartier, double sens, composée de 3 files de circulation dont une propre au bus à 50 km/h.
Circulation majeure des deux autres files : croisement de deux véhicules légers à 50 km/h. Une des deux files permet le passage du bus.

Sans stationnement

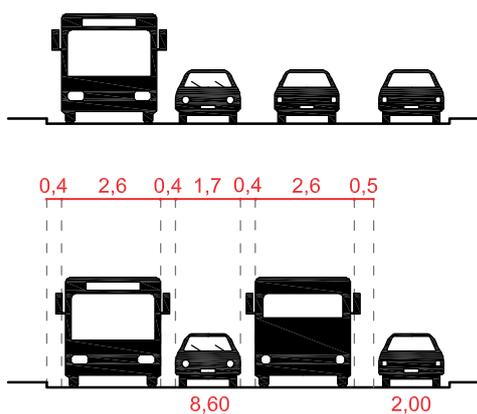
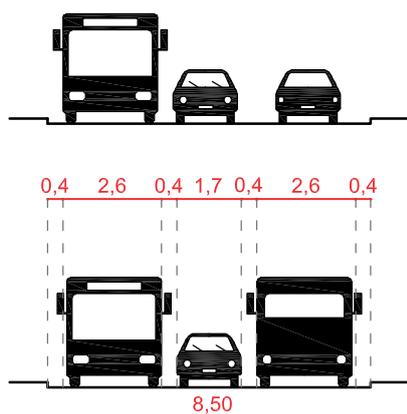


8,50 m

1 côté de stationnement



8,80 m



GRANDE VOIE. INTERDICTION DE DÉPASSEMENT POUR LES PL.



Voie, double sens, double file de circulation.

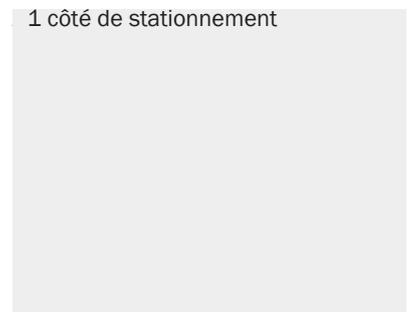
Le terre-plein central est alternatif au double marquage au sol.

Sans stationnement

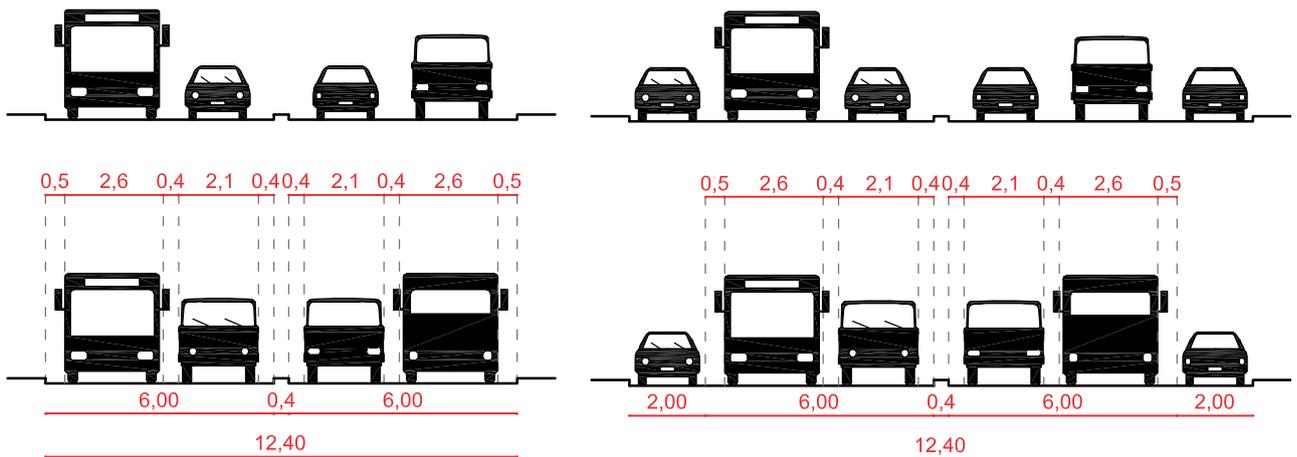


12,40 m

1 côté de stationnement



12,40 m



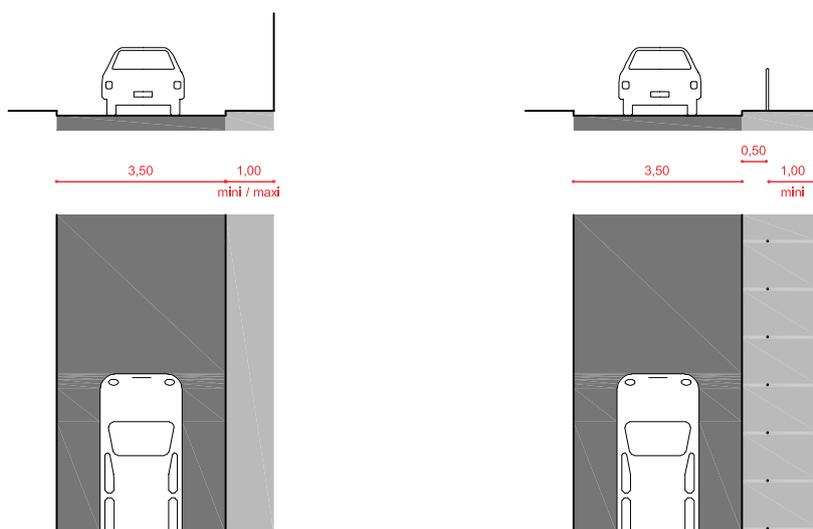
RECOMMANDATIONS SUR L'IMPLANTATION DES BORNES ANTISTATIONNEMENT

Dans des situations résidentielles particulières (zone 30, Vieille-Ville), il est souhaitable de réduire la chaussée aux dimensions minimums, acceptables pour les services de sécurité incendie et pour le déneigement.

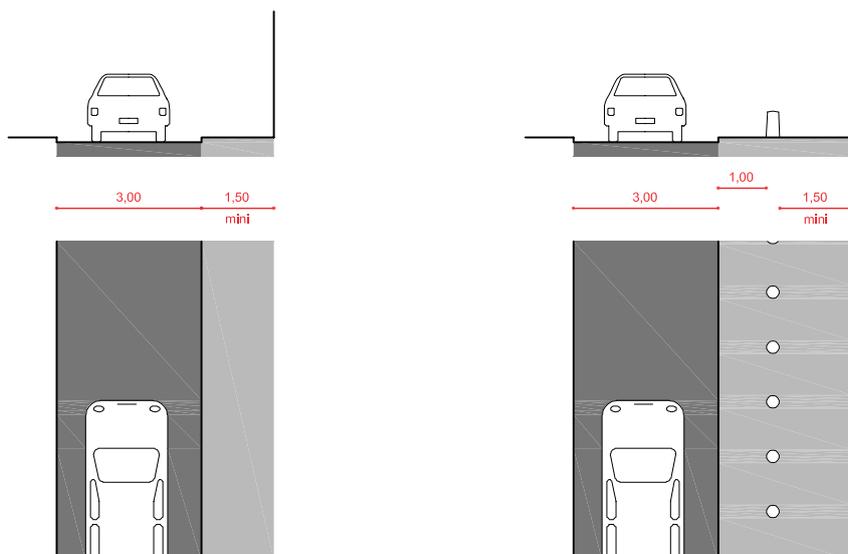
Les croquis ci-dessous illustrent les conditions de réalisation des trottoirs dans ces situations .

Note : les dispositions proposées nécessitent la pose de bordures basses de trottoir (0,06 cm ou 0,10 cm);
l'ajustement des trottoirs aux dimensions préconisées supposent souvent un profil dissymétrique, qui s'accorde avec une disposition du stationnement unilatéral.

Profil courant :



Profil vieille ville :



COMPOSITION DE LA VOIE

PROFIL DES VOIES

Le tableau des profils est un outil d'aide à la décision et à la gestion des interventions. Il systématise la procédure de décision en précisant ses différentes étapes. Il procède par une succession de choix allant du plus général au plus particulier.

Le tableau permet de faire la part des impératifs techniques (par exemple les largeurs minimum des files de circulation automobile) et des choix de politique urbaine (la place du piéton, les formes du stationnement, la réalisation de piste cyclables). Il est conçu pour mettre très rapidement en image les options possibles d'une voie donnée.

Il se présente ainsi comme un outil technique, tout autant qu'un outil d'échange et de débat entre technicien et décideurs.

CHOIX DU PROFIL

MODE D'EMPLOI DU TABLEAU DES PROFILS

IDENTITÉ DE LA VOIE

Cette colonne regroupe un ensemble d'informations préalable au travail de conception de la voie. Le nom de la rue et ses dimensions sont consignés. Les autres rubriques renvoient, quant à elles, à des cartes spécifiques (type de quartier, niveau hiérarchique) ou à des observations de terrain (caractéristiques des rives, fond de rue).

PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)

Cette colonne met en évidence les conséquences dimensionnelles des priorités données à tel ou tel usage. Elle se subdivise en deux. La partie gauche demande la hiérarchisation des priorités. Par exemple une rue dont la fonction principale est l'échange entre quartier aura une priorité « 1 » circulation. En revanche une voie promenade aura certainement une priorité « 1 » paysage.

Suivant les situations concrètes, une voie de quartier aura une première priorité soit de stationnement, soit piétonne. Ces choix relèvent des orientations de la politique urbaine. Les conséquences dimensionnelles et spatiales sont constatées dans la colonne de droite qui mentionne les principales dispositions.

Dimension infrastructure = ... m

Dimension piéton = ... m

Il s'agit dans ces deux colonnes d'inscrire les dimensions correspondant aux choix envisagés dans les colonnes précédentes. Elles permettent de voir très rapidement la corrélation entre les souhaits d'organisation de la voie et les possibles.

Les dimensions de l'infrastructure (chaussée + stationnement) et les dimensions de l'espace piétons sont séparées à dessein. En effet si les files de circulation automobile et le stationnement ont des amplitudes de variation très réduites et codifiées (voir : le dimensionnement des voies), les dimensions de trottoirs ne sont contraintes que par un minimum. La séparation des éléments donne ainsi une meilleure lisibilité des variations possibles.

PROFILS POSSIBLES

Le tableau rempli, les priorités choisies, les dimensions principales arrêtées, il ne reste plus qu'à puiser dans la base de données des « profils » établie quartier par quartier. Les profils possibles sont alors figurés dans le tableau. C'est l'étape de la décision finale.

PROFIL CHOISI

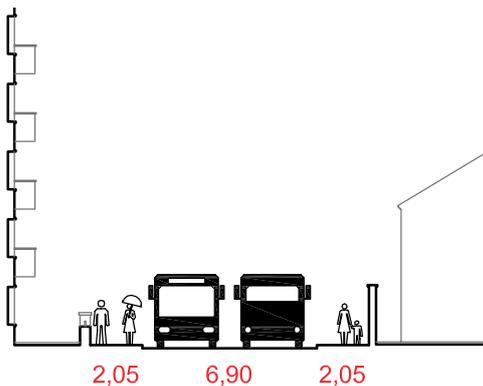
Le profil retenu est représenté. C'est la conclusion de cette première phase de la conception d'une voie. La phase suivante de conception consistera à définir les matériaux et à équiper la voie de ses réseaux et de son mobilier urbain. Les procédures adéquates mises en oeuvre conduiront à la phase ultime : le chantier de réalisation.

TABLEAU DES PROFILS

IDENTITÉ DE LA VOIE										
Nom = rue / avenue / impasse ...										
Niveau hiérarchique										
Voie résidentielle		Liaison inter-quartiers		Boulevard		Axe est-ouest		Autre		
Quartier			Dimension de la voie		Caractéristiques des rives		Fond de rue			
Faubourg continu		Grand-ensemble		Profil courant = ... m		Alignement continu		Monument		
Faubourg discontinu		Tissu post-haussmannien		Longueur = ... m		Alignement discontinu		Bâti courant		
Cité-jardin historique		Lotissement				Bâti en retrait continu		Paysage		
		ZAC				Bâti en retrait discontinu		Autre		
Cité-jardin contemporaine		Vieille-ville								
PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)										
Circulation		?	Stationnement	?	Piéton	?	Piste cyclable	?	Paysage	?
10 km/h		1 file	0 file		Trottoirs symétriques		0 piste		Fond de perspective	
30 km/h		2 files, voiture	1 file				1 piste			
50 km/h			2 files, voiture et bus	2 files		trottoirs dissym	2 pistes		Plantation en alignement	
		Perpendiculairement						Plantations privées		
		2 files, bus		Autre						
		Autre								
Dimension infrastructure = ... m					Dimension piéton = ... m					
PROFILS POSSIBLES										
PROFIL CHOISI										

EXEMPLE DE PROFIL

IDENTITÉ DE LA VOIE										
Nom = rue Houbre										
Niveau hiérarchique										
Voie résidentielle		Liaison inter-quartiers	●	Boulevard		Axe est-ouest		Autre		
Quartier			Dimension de la voie		Caractéristiques des rives		Fond de rue			
Faubourg continu		Grand-ensemble		Profil courant = 11 m	Alignement continu		Monument			
Faubourg discontinu	●	Tissu post-haussmannien		Longueur = ?	Alignement discontinu		Bâti courant			
Cité-jardin historique		Lotissement			Bâti en retrait continu		Paysage			
		ZAC			Bâti en retrait discontinu	●	Autre			
Cité-jardin contemporaine		Vieille-ville								
PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)										
Circulation			1	Stationnement	Piéton	2	Piste cyclable	Paysage		
10 km/h		1 file		0 file	●	Trottoirs symétriques	●	0 piste	●	Fond de perspective
30 km/h		2 files, voiture		1 file		trottoirs dissym		1 piste		Plantation en alignement
50 km/h	●			2 files				2 pistes		
		2 files, voiture et bus		Perpendiculairement						Plantations privées
		2 files, bus	●	Autre						
		Autre								
Dimension infrastructure = 6,9 m					Dimension piéton = 4,1 m					
PROFILS POSSIBLES										



COMPOSITION DE LA VOIE

EXEMPLE DE PROFIL

IDENTITÉ DE LA VOIE							
Nom = rue Houbre							
Niveau hiérarchique							
Voie résidentielle	●	Liaison inter-quartiers		Boulevard		Axe est-ouest	Autre
Quartier			Dimension de la voie		Caractéristiques des rives		Fond de rue
Faubourg continu		Grand-ensemble	Profil courant = 11 m		Alignement continu	Monument	
Faubourg discontinu	●	Tissu post-haussmannien	Longueur = ?		Alignement discontinu	Bâti courant	
Cité-jardin historique		Lotissement			Bâti en retrait continu		Paysage
		ZAC			Bâti en retrait discontinu		●
Cité-jardin contemporaine		Vieille-ville					
PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)							

Circulation		2	Stationnement	Piéton	1	Piste cyclable	Paysage
10 km/h		1 file	0 file	Trottoirs symétriques		0 piste	Fond de perspective
30 km/h	●	2 files, voiture	1 file			1 piste	
50 km/h			2 files	trottoirs dissym	●	2 pistes	Plantation en alignement
		2 files, voiture et bus	Perpendiculairement			Plantations privées	
		2 files, bus	Autre				
		Autre					

Dimension infrastructure = **4,9 m** Dimension piéton = **6,1 m**

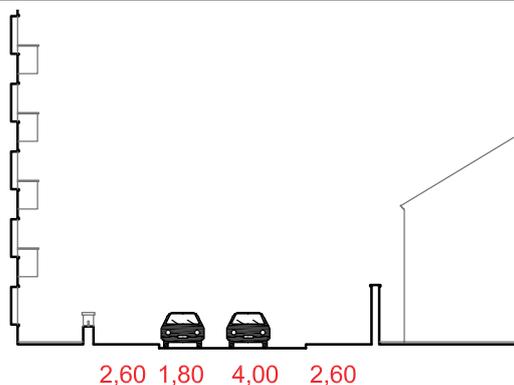
PROFILS POSSIBLES



COMPOSITION DE LA VOIE

EXEMPLE DE PROFIL

IDENTITÉ DE LA VOIE											
Nom = rue Houbre											
Niveau hiérarchique											
Voie résidentielle	●	Liaison inter-quartiers		Boulevard		Axe est-ouest	Autre				
Quartier			Dimension de la voie		Caractéristiques des rives		Fond de rue				
Faubourg continu		Grand-ensemble	Profil courant = 11 m		Alignement continu		Monument				
Faubourg discontinu	●	Tissu post-hausmannien	Longueur = ?		Alignement discontinu		Bâti courant				
Cité-jardin historique		Lotissement			Bâti en retrait continu		Paysage				
		ZAC			Bâti en retrait discontinu		●	Autre			
Cité-jardin contemporaine		Vieille-ville									
PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)											
Circulation		2	Stationnement		Piéton		1	Piste cyclable		Paysage	
10 km/h		1 file	●	0 file		Trottoirs symétriques	●	0 piste	●	Fond de perspective	
30 km/h		2 files, voiture		1 file	●	trottoirs dissym		1 piste		Plantation en alignement	
50 km/h	●			2 files				2 pistes		Plantations privées	
		2 files, voiture et bus		Perpendiculairement							
		2 files, bus		Autre							
		Autre									
Dimension infrastructure = 5,8 m						Dimension piéton = 5,2 m					
PROFILS POSSIBLES											



COMPOSITION DE LA VOIE

EXEMPLE DE PROFIL

IDENTITÉ DE LA VOIE							
Nom = rue Gambetta							
Niveau hiérarchique							
Voie résidentielle	●	Liaison inter-quartiers		Boulevard		Axe est-ouest	Autre
Quartier			Dimension de la voie		Caractéristiques des rives		Fond de rue
Faubourg continu		Grand-ensemble	Profil courant = 12 m		Alignement continu		Monument
Faubourg discontinu	●	Tissu post-hausmannien	Longueur = ?		Alignement discontinu		Bâti courant
Cité-jardin historique		Lotissement			Bâti en retrait continu		Paysage
		ZAC			Bâti en retrait discontinu		●
Cité-jardin contemporaine		Vieille-ville					
PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)							
Circulation		2	Stationnement	Piéton	1	Piste cyclable	Paysage
10 km/h		1 file	● 0 file	Trottoirs symétriques	●	0 piste	Fond de perspective
30 km/h	●	2 files, voiture	1 file			1 piste	
50 km/h			2 files	trottoirs dissym	●	2 pistes	Plantation en alignement
		2 files, voiture et bus	Perpendiculairement			Plantations privées	●
		2 files, bus	Autre				
		Autre					
Dimension infrastructure = 3,5 m				Dimension piéton = 8,5 m			
PROFILS POSSIBLES							



EXEMPLE DE PROFIL

IDENTITÉ DE LA VOIE										
Nom = rue Gambetta										
Niveau hiérarchique										
Voie résidentielle	●	Liaison inter-quartiers		Boulevard		Axe est-ouest		Autre		
Quartier			Dimension de la voie		Caractéristiques des rives		Fond de rue			
Faubourg continu		Grand-ensemble	Profil courant = 12 m		Alignement continu		Monument			
Faubourg discontinu	●	Tissu post-hausmannien	Longueur = ?		Alignement discontinu		Bâti courant			
Cité-jardin historique		Lotissement			Bâti en retrait continu		Paysage			
		ZAC			Bâti en retrait discontinu		●			
Cité-jardin contemporaine		Vieille-ville								
PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)										
Circulation			1	Stationnement	2	Piéton		Piste cyclable	Paysage	
10 km/h		1 file		0 file		Trottoirs symétriques	●	0 piste	●	Fond de perspective
30 km/h	●	2 files, voiture	●	1 file	●	trottoirs dissym		1 piste		Plantation en alignement
50 km/h				2 files				2 pistes		
		2 files, voiture et bus		Perpendiculairement						Plantations privées
		2 files, bus		Autre						●
		Autre								
Dimension infrastructure = 7 m					Dimension piéton = 5 m					
PROFILS POSSIBLES										



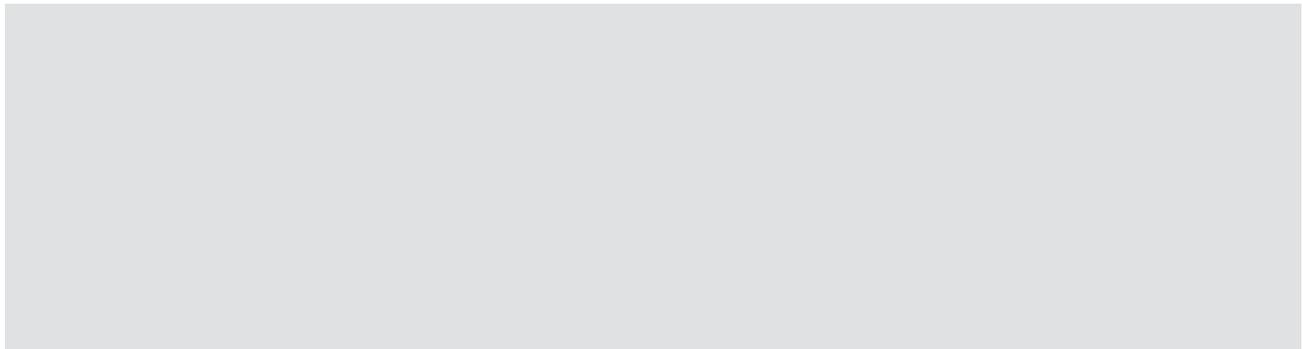
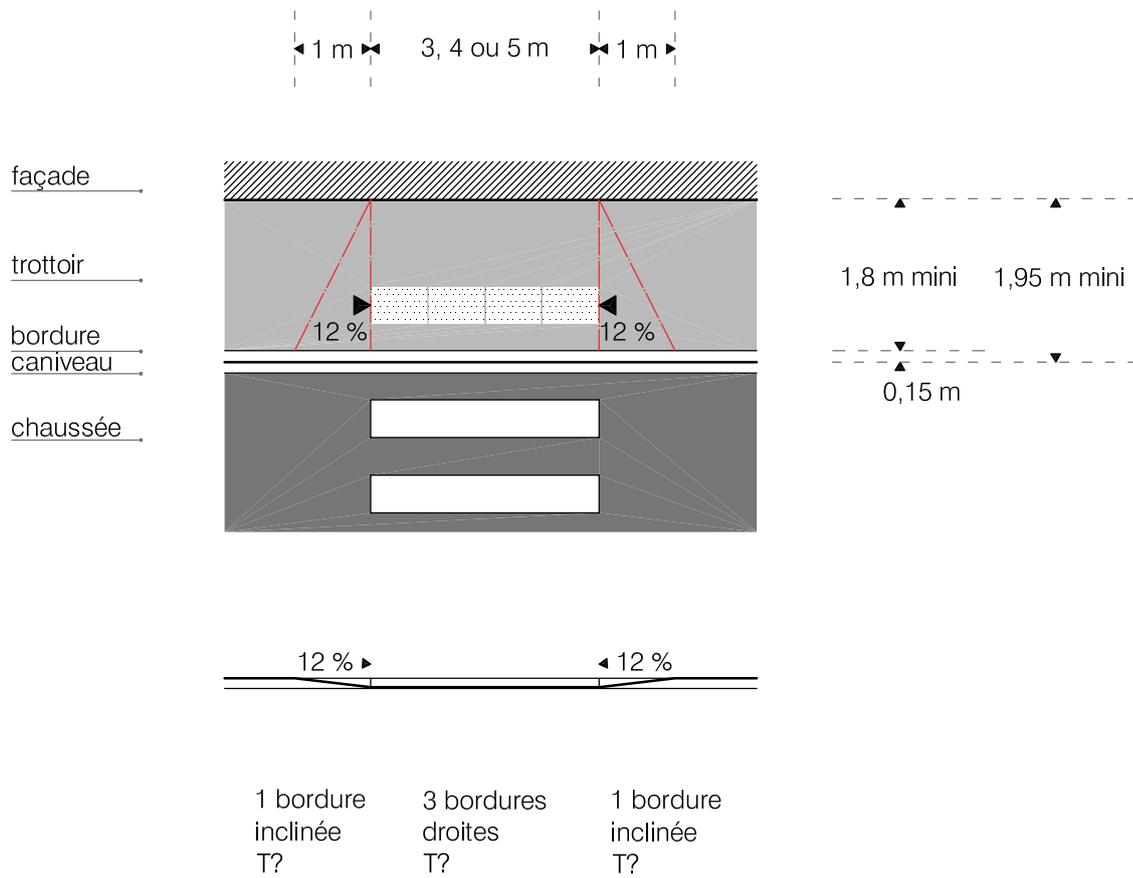
EXEMPLE DE PROFIL

IDENTITÉ DE LA VOIE										
Nom = rue Gambetta										
Niveau hiérarchique										
Voie résidentielle	●	Liaison inter-quartiers		Boulevard		Axe est-ouest		Autre		
Quartier			Dimension de la voie		Caractéristiques des rives		Fond de rue			
Faubourg continu		Grand-ensemble	Profil courant = 12 m		Alignement continu		Monument			
Faubourg discontinu	●	Tissu post-hausmannien	Longueur = ?		Alignement discontinu		Bâti courant			
Cité-jardin historique		Lotissement			Bâti en retrait continu		Paysage			
		ZAC			Bâti en retrait discontinu		● Autre			
Cité-jardin contemporaine		Vieille-ville								
PRIORITÉ (CLASSEMENT) (CHOIX)										
Circulation			2	Stationnement	1	Piéton	Piste cyclable	Paysage		
10 km/h		1 file		0 file		Trottoirs symétriques	●	0 piste	●	Fond de perspective
30 km/h	●	2 files, voiture	●	1 file		trottoirs dissym		1 piste		Plantation en alignement
50 km/h				2 files	●			2 pistes		
		2 files, voiture et bus		Perpendiculairement						Plantations privées ●
		2 files, bus		Autre						
		Autre								
Dimension infrastructure = 9,4 m					Dimension piéton = 2,6 m					
PROFILS POSSIBLES										

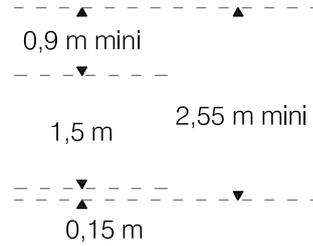
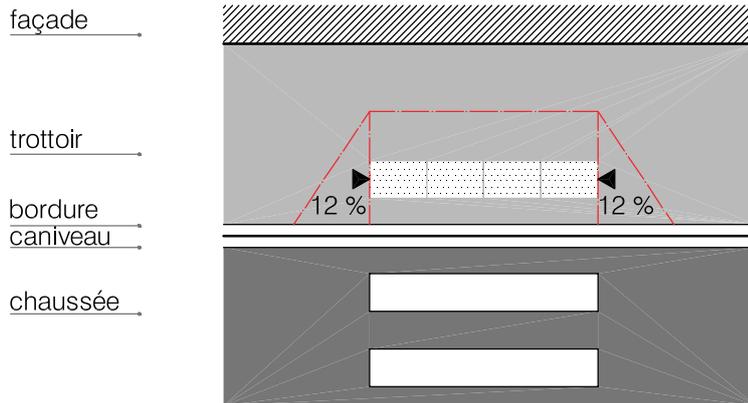
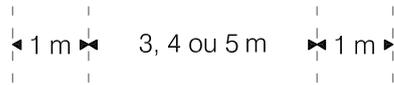


FRANCHISSEMENT DES TROTTOIRS

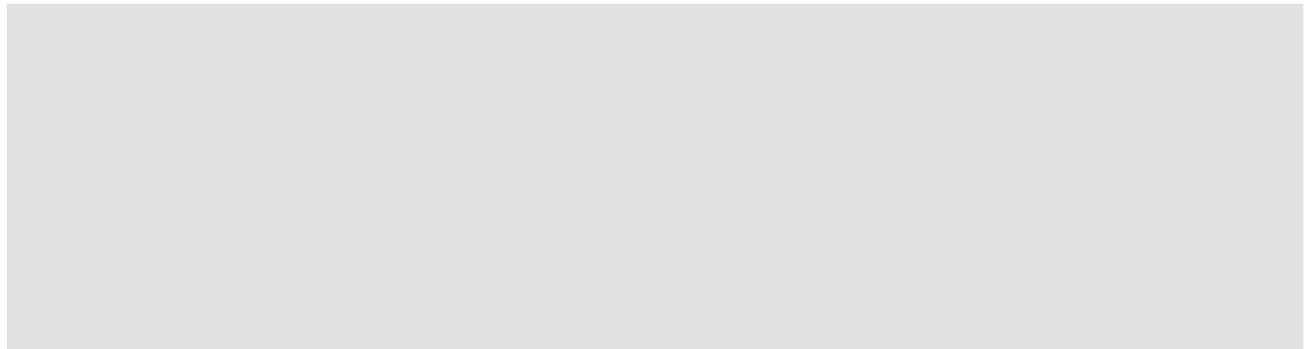
PASSAGE PIÉTON. TROTTOIR COURANT



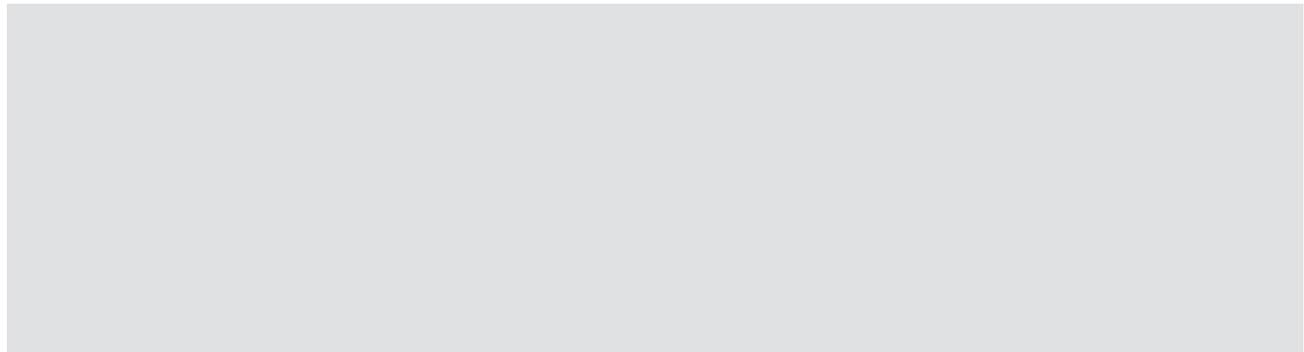
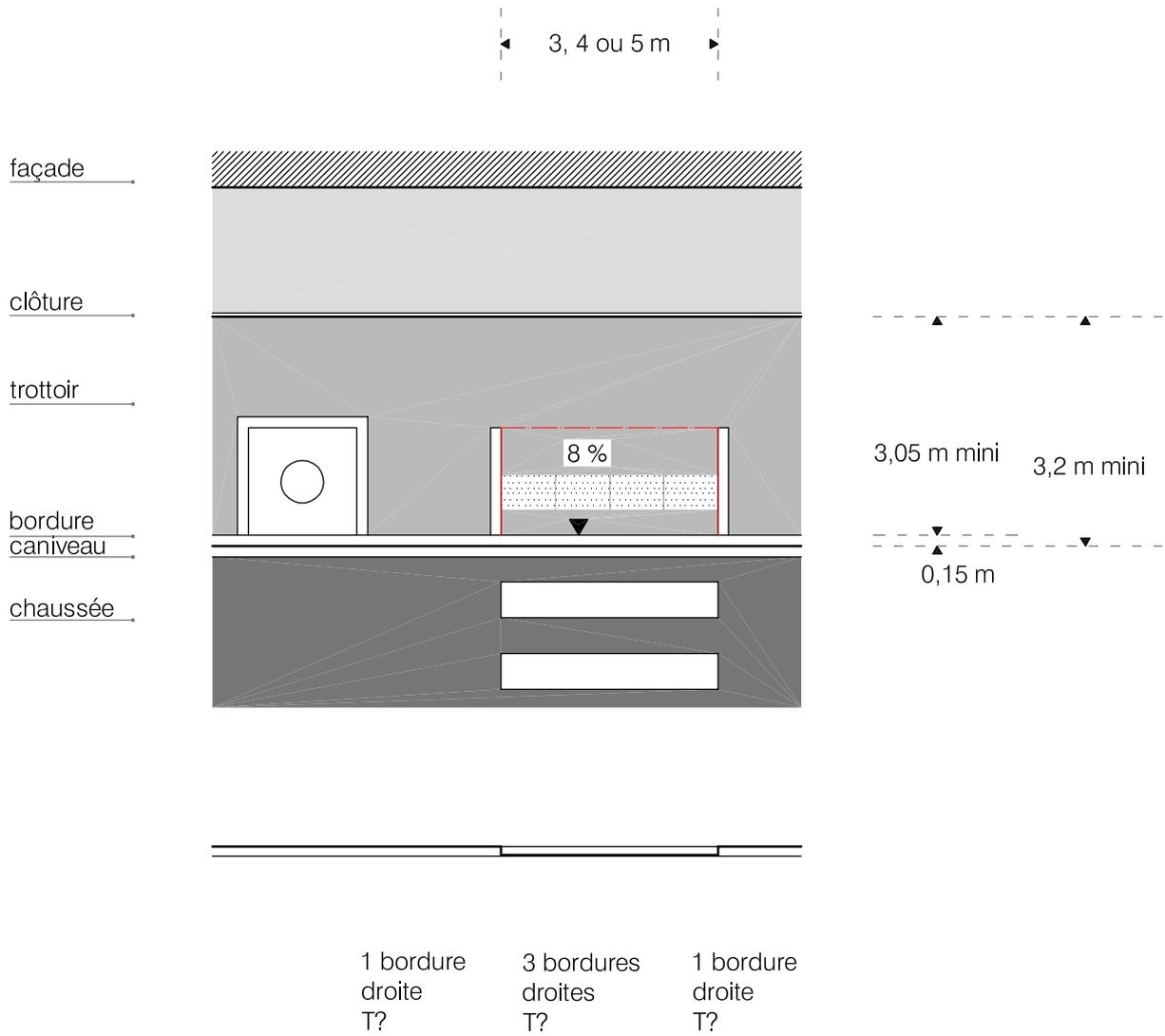
PASSAGE PIÉTON. TROTTOIR LARGE



- 1 bordure
inclinée
T?
- 3 bordures
droites
T?
- 1 bordure
inclinée
T?



PASSAGE PIÉTON. TROTTOIR PLANTÉ



DOCUMENT CONÇU ET RÉALISÉ PAR :

CATHERINE DORMOY
ARCHITECTE

LUC VILAN
ARCHITECTE / URBANISTE

ASSISTÉS DE :

CÉLINE BOISSON
CHRISTINE LÉCONTE
KATELL MEURIC

NOVEMBRE 2004