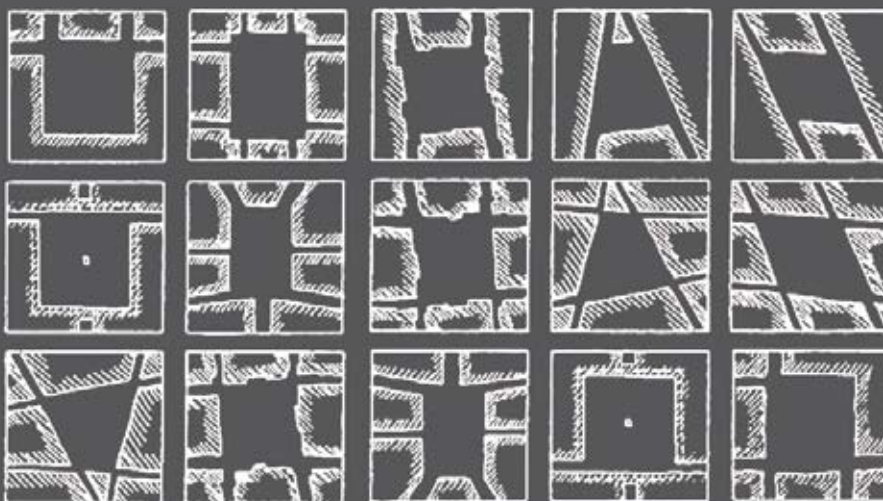


N  
  
**Prescriptions générales**



# CAHIERS DE L'ESPACE PUBLIC



Orientations pour les acteurs et les partenaires des opérations d'urbanisme



**« Ce qui change véritablement la vie des gens, ce ne sont pas les grands gestes et les projets paillettes, mais la forme d'un trottoir, la création d'un mur antibruit ou l'emplacement d'un passage piétons ».**

**Patrick Bouchain**

Patrick Bouchain est un Architecte Français né le 31 mai 1945 à Paris.

*Illustration de la couverture : figures géométriques de places d'après R. Krier issues de « Lire et composer l'espace public », Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme – Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, Les Editions du Stu., 1991.*

*Pictogrammes des cahiers thématiques réalisés par le Service de la communication – Mairie de Toulouse.*

*Mise en page réalisée par Maryline Grimbert – Service Jardins et Espaces Verts – Mairie de Toulouse.*

*Illustrations photographiques toulousaines réalisées par Joseph Pinel – Service de l'Esthétique et du Patrimoine Urbains – Mairie de Toulouse.*

*Photographies et schémas issus d'autres villes françaises.*



## « PRESCRIPTIONS GENERALES DE L'ESPACE PUBLIC »

### Objectifs du cahier des prescriptions générales de l'Espace Public toulousain

- > Développer une culture commune à l'ensemble des partenaires intervenant sur le territoire communal.
- > Fixer les grands principes d'aménagement et un vocabulaire urbain commun.
- > Coordonner les principaux intervenants de l'aménagement urbain en proposant des cahiers thématiques techniques : le mobilier urbain, les lumières dans la ville, les profils et les revêtements de voirie, l'organisation des voies, les espaces verts...

### Résumé du contenu

**L'essentiel de cette approche est d'assurer une logique d'aménagement des espaces publics dans le temps, globale et cohérente sur l'ensemble du territoire de la Ville.**

Cette démarche est le fruit d'une volonté politique de la collectivité. Elle répond à plusieurs objectifs :

- **Administratif**

**Limiter au maximum les modifications à posteriori et les hésitations coûteuses en identifiant très en amont le service « pilote » d'un projet d'aménagement.**

- **Prise en compte de l'évolution des textes**

Le décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007 pris pour l'application de l'ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005 relative au permis de construire et aux autorisations d'urbanisme.

Dans ce décret des procédures d'instruction concernent les espaces publics situés en secteur sauvegardé, en site classé, dans le périmètre de 500 m d'un Monument Historique, et au-delà des périmètres cités ci-avant (le reste de la Ville).

Ce décret est applicable à partir du 01/ 10 / 2007.

Ce décret concerne :

La création d'un espace public, la modification importante d'une voie, le mobilier urbain, l'oeuvre d'art, les petites modifications sur des voies existantes ou des plantations.

Sont exclus de ce décret :

Les travaux d'entretien, les réparations ordinaires, les travaux en lien avec la sécurité.

Selon l'objet et le lieu soit un permis d'aménager sera déposé en mairie, soit une déclaration préalable.

Permis d'aménager : articles R 441-1 à R 441-8 du Code de l'Urbanisme.

Déclaration préalable : articles R 441-9 à R 441-10 du Code de l'Urbanisme.

**Les formulaires :**

[http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/2\\_Formulaire\\_de\\_declaration\\_preable\\_cle2a6e37.pdf](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/2_Formulaire_de_declaration_preable_cle2a6e37.pdf)

[http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/2\\_Formulaire\\_de\\_demande\\_de\\_permis\\_d\\_amenager\\_permis\\_de\\_construire\\_cle2449a5.pdf](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/2_Formulaire_de_demande_de_permis_d_amenager_permis_de_construire_cle2449a5.pdf)

Les Textes de loi concernant les travaux, installations et aménagements soumis à déclaration préalable et à permis d'aménager sont dans le cahier « Document de références ».

- **Technique**

Elaborer un document technique commun (de référence).

Sécuriser les déplacements en particulier pour les usagers les plus vulnérables. La sécurité de tous les déplacements est la première prescription des plans de déplacement urbains suite à la loi SRU de 2001 (loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 : article 96 : « les PDU portent sur l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers... »).

- **Conceptuel**

Prise en compte de l'environnement du projet qu'il s'agisse du patrimoine bâti, naturel ou des fonctionnalités inter urbaines.

### Cahiers associés :

L'ensemble des cahiers soit 11 cahiers thématiques et 1 cahier « Document de références ».

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|    | <b>Organisation et conception des voies</b>   |    | <b>Mobilier urbain</b>                              |
|    | <b>Signalisation horizontale</b>              |    | <b>Revêtements de sol</b>                           |
|   | <b>Signalisation verticale</b>                |   | <b>Réseaux</b>                                      |
|  | <b>Espaces verts</b>                          |  | <b>Occupation du domaine public</b>                 |
|  | <b>Lumières urbaines</b>                      |  | <b>Profils, structures et revêtements de voirie</b> |
|  | <b>Topographie et récolement des ouvrages</b> |   |   |

<b>AUTEURS</b> Service pilote : Service de l'Urbanisme et de l'Environnement Direction de l'Esthétique et du Patrimoine Urbains - 1 place des Carmes - 31000 Toulouse  <b>Chef de Projet : Pierre CAMBON</b> pierre.cambon@mairie-toulouse.fr  <b>Référent : Bénédicte SARRAMON</b> benedicte.sarramon@mairie-toulouse.fr  Participation du Service Architecture Céline SIRACH Celine.sirach@mairie-toulouse.fr Nicolas QUANTIN Nicolas.quantin@mairie-toulouse.fr	
Date initiale : avril 2008	Date d'actualisation : .....
<b>SERVICES ASSOCIES À L'ELABORATION ET À L'ACTUALISATION DU CAHIER :</b>	
Services Techniques de la Ville de Toulouse	

## SOMMAIRE

PREAMBULE .....	8
Chapitre I – METHODOLOGIE DE CONDUITE DE PROJET.....	10
Chapitre II – DEFINITION DE L’ESPACE PUBLIC .....	12
II-1    L’ESPACE PUBLIC .....	12
II-2    COMPOSER UN ESPACE PUBLIC .....	14
II-3    FONDAMENTAUX DE L’ESPACE PUBLIC.....	14
II-3.1    Un espace public inscrit dans un développement urbain durable .....	14
II-3.1.1    L’Agenda 21 .....	15
II-3.1.2    La place de l’espace public dans une ville durable .....	16
II-3.1.3    Concevoir, construire et gérer durablement un espace public .....	17
II-3.1.4    Les processus d’action publique en faveur du développement durable .....	19
II-3.2    Un espace public accessible et sûr .....	20
II-3.3    Des espaces plus confortables .....	22
II-3.4    Des espaces mieux partagés .....	23
II-3.5    Des espaces accueillant des usages multiples .....	24
II-3.6    Prendre en compte la « prévention situationnelle » : approche de la notion anglo-saxonne .....	24
Chapitre III – UNE APPROCHE PLUS DETAILLEE DE L’ESPACE PUBLIC.....	27
III-1    MORPHOLOGIES ET TYPOLOGIES DES ESPACES PUBLICS .....	27
III-1.1    Hiérarchisation des voies .....	27
III-1.1.1    Voies artérielles ou voies structurantes .....	36
III-1.1.2    Voies de distribution ou inter quartier.....	37
III-1.1.3    Voies de desserte locale.....	38
III-1.1.4    Voies de desserte locale en hyper centre .....	38
III-1.1.5    Voies de transit ou voies rapides .....	39
III-1.1.6    Places, placettes du centre ville et cœurs d’îlots .....	40
III-1.1.7    Des lieux structurants : places, jardins, allées .....	41
III-1.2    Mails, squares et parcs : les espaces végétalisés.....	42
III-1.2.1    Etat des lieux.....	42
III-1.2.2    La nature : élément de composition urbaine .....	42
III-1.2.3    Les différents rôles du végétal dans le paysage urbain .....	44
III-1.3    Fleuves, bassins et canaux : les espaces d’eau (trame générale du relief dans la ville).....	46
III-1.3.1    État des lieux.....	46
III-1.3.2    Valorisation des abords.....	47
III-1.3.3    L’eau dans l’urbain – l’eau et espaces publics .....	48
III-1.3.4    Traitement des traversées (passerelles, ponts...) : prise en compte des transversalités .....	48
III-2    PERCEPTIONS ET USAGES DES ESPACES PUBLICS .....	49
III-2.1    Bâti d’exception, perspectives et éléments de repères.....	49
III-2.2    Approche des usages et fonctions de l’espace public.....	50
III-2.2.1    État des lieux.....	50
III-2.2.2    L’espace public : un lieu de manifestations.....	50
III-2.2.3    Les terrasses : quelques généralités .....	52
III-2.2.4    Associer l’art à l’espace public .....	53
III-2.3    Associer les chantiers à l’espace public .....	57
III-2.3.1    Les chantiers.....	57
III-2.3.2    Les Échafaudages .....	57
III-2.3.3    Les Palissades de chantier.....	58
Chapitre IV – LES COMPOSANTES DE L’ESPACE PUBLIC.....	60

<b>IV-1</b>	<b>PRINCIPE 1 - CONSTITUER UN RESEAU CONTINU ET APPLIQUER DES PRINCIPES SIMPLES</b>	<b>60</b>
IV-1.1	Ilots centraux .....	60
IV-1.2	Voies et bordures .....	61
IV-1.3	Stationnement .....	61
IV-1.4	Implantation du mobilier urbain .....	61
IV-1.5	Traversée piétonne .....	62
IV-1.6	Implantation du mobilier aux abords de la traversée piétonne .....	62
<b>IV-2</b>	<b>PRINCIPE 2- ORGANISER LES DEPLACEMENTS, UNE DES FONCTIONS PRINCIPALES</b>	<b>64</b>
IV-2.1	Le cas particulier du Centre Ville : l'espace est contraint.....	65
IV-2.2	La difficile problématique du stationnement.....	66
IV-2.3	Des aménagements possibles pour gérer le stationnement .....	66
IV-2.3.1	Bornes escamotables.....	66
IV-2.3.2	Limiter le stationnement illicite .....	67
IV-2.4	La problématique de la largeur des voies de circulation .....	70
IV-2.5	La problématique des carrefours.....	71
IV-2.6	Les "quartiers tranquilles" .....	72
IV-2.6.1	Les zones 30 .....	72
IV-2.6.2	La démarche.....	73
IV-2.7	Le développement des "circulations douces" .....	74
IV-2.7.1	Étendre les espaces piétons.....	75
IV-2.7.2	Faciliter l'usage du VELO.....	75
IV-2.8	L'accompagnement aux transports urbains.....	80
<b>IV-3</b>	<b>PRINCIPE 3 - PRESERVER DES VUES ET PERSPECTIVES</b>	<b>81</b>
<b>IV-4</b>	<b>PRINCIPE 4 - VALORISER LA TRAME VEGETALE</b>	<b>83</b>
IV-4.1	Alignement, trame et distance de plantation.....	83
IV-4.2	Le traitement des entourages d'arbres.....	84
IV-4.3	Une configuration de limite végétale délicate.....	84
<b>IV-5</b>	<b>PRINCIPE 5 - SOIGNER L'ASPECT DES REVETEMENTS DE SOL EN FONCTION DES USAGES</b>	<b>86</b>
IV-5.1	Choix du revêtement de sol.....	86
IV-5.1.1	Revêtement de voies urbaines .....	87
IV-5.1.2	Revêtements de sol / trottoirs .....	87
IV-5.1.3	Délimitation et éléments structurants .....	89
IV-5.1.4	Éléments de bordure .....	90
<b>IV-6</b>	<b>PRINCIPE 6 - ECLAIRER ET METTRE EN SCENE</b>	<b>92</b>
IV-6.1	Le SDAL (Schéma Directeur d'Aménagement Lumière).....	94
IV-6.2	Le PLUM (Plan de mise en LUMière).....	94
<b>IV-7</b>	<b>PRINCIPE 7 - APPORTER UNE COHERENCE DANS LE MOBILIER URBAIN</b>	<b>96</b>
IV-7.1	Planter du mobilier urbain utilement et judicieusement .....	97
IV-7.2	Libérer l'espace public.....	99
IV-7.3	Se préoccuper du coût du mobilier urbain.....	100
IV-7.4	Entretien du mobilier urbain .....	101
IV-7.5	Définir une ligne esthétique pour le mobilier urbain .....	101
IV-7.6	Rechercher une cohérence dans les couleurs de la ville .....	101
<b>IV-8</b>	<b>PRINCIPE 8 – PRENDRE EN COMPTE LES LIMITES</b>	<b>106</b>
IV-8.1	Traitement des Rez-de-chaussée .....	110
IV-8.2	Les clôtures dans les zones d'habitat .....	111
IV-8.3	Les clôtures dans les zones d'activités .....	112
<b>Chapitre V</b>	<b>– ANNEXES</b>	<b>115</b>
<b>V-1</b>	<b>AGENDA 21</b>	<b>115</b>

<b>V-2</b>	<b>NOUVELLES PROCEDURES D'INSTRUCTION CONCERNANT LES ESPACES PUBLICS</b>	<b>115</b>
<b>V-3</b>	<b>CHARTRE-GUIDE POUR DES OPERATIONS D'URBANISME DURABLE.....</b>	<b>115</b>



## PREAMBULE

L'espace public est le cadre privilégié pour la mise en œuvre d'une politique d'esthétique urbaine; il est la partie la plus visible, la plus vécue et la plus partagée de la ville, c'est le lieu de la mise en valeur d'une identité forte, symbolique et emblématique.

L'ensemble des espaces publics constitue une entité esthétique globale. Leur aménagement contribue à l'identité d'une ville et doit donner satisfaction au plus grand nombre.

C'est petit à petit que les espaces publics de la Ville se construisent. Pour créer une unité des quartiers, la démarche se veut globale mais progressive (sur le long terme).

Pour exister, l'espace public doit être porté par une volonté politique et il nécessite une implication importante de la Collectivité pour obtenir la cohérence nécessaire à un cadre de vie agréable.

La cohérence et la continuité d'idées fortes en terme d'aménagement seront alors lisibles sur les sites.

A Toulouse, l'approche des espaces publics ne doit pas se limiter à la ceinture des boulevards : les aménagements de la périphérie doivent aussi faire partie de nos préoccupations. L'étude des espaces publics en centre ville et en périphérie doit prendre en compte les mêmes préconisations et les mêmes démarches.

On ne peut parler d'identité toulousaine que si les différents acteurs respectent un corpus de règles communes, les collectivités concernées ont donc intérêt à décider ces aménagements d'une façon concertée et partagée.

Il est nécessaire aujourd'hui de réunir dans un document unique les recommandations techniques concernant l'aménagement de l'espace public. Celles-ci, élaborées par les services de la Ville, doivent servir de guide aux prestataires et partenaires extérieurs publics et privés.

Les conseils et préconisations donnés au travers du cahier des prescriptions générales et des approches thématiques (cahiers techniques) résultent de la réflexion engagée par les services municipaux concernés ; ils traduisent la volonté de voir s'améliorer l'organisation et l'harmonisation actuelle des espaces publics dans l'intérêt de tous.

Ce guide de principes d'aménagement des espaces publics permettra de répondre aux objectifs du développement durable, considérant à leur juste place, les aspects économiques, sociaux, et environnementaux et ce tant dans le centre qu'en périphérie ou dans les quartiers.

Il reflète l'ambition municipale d'améliorer en permanence le paysage urbain et le cadre de vie quotidien des Toulousains.

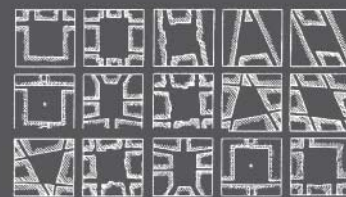
L'objectif de ce cahier de prescriptions générales est de devenir un outil indispensable pour l'élaboration des espaces publics, un outil évolutif et stratégique.





# Prescriptions générales

Service de l'Urbanisme & de l'Environnement  
Direction de l'Esthétique & du Patrimoine Urbains



## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

MAIRIE DE  TOULOUSE  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

### Chapitre I

## METHODOLOGIE DE CONDUITE DE PROJET

En cours de réalisation ...





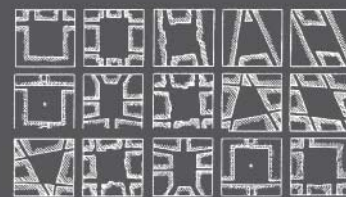
## Chapitre I – METHODOLOGIE DE CONDUITE DE PROJET

En cours de réalisation ...



# Prescriptions générales

Service de l'Urbanisme & de l'Environnement  
Direction de l'Esthétique & du Patrimoine Urbains



## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

MAIRIE DE  TOULOUSE  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

## Chapitre II

### DEFINITION DE L'ESPACE PUBLIC





## Chapitre II – DEFINITION DE L'ESPACE PUBLIC

### II-1 L'ESPACE PUBLIC

A propos de l'espace public, Marcel Roncayolo dit :

*« Pour moi ce qui est public est plus qu'une simple question de propriété, ou même d'usage, mais également un problème de code, de règles de conduite et de phénomènes qui permettent d'entrer en rapport avec autrui dans l'espace public ».*

L'espace public est caractérisé par son rapport à l'autre, un lieu devient public dès l'instant où la présence de l'autre est incontournable.

Lorsqu'un espace neuf se construit, son cadre physique, les abords du bâtiment deviennent un paysage, un espace sensible. Pour qu'un espace prenne du sens, qu'il devienne un lieu d'usage, il doit se révéler propice à la rencontre, aux activités, au jeu, aux émotions, aux échanges. Un espace public est avant tout un endroit où il y a du public, un lieu de vie. Il est pour beaucoup un simple lieu de loisir, un espace de repos et de détente, où il fait bon lire, boire un verre, discuter, etc.... Il deviendra pour certains un repère, un lieu essentiel dans le quotidien.

Enfin, l'espace public, ou plutôt les espaces publics, sont aussi des références communes partagées par les habitants ou les visiteurs de la ville. En ce sens, ils transcendent leurs fonctionnalités pour intégrer le patrimoine culturel urbain.

Pour donner du sens à cet espace ouvert à tous, au delà des critères fonctionnels qui servent à le composer, il ne faut pas oublier l'individu, le rapport à ce qui l'entoure et aux autres et les qualités d'accessibilité des espaces urbains.

L'espace public a longtemps été perçu comme un vide rempli au gré des besoins de la vie moderne, en l'absence de réflexion globale, selon des logiques essentiellement fonctionnelles.

La ville actuelle est confrontée à des malaises de circulation, de déplacements, d'étalement, de discontinuité, de pollution, de congestion...

Les rues sont trop souvent des emprises uniquement dédiées à la circulation automobile.

Les trottoirs ont été parfois réduits au profit des voies.

Les jardins et les places ont eux aussi subis des modifications (perte de surface au profit du stationnement des véhicules...).

L'espace public a ainsi perdu de sa richesse esthétique et de son confort pour répondre à une organisation complexe d'éléments hétéroclites dans laquelle les espaces se confondent et où les fonctions deviennent floues.

Au-delà des fonctions techniques (déplacements, réseaux...), l'espace public a un impact sur la qualité de la vie urbaine.

> **Du point de vue formel**, l'espace public est vide (ouvert, libre d'accès, horizontal) ; il se confronte à l'espace privé qui est essentiellement plein (bâti, couvert, fermé, vertical).



La Ville se définit par du plein et par du vide : l'agora grecque et le forum romain, étaient des places publiques où les citoyens se rassemblaient et à partir desquelles l'espace urbain s'est structuré.

L'espace public d'une ville forme sa trame ou son réseau de voies, son squelette. C'est la logique et la continuité de ce réseau qui garantit la lisibilité et la cohésion de la ville.

> **Du point de vue paysager**, l'espace public est l'endroit à partir duquel la ville se découvre. Son image se caractérise par l'harmonie de ses façades et de ses espaces verts.

> **Du point de vue des mouvements**, c'est en se déplaçant que l'on s'approprie la Ville et qu'on la lit. La façon de se déplacer est donc un des éléments majeurs de la fonction des espaces publics et ceux-ci sont le support des divers modes de déplacements.

> **Du point de vue économique et fonctionnel**, l'espace public rassemble les aménagements nécessaires au bon fonctionnement de la Ville et à sa vie économique. L'image, la symbolique, l'identité de la ville seront par le biais du traitement des espaces publics ainsi mises en œuvre

> **Du point de vue juridique**, l'Espace Public est défini par l'article L-111-1 du code de la voirie routière comme l'ensemble « des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre à l'exception des voies ferrées ».

> **Du point de vue sociologique**, l'espace public est la représentation de la société urbaine. Ouvert à tous, il est le seul lieu où les diversités se croisent et se rencontrent.

> **Du point de vue politique**, l'espace public est très souvent assimilé à l'action de la collectivité : il reflète l'image volontariste de l'institution. La volonté politique est nécessaire.

> **Du point de vue Financier**, les coûts d'aménagement d'espaces publics ne sont pas négligeables, la conception, les matériaux employés, la mise en œuvre sont à étudier.

## ▪ **L'espace public une appropriation par l'homme**

### **> Le plaisir d'être en ville**

Exprimer l'urbanité est une qualité première d'un espace public.

Il doit être agréable de s'y trouver, de le parcourir, de s'y arrêter ou de le traverser. Chaque projet accordera une importance particulière à l'agrément des lieux à créer ou à requalifier, avec un haut niveau d'exigence envers la clarté et la justesse du dessin, l'élégance des articulations, la richesse de la composition, la beauté des matières, ou encore la précision des détails. Cette ambition esthétique sera rendue compatible avec la diversité des situations et des contextes rencontrés dans le territoire.

### **> L'identité Toulousaine**

La ville de Toulouse se caractérise par la diversité des ambiances urbaines, et des paysages. La production des espaces publics ne peut que refléter cette variété et ces contrastes.

Cette identité pourra s'affirmer, en particulier, dans de grands projets fédérateurs : ceux des espaces majeurs et des grands éléments paysagers, et ceux des réseaux communautaires ayant un fort impact sur l'espace public, comme les transports en commun ou les grandes voies intercommunales.



## > L'histoire et l'innovation

Tout projet d'espace public doit prendre en considération le territoire et l'histoire. Cette attitude respectueuse ne doit pas pour autant conduire à figer la ville, système complexe vivant, que chaque période construit et renouvelle. Dans cette optique, les projets doivent porter clairement la marque des temps présents, à travers des options contemporaines et innovantes, aptes à dialoguer avec l'histoire des lieux.

## **II-2 COMPOSER UN ESPACE PUBLIC**

### **Transformer un espace public c'est :**

- créer un espace nouveau, par modification d'un lieu, sinon déjà organisé, du moins déjà formé et pratiqué ;
- ménager des relations entre des espaces ;
- répondre à des usages nouveaux et existants ;
- intervenir sur un espace urbain pour structurer la Ville et lui donner des qualités et une identité spécifique.

Modifier l'espace public engage l'histoire de la Ville, la perception de son environnement patrimoniale de son sol, sa pratique.

L'aménagement des espaces publics prend donc appui sur une distinction hiérarchique des espaces, résultante d'usages de statuts, de contraintes, qui conduit à des logiques de conception et de traitement différenciés suivant les espaces.

L'aménageur aura donc des responsabilités sociales, économiques, géographiques et patrimoniales à prendre en compte : toute modification d'une partie peut être lourde de conséquences durables, certains aménagements urbains étant difficilement réversibles.

## **II-3 FONDAMENTAUX DE L'ESPACE PUBLIC**

### **II-3.1 Un espace public inscrit dans un développement urbain durable**

#### **OBJECTIF**

**Assurer la pérennité environnementale, sociale et économique des espaces publics**



Le « développement durable » (ou *développement soutenable*) est, selon la définition proposée en 1987 par la *Commission mondiale sur l'environnement et le développement* dans le Rapport Brundtland<sup>[1]</sup> :

« Un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de "besoins", et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir. »

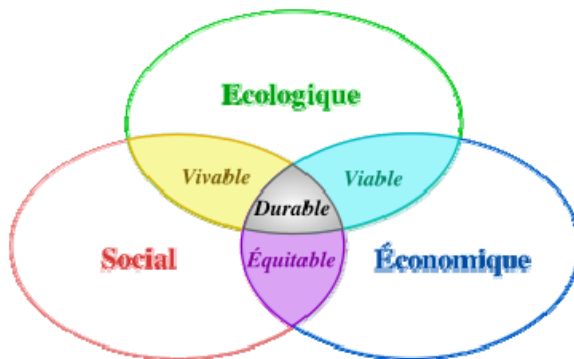
Autrement dit, il s'agit, en s'appuyant sur des valeurs (responsabilité, participation et partage, débat, partenariat, innovation, pérennité, réversibilité, précaution et prévention et solidarité : sociale, géographique et transgénérationnelle) d'affirmer une approche double et conjointe :

- dans l'espace : chaque habitant de cette terre a le même droit humain aux ressources de la Terre ;
- dans le temps : nous avons le droit d'utiliser les ressources de la Terre mais le devoir d'en assurer la pérennité pour les générations à venir.

### II-3.1.1 L'Agenda 21

**L'Agenda 21** issu de la conférence de Rio en 1992, offre un cadre de travail aux collectivités locales et leurs habitants pour y mettre en œuvre les concepts de développement durable.

<http://www.agenda21-toulouse.org>



**Schéma du développement durable :**  
à la confluence de trois préoccupations dites "les trois piliers du développement durable".

Le terme « *agenda* » est à comprendre au sens anglo-saxon du terme, à savoir « *programme* ». Celui-ci doit harmonieusement traiter les aspects : économiques, sociaux et culturels et environnementaux. Un tel projet doit être imaginé avec la plus large participation de la population et des acteurs (associations, entreprises, administrations).

Un agenda 21 local est un des outils de transcription dans la réalité du développement durable. Si, au final, il s'agit d'un plan d'actions programmées, la méthode d'élaboration de l'agenda 21 est aussi importante que le résultat final car, en réalité, les deux sont interdépendants.



En effet, quelle que soit la nature de la structure qui s'engage dans un agenda 21, il s'agit bien de réorienter les actions de celle-ci à la lumière des principes du développement durable. Cela exige l'implication de toutes les parties prenantes<sup>1</sup>. Pour une collectivité territoriale, les parties prenantes sont notamment les élus, les services, les « grands acteurs » (associations, administrations, établissements publics, syndicats professionnels...) et bien sûr les citoyens. L'autre impératif est la réalisation d'un diagnostic préalable à l'échange avec les parties prenantes. Ce diagnostic vise à donner à tous une base de travail et de discussion commune.

Au sens strict, le terme d'agenda 21 correspond aux plans de développement durable mis en place par les collectivités territoriales.

L'agenda 21 de la Ville de Toulouse décline un plan d'actions de développement durable dont la Charte guide pour des quartiers durables traduit l'action 17.

### *II-3.1.2 La place de l'espace public dans une ville durable*

Le caractère durable de la ville est conditionné par sa capacité à concevoir, à rendre vivable et à entretenir des espaces dans le temps sur de longues périodes. Cela s'accompagne par la nécessité de réaliser une esthétique durable qui échappe aux effets de mode. Une logique de continuité des espaces publics et de leur gestion ultérieure doit être mise en place sur le long terme.

- **Enjeux environnementaux** : tout projet influe localement sur le patrimoine végétal et bâti, mais aussi plus globalement sur les consommations de ressources (énergie, matières premières, eau...) à de multiples étapes de la création et de la vie de l'espace public (extraction et transformation des matériaux, transport, mise en œuvre du chantier, entretien...). Les ressources naturelles, locales et non-locales, sont-elles préservées et font-elles l'objet d'un usage optimisé ? Le capital patrimonial environnemental est-il préservé et mis en valeur ?

- **Enjeux sociaux** : tout projet doit améliorer le mode et le cadre de vie des habitants. L'espace public a en effet un rôle structurant dans la vie sociale du quartier et/ou de la commune au travers des ambiances urbaines, centralités, usages possibles... Il doit permettre la cohabitation entre les divers usages et usagers (articulation des différents modes de déplacement, partage de l'espace et gestion des éventuels conflits d'usage). Le projet contribue-t-il à l'attractivité du quartier et/ou de la commune, ainsi qu'au développement positif des liens humains ?

- **Enjeux économiques** : tout projet doit renforcer l'image et l'attractivité de la commune. Est-il évolutif et complémentaire à d'autres projets locaux et contribue-t-il à une dynamisation de l'économie locale ? Tout projet a également un impact sur les finances publiques (coûts d'investissement, d'entretien et de maintenance, consommation d'énergie, durabilité de l'aménagement). Le projet est-il optimisé en terme de coût global ?

- **Enjeux démocratiques** : tout projet doit être assorti d'une concertation plus ou moins approfondie selon les cas, afin de compléter et valider les orientations prises dans les phases de diagnostic, de définition d'objectifs prioritaires et de choix entre différentes options. Il s'agit de faciliter l'appropriation du projet par les différents acteurs et d'éviter les blocages et remises en cause tardives. Le projet est-il conçu, dès la phase amont, en lien avec les différents acteurs concernés ?





### II-3.1.3 Concevoir, construire et gérer durablement un espace public

**Chacun des cahiers thématiques détaille des principes de développement durable :**

**> Economiser les matériaux « nobles », généralement à fort impact environnemental (extraction, transport, mise en œuvre).**

La pérennité des espaces publics se traduit essentiellement par une réflexion sur les qualités des matériaux choisis et leur mise en œuvre (résistance, solidité...). Les effets de mode devront être écartés : les choix effectués s'inscriront dans un souci d'intemporalité, de simplicité, de positionnement raisonné entre patrimoine et modernité.

Il s'agit de limiter l'emploi de matériaux provenant de carrières, en privilégiant l'emploi de matériaux de récupération. Le principe est d'éviter autant que possible d'utiliser des matériaux pouvant servir à la construction d'ossatures de bâtiment ou d'ouvrage d'art, mais aussi d'éviter de générer des transports de matériaux inutiles (évacuation de déblais et apport de matériaux nobles issus de carrières éloignées). La sobriété des matériaux nouveaux et la simplicité de leur mise en œuvre sont également des éléments de sélection à considérer.

Un exemple d'économie intéressant est celui du stockage de la terre végétale sans la polluer sur un chantier pour pouvoir la réutiliser sur site.

L'objectif est donc de rechercher le meilleur ratio « efficacité/coût global ».

La simplicité et la durée des aménagements sont gages d'une gestion plus simple et plus économique. Penser « espaces publics durables » lors des réfections de voirie, de programmes d'aménagements cyclables ou de projets d'urbanisation divers doit devenir un réflexe. Cette réflexion en amont limite les coûts supplémentaires.

Les services concernés par le projet doivent se mettre en relation et entreprendre un projet de réflexion commune.

**> Réduire les consommations énergétiques (responsables d'importantes émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre).**

Dans une dynamique de développement durable, l'espace public doit être pensé comme un outil de rééquilibrage des modes de déplacement au profit des modes les moins polluants. Tout en maintenant une nécessaire mixité des usages et des modes de déplacements, l'objectif est de limiter la place des déplacements motorisés les plus forts générateurs de nuisances (bruit, pollutions...).

L'éclairage public, la signalisation routière, ou encore l'affichage publicitaire doivent, par ailleurs, être pensés dans une optique d'économie d'énergie, sur toute leur durée de fonctionnement.

**> Valoriser l'utilisation des énergies renouvelables**

En complément d'une recherche systématique de l'efficacité énergétique des équipements (cf. point ci-dessus), le recours aux énergies renouvelables est encouragé.

*Horodateurs solaires mis en place dans les rues de Toulouse*





### > **Préserver le cycle naturel des eaux pluviales**

Traitement au niveau de la parcelle, gestion intégrée des eaux pluviales (techniques alternatives au « tout réseau » : débit de rejet limité, rétention, infiltration...).

### > **Préserver la biodiversité lors des plantations et des travaux hydrauliques**

Utilisation d'essences végétales locales et adaptées au milieu, maîtrise des espèces invasives, maintien et/ou rétablissement d'habitats adaptés à la faune (corridors biologiques). Une attention particulière sera donc portée sur le choix des végétaux qui devront être adaptés aux conditions climatiques locales et à l'urbanisme. Le service des espaces verts doit donner un avis sur les essences proposées par les aménageurs privés.

### > **Faciliter la collecte sélective des déchets**

Pour les voies nouvelles, réaliser des tracés de voirie évitant les aires de retournement et privilégiant les voies en boucle pour faciliter la collecte des ordures ménagères (référence fiche-action « Charte Labellisation des VRD »).

### > **Systématiser les chantiers propres**

Maîtrise des nuisances, tri sélectif et recyclage des déblais, sécurité, affichage (information), signalétique, désignation d'une personne «Monsieur Chantier Propre » missionné pour l'application des consignes prescrites... (Application des dispositions « Chantier Propre » Ville de Toulouse août 2005).

Chantier propre : récupération des matériaux existants sur le site (par exemple en réhabilitation) et recyclage des déchets produits par le chantier, intelligence logistique, utilisation logique de l'espace public pour le stockage et la réalisation du chantier...

Recherche de l'économie de moyen au niveau du chantier, de l'utilisation, de l'entretien, du renouvellement, de la consommation d'énergie (en consommant moins ou en produisant de manière partiellement autonome...).

> **Maîtriser les coûts d'investissement** en utilisant des matériaux classiques, habituels et des matériaux de réutilisation.

### > **Diminuer les coûts d'entretien et de nettoyage :**

- en utilisant les matériaux les moins salissants et les plus faciles à réparer. Les revêtements salissants doivent être écartés, de même pour les produits dont le réapprovisionnement peut s'avérer difficile en cas de dégradations ou de remise en état après travaux.

- en adaptant les dispositions constructives aux contraintes de nettoyage. Les revêtements de sol doivent être résistants, faciles à entretenir ou à remplacer, avoir une bonne longévité, limiter le bruit et la chaleur...

> **Maîtriser l'impact** le plus faible possible de l'utilisation de l'espace, du bâtiments impact et des équipements en terme d'éclairage, d'eau, de rejets polluants dans l'air ou dans les sols, d'implantation des fondations, de ruissellement, de plantations...



### **II-3.1.4 Les processus d'action publique en faveur du développement durable**

- **« CHARTE-GUIDE pour des opérations d'urbanisme durable »**  
> Voir Cahier « Documents de références »

Avec l'ensemble des professionnels de l'aménagement et de la construction, la Ville de Toulouse a mené l'élaboration concertée d'une Charte-guide pour des opérations d'urbanisme durables.

Adapté aux opérations d'urbanisme, cet outil de travail vise à construire plus durablement la ville :

- garantir en préalable, l'insertion des opérations dans le projet urbain global, tel qu'il s'exprime dans les politiques supra-communales (Plan de déplacements urbains, Schéma de cohérence territoriale...) comme dans le Projet d'aménagement et de développement durable.

- partager la ville et produire des espaces urbains de qualité, tant du point de vue du paysage et de la présence du végétal que du confort pour les usagers. Bien précieux, l'espace doit être économisé ; il doit permettre des usages partagés et diversifiés, que ce soit en termes de déplacements, d'habitat, ou d'accès aux services.

- économiser les ressources et protéger la santé par des choix raisonnés en matière d'eau, d'énergie, de déchets ou de matériaux, tant dans les constructions que dans les aménagements, et en luttant contre les risques et les pollutions.

- améliorer l'efficacité économique grâce à des économies réalisées sur les dépenses d'entretien, de maintenance ou de consommation. Cette ambition suppose de raisonner systématiquement en coût global, en considérant non seulement l'investissement mais également les charges d'exploitation.

Il s'agit également de garantir que les objectifs de qualité et de développement durable poursuivis seront correctement pris en compte d'un bout à l'autre de chaque opération d'urbanisme. En proposant un fil conducteur et en établissant clairement les rôles et responsabilités de chacun, services municipaux, assistants à maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, aménageurs, promoteurs, entreprises... la charte-guide rompt avec les pratiques empiriques et fractionnées pour aller vers une démarche de progrès cohérente et partagée.

Cinq grandes étapes ont ainsi été identifiées : diagnostic et programme, projet d'aménagement, conceptions opérationnelles, chantiers et usages.

En particulier pour l'espace public, il s'agit de ne pas limiter la réflexion à la seule conception opérationnelle mais d'intégrer, dès le projet d'aménagement urbain global, des ambitions de développement durable pour la conception des espaces publics : définition et réparation des usages, continuités et maillage de l'espace public, réversibilité ...

En phase opérationnelle, la Charte-guide fait le lien avec les cahiers thématiques de l'espace public et recommande en particulier de s'assurer de la présence de compétences en matière de qualité environnementale, de développement durable et de management environnemental dans l'équipe de conception.



## > Démarche de qualité environnementale pour les bâtiments, la voirie et l'espace public ainsi que l'aménagement.

La Ville de Toulouse a adopté par délibération du 8 décembre 2006 un référentiel pour la qualité environnementale des constructions qui concerne aussi les espaces publics. Il contient 14 cibles portant sur la construction et les choix en matière d'entretien et d'usage pour un plus grand confort et une meilleure protection de la santé.

Trois d'entre elles sont prioritaires : insertion dans l'environnement, gestion de l'énergie et chantiers propres.

Ce référentiel constitue un repère pour les services techniques avec des niveaux d'exigence minimum à respecter. Ces 14 cibles sont regroupées dans le cahier « Documents de références » où sont jointes les annexes de l'ensemble des cahiers.

### GRANDES ORIENTATIONS

Afin que l'aménagement d'un espace public soit garant d'un développement durable, les grands objectifs sont de :

- **penser l'espace public sur le long terme** (à 30 ans au moins) **et dans toutes ses composantes** (environnementales, sociales et économiques). Les projets doivent être stables et évolutifs.
- **rechercher le meilleur ratio « efficacité/coût global »** (simplicité, sobriété, pérennité). Promouvoir les solutions économes et renouvelables, développer la réutilisation et le recyclage.

### II-3.2 Un espace public accessible et sûr

#### OBJECTIFS

- 1 - Garantir le confort et l'accessibilité de l'ensemble des usagers.**
- 2 - L'espace public doit assurer la sécurité des usagers tout en développant son confort.**
- 3 - Adapter la ville à la vie quotidienne des personnes en situation d'handicap.**

L'espace public doit être accessible à tous : la qualité des aménagements, la composition, les matériaux, la couleur, leur emplacement doivent concourir au succès de cette politique d'accessibilité de la Ville.

Un aménagement d'espace public doit prendre en compte, parmi ses objectifs, la sûreté pour ses usagers. Les projets doivent ainsi favoriser la sécurité des déplacements. Ils seront conçus pour induire une modération de la vitesse des véhicules, en évitant par exemple le surdimensionnement des voies de circulation. Les zones de conflits potentiels entre piétons et véhicules seront traitées avec une attention particulière en veillant à assurer une bonne visibilité à tous les usagers.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux besoins des handicapés. Ce texte est applicable pour les Permis de Construire déposés à partir du 1<sup>er</sup> Octobre 2007.



Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide, et une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée. Ce qui signifie qu'un handicap de mobilité ou de perception apparaît lorsque l'adéquation entre la personne et l'aménagement des espaces n'existe pas.

Cette nouvelle loi impose de créer une architecture accessible pour tous, nous devons donc concevoir sans handicap.

*Référence : « Charte d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ».*

*Référence aux cahiers : « Organisation et conception des voies » et « Profils, structures et revêtements de voirie ».*

## ▪ Des éléments dont il faut tenir compte

### > L'accessibilité du site

Aménagement d'une desserte aisée pour tous les utilisateurs/usagers quels qu'ils soient. Favoriser autant que possible la non-discrimination en terme d'accès entre personnes valides et personnes à mobilité réduite...

Choix du mode de gestion des flux selon la configuration des lieux (flux séparés ou plateau piétonnier par ex.), l'importance de l'équipement (intérêt local ou régional par ex.), les besoins spécifiques, le type d'espace public afférent...

(Ré-)équilibrage des moyens de desserte, d'arrêt et de stationnement entre les différents modes de déplacements en favorisant les modes doux et les transports en communs, en prévoyant des parcs pour les cycles et les deux roues autant que pour les automobiles, en facilitant l'arrêt minute pour les PMR, en intégrant les voies pour les secours et les places de livraisons...

### > La sécurité du lieu (espace public lié à un équipement public)

Au niveau des secours : accès des véhicules et des équipes d'intervention, mise en sécurité du public et des riverains à l'extérieur ou à l'intérieur en cas de sinistre.

Sécurisation de l'équipement : possibilité d'occultation des accès en période de non-occupation, prévention des risques terroristes (plan Vigipirate)...

Par rapport aux dégradations sur le bâtiment ou son contenu : moyens de protéger l'équipement des dégradations, des vols, en période d'utilisation ou non, vis-à-vis ou par rapport à l'extérieur...

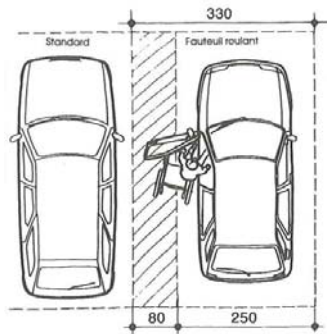
### > L'accès (le stationnement ou les transports en commun)

Des mesures doivent être prises concernant l'intégration des handicapés dans les équipements recevant du public et ceci commence sur l'espace public associé à ce bâtiment. Cet espace doit être accessible à tous, valide ou non.

En effet, nous devons réduire les nuisances des transports et maîtriser l'évolution des pratiques de déplacement. Il s'agit d'améliorer le cadre de vie et la qualité des espaces publics.

Les exigences de stationnement adapté doivent aussi être améliorées (nombre, caractéristiques).

Les transports en commun sont encore trop souvent impraticables pour les personnes handicapées, l'automobile représente donc un moyen indispensable à leur autonomie sociale. Afin de permettre au handicapé de sortir de son véhicule on doit prévoir un espace suffisamment grand pour lui faciliter le transfert à l'extérieur de la voiture. Ces places doivent représenter au minimum 2 % du nombre total de places, être marquées au sol et être situées à proximité de l'entrée principale du bâtiment.



La largeur minimale de l'emplacement adapté est de 3.30 mètres pour une place handicapée normalisée.

*Encombrement de la place de stationnement.*

## > Les déplacements et l'accès au bâtiment



La déficience motrice doit être prise en compte d'abord avec des aménagements adaptés avec définition de la manœuvre du fauteuil, des espaces de repos et d'accès aux équipements.

*Rampe d'accès à un bâtiment public*



*Rampe adossée à une église (Eglise de Jésus – Eglise Saint Stanislas)*

Le cheminement pour accéder au bâtiment doit être le cheminement le plus usuel et éviter toute ségrégation. La nature du revêtement du cheminement ne doit pas bloquer la mobilité de la personne. Le revêtement doit être non glissant par tous les temps afin de maintenir l'adhérence de la chaussure ou de la canne anglaise.

Le cheminement doit être libre de tout obstacle afin d'éviter tout risque de chute. La largeur des cheminements doit permettre le croisement de deux fauteuils. L'entrée principale de l'équipement doit être repérable facilement.

### II-3.3 Des espaces plus confortables

Le confort d'un espace public renvoie à son accessibilité et à la sûreté de sa pratique. Ces deux caractéristiques sont fortement déterminées par le choix et le traitement des matériaux qui devront notamment répondre à des critères de glissance. Un agencement des espaces tenant comptes des données physiques, en particulier par le traitement des pentes, est également facteur de confort.



Lisibilité, simplicité de perception des parcours, limitation et bon ordre des mobiliers urbains contribuent également au confort, pour les piétons surtout.

**Pour obtenir un confort psychologique et physique**, il est nécessaire d'intégrer l'aspect **sécurité des aménagements** d'espaces publics :

- ouvrir tout espace public aux **véhicules de sécurité** (police, pompiers, Samu...);
- sécuriser l'ensemble des déplacements et en particulier ceux par des **modes doux** (cheminement des piétons/cycles, réduction de la vitesse des véhicules motorisés, réduction des éléments en saillie, cohérence du positionnement des caniveaux, réduction de la glissance et de l'éblouissement des minéraux...);
- utiliser les **matériels d'éclairage** et de signalisation comme éléments sécurisants (éviter les coins sombres). Pour obtenir des qualités d'ambiances, de confort, il ne suffit pas de décorer. Confort, simplicité et sobriété sont souvent synonymes de qualité;
- favoriser la lisibilité de l'espace en ménageant des **vues, perspectives**, rectitudes et en favorisant la continuité des cheminements (mobiliers, revêtement de sol, traversée piétonne identifiée...);
- intégrer la dimension « **saison et climat** » : atténuer les désagréments liés au soleil, aux vents, à la pluie, aux fortes ou basses températures (installations minérales et végétales, mobilier de protection).

**Le confort** des personnes à mobilité réduite (PMR) doit être amélioré en mettant notamment l'accent sur :

- les abaissements de trottoirs (éviter les différences de niveaux) ;
- des largeurs de trottoirs suffisantes ;
- l'implantation de mobilier urbain : regrouper les supports de façon à libérer de l'espace, ordonnancer la place du mobilier avec celle des arbres et de la voirie (éviter les obstacles) ;
- les aménagements de rampe, paliers, ascenseurs publics... ;
- le choix de revêtements de sol (non glissants, non fragiles, non irréguliers), bordures visibles, bandes d'éveil et de vigilance, bandes pododactiles, confort visuel : sol non réfléchissant ;
- la couleur des revêtements de sol ;
- l'accessibilité et la libre circulation des fauteuils roulants sur les terrasses de cafés et de restaurant ;
- une réflexion sur les localisations des stationnements (à proximité du centre piétonnier, penser au marquage au sol, aux emplacements réservés...);
- l'accessibilité aux transports, aux équipements publics.

La largeur minimale est donnée par la norme NFP 98-300 relative à l'insertion des handicapés : 1,80 mètre pour le cheminement normal et 1,40 mètre pour le cheminement réduit.

***N.B : ne pas oublier que l'accessibilité ne concerne pas seulement les personnes handicapées ; il s'agit également des parents avec une poussette d'enfant, etc....***

### **II-3.4 Des espaces mieux partagés**

Les espaces publics sont, par excellence, des lieux où l'on se déplace, où l'on s'arrête, où l'on peut se croiser et se rencontrer. Leur capacité à accueillir dans de bonnes conditions une grande diversité d'usagers et de pratiques est une de leurs qualités. En ce sens, le traitement de l'espace devra exprimer clairement les partis pris adoptés : mixité ou séparation des modes de déplacement (voitures, piétons, 2 roues), et la traduction de ces options sera rendue lisible pour les usagers.



Les espaces publics seront mieux partagés si leur élaboration est elle-même partagée. Cette appropriation collective s'appuiera sur une communication, une concertation et une mise en débat des projets dès leur phase de conception.

### II-3.5 Des espaces accueillant des usages multiples

Les espaces publics se trouvent soumis à des rythmes d'animation et d'usages journaliers, hebdomadaires, saisonniers ou annuels. Ils sont aussi parfois sollicités pour l'accueil d'évènements, plus ou moins exceptionnels. Aussi, les projets d'espaces publics devront intégrer cette dimension de l'accueil des visiteurs occasionnels.

### II-3.6 Prendre en compte la « prévention situationnelle » : approche de la notion anglo-saxonne

La prévention situationnelle consiste à prendre en compte dans les projets d'aménagements la réalité des phénomènes d'insécurité existants ou prévisibles dans l'environnement du projet.

Les mesures à prendre au niveau de la conception, de la réalisation, de la gestion, du fonctionnement, ou de la surveillance de l'équipement, visent à rendre celui-ci moins vulnérable en dissuadant le « passage à l'acte ». Ainsi, l'objectif commun est de concevoir, réaliser et faire fonctionner un aménagement en relation avec son environnement. Cet environnement possède souvent des caractéristiques d'insécurité qu'il faut connaître et prendre en compte. Ces caractéristiques peuvent elles-mêmes être modifiées par le projet prévu.

Le rôle préventif et sécurisant de l'aménagement des espaces publics et des bâtiments s'appuie sur des principes qui sont testés depuis une trentaine d'années aux Etats-Unis et au Canada. Modulables en fonction des contextes, des espaces, de l'insécurité rencontrée, des acteurs en jeu, ces principes peuvent rendre plus difficile et plus risqué l'acte délictueux et améliorent l'ambiance urbaine en rassurant les usagers.

Plusieurs principes et techniques sont à prendre en compte pour la prévention situationnelle :

- **la visibilité** : l'objectif à atteindre est de voir et d'être vu grâce à des dégagements visuels ;
- **la surveillance naturelle** : la fréquentation de l'espace dissuade le délinquant et rassure l'usager ;
- **la socialisation, les activités** : la mixité des usages contribue à l'animation urbaine et est un facteur sécurisant ;
- **la territorialité** : appropriation de l'espace ;
- **la lisibilité** : la hiérarchie spatiale, une définition claire des lieux permet une bonne orientation et réduit les zones de conflits ;
- **le contrôle naturel des accès** : par des techniques architecturales et paysagères ;
- **le paysagement** : l'éclairage, le mobilier urbain, la végétalisation, la signalétique participent à la sécurisation de l'espace public ;
- **le « garant de l'espace »** doit être réactif aux caractères dépréciateurs de l'espace ;

*Référence : Ville de LYON – Direction de la Sécurité et de la Prévention, Cellule de coordination du Contrat Local de Sécurité, Michel LE CALLOCH (novembre 2002).*





L'article 14 de la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance introduit la prévention situationnelle dans le code de l'urbanisme en imposant la réalisation d'études de sécurité en amont des opérations d'aménagement urbain. Un décret fixera le contenu et les conditions de réalisation de ces études.

### **GRANDES ORIENTATIONS**

**Un espace public : accessible à tous, en toutes circonstances (climat, lumière...)**

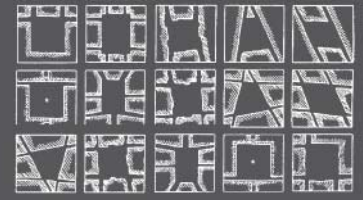
> **Sécurisé et sécurisant**

> **Agréable à voir et à vivre.**



# Prescriptions générales

Service de l'Urbanisme & de l'Environnement  
Direction de l'Esthétique & du Patrimoine Urbains



## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

MAIRIE DE  TOULOUSE  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

### Chapitre III

#### UNE APPROCHE PLUS DETAILLEE DE L'ESPACE PUBLIC





## Chapitre III – UNE APPROCHE PLUS DETAILLÉE DE L'ESPACE PUBLIC

### III-1 MORPHOLOGIES ET TYPOLOGIES DES ESPACES PUBLICS

*Référence au cahier « Organisation et conception des voies ».*

Au-delà de leur fonctionnalité, les espaces publics (places, rues, espaces verts...) sont comme un « livre ouvert » dans lequel s'inscrit la ville ; des lieux partagés par les résidants comme par les visiteurs. Leur qualité est révélatrice de la capacité des habitants à vivre ensemble, à se respecter et à accueillir. La municipalité met tout en œuvre par l'aménagement progressif de ces nombreux espaces publics pour élargir la place réservée aux piétons, l'agrémenter par des plantations, par le pavage, le libérer d'obstacles comme la voiture, le mobilier. Ces espaces sont souvent eux-mêmes le support ou le prolongement de bâtiments publics ou de monuments qui fondent l'identité d'une ville.

L'aménagement de l'espace public n'est pas le fruit du hasard, il s'inscrit dans un système global qui constitue l'armature de la forme urbaine. L'espace public est constitué par des voies structurantes qui peuvent être hiérarchisées par catégories : les voies, les rues, les places.

La conception de l'aménagement des espaces publics prend appui sur une distinction hiérarchique de ces espaces, résultant d'usages de statuts, de contraintes conduisant à des logiques d'aménagements et de traitements différenciés suivant les sites.

Les éléments essentiels composant le tissu urbain sont les voies, les places, la nature, et l'eau.

#### III-1.1 Hiérarchisation des voies

**La typologie des voies est déterminante pour étudier l'aménagement des espaces publics.**

Un principe de hiérarchisation des voies a été mis en place à Toulouse pour avoir une approche commune au niveau de l'aménagement des espaces publics (voir cartes ci-après).

**Les différentes voies :**

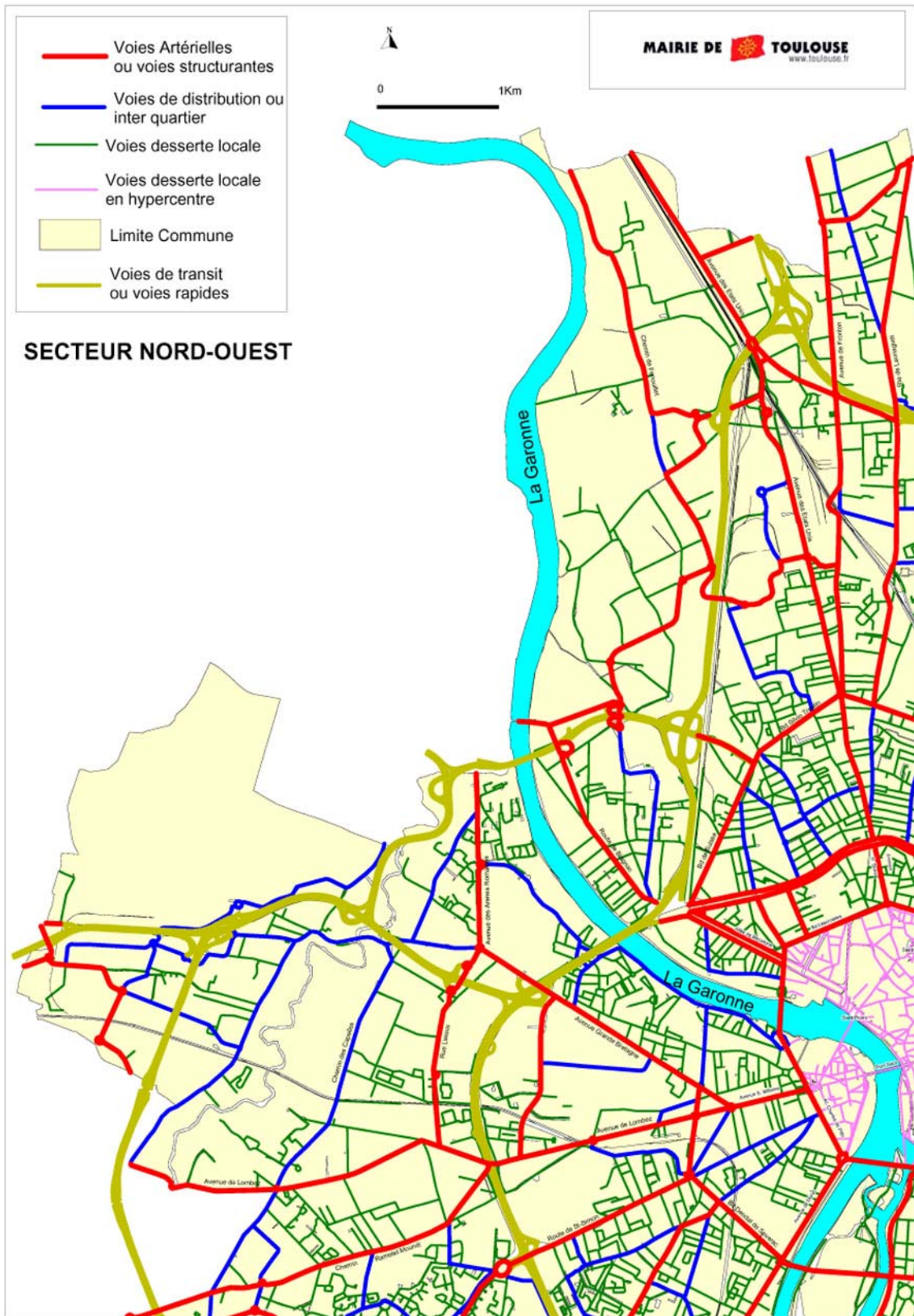
- **Voies artérielles ou voies structurantes**
- **Voies de distribution ou inter quartier**
- **Voies de desserte locale**
- **Voies de desserte locale en hyper centre**
- **Voies ferrées**
- **Voies de transit ou voies rapides**

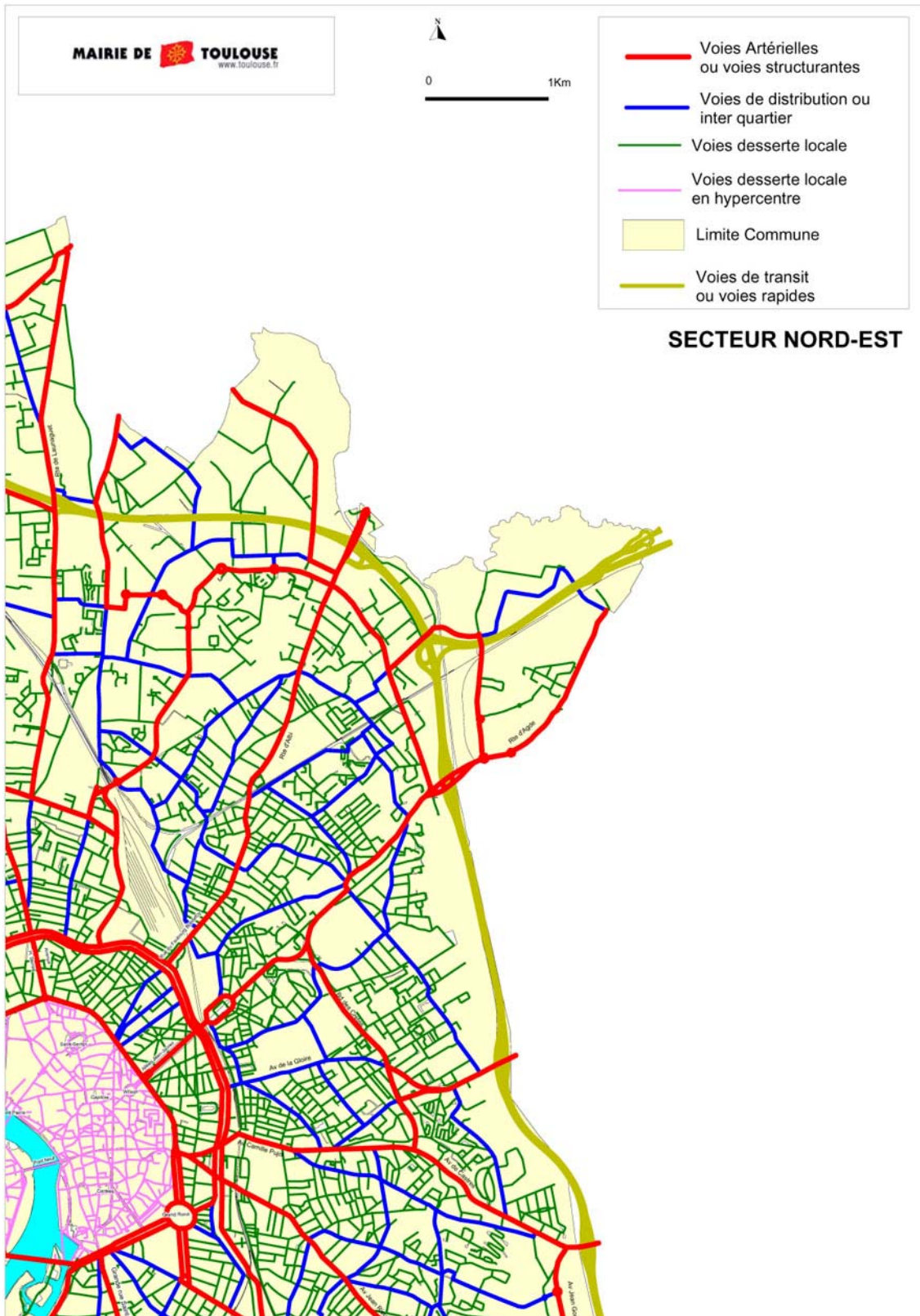




## HYPERCENTRE

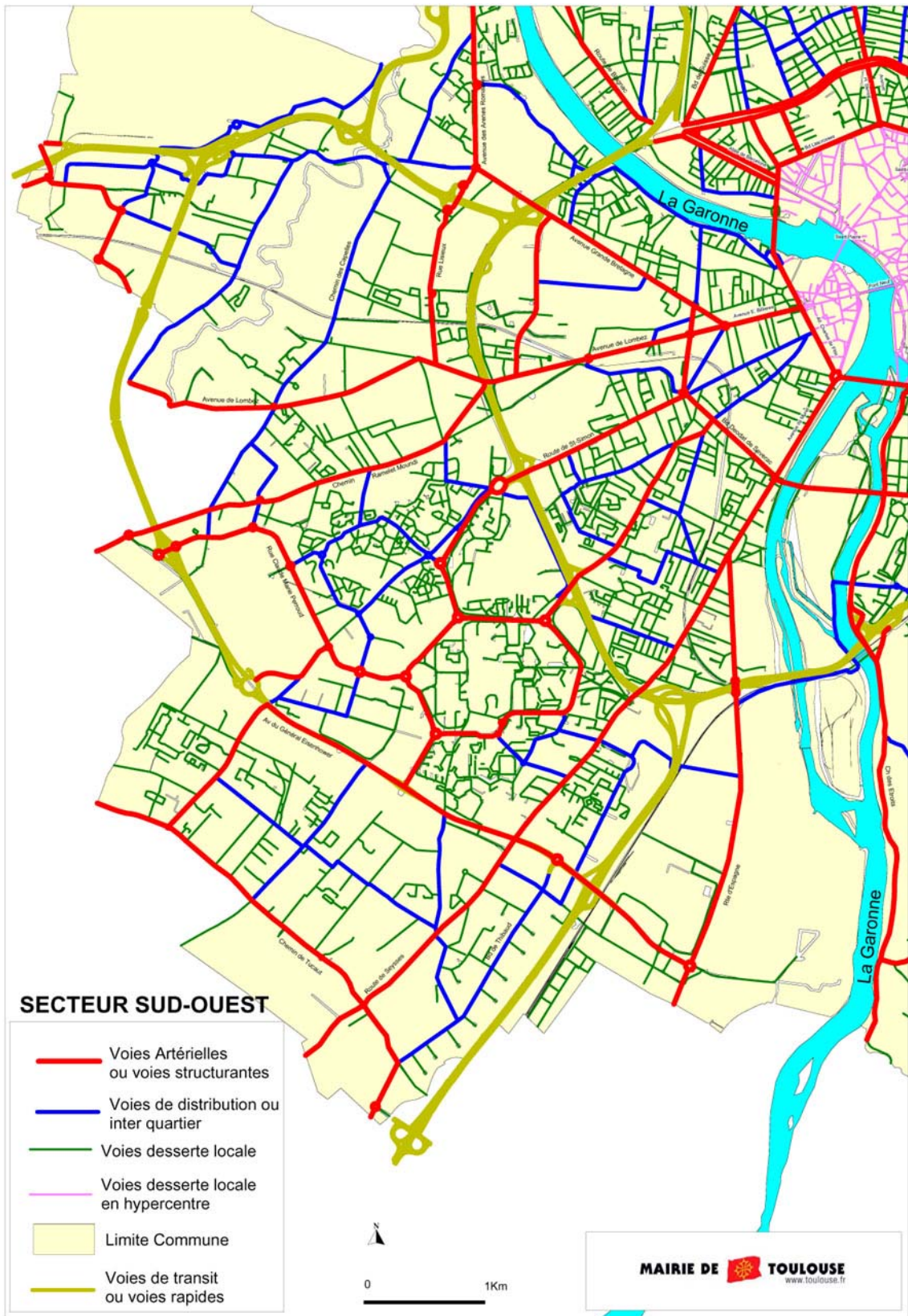














## Quelques définitions

Issues du site <http://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/vocabulaire.htm>

### **Voies urbaines**

" Le point de départ comme le point d'arrivée de toutes les voies est toujours l'habitation ou la demeure de l'homme. La communication entre ces deux points extrêmes n'est généralement pas directe et elle doit s'effectuer par des voies intermédiaires. Un système de voies ressemble à un bassin fluvial. Les sources forment des ruisseaux qui affluent vers des torrents. Ceux-ci débouchent dans les rivières qui à leur tour, se jettent dans le fleuve qui mènera toutes ces eaux à la mer. De même, l'homme sort de sa maison en empruntant un sentier qui le conduit à un chemin qui débouche sur un chemin vicinal. Celui-ci mène à une route départementale, puis nationale, et ainsi de suite, jusqu'au rivage de la mer où les différentes voies se disperseront sur cet élément navigable en toutes directions pour desservir les divers points du globe." I. CERDA.

### **Voies urbaines**

Du latin "via" et "urbanus", qui signifie Voie de la ville. "Espace à parcourir pour aller quelque part. Voies urbaines, à l'intérieur d'une agglomération (rue, avenue, boulevard...). Voies express, à circulation rapide, dans les villes. Les voies sur berge, à Paris".  
D'une manière générale, la voie publique est "tout espace du domaine public destiné à la circulation (voies proprement dites, places etc..) dans les villes. (...) Partie d'une route de la largeur d'un véhicule. Route à trois, quatre voies". Le Robert.

### **Avenue**

" Les avenues donnent accès à un édifice public, rayonnent autour d'une place". Urbanisme  
" L'avenue issue de l'art des parcs et jardins (cf. Laugier, Patte) est une création de l'âge classique qui accueille la circulation des carrosses, les défilés militaires, les fêtes urbaines et se trouve connotée par l'apparat. " Françoise Choay.

### **Avenue**

Terme formé sur le participe passé du verbe avenir (du latin advenire). " Chemin par lequel on arrive en un lieu. Voie ; accès... Par extension, le terme désigne une voie plantée d'arbres qui conduit à une habitation. Allée menant au château. "  
Enfin, au XIXe siècle apparaît le sens moderne d'avenue. Large voie urbaine d'accès. Boulevard, cours, mail, rue...  
**Véritable système, les avenues aboutissent généralement sur une place ou un rond point, mettant en valeur un monument prestigieux. Elle se différencie du boulevard par sa forme radiale.**

### **Rue**

"L'enceinte des murs étant faite il faut tracer les places des maisons et prendre les alignements des grandes rues et des ruelles selon l'aspect du ciel le plus avantageux. La meilleure disposition sera si les vents n'enfilent point les rues, parce qu'ils sont toujours nuisibles, ou par leur froid qui blesse, ou par leur chaleur et leur humidité qui corrompt..." Vitruve, Livre I, Ch. VI.

### **Rue**

" Du latin ruga " ride" : voie bordée, au moins en partie, de maisons, dans un bourg, un village ou une ville, et souvent identifiée par un nom ".  
Le terme a fait naître nombre d'expressions telles que : "courir les rues ", " être à la rue", " enfants des rues ", " avoir pignon sur rue " etc. Le Robert.  
Voie aménagée dans un ensemble urbain entre les propriétés closes, respectant le plus souvent un alignement, et comprenant une chaussée, réservée aux véhicules, bordée de part et d'autre de trottoirs à l'usage des piétons.



### **Place publique**

*" La grandeur des places publiques doit être proportionnée au nombre du peuple... la largeur doit être telle qu'ayant divisé la longueur en trois parties, on lui en donne deux... Cette disposition donnera plus de commodité pour les spectacles. Vitruve, architecte de Jules César et d'Auguste.*

*" Au Moyen Age et pendant la Renaissance les places urbaines jouaient encore un rôle vital dans la vie publique et par conséquent il existait encore une relation fondamentale entre ces places et les édifices publics qui les bordaient, alors qu'aujourd'hui elles servent tout au plus au stationnement des voitures et tout lien artistique entre places et bâtiments a pratiquement disparu. "Camillo Sitte (cette définition de Camillo Sitte tend à évoluer. En effet aujourd'hui l'utilisation de la voiture est minimisée en centre ville et une importance est redonnée aux places.*

### **Place publique**

*n.f. du latin " platea " XIIe siècle, lieu public dans un espace découvert généralement entouré de constructions. Les places publiques sont révélatrices du mode de vie urbain dans l'histoire. Elles se construisent soit par apports successifs, soit dans une composition unique.*

*" Un grand espace vide par le moyen duquel on puisse jouir de l'aspect sur quelque superbe édifice."*

*Palladio, op. cit. 1726 p. 123.*

*« Ces places françaises ont été fort admirées. Elles ont été imitées à l'étranger dans d'autres villes royales : Lisbonne, Copenhague. On peut les considérer comme l'expression la plus parfaite de l'urbanisme classique ». Pierre Lavedan.*

### **Place royale**

*" L'expression la plus parfaite de l'urbanisme classique celui qui, fidèle à Alberti, joint voluptas à commoditas, nous est donnée par la série des Places Royales. On nomme ainsi une place destinée à servir de cadre à la statue d'un souverain. La France en a offert les premiers modèles". Ses artistes, il est vrai, se sont bornés à associer deux éléments que leur apportait l'Italie, mais qui étaient restés disjoints : la place à programme et la statue. Leur réunion a constitué la place Royale. La première réalisation est en 1614 à Paris, à la place Dauphine.*

*P.LAVEDAN, op. cit. 1982 p.115.*

*La naissance des places royales tient à deux causes : sans doute le désir d'embellir la ville, mais aussi la volonté de glorifier la monarchie des Bourbon, de Henri IV à Louis XV.*

## **> Des exemples toulousains**

A Toulouse, le Capitole - et sa place - constituent un exemple particulièrement représentatif de cette étroite association entre la ville toute entière et un lieu public emblématique, se distinguant à la fois par sa position hyper-centrale dans la ville et sa charge historique très forte.

Le centre ville de Toulouse est particulièrement riche en places publiques, qui constituent à la fois des lieux privilégiés en terme d'esthétique urbaine, mais aussi sur le plan de la pratique de la ville, notamment pour les piétons. Certaines places ont leur structure propre, distincte de la voirie qui la dessert : place du Capitole, place Saint-Georges, place de la Daurade, place Saint Pierre, place de la Trinité, place Esquirol, place Saint Cyprien, place Saint-Etienne, place du Salin, ....

La fonction sociale des places publiques a déjà évolué avec les modes de vie. Les places de marché restent nombreuses et importantes dans la vie sociale ; mais la disparition progressive de certaines manifestations de la vie de quartier et l'emprise accrue du trafic des voitures, auquel l'animation piétonne cède progressivement le pas.

Le développement pavillonnaire de la première moitié du 20<sup>ème</sup> siècle s'appuie très largement sur les lotissements où l'espace public se limite à la voirie de desserte.



Dans les opérations publiques récentes, les espaces publics sont privilégiés dès la conception du projet, notamment dans le cadre des Zones d'Aménagement Concertées ; ils constituent véritablement l'armature de la composition du paysage urbain.

La municipalité a mis en œuvre en 1995, une large politique de quartiers basée sur une structuration en villages, pour retrouver à la fois une centralité et une identité.

Les projets de restructuration des grands quartiers d'habitat social s'inscrivent dans la même démarche. Ces quartiers ne se caractérisent pas par un manque d'espaces publics, mais leur organisation d'ensemble repose sur des conceptions architecturales et urbaines très particulières, qui ne fournissent pas les repères habituels de la ville.

Parallèlement à la politique globale d'amélioration de l'environnement urbain et de restructuration de ces quartiers, les espaces publics ont fait l'objet de nombreuses opérations d'embellissement ; celles-ci n'ont pas vocation de remodeler le tissu urbain, mais s'attachent à remettre en valeur les qualités esthétiques et visuelles de l'environnement, bâti ou non bâti.

### *III-1.1.1 Voies artérielles ou voies structurantes*



*Avenue des Minimes*



*Ceinture du centre historique / Boulevard de Strasbourg*



*Allées Jean Jaurès*



*Allées de Barcelone*



*Allées François Verdier*



*Allées Frédéric Mistral*

### *III-1.1.2 Voies de distribution ou inter quartier*



*Rue Limayrac*



*Rue Langevin*



*Rue Dumeril*



*Rue des 36 Ponts*



### III-1.1.3 Voies de desserte locale



*Rue des Fontaines*



*Rue Raynaud*



*Rue Sainte Lucie*

### III-1.1.4 Voies de desserte locale en hyper centre

- Rues du centre ville à priorité piétonne



*Rue Peyras*



*Rue Saint-Rome*



*Rue Mage*



*Rue Bouquières*



*Rue d'Alsace Lorraine - Avant été 2007*



*Rue d'Alsace Lorraine - Aménagement actuel*

### *III-1.1.5 Voies de transit ou voies rapides*

- **Axes à dominante routière - boulevard urbain, rocades**



*Boulevard Netwiller*



*Rocade toulousaine*



*Rocade toulousaine*

**III-1.1.6 Places, placettes du centre ville et cœurs d'îlots**



*Place irrégulière - Place Saint-Georges*



*Place ordonnancée - Place Wilson*



*Placette - Place de la Trinité*





*Cœurs d'îlots d'Embarthe*



*Cœur d'îlot - Rue Valade/Pargaminères*

**III-1.1.7 Des lieux structurants : places, jardins, allées**



*Place ordonnancée - Le Capitole*



*Grand Rond*



*Jardin Raymond VI*



**Pour chacune de ces typologies de voies, de places, de promenades, les réflexions seront différentes car les échelles et l'environnement sont particuliers à chacun de ces lieux.**

Le mobilier urbain, les choix des matériaux..., seront adaptés en fonction du site :

- le pavé pourra être utilisé dans un contexte précis et adapté ;
- le type de candélabre implanté sur les boulevards ne pourra pas être utilisé dans une rue piétonne.

## GRANDES ORIENTATIONS

**L'analyse de la trame urbaine permettra de définir des hiérarchies des espaces publics.**

**L'analyse de la structure urbaine définira des logiques d'intervention au sein des espaces publics.**

**L'analyse du réseau viaire permettra d'organiser les hiérarchies de déplacements, les possibilités d'aménagement en terme de confort des usagers mais aussi en terme de flux circulatoire.**

### **III-1.2 Mails, squares et parcs : les espaces végétalisés (trame générale de la nature dans la ville)**

#### **III-1.2.1 Etat des lieux**

La diversité de Toulouse réside dans ses nombreux espaces naturels notamment aux abords de la Garonne et des cours d'eaux. Ils abritent une faune et une flore abondantes et variées qui traduisent la richesse écologique de ces espaces protégés pour pérenniser ces écosystèmes.

En 1970, Toulouse ne comptait qu'une quarantaine d'hectares de parcs, jardins et promenades. C'étaient les jardins publics traditionnels du centre ville tels que le Boulingrin, le Jardin des Plantes, le Jardin Royal, le square Wilson, le parc Toulousain, tous aménagés au siècle dernier.

Hors espaces naturels, existant essentiellement dans le couloir de la Garonne, les quartiers sont équipés d'environ 130 squares et jardins et d'une dizaine de grandes zones vertes dont les 3 principales sont Pech David, Sesquières, prochainement étendus à 250 hectares avec l'aménagement de la zone nature Garonne Nord, et les Argoulets pour 44 hectares.

#### **III-1.2.2 La nature : élément de composition urbaine**

Toile de fond des démarches entreprises dans les espaces verts urbains : la montée des préoccupations écologiques à partir des années 70 en France et dans le monde. La ville, qui s'était toujours inscrite en rupture avec la "campagne", inaugure elle aussi un nouveau rapport à la nature.

**Le végétal structure la Ville, hiérarchise les voies, marque les espaces de façons différentes :**

- par ligne : **alignement d'arbres** ;
- par point : **arbre isolé**, un seul sujet, point de repère ;
- par masse : **bosquet formant un volume, une séparation, une respiration.**



La nature devient une préoccupation nouvelle, au tournant des années 1980. Ainsi, certaines villes commencent à en parler et à faire de l'écologie urbaine en pensant la place de la nature en ville, ou dans sa proximité immédiate.

Petit à petit, cette notion d'écologie urbaine intègre des idées nouvelles, allant de la biodiversité, la question des pollutions, en particulier celle de l'air, à la définition de nouvelles façons d'envisager l'urbanisme : la gestion de l'eau en particulier ou celle des déplacements urbains.

Les espaces verts jouent leur rôle avec les idées de trames vertes et les réseaux de circulations "douces", à pied ou à vélo. Ils intègrent beaucoup plus récemment de nouvelles fonctions techniques curieusement oubliées dès le XIX<sup>ème</sup> siècle : en particulier l'infiltration des eaux de pluie, la fonction de rétention des zones humides.



*La Garonnette*



*Aménagement piétons bord de Garonne – Manufacture des Tabacs*

Comme le préconise le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable), une démarche de qualité environnementale visant la mise en valeur du cadre de vie doit être engagée dans tous les futurs projets d'aménagement.

Ceci est possible en réalisant des traitements qualitatifs et paysagers du domaine public. Nous parlons ici d'espaces verts urbains, protégés des flux de circulation, libres d'accès, conçus comme un équipement public et gérés comme tels. Ces lieux publics peuvent être équipés de mobilier urbain à vocation tant fonctionnelle que décorative (bancs, kiosques, lampadaires, ...).



*Jardin Japonais – Compans Caffarelli*



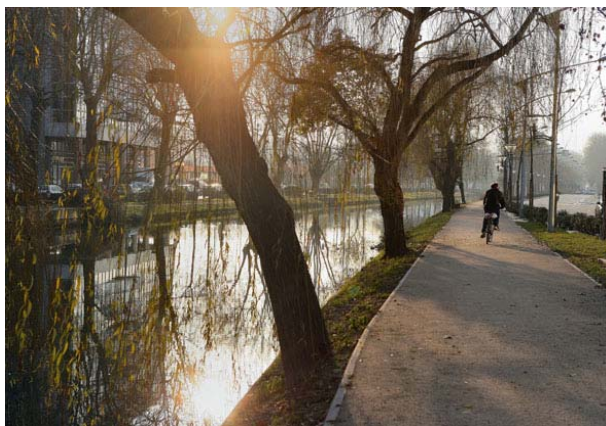
*Place Occitane, utilisation de mobilier urbain décoratif intégrant la végétation sur la place (colonne végétale)*

### *III-1.2.3 Les différents rôles du végétal dans le paysage urbain*

#### **> Un rôle de composition et de décor**

Le végétal participe à l'amélioration du cadre de vie, à travers les parcs urbains bien sûr, mais aussi dans l'espace public traditionnel, où il peut être fonctionnel, esthétique ou structurant l'espace en tant qu'élément fort du paysage urbain, soulignant les axes, agrémentant les places, comblant les vides.

Les essences des arbres, ainsi que leurs structures (houppier, tronc...) seront choisies en fonction de l'effet recherché : présence forte ou discrète, ombrage ou lumière, couleurs ou sobriété...



*Canal du Midi*



*Quartier des Amidonniers*



### > Un rôle d'organisation et de ponctuation

Le végétal participe à la lisibilité de la Ville. Alignement des arbres, trame régulière, rythme.



*Avenue de Lardenne*



*Boulevard des Minimes / Raisin*

### > Un rôle psychologique, symbolique et culturel

Le végétal peut être perçu du point de vue culturel comme étant un trait d'union entre l'univers minéral de la Ville et la Nature. Le citadin y est d'autant plus sensible qu'il lui rappelle la ponctuation des saisons, le rythme biologique de la nature.

Il est impératif de tenir compte de la nature du sol (qualité du sol) et des caractéristiques de chaque espèce retenue pour l'aménagement.

Les critères de ce choix sont le développement à l'âge adulte, la tolérance aux conditions de sol et de climat, les qualités ornementales, la résistance aux maladies et à la pollution ainsi que les aptitudes à la taille.

### > Un rôle environnemental

Le végétal fait partie intégrante de l'écosystème urbain. Il produit de l'oxygène, fixe la poussière, accroît l'humidité de l'air.

D'un point de vue plus utilitaire, il forme des écrans appréciables au vent, au soleil et au bruit.



*Allées Frédéric Mistral*



## > Un rôle économique

La ligne "espaces verts" prend de plus en plus d'importance dans les budgets d'investissement et de fonctionnement des collectivités.

### GRANDES ORIENTATIONS

- Assurer un maillage vert de la ville.
- Limiter l'impact de la pollution et réguler la température.
- Participer à la qualité esthétique du milieu urbain.
- Mettre en valeur les espaces naturels et les berges des cours d'eau de la ville.
- Identifier les zones à enjeux majeurs.
- Intégrer la biodiversité.

### III-1.3 Fleuves, bassins et canaux : les espaces d'eau (trame générale du relief dans la ville)

#### III-1.3.1 État des lieux

La topographie et l'hydrographie font partie des éléments à prendre en compte quant à la conception des espaces publics.

La Ville de Toulouse bénéficie de nombreuses sources d'approvisionnement en eau : outre la Garonne qui joue un rôle déterminant dans le développement de la ville, on recense de nombreux affluents : le Touch, l'Hers, etc.

En complément du réseau hydrographique naturel, Toulouse dispose de plusieurs canaux interconnectés : le canal du midi, le canal de Brienne, le canal de St Martory.... Ces canaux ont une vocation principalement patrimoniale et touristique, mais ils peuvent retrouver à l'avenir un rôle lié au transport/déplacement.

#### *Quelques définitions*

issues du site : <http://www.arturbain.fr>

#### **Fontaine**

*"La fontaine est plus vieille encore que la colonne, aussi vieille que la ville elle-même, puisqu'elle correspond à un besoin élémentaire de l'homme". P. Lavedan....., la fontaine a été une condition essentielle de l'existence humaine. Comme la source, dont elle est le prolongement artificiel, elle présente initialement un caractère sacré, magique ou religieux et, à ce titre, est dotée d'attributs allégoriques ou de décors, évoquant ou conférant ce caractère. Elle contribue à articuler et à animer l'espace urbain". Françoise Choay.*

**Fontaine** n.f. du lat. pop. fontana, du lat. class. fontanus "de source", de fons, fontis "source". "Construction aménagée de façon à donner issue aux eaux amenées par canalisation et généralement accompagnée d'un bassin". Le Grand Robert.

*Les fontaines publiques ont pour vocation de fournir gratuitement l'eau potable aux citoyens ; à travers les époques, elles ont fait l'objet d'implantations très diverses sur la place publique, dans des parcs, adossées à des bâtiments... et donnent aussi l'occasion d'exprimer un art monumental.*



"Berges! [...] c'est en passant que l'on vous voit passantes et votre aspect change par notre fuite, malgré votre fidélité." Gide, *Le Voyage d'Urien*, 1893.

"Il était deux heures du matin ; il gelait et l'ombre était épaisse, lorsqu'un nombreux rassemblement s'arrêta sur le quai à peine pavé, alors il occupa lentement et par degrés le terrain sablé qui descendait en pente jusqu'à la Seine." Alfred de Vigny, *Cinq Mars*, 1826.



"Je pars et je vous abandonne/ Longs quais de pierre sans personne/ Veillant sur le fleuve profond/ Où les désespérés s'en vont." Aragon, *Le Roman inachevé*, 1956.

**Promenade Henry Martin**

### **Berge**

*n.f. (1403) du latin pop. Barica - bande de terrain habituellement hors d'eau mais susceptible d'être recouverte par les eaux du fleuve avant son débordement.*

### **Quai**

*n.m. (1167) du vieux français cayé, banc de sable - berge d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau aménagé en voie.*

*L'aménagement des berges d'un fleuve, d'un canal ou d'une retenue d'eau en milieu urbain reflète l'image que le citoyen se fait du cours d'eau dans son quartier et les usages qu'il en a.*

## **III-1.3.2 Valorisation des abords**

### **Continuité des cheminements le long de l'eau / Aménagement de circulations douces.**

La position de Toulouse en bord de fleuve et de plan d'eau a guidé l'aménagement des espaces publics toulousains. L'eau est un élément d'organisation et de nivellement de l'espace public, elle participe à la définition des tracés et ainsi les configurations sont variées : quais, balcons (jardin Raymond VI, esplanades, ponts (St Sauveur, de l'Embouchure, Viguerie...)).



**La Garonne**



**Canal du midi**



**Lac de la Reynerie**



### III-1.3.3 L'eau dans l'urbain – l'eau et espaces publics

S'ajoutant aux cours d'eau, fleuve et canaux, des éléments plus ponctuels (fontaine, bassin, pompe, canalet...) faisant intervenir l'eau dans les espaces publics, jalonnent la ville.



*La Garonnette*



*Place de la Trinité*



*Place Saint-Etienne*



*Place Croix de Pierre*

### III-1.3.4 Traitement des traversées (passerelles, ponts...) : prise en compte des transversalités (vues, perspectives...)



*Canal du Midi*

Les aménagements aux abords de l'eau doivent avoir une réflexion particulière selon que l'on se situe en milieu urbain ou extérieur. Le choix de matériaux, de mobiliers, ont toute leur importance pour ne pas dénaturer des sites naturels exceptionnels.

Dans le cadre du plan vert des projets de valorisation des berges pourront être étudiés.

#### GRANDES ORIENTATIONS

- Les projets de nivellement devront toujours s'associer aux parcours de l'eau et qualité spatiale des espaces.
- La rétention des eaux de pluie et leur infiltration sera systématiquement recherchée dans les projets d'aménagement urbain : matériaux filtrants, noues d'infiltration, chaussées réservoirs... Le traitement paysager participe à la mise en valeur de l'eau.





## III-2 PERCEPTIONS ET USAGES DES ESPACES PUBLICS

### III-2.1 Bâti d'exception, perspectives et éléments de repères

Qu'il s'agisse de la ville ancienne dense ou de la ville moderne étalée, Toulouse n'est pas une cité de grandes perspectives sauf exceptions. Elle regorge de repères, de vues, de sensations et de paysages urbains qui jalonnent la cité et donnent à comprendre sa richesse. Il s'agit des espaces singuliers, bâtiments de dimensions remarquables ou au caractère patrimonial unique.

Le canal du midi constitue un repère tout à fait remarquable à Toulouse. Cette voie d'eau bordée de grands arbres est particulièrement repérable dans les cheminements urbains. Les ponts jumeaux représentent une entrée de ville particulièrement significative.

Les boulevards, le Grand Rond, les ponts Saint-Michel, des Catalans et les allées Charles de Fitte constituent la ceinture de l'écusson historique de la ville. Leur cheminement en boucle est parfaitement identifiable, grandes allées bordées de vieux arbres. On perçoit en les parcourant qu'ils contiennent l'essentiel de la richesse du patrimoine ancien de Toulouse.

Des ponts de la Garonne, sont visibles des clochers du centre ancien (Jacobins, Saint-Sernin...), quelques tours capitulaires des hôtels particuliers du centre ancien, et le profil de la rive gauche avec l'hôtel Dieu et le dôme de la Grave.

L'une des perspectives les plus significatives de Toulouse est l'axe des allées Jean Jaurès dans lequel la médiathèque est aujourd'hui édifiée. Quelques autres perspectives animent le tissu de la ville qui ne s'est jamais véritablement organisé avec un souci de monumentalité, mais avec un souci de clarté et de lisibilité et ce bien au-delà de l'écusson historique, des réseaux complets ou non de boulevards circulaires et périphériques et des avenues radiales formant des perspectives plus ou moins longues (Esquirol / Rond-point de Lardenne...).

Hors centre ville, certains éléments de repères verticaux sont plus perceptibles dans la ville et sont liés à l'activité et aux immeubles de grande hauteur. La cheminée de l'usine d'incinération est repérable de loin, ainsi que la fusée Ariane et le planétarium de la cité de l'espace, aux abords de la rocade Est.

Ailleurs, ce sont les constructions des années 1960 qui se perçoivent dans les cheminements urbains. Bagatelle et le Mirail au sud, les Izards-Trois Cocus au nord et Jolimont à l'est s'identifient facilement. L'immeuble « Cristal » aux Arènes, l'immeuble « Roguet » allée Charles de Fitte à St Cyprien, la tour des Mazades aux Minimes, constituent des repères verticaux visibles de très loin. L'obélisque de l'Observatoire constitue également un repère vertical mais plutôt à l'échelle du quartier.



## III-2.2 Approche des usages et fonctions de l'espace public

### III-2.2.1 État des lieux

Le territoire de Toulouse bénéficie depuis le Moyen-Âge d'une superficie communale de 11800 ha, ce qui lui a permis d'installer et de développer l'ensemble des fonctions urbaines sur son territoire et de conserver encore à ce jour des capacités d'accueil : industries de pointe, hangars, pistes d'aviation des programmes d'aviation civile et de découverte spatiale, de hautes technologies en matière d'information et de communication, d'équipements complémentaires nécessaires (universités, centres de recherche...).

Actuellement, le territoire est composé pour environ 44 % de secteurs d'habitat, pour 26 % d'activités et 19 % d'espaces naturels ou de loisirs....

Toulouse poursuit son développement urbain, son essor économique et son dynamisme culturel et continue de valoriser son territoire par des secteurs d'activités et fonctions diverses.

Les espaces publics de la ville n'offrent pas les mêmes références identitaires et symboliques ; ils contribuent cependant, à l'échelle plus modeste du quartier, voire de l'îlot, à structurer le tissu urbain, à offrir des points de repères, à créer des lieux de vie sociale, autant de fonctions essentielles qu'assurent notamment les places publiques, qui maillent le territoire communal et ponctuent le réseau de voirie.

### III-2.2.2 L'espace public : un lieu de manifestations

#### > Tenir compte des utilisations permanentes et temporaires

- Variété de l'utilisation : espace mono-fonctionnel ou mixte...
- Présence de lieux de vie permanents : lieu culturel, commerce, marché de plein vent quotidien, terrasse de café, jeux pour enfants, dépôt des bouteilles vides, sortie d'école, station de transport en commun...
- Présence de lieux de vies temporaires : marché hebdomadaire, puces, festival, fête de quartier, rencontre ou événement sportif, spectacle de plein air, activité associative, manifestation culturelle...).
- Nécessité d'installation techniques spécifiques : tente, éclairage, logistique, stationnement, gradin...
- Échelle des utilisations : utilisation au niveau du quartier, de la ville, visibilité nationale...

#### > Tenir compte des usages réguliers et occasionnels

- Variété des usages : espace multi-usages ou uniforme...
- Usages au quotidien éventuels : lieu de palabre, «place de village», lieu de détente, de promenade...
- Usages ponctuels éventuels : lieu de manifestations, de musique de rue, de pratique du roller, de fête nocturne...

L'espace public est occupé de manière permanente ou temporaire par des activités comme les terrasses de restaurants ou de cafés, les marchés, les fêtes foraines ou les bals.

Elles engendrent aussi une fréquentation spécifique et modifient le caractère des lieux plus ou moins provisoirement.



En effet, l'occupation, l'utilisation, la fréquentation et l'aspect de l'espace public sont modifiés selon la fonction qu'on lui affecte. Par exemple, le choix du revêtement de sol ne sera pas le même selon les activités prévues sur l'espace public étudié.



*Vue aérienne de la Place Saint-Georges avec ses terrasses de café et son manège*



*Le boulodrome de Saint-Simon*

L'espace public sert de support aux animations temporaires qui jalonnent la vie de la cité.

L'espace public appartient à tout le monde et pourra devenir le temps d'un jour, d'un week-end, d'une semaine, un lieu de spectacle, d'un événement culturel et sera envahi par un grand nombre de toulousains.

Cette notion d'espace public « lieu de spectacle » doit d'ailleurs être prise en compte lors de la conception des espaces urbains, sans perdre de vue que le but n'est pas de remplir des espaces vides, mais de les utiliser avec pertinence pour y créer des événements.

Les exemples d'animation toulousains sont multiples : fête de la musique, fêtes foraines, manifestations d'art, brocantes sur les allées Jules Guesde, marchés de plein vent sur les boulevards, le marché de Noël sur la Place du Capitole, Toulouse plage, marché aux vieux papiers à Saint Cyprien, marché aux livres place Arnaud Bernard...). Ces manifestations n'occupent pas le même temps, ni la même fréquence, d'où la nécessité de tenir compte de ces nuances dans le choix des espaces.



*Marché aux puces – Place Saint-Sernin*



*Festival Garonna – Quai de la Daurade*



*Marché des Livres – Place Saint-Etienne*



*Marché de Noël – Place du Capitole*

### *III-2.2.3 Les terrasses : quelques généralités*

#### **OBJECTIF**

**Améliorer l'espace public**

Les terrasses des cafés et des restaurants sont l'extension sur l'espace public de leur activité. L'animation de ces lieux constitués par les fonctions riveraines est souhaitable à condition d'en limiter les débordements :

- surface de terrasse à respecter ;
- harmonie des éléments ;
- encombrement à éviter ;
- matériel rentré le soir (tables, chaises, parasols) ;
- matériel non fixé au sol ;
- mobiliers en matériaux de qualité (parasols homogènes, couleurs à définir, pas de publicité, transparence de l'espace et des aménagements...).

Pour cela, la Ville de Toulouse accorde des autorisations d'occupation du domaine public, renouvelables annuellement, aux commerçants souhaitant installer des terrasses sur le domaine public.

*Référence au cahier : «Occupation du domaine public ». Un document spécifique sur les terrasses est en cours de rédaction.*



*Place Saint-Georges*



*Place du Capitole*



*Place Arnaud Bernard*

### *III-2.2.4 Associer l'art à l'espace public*

#### **OBJECTIFS**

**Susciter la culture artistique des toulousains.  
Transformer le regard des citoyens sur les lieux qu'ils fréquentent.**

*Les différents principes énoncés ci-après font référence aux cahiers thématiques : « Lumières urbaines », « Espaces verts ».*

#### **a) Eléments de décor (les fontaines, la lumière, l'art)**



*Fontaine au Square Charles de Gaulle*



*Sculpture de Toutain – Square Charles de Gaulle*

Les espaces urbains sont la vitrine de la ville, le reflet de son dynamisme et de son identité. C'est pourquoi une fontaine, une sculpture, des éléments lumineux peuvent véhiculer une image positive de la ville.

D'abord une source, une fontaine anime et apporte fraîcheur sur un espace public, elle peut être symbole de jeu aussi. Toutefois il convient de se garder de la reproduction systématique. Ainsi une fontaine doit avoir un sens au regard de son environnement et de l'espace public qu'elle anime : tous les ronds points n'ont pas vocation à recevoir une fontaine !



Les politiques d'éclairage sont en relation avec l'urbanisme, les espaces publics, les espaces verts, les thèmes tels que la sécurité, la circulation, les travaux publics, le tourisme, la culture.

Les illuminations de fêtes urbaines, de spectacles en plein air, de sites et bâtiments historiques, les éclairages conviviaux d'espaces urbains en rénovation, l'impact social des éclairages, les images nocturnes d'architectures, les plans lumière, les interventions artistiques nocturnes, les images nocturnes de la ville, et bien d'autres situations encore, sont autant d'occasions où l'éclairage peut participer à la mise en scène. Des jeux de lumières peuvent mettre en scène un élément de l'espace comme une œuvre d'art, une façade remarquable ou autre.

## b) L'œuvre d'art

Dans le même registre, une œuvre d'art est souvent associée à un lieu ou à un bâtiment public et permet d'identifier le lieu, c'est un point de repère, un signal. Cette représentation remarquable qu'elle soit appréciée ou non participe à l'identité du site.

L'art dans la ville est une préoccupation complémentaire aux aménagements des espaces publics. L'art permanent est différent du décor qui est éphémère et lié à un effet de mode. Nous voulons ici évoquer un art qui crée de la forme urbaine et contribue à la production d'un nouvel imaginaire de la Ville.

L'œuvre d'art : « bel objet », utile et pérenne tel qu'il se perpétue à travers les âges et qui symbolisera par la suite son époque tout en étant intemporel. (*Arts Appliqués, Artisanat d'Art, Design*).

Ces œuvres nous donnent aujourd'hui encore à ressentir des émotions artistiques liées à la Période Classique (statue de Riquet en haut de Jean Jaurès), au Néoclassicisme (obélisque de la Concorde), à la Belle Époque (fontaine Wallace, colonnes Morris), à l'Art Nouveau (bouches de métro de Guimard) à l'Art Conceptuel (fontaines et colonnes de Buren au Palais Royal), à la Nouvelle Figuration (fontaines de Niki de Saint Phalle devant Beaubourg), etc...

Ce sont autant d'équipements à la frontière entre installation plastique, mobilier urbain et œuvre d'art que tout un chacun perçoit et mémorise parfois sans même le savoir et qui forment une sorte de substrat culturel commun, un véritable « lien social » qui ici n'est pas qu'un mot mais un fait concret, car consubstantiel de l'espace public.

Plusieurs catégories d'œuvres d'art peuvent se distinguer. Les œuvres d'art font appel à des périodes de notre histoire (arts appliqués, artisanat d'art, design). Ces objets symbolisent une époque tout en étant intemporels.



*Sculpture de Toutain*

- les objets artistiques utiles (fontaines à boire, jets d'eau, candélabres originaux, garde-corps anciens,...).
- les œuvres monumentales, souvent emblématiques de la ville elle-même (sculptures, monuments classés...).
- les œuvres commémoratives (monument aux Morts des guerres...).
- l'ensemble des œuvres plus discrètes qui jalonnent l'espace public et réservent au promeneur, surprises et découvertes (fontaines, particularités historiques, œuvres d'art temporaires...).

*Leur emplacement doit créer de l'urbanité et doit servir de lieu identitaire de rencontre et de détente.*



### c) Pour initier de l'art urbain, plusieurs pistes peuvent s'ouvrir :

#### > Utiliser le 1 % Culturel

Enjeu important du développement de la création contemporaine dans le domaine des arts visuels, le 1 % permet à des artistes de tendances diverses de créer des œuvres pour un lieu de vie quotidien, de collaborer avec des architectes et d'éveiller le public à l'art de notre temps.

Pensé en **1936**, le projet initial avait un triple objectif : artistique, pédagogique et socio-économique.

Il faudra attendre le **18 mai 1951** pour voir le 1 % culturel fleurir de ses œuvres les bâtiments d'enseignement public construits par l'état. Cette loi stipule que 1 % du montant global de la construction du bâtiment doit être réservé à la réalisation d'une ou de plusieurs œuvres d'art contemporain, spécialement conçues pour ce lieu.

**En 1980**, ce dispositif est étendu à l'ensemble des constructions publiques.

Destinée à sensibiliser les jeunes à la création artistique, elle rend obligatoire l'agrément d'une œuvre à tout nouvel édifice public (mairies, écoles, universités...).

Depuis la décentralisation, cette responsabilité incombe également aux collectivités locales dans les domaines de compétence transférées et en particulier à la Région pour les lycées.

Ainsi est née, au fil des ans, une très intéressante collection d'art contemporain, que les actuels propriétaires des lieux se doivent de valoriser, d'entretenir et d'enrichir.

Nota : Les collectivités locales face au 1 % : des situations diverses

*Si l'on en croit les seules données disponibles qui relèvent d'enquêtes du Ministère de la Culture sur la France entière, il ressort que la moitié des collectivités locales appliquent le 1 %.*

#### **Pourquoi une si faible participation ?**

Un problème de faible lisibilité des textes et un manque de crédits spécifiques pour l'entretien ou la restauration des œuvres prévus par les lois de décentralisation au profit des collectivités territoriales.

#### **> A Toulouse le 1 % culturel ne s'applique que sur les bâtiments (Médiathèque, musée...) et non sur l'espace public.**

Toutefois, aujourd'hui une procédure négociée 1 % artistique pour le centre culturel Alban Minville se dessine.

#### **> Réaliser des opérations telles que des jardins de rues, de proximité...**

##### **Élaborer de l'éphémère qui peut devenir existant (exemple de Lyon).**

Faire une place spécifique aux espaces verts (squares, jardins ...).

Les jardins de proximité insérés dans l'urbanisation permettent de mettre en place une nouvelle démarche conceptuelle en matière d'aménagement d'espaces publics.

Cette action est menée chaque année à Lyon, elle permet dans un environnement densément bâti de profiter d'une oasis de verdure qui par leur originalité et leur lisibilité deviennent des éléments urbains contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Ces jardins sont conçus par une équipe réunissant un architecte du paysage et un artiste en arts visuels. La définition du concept et la mise en œuvre ont été développées par la direction des études et techniques urbaines de la ville de Lyon en étroite collaboration avec un consultant.



> **Lancer un concours de concepteur en vue d'installer une œuvre d'art dans un quartier** (cf. démarche artistique pour le quartier Arnaud Bernard), ou bien pour équiper les stations de métro (en souterrain ou en surface).



*« La Déroute » - Empalot*



*Métro Ligne A - Les Argoulet*



*Fresque*

### GRANDES ORIENTATIONS

- Concevoir l'espace public en tenant compte de l'ensemble des usages et fonctions du lieu.
- Penser l'espace public dans sa composante événementielle, penser aux possibilités d'extension des commerces.
- Créer des espaces attractifs en intégrant les éléments de composition (mobilier urbain) à l'esthétique des lieux.
- Rechercher une harmonisation esthétique et fonctionnelle.
- Valoriser l'image commerciale et urbaine de la Ville.
- Laisser un part plus large à l'art et à la création contemporaine.





### III-2.3 Associer les chantiers à l'espace public

#### III-2.3.1 Les chantiers

Les palissades ou échafaudages de chantier peuvent aussi participer activement, mais de façon temporaire au paysage urbain (couleurs, dessins...). La qualité des clôtures de chantier participe à la propreté de la Ville.

Référence : dispositions « Chantier propre » Ville de Toulouse.

#### III-2.3.2 Les Échafaudages

##### Quelques définitions

issues du site : <http://www.arturbain.fr>

##### Echafaudage

" J'étais de nouveau près de vous, belle vagabonde, et vous me montriez en passant la tour Saint-Jacques sous son voile pâle d'échafaudages qui, depuis des années maintenant, contribue à en faire plus encore le grand monument du monde à l'irrévélé " André Breton, *L'Amour Fou*.

" ...il n'a d'autres règles que les lois de la nature ....et les lois spéciales qui résultent des conditions propres à chaque sujet...et les premières sont la charpente, les secondes l'échafaudage qui sert à la bâtir et qu'on refait à chaque édifice " Victor Hugo : *Cromwell*, préface.

##### Echafaudage

n.m.." Autrefois appelé échafaud, l'échafaudage désigne toute construction ou bâti provisoire, fixe ou mobile, facilitant l'accès aux ouvrages et la réalisation des travaux." Dictionnaire du bâtiment.

"L'échafaudage est une charpente provisoire, en bois ou en métal, servant d'accès et de poste de travail en hauteur. De cette définition découlent toutes les caractéristiques du bon échafaudage: confort, robustesse, rapidité de mise en oeuvre, adaptabilité et facilité d'accès et de circulation" *L'Echafaudage*

A son origine l'échafaudage a un rôle uniquement technique. Il est un moyen d'accéder au bâtiment pour les personnes qui le construisent ou le réhabilitent ; et faire parvenir le matériel et les matériaux nécessaire à la construction.





### III-2.3.3 Les Palissades de chantier



*Les Ponts Jumeaux*



*Place Lafourcade*



*Rue de Metz*

Les nombreux projets de la ville vont conduire à la réalisation de chantiers. Ces chantiers vont s'échelonner sur plusieurs années.

Dans une ville constamment en chantier, il apparaît nécessaire, dès la conception des espaces, d'intégrer dans la réflexion, les préconisations à retenir pour mettre en valeur les phases chantiers. Outre tous les aspects techniques et réglementaires, il s'agit de penser à une mise en scène des chantiers.

Dans ce cadre, on pourrait imaginer que la population s'investisse et participe à la ville en mutation. Penser l'urbain différemment qu'en terme de travaux paraît une approche nouvelle de l'espace public.

*Référence : cahier « Occupation du domaine public »*

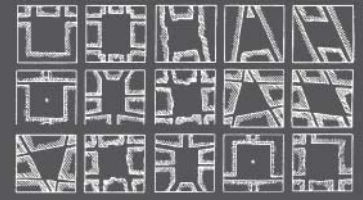
## GRANDE ORIENTATION

**- Penser à une mise en scène des chantiers.**



# Prescriptions générales

Service de l'Urbanisme & de l'Environnement  
Direction de l'Esthétique & du Patrimoine Urbains



## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

MAIRIE DE  TOULOUSE  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

### Chapitre IV

### LES COMPOSANTES DE L'ESPACE PUBLIC





## Chapitre IV – LES COMPOSANTES DE L'ESPACE PUBLIC

Cette partie traite des composantes essentielles de l'espace public. Elle présente les éléments constitutifs de l'aménagement de l'espace public et décrit en parallèle les principes généraux et qualitatifs qui régissent la conception et la composition de ces espaces. Pour compléter le cahier des « Prescriptions générales », il est nécessaire de se reporter à l'ensemble des cahiers de l'espace public.

### IV-1 PRINCIPE 1 - CONSTITUER UN RESEAU CONTINU ET APPLIQUER DES PRINCIPES SIMPLES

#### OBJECTIF

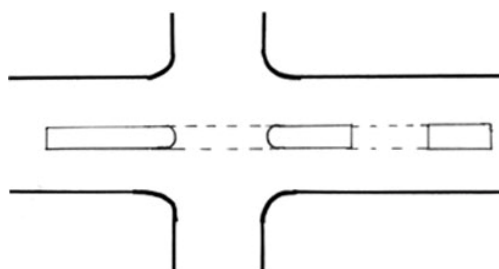
**Le concepteur, par des aménagements simples, doit faire comprendre spontanément à l'utilisateur le type et la nature de l'espace public proposé.**

Les espaces publics doivent tisser un réseau qui doit avoir la capacité d'assurer les relations entre les quartiers de la ville. Une simple rectification de voirie peut changer le rôle de l'espace public par rapport à sa définition architecturale. Moins les composantes de l'espace public (tracé de voie, caractéristiques spécifiques d'un site...) sont modifiées, mieux la lecture sur l'espace public se réalise. De tous ces enchaînements dépendent l'identité et la lisibilité de la forme urbaine.

#### SCHEMAS DE PRINCIPE

##### IV-1.1 Îlots centraux

- De **géométrie simple** et alignés ;
- De **largeur constante** ;
- Eviter les **décrochements** et les alternats d'îlots larges et étroits (ex : encoche de tourne à gauche).



Les îlots de forme compliquée sont à éviter.





#### IV-1.2 Voies et bordures

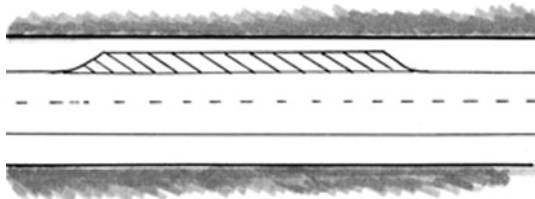
Les voies et bordures sont référencées et composées par rapport aux façades.



#### IV-1.3 Stationnement

- **Eviter le saupoudrage discontinue sur un même linéaire.** Le stationnement restera si possible éloigné des façades. La succession de zones de stationnement, si elle est discontinue, ne doit pas nuire à la perspective de l'alignement.

- **Principe de linéarité.** Rechercher un accompagnement harmonieux par rapport aux linéaires de façades : en règle générale le parallélisme est à privilégier.



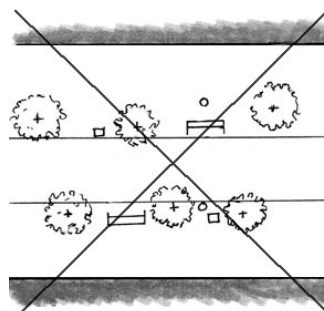
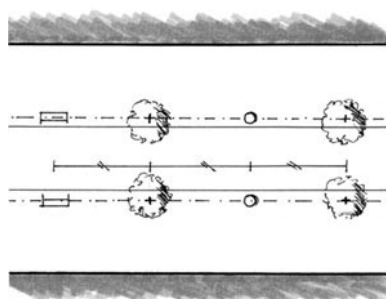
#### - Les arrêts des autobus

Autrefois organisés systématiquement en encoche, ils sont maintenant implantés sur des quais situés à la hauteur du plancher des bus (l'accès pour les poussettes, fauteuils roulants,..., est ainsi facilité).

L'arrêt de l'autobus se fait donc sur la chaussée. Cette disposition contribue à la linéarité du trottoir et de la voie.

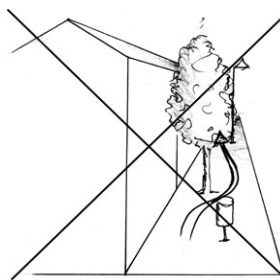
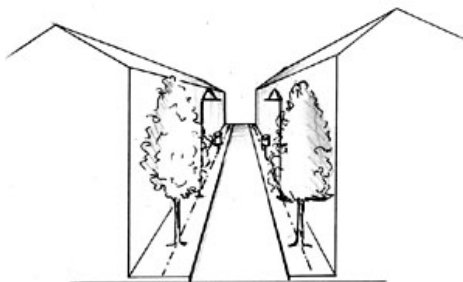
#### IV-1.4 Implantation du mobilier urbain

- Importance de l'alignement des arbres, du mobilier urbain et des éléments techniques.





- Respect de rythme régulier pour une meilleure lisibilité de la Ville.

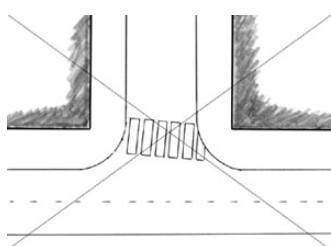


#### IV-1.5 Traversée piétonne

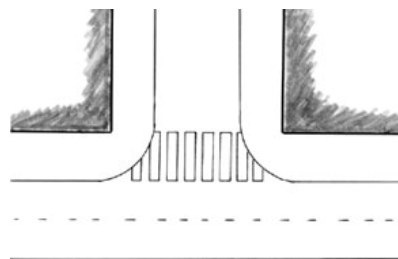
La traversée piétonne est accessible à tous les usagers et doit accompagner la composition.

**Il faut penser à :**

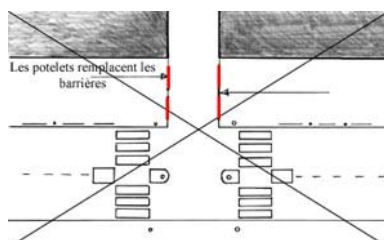
- l'alignement du trottoir et du marquage en blanc.
- l'accompagnement du linéaire du cheminement (passage piéton en continuité du piétonnier).
- la visibilité piéton / véhicule particulier doit être optimale.



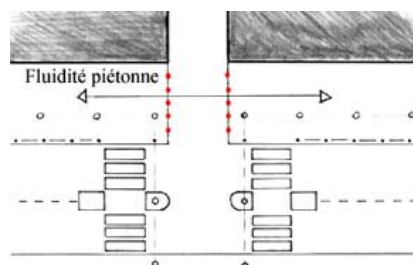
*Non parallèle*



*Parallèle*



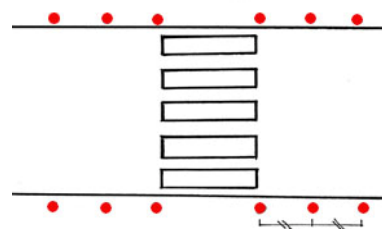
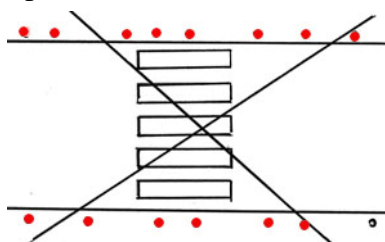
*Difficile fluidité piétonne due à l'implantation de barrières*



*Fluidité piétonne par l'implantation de potelets*

#### IV-1.6 Implantation du mobilier aux abords de la traversée piétonne

Veiller à répartir harmonieusement le mobilier.





## GRANDES ORIENTATIONS

- Appliquer à tout aménagement d'espace public un « principe de discrétion », ne pas abuser des dessins, des courbes, des formes compliquées, qu'aucun contexte ne justifie.
- Simplifier l'occupation de l'espace.
- La principale qualité d'un espace public est de se faire oublier au quotidien, sobriété des aménagements d'espaces courants.
- Eviter le décor (effet de style ou de mode) pour l'espace public, qui nécessite au contraire sobriété, et simplicité. Faire preuve de rigueur afin de mettre en valeur le bâti et le paysage qui le bordent.



## IV-2 PRINCIPE 2 - ORGANISER LES DEPLACEMENTS, UNE DES FONCTIONS PRINCIPALES

### OBJECTIFS

- **Améliorer la mobilité par la complémentarité entre les différents modes de déplacement.**
- **Accueillir la voiture tout en limitant son impact sur l'occupation de l'espace et sur l'environnement au bénéfice d'une répartition équilibrée avec les modes doux, apportant un ressenti apaisé pour tous les acteurs de l'espace public.**

On peut classer les utilisateurs de l'espace public en deux grandes familles de modes de déplacement :

> **les modes dits mécanisés que sont :**

- les véhicules individuels (voitures, motos, scooters, cyclomoteurs...);
- les véhicules assurant les services aux riverains (livraisons, services de sécurité, interventions diverses, entretien et maintenance...) allant des cyclomoteurs de livraison aux semi-remorques ;
- les véhicules permettant le transport collectif des usagers (autobus simples ou articulés, trolley, tramway, navettes, taxis...);
- les vélos.

> la "**marche à pied**" comprenant, outre les piétons, les rollers, trottinettes, planches, poussettes, fauteuils roulants.

Sur un site donné, le volume d'usage, actuel ou recherché dans le cadre d'un projet, conduit à une hiérarchisation de l'espace en fonction du mode prédominant ou à privilégier, par les services gérant les déplacements.

La gestion optimale des déplacements permettra la meilleure adéquation entre volume, sécurité et confort des usagers. En privilégiant le partage de l'espace, l'impact des modes motorisés à effet "polluant" (physique, esthétique, sonore, olfactif...) sera modéré au profit d'une appropriation par les modes doux, améliorant ainsi la perception et le ressenti des usagers.

Exemples :

- si les flux motorisés doivent rester "forts", il faudra les réguler sur leur espace dédié, ce d'autant que les utilisateurs des modes doux seront nombreux au contact ;
- si les flux émanant des modes doux sont prépondérants, il conviendra alors de partager l'espace en contraignant la partie affectée aux modes motorisés.

**La circulation concerne** les accès, les flux, les dessertes et les stationnements au niveau :

des piétons, des personnes à mobilité réduite (fauteuils roulants, déambulateurs, béquilles, poussettes, femmes enceintes...), des modes de circulation doux (poussettes, rollers, trottinettes...), des cyclistes, des deux-roues motorisés, des véhicules particuliers, des véhicules de livraison, des véhicules d'intervention et de secours (police, pompiers, entretien, réseaux, entretien de la voirie, propreté, éboueurs...), des transports en communs réguliers ou spécifiques (TCSP, taxis, cars de tourisme...).

**L'espace public est un espace partagé où chaque usager doit trouver sa place.**

L'engagement de la ville vers une mobilité douce, s'accompagne d'une réflexion sur la place de la voiture lorsqu'elle circule et lorsqu'elle est en stationnement.





Face à l'augmentation des déplacements en ville, il convient d'envisager des mesures pour favoriser les modes de transports respectueux de l'environnement, améliorer la qualité de vie et la sécurité dans les quartiers et valoriser l'espace public.

Les aménagements doivent permettre une meilleure cohabitation entre les divers usagers, qu'ils se déplacent à pied, à vélo, à moto, en bus ou en voiture.

La qualité des projets repose souvent sur la structuration viaire, le traitement des espaces de stationnement et les connexions qui en découlent.



*Stationnement voitures / deux roues - Place Froidure – Zac de Borderouge*



*Vélos – Rue Alsace Lorraine*

#### **IV-2.1 Le cas particulier du Centre Ville : l'espace est contraint**

En centre ville, où les transports en communs d'agglomération garantissent une desserte multidirectionnelle à haute fréquence, les piétons sont nombreux et appelés à le devenir toujours plus. L'usage du vélo s'intensifie également et devrait croître encore avec l'implantation des vélo-stations. Il en est de même pour l'évolution de la pratique des deux-roues motorisés dont l'organisation et la maîtrise du parcage devront être prises en exemple.

**Au-delà des diverses installations évoquées ci-après, la règle est le partage de l'espace. Les solutions techniques sont nécessaires mais pas suffisantes pour garantir le succès.**



> **Dans le réseau de voies étroites, places et placettes le ponctuant**, on cherchera à modérer les flux automobiles et leur vitesse de façon à partager l'espace public entre tous les acteurs des déplacements et des services aux commerçants et habitants.

> **Sur le réseau structurant pour les modes mécanisés (flux de voitures particulières important)** on cherchera à optimiser l'espace en fonction des volumes respectifs (ex : les boulevards, très nombreux bus → couloirs, VP > 10 000 jour, une file de largeur modérée, piétons/cycles très nombreux = larges trottoirs et espace cyclable).

> **Sur le plateau à priorité piéton l'objectif de simplicité et de sobriété prévaudra.**

Les rues, où l'usage de la voiture est modéré, constituent déjà un réseau important, qui aura tendance à se développer sur la plus grande partie de l'hypercentre, avec des types d'aménagement divers suivant la typologie de la voie (rues piétonnes, rues à priorité piétonne, rues pavées, rue "normales"...).

Homogénéiser les aménagements par un même traitement n'est pas la solution pour générer un centre ville attractif où cette diversité, spécificité toulousaine, est une richesse garante de qualité et de confort. L'aménagement « deviendra » homogène dès lors qu'il y aura une continuité dans l'approche de traitements différents.

## IV-2.2 La difficile problématique du stationnement

### *Quelques définitions*

*issues du site <http://www.arturbain.fr>*

#### **Stationnement**

*" L'automobiliste français parcourt en moyenne 10 000 km par an. A supposer qu'il roule à la très faible vitesse de 40 km/h, cela fait environ 250 heures pendant lesquelles la voiture se déplace. Le reste du temps, soit 8510 heures par an, elle stationne. Où cela ? Rarement au garage ! " Robert Auzelle, extrait de "Clefs pour l'urbanisme" page 126/127.*

#### **Stationnement**

*Fait d'occuper un emplacement sur le domaine public (Le Robert).*

## IV-2.3 Des aménagements possibles pour gérer le stationnement

### IV-2.3.1 Bornes escamotables

#### **OBJECTIF**

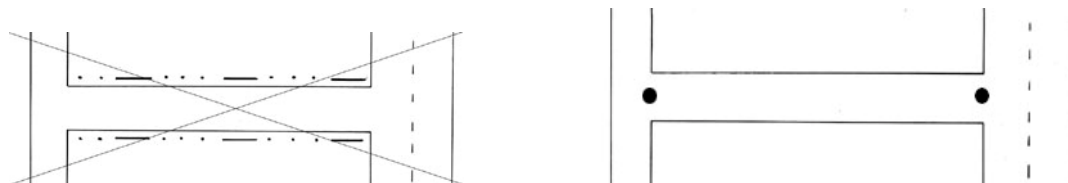
**Dégager l'espace public du maximum de mobiliers encombrants, afin de restituer de l'espace et du confort à la fois pour le promeneur et l'automobiliste.**

Dans le centre historique, on peut introduire les solutions qui résident dans la recherche d'une gestion de l'espace public dans le temps.



- Des **systèmes escamotables** permettant des accès définis selon les heures de la journée et de la nuit mais aussi selon les usagers (résidents, pompiers, médecins, livreurs...), pourront être développés.
- Dans les voies à accès contrôlé, il faudrait ainsi pouvoir parvenir à une suppression des mobiliers fixes, pour une plus grande convivialité et un meilleur confort visuel.

## SCHEMAS DE PRINCIPE



*Exemples de bornes escamotables*

### IV-2.3.2 Limiter le stationnement illicite

#### OBJECTIFS

**Lutter contre le stationnement sauvage, libérer au maximum voies et trottoirs afin de redonner de l'espace et du confort aux toulousains.**

**Les potelets seront amenés à disparaître car ils peuvent représenter une gêne quand l'espace est insuffisant**

Le stationnement des véhicules, en milieu urbain, modifie considérablement la perception et l'utilisation de l'espace public. Il occasionne, en général, un encombrement de l'espace, relativement "inesthétique".

Lorsqu'il se pratique de façon illicite, il nuit, souvent lourdement, au confort et à la sécurité de tous les usagers (voitures particulières, piétons, deux roues, PMR...).





*Stationnements sauvages*

**Parmi les solutions pour diminuer le volume des voitures en centre ville, on rappellera qu'il faut intensifier :**

- la mise en place des parcs relais (terminus ou stations transports en commun). Ces stationnements se multiplient à Toulouse à l'arrivée de la seconde ligne de métro.
- développer les systèmes de gestion du stationnement qui régulent l'entrée en centre ville des actifs dits "pendulaires".

Le développement du plan local de stationnement permettra cette limitation du stationnement de surface en compatibilité avec le développement des transports en commun.

A ce titre, ce plan local qui privilégie le stationnement résidentiel contribue grandement à réguler la recherche de stationnement de surface et la pratique du stationnement illicite.

Une bonne adéquation entre les parkings souterrains et les espaces publics de surface devra permettre d'assurer la visibilité des accès (sécuriser au maximum) et la continuité des cheminements piétons vers ceux-ci.

- **Le stationnement des vélos et des motos** trouvera une place accrue sur l'espace public.
- **L'arrêt minute, la livraison**, les transports de fond devront être largement pris en compte.

**> Des moyens pour réduire l'impact visuel du stationnement en ville et adoucir la lecture de l'espace public**

- les **plantations** constituent l'outil le plus communément utilisé pour un accompagnement paysager au linéaire de stationnement ; une intégration au paysage est une solution esthétique mais aussi fonctionnelle (l'ombrage durant la période estivale n'est pas négligeable). Elles ne devront pas nuire à la visibilité réciproque des usagers.

- la **signalétique** gagnera à être discrète en limitant la signalétique verticale au strict nécessaire.

- **l'organisation du parking** dégagera des cheminements piétons confortables et évidents, à l'abri des circulations et des manœuvres des automobiles.

Le dimensionnement des places de stationnement est réglementé pour donner le meilleur confort aux usagers et éviter la perte de place par la mauvaise utilisation d'emplacements trop étroits. Cette disposition représente une contrainte géométrique incontournable pour l'aménageur.



Un dégagement latéral doit être suffisant pour l'ouverture des portières afin de permettre la protection des espaces verts ou du mobilier.



*Exemples de stationnements aménagés*

- les bordures en saillie, double bordure, bordures hautes peuvent venir régler à certains endroits des problèmes de stationnement illicite.

Le mobilier urbain ne peut se limiter à la multiplication de bornes ; des éléments, comme les haies, les bancs, les éclairages, les bornes escamotables peuvent venir délimiter un espace.



*Place des Carmes*



*Boulevard Marengo*



*Rue des Trois Cocus*

- Utiliser du mobilier plus discret et augmenter l'intervalle entre chaque mobilier (diminution du nombre).

Dans le respect des volumétries imposées par les normes personnes à mobilité réduite (PMR), on recherchera une réduction de hauteur des barrières.

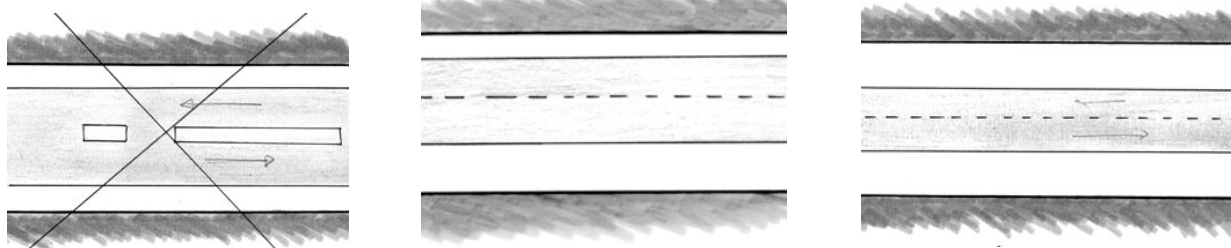


## IV-2.4 La problématique de la largeur des voies de circulation

### OBJECTIFS

Faire évoluer l'espace public vers davantage de convivialité et "d'urbanité", en agrandissant les trottoirs, en plantant ceci, en réduisant les largeurs et le nombre de files de circulation, dès que le rapport entre le volume des usages et la largeur de l'espace le permet.

### SCHEMAS DE PRINCIPE



En centre ville et dans les secteurs les plus urbains, les terres plein centraux ou la présence de marquage au sol (type zébra) sont à éviter au maximum. L'objectif principal est de pouvoir récupérer un espace vide central pour pouvoir en faire bénéficier les espaces latéraux types piétonniers, piste cyclable...

Ailleurs, si pour des raisons de sécurité, de logique de fonctionnement circulatoire, le terre plein central doit être aménagé, il devra être planté (il est alors nécessaire de gérer les points de traversée et de retournement des utilisateurs issues des voies adjacentes et des parcelles riveraines).

A Toulouse, on constate parfois que le terre-plein peut être occupé par du stationnement sur les sites à fortes demandes (commerces, immeubles de grande hauteur...), ce qui conduit à un dysfonctionnement dangereux de l'aménagement.

### Terre plein aménagés





Lorsque le terre plein est planté il faut prévoir une largeur suffisante assurant la pérennité des plantations.

#### IV-2.5 La problématique des carrefours

**Le carrefour est toujours un lieu de conflit potentiel entre les divers usagers de l'espace public et tout particulièrement pour les piétons, les vélos et les cycles motorisés.**

**Dans l'aménagement d'un carrefour, on recherchera :**

- la sécurité de tous par le dégagement des visibilité réciproques entre les usagers ; par la modération des vitesses de franchissement.
- néanmoins, il faudra y garantir le confort et la sécurité des manœuvres sur les mouvements tournants (girations bennes ordures ménagères, secours, etc.).

> **En centre ville**, afin de respecter au maximum la trame urbaine d'origine, on évitera de créer des carrefours giratoires, sauf cas particuliers où l'îlot central peut être opportunément valorisé (fontaines...). On rappelle que de très nombreuses places villageoises fonctionnent depuis toujours et bien avant la définition de notion de priorité à l'anneau, grâce à une gestion circulaire évitant les cisaillements.



*Exemples de ronds points à Toulouse*



*Exemple de rond point à Nantes*



**> Ailleurs, partout où un "outil" de gestion est nécessaire, on fera dans tous les cas une analyse avantages/inconvénients des solutions carrefours à feux ou giratoires.**

En effet, au delà du coût réduit des petits giratoires, c'est souvent le fait que l'on économise la multiplication des files de stockage en amont des lignes d'effet des feux qui conduit à choisir une solution plus compacte, bénéficiant alors aux espaces latéraux.

Dans tous les cas, on rappelle que le bon fonctionnement des intersections est apprécié en fonction des capacités dès que les flux antagonistes sont significatifs; un calcul de capacité s'impose donc. Au terme de ce calcul, l'équipement optimal sera retenu (carrefour à feux ou giratoire).

Il est à noter que la réglementation française ne permettant pas l'implantation de pertes de priorité ou de STOP sur toutes les branches d'un carrefour, le giratoire permet de modérer la vitesse d'approche et d'accroître la vigilance de tous les usagers abordant un carrefour.

A ce titre, le micro giratoire est un dispositif performant en terme de sécurité piétons et vélos sur un carrefour dit "simple".

Dans les situations où le mini giratoire serait préconisé pour raison de sécurité, son insertion urbaine sera étudiée finement pour l'adapter au caractère urbain du lieu, rarement valorisé par des connotations routières.



*Exemples de mini giratoires*

## **IV-2.6 Les "quartiers tranquilles"**

### ***IV-2.6.1 Les zones 30***

Pour mieux vivre en ville, y réduire le nombre d'accidents et favoriser les déplacements à pied et à vélo, tout en maîtrisant mieux la circulation automobile, la réglementation « zone 30 » a été créée.

Un aménagement en «zone 30» peut permettre aux voies de desserte locale et structures de quartier, de mieux fonctionner, mieux respirer.

La « zone 30 » est une solution pour favoriser le ralentissement des véhicules et privilégier la place du piéton en ville.

Introduites dans le code de la route par le décret du 29 novembre 1990, les «zones 30» délimitent dans la ville des secteurs où les véhicules ne peuvent pas dépasser la vitesse de 30 km/h. Sont concernés tous les lieux où la « vie locale est prépondérante » : quartiers commerçants, résidentiels, scolaires....





La cohabitation de tous les usagers qu'ils se déplacent à pied, à vélo, en moto ou en voiture y est logiquement facilitée.

Les « zones 30 » permettent de rééquilibrer l'usage de la rue entre tous les usagers, de sécuriser les déplacements et de rendre l'environnement plus convivial car moins bruyant et moins pollué. Elles permettent la coexistence des différents modes de déplacement sur un même lieu.

L'amélioration de la quiétude et la réduction des nuisances sonores feront des quartiers traités en « zone 30 », un lieu confortable pour la population. L'image, la symbolique, l'identité de la ville seront ainsi renforcées et les déplacements à pied, en vélos, plus sûrs. La réglementation « zone 30 » permet de s'affranchir d'une signalisation lourde, à connotation routière : feux, marquages traversées piétonnes, bandes blanches, multiplication des panneaux.

**Seules les entrées et les sorties de ces zones doivent réglementairement être marquées par un aménagement et dûment signalées. On recherchera à faire des aménagements discrets de façon à ne pas venir polluer le paysage environnant.**

#### *IV-2.6.2 La démarche*

Le choix du traitement d'entrée/sortie sera en harmonie avec le site, la largeur d'emprise, l'accessibilité...

Afin de garder une homogénéité de "lecture" et un repérage tacite dans ces espaces par l'usager toulousain, on limitera le nombre de "références".

#### **Types d'entrée / sortie : quelques exemples d'aménagement**



*Les plateaux*



*Les chicanes*



*Les coussins berlinois*



*Les ralentisseurs*



*Les imprints*



*Les écluses*



*Les ronds-points - mini giratoires*

#### **IV-2.7 Le développement des "circulations douces"**

**Dans les programmes neufs on préconisera des trottoirs larges de façon à inclure les déplacements vélos. Pour les voies étroites de l'hyper centre les cyclistes feront partie intégrante du maillage existant.**



#### IV-2.7.1 Étendre les espaces piétons

On tâchera d'élargir au maximum le trottoir, pour le mettre en adéquation avec l'espace au volume piétons attendu. Un bon confort se ressent sur un trottoir de 2 à 3 m. Les exigences à avoir pour les cheminements piétons sont les suivantes :

- la continuité et la sécurité : éviter les surcharges de mobilier urbain, les disposer de façon à ce qu'ils ne soient pas des obstacles. Des bandes techniques regrouperaient l'ensemble des mobiliers afin d'assurer une linéarité du cheminement ;
- l'esthétique et la commodité : utiliser des matériaux non glissants, robustes et faciles d'entretien ;
- le confort de la marche : lisser les raccordements à la chaussée au niveau des intersections, respecter les normes et minimiser les abaissements.
- la charte d'accessibilité : garantir le déplacement aisé des personnes à mobilité réduite dans l'espace public.

#### IV-2.7.2 Faciliter l'usage du VELO

Favoriser les déplacements à pied ou à vélo (aménagement adaptés).

Le PADD définit les orientations en vue de préserver l'environnement notamment par la place accordée aux déplacements « propres ». Ce développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture doit être encouragé dans la conception des espaces publics.

Un aménagement cyclable désigne tout type d'aménagement d'itinéraire où le cycliste va trouver sa place. Ces équipements se trouvent en milieu urbain (principalement pour sécuriser la pratique du cyclisme urbain), sous forme de *piste cyclable*, de *bande cyclable*, de "voies bus ouvertes au vélo" donc conjointement utilisées par les bus et les cyclistes, de "contresens cyclable"...

▪ **Les bandes cyclables** sont des parties latérales de la chaussée réservées aux cyclistes et séparées de la chaussée principale par une ligne de peinture continue. Les avantages de ces bandes sont la continuité avec la chaussée qui assure la vision du cycliste par les autres usagers et facilite la jonction avec les autres voies à l'arrivée dans une intersection, l'entretien est également facilité par cette continuité.

Les bandes juxtaposant la circulation des cyclistes et des piétons sont très utilisées dans les villes où la circulation des cyclistes est importante, elles placent sur un trottoir surélevé une bande pour les cyclistes du côté le plus proche de la chaussée et une bande pour les piétons entre la bande cyclable et les maisons ou la limite de l'emprise de l'infrastructure.

Au niveau des intersections ces bandes cyclables ont un comportement calqué sur celui des piétons, avec une traversée des voies sur une bande dessinée parallèlement au passage des piétons. Si la signalisation est assurée par des feux, les cyclistes ont le comportement des piétons. Cette solution évite d'avoir à établir une nouvelle voie de circulation et assure une bonne protection des cyclistes au prix d'un aménagement des bordures de trottoir au niveau des intersections.



*Bande cyclable – Exemples à Lyon*



▪ **Les pistes cyclables** sont des infrastructures réservées aux cyclistes et séparées physiquement de la chaussée utilisée par les véhicules à moteur. La séparation peut être limitée à une bordure surélevée s'opposant aux franchissements volontaires, ou constitué par une surface engazonnée, voire plantée d'arbustes.

Dans les cas les plus favorables, la piste cyclable est éloignée de la voie utilisée par les véhicules à moteur et fait partie d'un réseau évitant tout conflit avec les véhicules à moteur par la suppression des intersections à niveau.

Les avantages sont une meilleure protection lors d'une perte de contrôle d'un véhicule à moteur sur la voie adjacente, une protection du stationnement abusif des véhicules à quatre roues et dans l'ensemble une plus grande tranquillité d'esprit pour le cycliste.

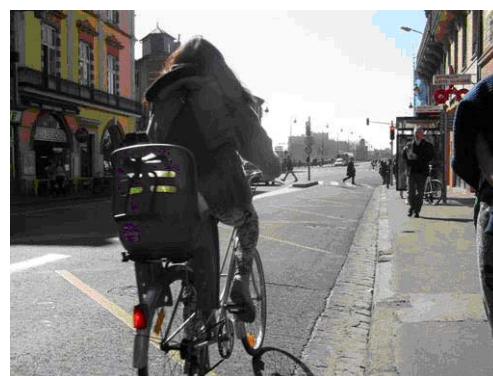
Piste cyclable sur trottoir ou en site propre, délimitée par des dispositifs physiques en respect des dispositions PMR.



▪ **Le couloir de bus ouvert aux vélos** est une file de circulation réservée normalement aux autobus de ville, taxis et véhicules de secours, mais où la circulation des vélos est également autorisée.

Certains couloirs de bus de ce type sont, de plus, élargis (en les portant de 3 m à 4,5 m) de manière à y réserver une sorte de bande cyclable côté trottoir.

*Voie de bus ouverte aux vélos*



▪ **Le contresens cyclable (CSC)** est un sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

En France, juridiquement, c'est une rue à double sens, dont un sens est réservé aux cycles. Il doit être signalé dans le sens de circulation des véhicules motorisés par un panneau « sens unique » complété du panneau « vélos à contresens », et dans le sens interdit aux véhicules motorisés par un panneau « sens interdit » complété du panneau « sauf vélos ».

Ce dispositif a pour avantage d'éviter aux cyclistes de longs détours, parfois par des axes chargés. Il s'avère très sûr, car les cyclistes et les automobilistes se voient mutuellement en se croisant.



Le contresens cyclable (sur chaussée de circulation) délimité par un marquage discontinu ou continu au sol.



*Contresens cyclable – Exemples à Lille*



*Rue Raymond VI - Toulouse*



*Rue Roquelaine - Toulouse*

- **Respect des dispositions PMR, séparation tactile perceptible imposée.**

#### **Harmoniser les couleurs de revêtements de sol.**

La piste cyclable doit être séparée du trottoir par un changement de matériau.

Cette configuration vient scinder les espaces, n'est pas forcément avantageux pour une lecture de l'espace urbain.

Dans un souci de qualité d'aménagement des espaces publics, l'aménagement de bandes cyclables est à privilégier.



*Traitement des pistes cyclables*



## ▪ Les Vélo-stations « VélôToulouse »

Toulouse intensifie la démarche en faveur du développement durable et donc l'incitation à l'usage des modes de déplacement à la fois pratiques et écologiques. Des vélos stations «VélôToulouse» au nombre de 250 au total vont être implantées en libre service sur la Commune de Toulouse. Le cycliste prend un vélo et circule d'une vélo station à une autre.

L'implantation de ces vélos stations s'intègrent au site et ne constituent pas, dans la mesure du possible, un obstacle sur le domaine public.



*Vélos stations sur emplacement de stationnement voitures - Rue Ozenne*

Lors d'un projet de recomposition des espaces publics, il conviendra dans le strict respect de la loi sur l'air, de :



- **Mesurer les besoins** en matière d'aménagements cyclables.
- **Prévoir des emplacements réservés** (les parcs de stationnement vélos doivent être implantés de façon pertinente : l'intégration au site est importante. Aux abords des polarités (station de métro, pôle de formation, universités, parc de loisirs...), ils seront multipliés en adéquation avec le site.
- Afin de permettre l'utilisation urbaine du vélo en aménageant des itinéraires sûrs et continus, on soignera la lisibilité des itinéraires et leur continuité et les conditions de visibilité réciproques qui garantissent la sécurité par rapport aux voitures.



*Stationnements voitures/deux roues  
Place Froidure (ZAC de Borderouge)*



*Circulation des vélos rue d'Alsace Lorraine*



*Rue Ozenne*

*Racks à vélos en remplacement des potelets en bord de voie*



*Place Lafourcade*

▪ **Les préconisations émises permettront d'éviter :**

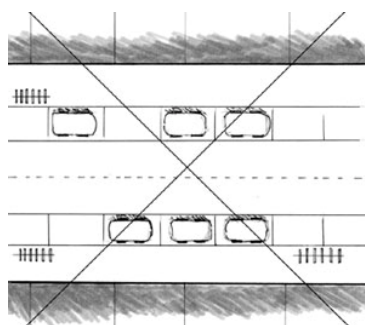
- l'envahissement des espaces libres,
- l'utilisation de mobilier urbain comme support d'accroche.



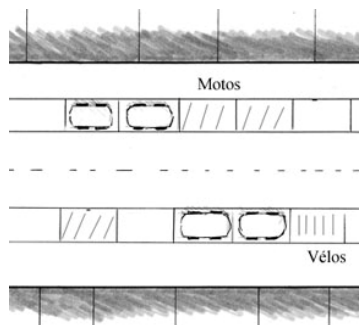
*Place Esquirol*



*Quartier La Roseraie*



*A éviter*



*A préconiser*

▪ **Parcs motos - vélos sur emplacement de stationnement voitures**



*Rue Ozenne*



## IV-2.8 L'accompagnement aux transports urbains

Le développement d'un véritable réseau d'agglomération des transports en commun est le garant de l'apport à chaque usager d'un transport efficace, pour le bien être de chacun, conduisant ainsi à une amélioration de qualité de vie sensible.

L'attractivité du transport urbain passe par l'accessibilité de l'ensemble du réseau à chacun en assurant l'intermodalité entre tous les moyens de déplacement.

L'incitation au stationnement avec la construction de pôles d'échanges attractifs, fonctionnels et accessibles dès les points de contact au réseau de transport est primordiale pour limiter l'usage de la voiture au strict nécessaire en approche du centre urbain. La priorisation de la circulation des véhicules de transport urbain sera toujours recherchée pour améliorer son attractivité (site propre, couloirs bus, repéré et priorité à l'approche des carrefours...).

Dans le périmètre d'influence des points d'arrêts, des stations métro, l'aménageur s'attardera à valoriser les cheminements d'accès en assurant le meilleur dégagement, confort et balisage. La bonne implantation des traversées pour piétons sera un souci permanent en les sécurisant au mieux.

Les arrêts « en encoche » doivent être évités dans les zones à forte demande en stationnement ou arrêt minute ; la position en pleine voie reste la plus sécurisante pour les usagers en milieu urbain dense jouant alors un rôle de modérateur à la circulation automobile.

L'aménagement de plate forme confortable et fonctionnelle sera accompagné d'une signalétique performante, d'informations à l'usager, tant sur le transport (plan du réseau, fréquences, horaires, correspondances, services à l'usager, billettiques...) que sur le quartier desservi (plan de vues, positionnements des équipements et services publics de proximité...).

Les arrêts de « montées » seront équipés d'abribus adaptés à la demande des voyageurs pouvant s'y trouver en attente.

### GRANDES ORIENTATIONS

- **Chaque fois que possible, les usages seront différenciés pour éviter les conflits.**
- **Mais plus généralement, en ville, l'espace est contraint et la règle est le partage de l'espace.**
- **Les solutions techniques sont alors nécessaires mais pas suffisantes.**





## IV-3 PRINCIPE 3 - PRESERVER DES VUES ET PERSPECTIVES

### OBJECTIFS

**Assurer la continuité entre les espaces publics.  
Différencier les vues urbaines (type signal) et les vues lointaines.**

Les échappées spatiales et visuelles font parties des éléments à prendre en compte pour la conception des espaces publics.

Limites et percées visuelles depuis et vers l'espace public : occultations, perceptions, échappées, perspectives, horizon, paysage, ciel, ...

La morphologie et la typologie architecturale font parties des éléments à prendre en compte pour la conception des espaces publics.

Morphologie : présence de pavillons, de maisons mitoyennes, d'immeubles, de monuments, d'équipements publics...

Typologie : bâtiments typés local ou international, d'un style architectural définis ou sans particularité...

Matériaux : traditionnels ou contemporains, de qualité ou non, éléments décoratifs ou pauvreté des façades...

Tout espace public doit avoir une dimension de repère. Le repère est essentiel dans l'aménagement d'espaces publics. Les échappées visuelles permettent d'apercevoir d'autres parties de la ville.

### *Quelques définitions*

*issues du site : <http://www.arturbain.fr>*

#### **Perspective**

*" Le choix d'une perspective qui à pour objet de rendre intelligible le monde visible, et qui loin de n'être qu'un facteur de style, est le moyen par lequel un peintre, plus généralement une époque de l'histoire, voire une civilisation entière, parviennent à fixer les rapports de l'homme avec ce qui l'entoure [...] Une image ne représente pas seulement le monde, elle dévoile la conception qu'on en a ". Ph.Comar.*

#### **Perspective urbaine**

*Ce terme désigne soit un espace dégagé en ville (CF. perspective monumentale) soit la représentation graphique en trois dimensions d'un ensemble urbain sur un plan pour simuler une vision des constructions et des espaces libres.*

*Différentes techniques ont été utilisées à chaque époque, en particulier par les peintres et les architectes pour représenter à différentes fins l'espace urbain.*

### SCHEMAS DE PRINCIPE

- Dégagement d'un parvis devant les monuments et les édifices remarquables.
- L'aménagement rectiligne de la rue et l'alignement des arbres participent à la perspective (dégagement et continuité des vues).





*Les quais*



*Allées Frédéric Mistral*



*Allées Jean Jaurès*

### GRANDES ORIENTATIONS

**L'espace public doit respecter les axes de composition de la Ville tout en mettant en valeur le paysage, découverte de premier plan et d'arrière plan :**

**- la perspective urbaine permet d'accompagner et de valoriser la perception de l'insertion d'un projet architectural ou urbain dans son environnement. Elle est un moyen de communication avec le public.**



## IV-4 PRINCIPE 4 - VALORISER LA TRAME VEGETALE

### OBJECTIFS

**Conserver ce composant précieux et patrimonial dans la ville.  
Le végétal est le trait d'union entre l'univers minéral de la ville et la nature.**

#### La végétation fait partie de la conception des espaces publics

Rapport à la trame verte urbaine : tout ou partie d'un espace vert majeur, inscription dans une continuité au niveau de la ville, élément de ponctuation ou de maillage vert d'un secteur, simple respiration verte dans un quartier, végétation anecdotique...

Forme de la végétalisation du lieu : présence de pelouse, de jardinières, de bosquets, d'alignement, d'arbres anciens isolés ou en groupe.

Importance de la végétation dans le lieu par rapport à son statut dans l'environnement immédiat : prédominance du végétal ou du minéral, végétation essentielle, en appui, inutile, fonction décorative ou structurante...

#### QUELQUES PRECONISATIONS EN VUE DE L'ELABORATION DE L'ESPACE PUBLIC ET DE L'INSERTION PAYSAGERE

Le végétal est un élément vivant qui ne peut être assimilé à du mobilier urbain. Des précautions sont à prendre pour son développement et sa pérennité : réservation suffisante en pied d'arbre, éloignement des réseaux et des façades, protection contre les diverses agressions.

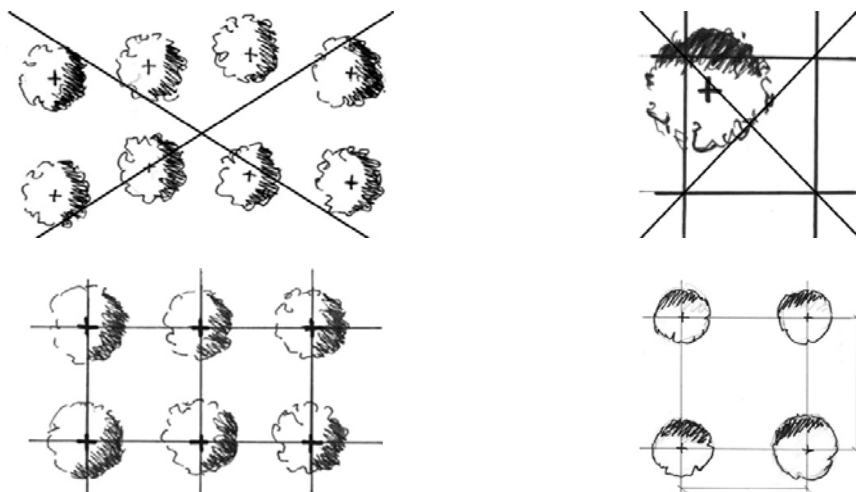
#### IV-4.1 Alignement, trame et distance de plantation

##### > L'alignement d'arbres

Les arbres ne doivent pas venir perturber le cheminement des piétons. Ils donnent une échelle plus « humaine ou intimiste » à une avenue par exemple.

##### > Le mail permet de réaliser une trame régulière.

#### SCHEMAS DE PRINCIPE

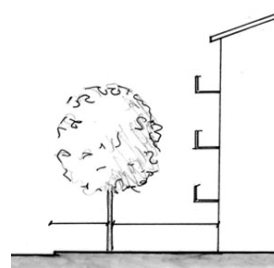


*Trame régulière*



> **Des distances minimum de plantation vis-à-vis des façades doivent être modulées en fonction des essences et de l'effet recherché :**

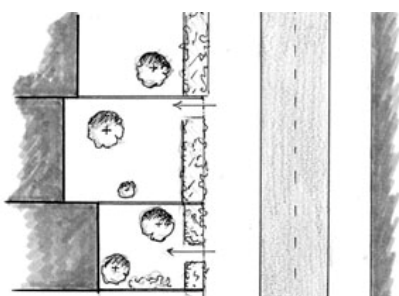
- 3 m pour les arbres à petit développement ;
- 4 m pour les arbres à moyen développement ;
- 5 m pour les arbres à fort développement.



> **Des distances par rapport à la chaussée sont à prévoir elles aussi.**

La distance entre la voie et l'arbre est de 1 m au minimum.

> **Les limites d'une rue sont souvent les façades**



A certains endroits, les végétaux plantés entre le domaine privé et le domaine public créent des façades permettant de faire vivre l'espace public. Ces plantations sur le domaine public et privé créent une unité paysagère.

Le recul du front bâti, associé à la création d'un espace planté privatif participe pleinement à renforcer la qualité du paysage.

#### IV-4.2 Le traitement des entourages d'arbres



*Le choix de la grille : format carré ou rond ?*

Ce choix est à définir selon la configuration de l'espace public :

- format carré à implanter lorsque la configuration du site le permet : axes, lignes droites, trame possible...
- grille ronde à utiliser lorsque les points de repères sont difficiles à relever.

Grille comblée de terre/sable : facilité d'entretien.

#### IV-4.3 Une configuration de limite végétale délicate



La végétalisation du domaine privé au contact du domaine public sans délimitation franche peut créer un espace végétal mal entretenu. Une des possibilités pour résoudre ce problème en limite d'espace public est le positionnement d'un mur bahut.



## GRANDES ORIENTATIONS POUR LE VEGETAL

- **Respecter une cohérence des essences avec l'environnement et les usages liés à l'espace public projeté. Harmonie à trouver dans l'utilisation de diverses essences.**
- **Rechercher l'essence la plus adaptée (hauteur de l'arbre et diamètre du houppier) à la largeur de la voie et à la nature du cadre bâti.**
- **Aligner les arbres.**
- **Les plantations en pleine terre sont à privilégier.**
- **Ne pas implanter les arbres trop près des façades (distances à respecter selon le développement de l'arbre).**
- **La distance entre deux arbres est aussi à prendre en compte.**
- **Ne pas utiliser des résines, du béton poreux en pied d'arbre (permettre la respiration de la terre et des racines).**
- **Respecter un volume de terre suffisante pour le bon développement des essences.**
- **Eviter la prolifération des jardinières, des bacs à fleurs.**
- **Rechercher la biodiversité.**



## IV-5 PRINCIPE 5 - SOIGNER L'ASPECT DES REVÊTEMENTS DE SOL EN FONCTION DES USAGES

### OBJECTIF

**Utiliser des matériaux adaptés pour avoir une cohérence d'ensemble et créer de l'harmonie.**

Un référentiel exhaustif de matériaux à utiliser sur la Commune est donné dans les cahiers cités ci-dessous.

Des fiches descriptives des matériaux sont insérées dans ces cahiers.

« Mobilier urbain »

« Profils, structures, revêtement de voirie »

« *Revêtements de sol* »

> Le revêtement de sol

Dans la perception visuelle de l'espace public, le sol est un des éléments principaux, pourtant parfois il est négligé.

Revêtir uniformément un sol entraîne parfois la sensation d'être « perdu », l'espace étant en quelque sorte flottant et non structuré. A contrario, un revêtement de sol composé, calepiné (lignes structurantes, joints, pavages, changements de matériaux parfois...) organise et dessine les différentes entités et fonctions de l'espace ; la trame présente au sol améliore la lisibilité générale de l'espace public.

Le sol est une surface fonctionnelle et sensible, le sol donne à voir, il attire le regard, il permet de s'étonner, parfois même de s'émouvoir.

Le matériau de revêtement de sol est prépondérant dans la perception qu'un usager peut avoir de l'espace public. Le revêtement de sol est en effet associé dans les esprits à un usage.

#### IV-5.1 Choix du revêtement de sol

Le choix de matériaux se réalise selon le site, les usages à définir. Son choix peut évoluer et ne constitue pas une obligation. Il devra être orienté en fonction de l'objectif majeur poursuivi par l'aménagement, ainsi que par certains aspects fonctionnels (pérennité, nettoyage).

Le sol n'est important qu'en relation avec l'environnement : l'usage, le symbole ou l'élément physique (eau, végétal, architecture, lumière...). L'enjeu fondamental du choix d'un matériau de revêtement de sol concerne la signification de celui-ci une fois mis en œuvre dans l'espace public.

- C'est le sol qui lui donnera une connotation routière (enrobé, bordures de trottoir, utilisation du béton bitumineux).
- C'est le sol qui lui donnera une connotation piétonne (recherche dans la mise en œuvre d'éléments modulaires, absence de trottoirs, stabilisé sur les allées et les jardins...).
- C'est le sol qui rattachera l'espace public à son histoire et à son environnement (matériaux traditionnels ou non, pavage).



## > Critères techniques et fonctionnels

Le choix du matériau de sol, outre la question de l'identité de l'espace public, s'effectue ensuite suivant des critères techniques et fonctionnels.

Toulouse possède une tradition bien ancrée sur les matériaux de son espace public.

### *QUELQUES REVETEMENTS DE SOL*

Les exemples ci-après donnent un aperçu très général des principaux matériaux utilisés. Pour une analyse complète, se rapporter aux cahiers « Profils, structures et revêtements de voirie », « Mobilier urbain et revêtements de sol ».

D'autres matériaux innovants peuvent être proposés mais devront avoir l'accord des services techniques.

#### *IV-5.1.1 Revêtement de voies urbaines*

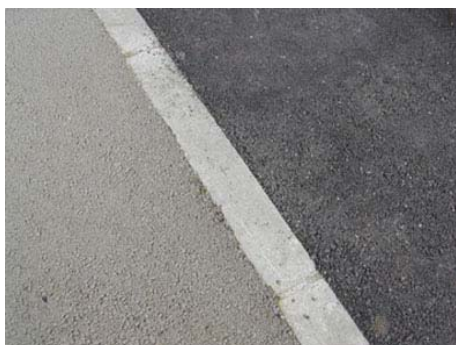
##### *Enrobé noir*



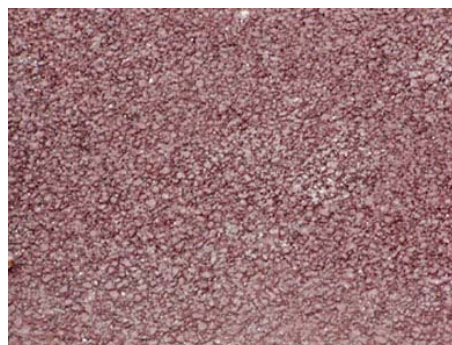
Unique revêtement des chaussées.  
Ce matériau est aussi utilisé pour le stationnement des véhicules.

#### *IV-5.1.2 Revêtements de sol / trottoirs*

##### *Enrobé noir*



##### *Enrobé rouge*

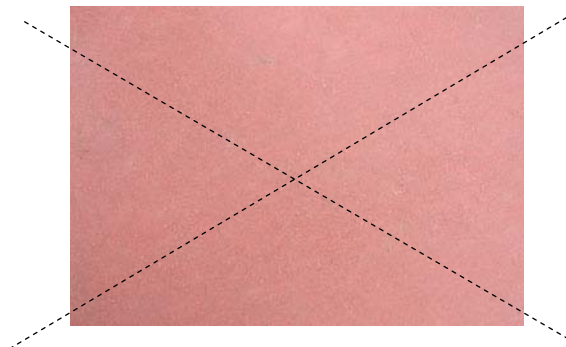




### ***Asphalte noir***



### ***Asphalte rouge***



### **Les écueils de l'asphalte rouge**

L'usage de l'asphalte omniprésent sur la Commune de Toulouse est largement exploité pour des raisons techniques. L'utilisation de l'asphalte rouge est à limiter car le bilan d'usage s'avère négatif (vieillesse rapide, déformation, souillures, raccords...).

### ***Grave émulsion calcaire***



Ce matériau est réservé pour le revêtement des pistes cyclables ou les espaces peu circulés.

La grave émulsion est un très bon produit pour les sites propres, isolés des risques d'agression quotidienne. L'aspect inégal en surface et gravillonneux pendant de nombreux mois s'adapte bien aux sites périurbains ou à caractère récréatif.

### ***Asphalte grenailé***



L'asphalte grenailé est une bonne alternative à l'asphalte pur mais doit être utilisé sur des sites non exposés aux salissures. D'expérience, les tâches sont très visibles, s'incruster en raison de la porosité due au broyage et perdurent malgré les nettoyages répétés.

### ***Asphalte poncé***



L'asphalte poncé est une bonne alternative à l'asphalte pur.





## Granit



L'usage du granit se retrouve dans toute la panoplie des revêtements de l'espace public.

Ce matériau est décliné sous toutes ses formes (dalles, bandes, pavés, chaînages caniveaux granit, bandes structurantes granit, bordures granit, élément de granit Métro...).

Il peut s'utiliser pour tous les espaces du centre ville, pour tous les espaces emblématiques ou particuliers, dans certains quartiers.

Les dalles de granit sont incompatibles avec la circulation automobile.

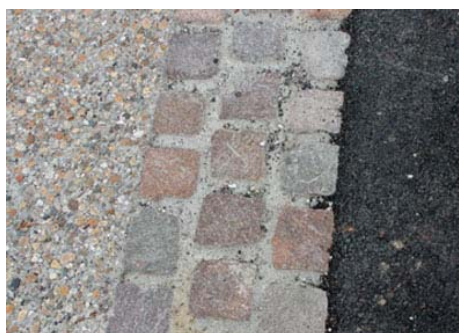
## Béton désactivé



Le béton désactivé est utilisé pour l'aménagement de places, de cheminements piétons.

Le béton désactivé est à éviter quand un espace public est circulé ou stationné.

### IV-5.1.3 Délimitation et éléments structurants



#### > Importance des bandes structurantes

Pour permettre une meilleure clarté des usages, il faut considérer les délimitations comme une ossature de l'espace public et leur conférer un impact visuel fort (*réf : chapitre limite*).

## Pavés, basaltine, granit...



Les bandes pavées sont utilisées comme bandes d'éveil pour les personnes à mobilité réduite.

Elles doivent correspondre avec les noues.



#### IV-5.1.4 *Eléments de bordure*

##### *Bordure granit*



Utilisation en centre ville.

##### *Bordure béton*



Pour les sites hors centre ville ou pour les aménagements provisoires.

##### *Pavés*



**Le pavage en pleine masse** est réservé pour les chaussées en raison de son inconfort à la marche et au déplacement des personnes à mobilité réduite.

Il est à éviter dans les aménagements nouveaux.

##### **> Cas particuliers :**

- dans les zones à fort caractère historique et peu circulées (centre historique, pavage devant les porches, marquage d'une entrée).
- pour le revêtement de place publique et comme éléments structurants de composition.



> **Ce qu'il faut éviter :**



1 : béton désactivé

2 : pavés gris

3 : pavés noirs

4 : asphalte rouge

Bordure granit

### GRANDES ORIENTATIONS

**La multiplication abusive des matériaux de sol et des couleurs va complexifier la lecture de la Ville.**

D'où le parti de limiter le nombre de matériaux, éviter l'échantillonnage pour renforcer la lisibilité de l'espace public.

La relation avec l'environnement existant est importante, il ne doit pas exister de rupture ; le choix du matériau en prolongation de l'existant doit s'élaborer sans coupure brutale.

**Par ailleurs, il sera nécessaire de tenir compte de l'harmonie des couleurs.**



## IV-6 PRINCIPE 6 - ECLAIRER ET METTRE EN SCENE

### OBJECTIFS

- Assurer la sécurité des usagers.
- Mettre en relation les espaces publics majeurs.
- Construire un paysage nocturne de qualité.

*Référence : Plan LUMmière – Cahier « Lumières urbaines »*

**Un référentiel de l'éclairage public sera donné dans le cahier thématique Eclairage public ».**

La façon dont l'espace public est perçu et vécu la nuit dépend évidemment fortement de la façon dont il est mis en lumière.

La lumière a de nombreux rôles :

- la sécurité des usagers,
- la mise en valeur de l'architecture, minérale et végétale,
- le repérage et la lisibilité des structures urbaines.

L'éclairage ne doit pas être uniquement fonctionnel mais il doit participer à la qualité du paysage diurne et nocturne.

### *Le Musée des Augustins*



*Jour*



*Eclairage nuit avant*



*Eclairage nuit après*

#### **> Il est nécessaire de :**

- valoriser l'espace public en créant une ambiance lumineuse agréable ;
- valoriser les façades ou les parties de façade intéressantes par leur éclairage ;
- garantir la sécurité des piétons, qui demandent à voir et être vus de toutes parts. Il faut donc éviter les trous noirs et les trop grands contrastes lumineux ;
- garantir la sécurité des déplacements, en éclairant les voies et en permettant aux éléments de signalétique d'être vus ; distinguer les voies à trafic mixte (piétons, deux roues, automobiles) et les espaces uniquement piétonniers afin de déterminer la qualité de la lumière.
- proposer un entretien aisé et peu coûteux ;
- concevoir l'éclairage comme un élément de compréhension supplémentaire de la Ville.



### > Ce qu'il faut éviter :

- multiplier les types de candélabres et de luminaires (échantillonnage) qui rendent difficiles l'entretien et le stockage ;
- définir le projet d'éclairage comme une simple réponse fonctionnelle aux seules exigences de sécurité liées à la circulation de l'automobile ;
- gêner les riverains par un éclairage trop intense ou mal implanté ;
- la pollution lumineuse.

La profusion peut nuire à la qualité, au confort visuel et entraîne des surconsommations. Il est nécessaire d'aller vers une économie d'énergie et vers un estompage complet de l'appareillage.

### L'essentiel n'est pas d'éclairer plus mais d'éclairer mieux.



**Le plan lumière** a pour but une gestion économe de l'énergie dans le domaine de l'éclairage public. La notion de « pollution lumineuse » : l'accumulation incontrôlée de diverses sources de lumière doit disparaître.

Evolution des sources lumineuses : vers une économie d'énergie et une diminution de consommation.

Une des priorités dans la démarche approche éclairage public est d'éclairer le sol et non le ciel.



*Notre Dame de Lourdes*



### > Pour répondre à ces objectifs, l'aménageur dispose de quelques outils efficaces de référence.

De plus en plus de collectivités établissent, avec l'aide des professionnels de l'éclairage public, des perspectives à long terme de mise en lumière de l'ensemble de l'espace urbain. Cette vision globale de la ville la nuit, en hiérarchisant les objectifs et en rendant les actions cohérentes entre elles, permet de donner du sens aux actions ponctuelles de mise en lumière en les inscrivant dans une politique globale.

**Le SDAL est un ensemble de préconisations techniques et esthétiques générales applicables à tout projet d'éclairage fonctionnel ou artistiques.** Le SDAL se décline en PLUM pour des opérations spécifiques à caractère d'embellissement ponctuel. Il s'agit de prendre en compte les enjeux, les objectifs déjà définis dans ce document afin de les adapter au schéma de composition des espaces publics et du paysage proposé.



#### IV-6.1 Le SDAL (Schéma Directeur d'Aménagement Lumière)

L'étude du schéma directeur d'aménagement lumière de Toulouse (février 2004) a pour enjeu de valoriser le patrimoine toulousain et pour objet de « doter la ville d'un outil d'orientation et de programmation des opérations de mise en lumière sur l'ensemble de la commune » de manière à définir sur le long terme l'éclairage public, la silhouette nocturne, le paysage et les ambiances nocturnes à l'échelle de la ville et de ses quartiers.

Le SDAL a aussi pour but de donner une cohérence d'ensemble au paysage nocturne toulousain en maîtrisant les coûts d'énergie, la pollution lumineuse et en s'inscrivant dans une stratégie de développement durable.

Trois phases :

- analyse et bilan de l'état nocturne existant ;
- élaboration du Schéma directeur d'aménagement lumière ;
- mise en place d'un calendrier et d'un plan d'actions.

#### IV-6.2 Le PLUM (Plan de mise en LUMière)

**Le PLUM est une série d'action ponctuelle localisée sur un lieu ou un bâtiment précis permettant de la mettre en valeur par la lumière dans le respect de certaines règles techniques et esthétiques. Il doit respecter le SDAL.**

La ville de Toulouse depuis 2003 a lancé une grande opération de mise en lumière de ses rues, sites et bâtiments. Tous les ans, des bâtiments, des ouvrages d'art, des axes majeurs, des circuits de lumière, des places sont proposés pour une nouvelle mise en lumière.

Véritable volonté politique, technique et artistique, le Plan Lumière constitue à la fois une réflexion sur l'évolution de l'éclairage fonctionnel et un programme de mise en lumière des principaux sites de la ville avec pour principaux objectifs :

- sécuriser les installations ;
- l'embellissement de la ville ;
- respecter l'environnement (consommation réduite « Light Emitting Diode » LED) ;
- optimiser la gestion du parc.



*Médiathèque José Cabanis*

#### **Des essais sont réalisés pour une intégration maximale au site**

> **Aide de l'outil informatique** : simulations assistées par ordinateur pour mieux se rendre compte de l'impact du projet.



> **Essai réel** : essais sur site avant la mise en œuvre d'un projet définitif.



*La Halle aux Grains*

D'autres exemples de mises en lumière réalisées à Toulouse



*Contre allées Rouaix*



*Place Froidure, Zac de Borderouge*



*Pont Saint-Michel*



*Cathédrale Saint-Étienne*

### GRANDES ORIENTATIONS

- Intégrer la conception du projet d'éclairage dès la démarche d'aménagement de l'espace public.
- Avoir une cohérence entre le projet et le site concerné.
- Limiter la pollution lumineuse.
- Avoir un traitement adapté selon la hiérarchie de voies.



## IV-7 PRINCIPE 7 - APPORTER UNE COHERENCE DANS LE MOBILIER URBAIN

Référence aux cahiers : « Mobilier urbain » et « Revêtements de sol ».

### OBJECTIF

**Sobriété, quantité, qualité.**

Le choix de mobilier peut évoluer et n'est ni exhaustif, ni obligatoire : le mobilier proposé devra se rapprocher de la gamme choisie.

#### Définition

*D'après la définition issue du site Internet [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), « Le mobilier urbain est un terme contemporain qui englobe tous les objets qui sont installés dans l'espace public d'une ville pour répondre au besoin des usagers.*

Il peut donc aussi bien s'agir :

- de mobilier de repos (bancs, banquettes, sièges, tables) ;
- d'objets contribuant à la propreté de la ville (poubelles, corbeilles, sanitaires publics) ;
- d'équipements d'éclairage public (réverbères, candélabres) ;
- de matériels d'information et de communication (plaques de rues, affichage d'informations municipales ou culturelles, tables d'orientation) ;
- de jeux pour enfants ;
- d'objets utiles à la circulation des véhicules ou à la limitation de celle-ci (potelets, barrières, bornes, horodateurs, range-vélos, feux tricolores) ;
- de grilles, tuteurs et corsets d'arbres ;
- d'abris destinés aux usagers des transports en communs ».

Référence : <http://www.wikipedia.fr>

### PRINCIPES MAJEURS

- Améliorer la qualité du mobilier urbain (choisir des mobiliers courants, peu coûteux et pérennes).
- Adapter la quantité par la recherche d'une meilleure insertion urbaine, d'un regroupement des fonctions et par le choix d'un vocabulaire épuré.





## LES PRECONISATIONS POUR L'IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN

La première démarche est d'établir les besoins des utilisateurs lors de l'aménagement d'une zone urbaine. Il est nécessaire de tenir compte des fonctions à donner à l'objet et des contraintes qui en découlent, comme les matériaux à utiliser ou ses dimensions et encombrement. Certains objets auront un rôle de signalétique et les couleurs et leurs formes particulières permettront de les repérer, tandis que d'autres permettront le repos ou l'attente. Les besoins des citoyens sont nombreux, tout comme les solutions. Rien n'empêche non plus de donner plusieurs fonctions à un seul objet. Il s'agit donc d'étudier en détail l'ensemble des services à rendre aux différents utilisateurs. Enfin, il faudra être attentif aux risques de dérives vers des usages non souhaités de ces équipements.

Le mobilier urbain est choisi suivant l'usage des lieux.



*Banc – Place Froidure*



*Luminaire – Place Froidure*



*Panneau de signalétique*

### IV-7.1 Planter du mobilier urbain utilement et judicieusement

**Le mobilier urbain est souvent trop prégnant dans la perception que l'on a des espaces publics. L'essentiel est de ne pas faire de l'exercice de style mais au contraire être le plus épuré et efficace.**

Il s'agit de ne pas surcharger l'espace public en respectant alignements, rythmes réguliers, calages entre axe, d'intégrer la prise en compte du paysage urbain environnant (bâti, trottoir, plantations...).

Sa mise en œuvre doit en effet relever d'objectifs précis, de telle sorte qu'il ne soit ni pléthorique ni incongru : le mobilier urbain dans un espace public doit "aller de soi" et ainsi passer inaperçu.

**> Limiter au strict nécessaire le nombre de supports et privilégier les regroupements afin de restreindre et ordonner le mobilier urbain.**



Le mât de jalonnement devrait être implanté en bordure de voie et remplacer une borne : libérer l'espace.



## > Préconiser un seul support



Les éléments de mobilier urbain de type mâts de jalonnement, de police..., doivent venir s'implanter dans l'alignement des bornes ou des potelets existants (pas en conflit ni en surcharge).

Ces implantations devront tenir compte des problèmes éventuels d'accroche des poids lourds.

Un même mât peut servir de support à plusieurs indications dans la limite de sa lisibilité.

La juxtaposition d'éléments répétitifs et sans cohérence est à proscrire.

## > Trop de mobilier tue le paysage urbain, encombre l'espace public.

En complément du mobilier protégeant des abus liés à l'usage des véhicules particuliers (bornes et barrières) d'autres mobiliers ont envahi les trottoirs (bancs, corbeilles, racks à vélos, cabines téléphoniques, sanisettes, supports publicitaires, d'information, signalétique diverse, abribus, etc....).

Ce mobilier pléthorique, "saupoudré" de façon irraisonnée sur les espaces publics, fini par gêner la libre utilisation des espaces libres et notamment la circulation piétonne.

Bien trop souvent un problème de stationnement illicite se règle aujourd'hui par l'implantation de bornes. Cet aménagement peut avoir un impact visuel fort par rapport à l'ensemble de l'espace public.



Potelets, barrières, racks à vélos... sur trottoir : penser aux déplacements des piétons.

Le mobilier urbain ne doit pas devenir un obstacle pour le piéton mais un service sur l'espace public.



**Respecter des normes de passage** et aller au-delà lorsque le volume des piétons est important.

Ne pas implanter de panneaux publicitaires ou de panneaux de signalisation s'ils gênent le cheminement des piétons.



## IV-7.2 Libérer l'espace public

L'espace vide doit être dégagé au maximum de tout élément. La localisation du mobilier de type bancs, racks à vélos, panneaux d'affichage, doit correspondre à une demande constatée et précise afin d'éviter l'installation d'un mobilier non indispensable.



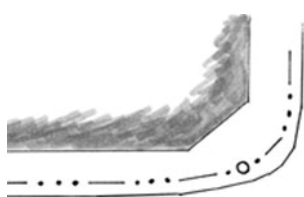
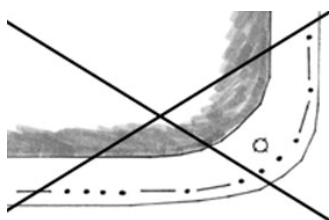
### > Conserver les perspectives

Comment une perspective de rue peut être gâchée et peut venir réduire la circulation piétonne par un mobilier hors d'échelle.

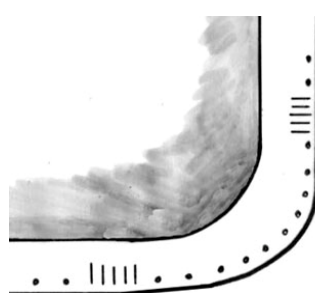
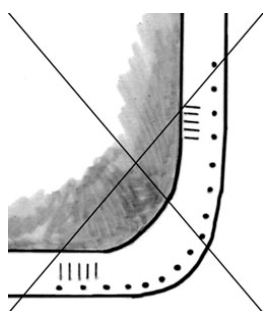


### > Aligner le mobilier urbain et s'efforcer d'établir des rythmes d'installation (bornes, panneaux publicitaires, corbeilles, bancs...).

L'implantation du mobilier doit se réaliser en cohérence avec l'existant, avec la configuration du lieu (de façon parallèle ou perpendiculaire). Il ne doit pas venir en surplus à moins que la largeur du trottoir le supporte.



### > Implantation des corbeilles dans l'alignement.



### > Implantation des supports vélos dans l'alignement.



### IV-7.3 Se préoccuper du coût du mobilier urbain

- **En réduisant les coûts d'aménagement** grâce à la limitation des gammes de matériaux et de mobiliers.

- > Principe limité avec une gamme limitée.
- > Simplicité pour une gestion efficace.

L'achat, la pose et l'entretien (renouvellement, réparations, nettoyage...) du mobilier très fragile car exposé aux sollicitations des usages de l'espace public, mobilise d'importantes ressources financières et humaines.

- **En limitant le type de mobilier urbain.** L'aménagement d'une rue ou d'une place passe trop souvent par l'implantation de divers mobiliers urbains hétéroclites, de jardinières surdimensionnées, de marquages « routiers » trop visibles pouvant venir perturber la lecture du paysage urbain.

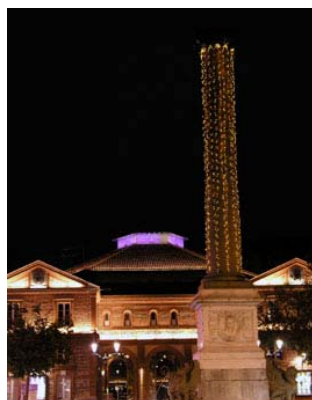
La lisibilité de la ville est rendue complexe parfois par un foisonnement d'éléments divers où chaque mobilier est choisi de manière ponctuelle pour résoudre rapidement un problème technique.



*Bornes hétéroclites - Quatre bornes différentes utilisées dans la même rue.*

Harmoniser l'esthétique des différents mobiliers dans le site, le type, les dimensions, les couleurs, le nombre...

Ne pas confondre embellissement urbain et décoration anecdotique.





#### IV-7.4 Entretien le mobilier urbain



##### **Tenir compte des contraintes d'entretien et de maintenance.**

Rien n'est plus désastreux pour l'image d'une collectivité que des bornes arrachées, des abribus ou des cabines téléphoniques aux vitres brisées, des couleurs passées ou salies...

#### IV-7.5 Définir une ligne esthétique pour le mobilier urbain

**Cette ligne esthétique sera neutre.** Concernant le mobilier urbain, nous préconisons l'utilisation du RAL 7016 « gris anthracite », de façon à avoir une couleur « uniforme » dans toute la Ville.

Le mobilier urbain participant à l'identité de la ville, il était donc nécessaire de définir une couleur pouvant s'appliquer sur toute la commune. L'utilisation d'une seule teinte RAL a un double avantage : l'espace public sera perçu comme plus homogène et l'entretien est plus facile et moins coûteux (gestion des stocks..).

Cette ligne peut être uniforme pour toute la Ville, ce qui est souhaitable pour des raisons de cohérence, d'identité, de solidarité (pourquoi un quartier périphérique n'aurait-il pas droit au même mobilier que le centre ville ?).

##### **Elle sera déclinée en fonction des lieux et de leur nature.**

Le gris anthracite a été choisi pour deux raisons principales :

- couleur sombre de même valeur que le vert initialement utilisé, même qualité ;
- couleur qui a plus de facilité à s'insérer que le vert au paysage urbain (plus polyvalent).

#### IV-7.6 Rechercher une cohérence dans les couleurs de la ville

### **OBJECTIF**

**Instaurer une cohérence dans les couleurs.**

##### **a) La couleur et l'architecture des bâtiments**

*« L'architecture est une expression de la culture ; la création architecturale, la qualité des constructions, leur insertion dans le milieu environnant, le respect des paysages naturels ou urbains, ainsi que du patrimoine sont d'intérêt public ». Loi du 3 janvier 1977 sur l'architecture art. 1.*



### > La couleur permet :

- ↪ de renforcer la composition architecturale ;
- ↪ d'améliorer ou d'atténuer la perception du bâtiment dans la rue ;
- ↪ de participer à l'identité et à la qualité des paysages et des espaces publics.

La notion de contexte et d'intégration est fondamentale.

Les façades toulousaines et leurs couleurs sont visibles depuis le domaine public : elles représentent un enjeu urbain pour la qualité architecturale et la qualité de l'espace public.

Depuis de nombreuses années la Ville de Toulouse à travers des études, palettes, conseils et campagnes de ravalement, s'attache à sauvegarder et mettre en valeur une ambiance colorée.

Au sein de chaque quartier, le choix des coloris des revêtements de sol doit être réalisé en harmonie avec la couleur des façades. Ces harmonies dessinent la Ville.

Les façades, le traitement de sol, les devantures et les enseignes sont déterminants parmi les éléments colorés du paysage urbain, ils doivent être entretenus et mis en valeur.

La coloration sera étudiée en fonction du support, du contexte architectural et de sa destination.

## b) Les moyens mis en œuvre par la Commune de Toulouse

### > Les campagnes de ravalements obligatoires

Depuis plus de 15 ans, la Ville de Toulouse poursuit à travers une aide financière et technique un effort pour redonner aux façades du centre historique leur éclat à travers la diversité de leur palette.

Cette démarche est menée principalement dans le secteur sauvegardé mais aussi sur certains axes pour lesquels des préconisations spécifiques ont été appliquées.

### Pour mener à bien cette démarche de ravalement, il est nécessaire de :

- Concevoir un projet de coloration adapté à l'architecture et à la situation urbaine de l'édifice.
- Choisir une harmonie de teintes pour un site donné, une place ou pour une partie de rue.
- Respecter les teintes naturelles des matériaux (bois, brique, pierre, béton...) de façon à ne pas cacher les matériaux nobles d'une façade lorsqu'ils ont été mis en œuvre pour être vus.
- Éviter les contrastes trop violents entre devanture commerciale, le bâti et le sol, qui doivent s'harmoniser avec les teintes des façades.

> Le suivi des ravalements est réalisé en collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France (Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine).

La participation d'un Architecte du Patrimoine est assurée pour le suivi des ravalements sur site (chantiers) et sur la mise en place de prescriptions architecturales.

### > Les Instructions des permis de construire

« Le projet doit comporter une étude de coloration valorisant la composition architecturale » (Extrait du Plan local d'Urbanisme de la Ville de Toulouse).

Dans le cadre des autorisations d'urbanisme une importance notable est accordée à la gestion de la couleur. Des « commissions couleur » ont été mises en place pour pouvoir instruire les autorisations d'urbanisme en centre ville comme en périphérie.

Ces commissions permettent de vérifier si le projet de coloration prend en compte la hiérarchie entre les différents éléments de façade : soubassement, encadrements, enduit, brique, menuiseries... tout en s'insérant harmonieusement dans l'environnement des édifices mitoyens.

Lors de ces commissions des éléments précis sont généralement demandés : échantillons de couleur, matières, références.



## > Les outils

Un **guide de la couleur** a été réalisé en vue d'avoir une cohérence dans le traitement coloré des immeubles toulousains.

Ce guide est complété par des **palettes de couleur** Ville de Toulouse :

- pour le secteur sauvegardé ;
- pour les faubourgs ;
- pour les « immeubles de petite, moyenne et de grande taille ». Ces palettes ne concernent pas seulement la couleur des enduits et des peintures mais aussi les autres éléments comme les menuiseries, les balcons, les ferronneries pour lesquels ont été établies des recommandations spécifiques, en étroite collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France.

« Ces palettes ne doivent pas être considérées comme un simple but à atteindre, mais comme référence minimale » (extrait du Plan local d'Urbanisme).

*Référence : plaquette spécifique à la réglementation des enseignes Ville de Toulouse*

<http://www2.culture.gouv.fr/culture/sites-sdaps/sdap31/apercu-palette-teintes-materiaux-midi-toulousain-22.htm>

*Référence aux plaquettes « Campagnes de ravalement » Ville de Toulouse.*

### *Quelques exemples de mise en valeur de façades toulousaines*



*Place Sainte-Scarbes*



*Rue d'Alsace Lorraine (Avant)*



*Rue d'Alsace Lorraine (Après)*



*Place Saint-Georges*



*Place des Carmes (Avant)*



*Place des Carmes (Après)*



*Place Saint-Etienne*



*Place Emile Male (Avant)*



*Place Emile Male (Après)*

### c) La couleur peut être utilisée pour le mobilier urbain ou œuvre d’art

L’homogénéité des formes, couleurs et matériaux du mobilier devra être prise en compte pour leur intégration dans l’environnement. La politique de développement durable conduit à privilégier les aménagements « naturels » et économes en entretien.

Pour une bonne intégration, des similitudes entre les différents produits (matériaux, procédés de mise en forme, structures...) ou au contraire, des contrastes pourront être mis en valeur.

L’architecture existante peut aussi être prolongée pour souligner les qualités respectives du mobilier et de son environnement, toujours dans le but de parvenir à une perception cohérente de la ville.



*Mobilier coloré rue Alsace Lorraine, devant le Square Charles de Gaulle*



*Œuvre d’art devant le musée d’art moderne « Les Abattoirs »*



*Square de Gaulle - Jeux pour enfants*





### *En conclusion*

*Le mobilier le plus esthétique, le moins encombrant, le moins cher est celui que l'on ne pose pas.*

*Une réflexion sur la véritable fonction du mobilier urbain, son utilisation et le lieu de son implantation est donc indispensable avant tout aménagement.*

## GRANDES ORIENTATIONS

### Ce qu'il faut éviter :

- engager des actions au coup par coup sans approche globale et sans réflexion sur le fonctionnement d'un lieu ;
- multiplier les gammes de matériaux (échantillonnage) ;
- laisser se dégrader les espaces publics dans l'attente de projets à venir ;
- effectuer des aménagements provisoires qui risqueraient de perdurer faute de moyens ;
- aménager à grands frais des espaces que les services de la Ville seraient dans l'impossibilité de maintenir en parfait état.

### Quelques préconisations :

- être attentif à l'angle de vision, rythmer leur pose, réduire leur nombre (la profusion excessive de mobilier urbain induit un effet inesthétique).



- gérer et contrôler toutes les implantations de mobiliers urbains et publicitaires.

**Les couleurs de la Ville font partie intégrante de l'identité de la Ville et participent à la définition des espaces publics.**

- Veiller à la cohérence dans le traitement coloré des façades.



## IV-8 PRINCIPE 8 – PRENDRE EN COMPTE LES LIMITES

### OBJECTIFS

**Affirmer clairement les limites du domaine public.  
Traiter lisiblement la séparation public/ privé, d'un bord de place...**

Les limites font parties des éléments à prendre en compte pour la conception des espaces publics.

**Morcellement et volumétrie** : unicité ou multiplicité de/des espace(s), lieu(x) fermé(s) et/ou ouvert(s)...

**Qualités des transitions entres espaces privés et publics** : formés de plein et/ou de vide, d'écrans partiels, d'espaces tampons, présence de murs, de clôtures, de grillages, de haies, types et nombre d'accès,

**Lisibilité et identification de la structure du lieu** : limites franches ou floues, enchaînements précis ou non des espaces publics, présence d'espaces délaissés, «résiduels», prégnance des infrastructures...

Les délimitations jouent un rôle important dans la compréhension de l'espace public. Les limites sont en particulier les séparations entre les différents composants de l'espace public qui méritent une attention particulière. L'essentiel est dans le traitement des détails.

### Il existe deux catégories essentielles de limites :

> **limites franches et principales délimitent le bâti, les parcelles privées.**

Les outils de délimitation peuvent être des clôtures, des murs de soubassements, des haies végétales, des locaux de poubelles en périphérie.



> **limites accessoires et évolutives délimitant deux lieux sur le domaine public.**

**Les limites d'occupation du domaine public peuvent se traduire par :**

**- un marquage sur trottoir de terrasses, de marquises...**

L'espace public peut être alors « marqué » par du mobilier urbain, et/ou par un revêtement spécifique au sol : bornes, potelets, jardinières, marquage au sol, calepinage de matériaux et ceci afin de garder lisible la composition d'un lieu.



### - une clôture

Le modèle de clôture, type maille rigide en centre ancien est à proscrire et pour les bâtiments collectifs ayant une façade côté rue (« dispositions communes du PLU art. 117 »). Le choix sera déterminant pour la qualité du lieu.



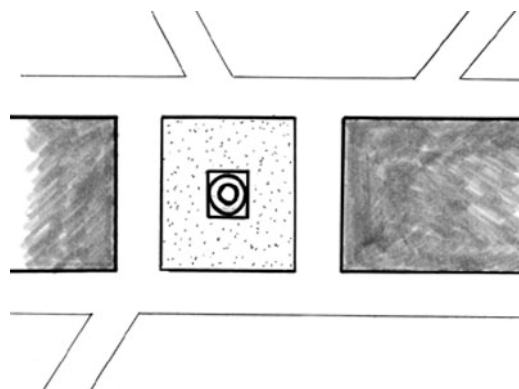
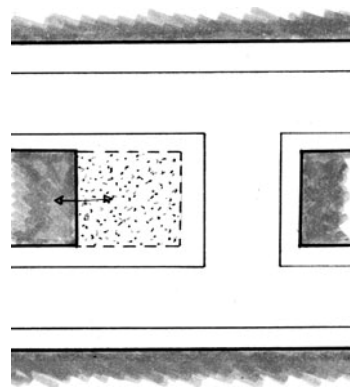
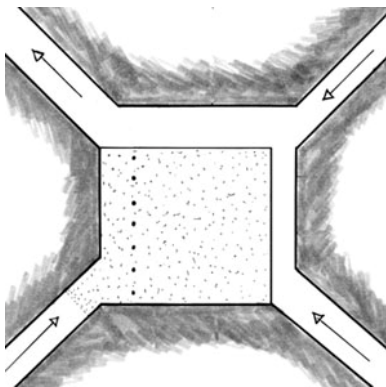
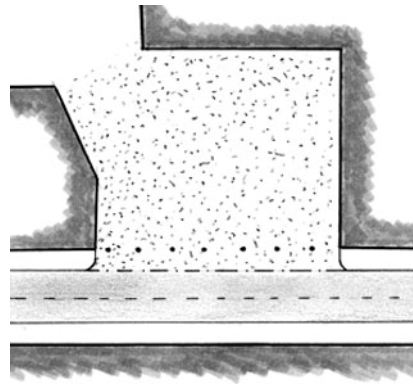
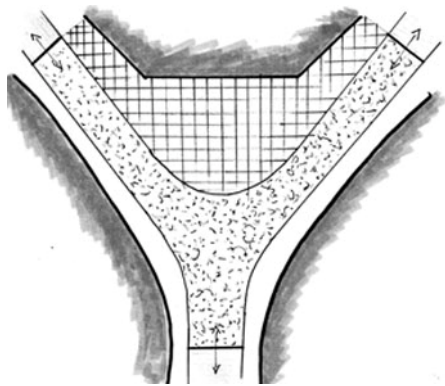
### - un marquage sur chaussée

En effet, des contraintes de gestion peuvent amener à partager le domaine public par un marquage de sol (essentiellement en peinture).





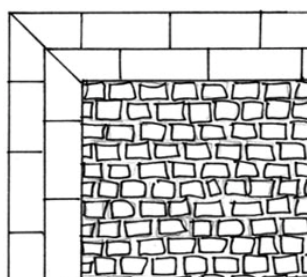
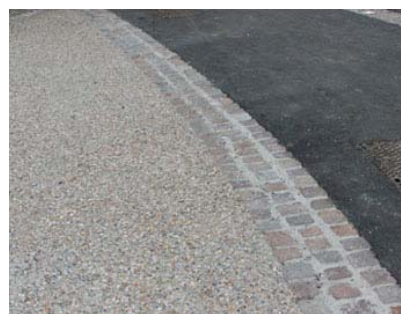
## SCHEMAS DE PRINCIPE



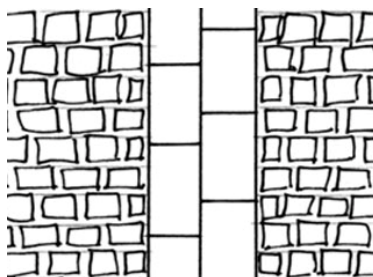


> Le calepinage valorise l'espace public.

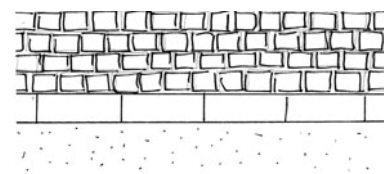
Ces exemples illustrent un aménagement urbain de qualité.



*Encadrement*



*Bandes structurantes*





## IV-8.1 Traitement des Rez-de-chaussée

### PRINCIPE

Le traitement du rez-de-chaussée côté rue est le fondement de l'architecture de l'immeuble et du paysage urbain. En accompagnant l'espace public, il contribue à la vie sociale de la rue, du quartier, de la ville...



**Les alignements « d'usage »** (commerces, services...) doivent être maintenus et renforcés. Un rez-de-chaussée accessible et lisible par tous est nécessaire. Il doit être ouvert sur la rue par de larges vitrines apportant une animation diurne ou nocturne. Il doit indiquer l'entrée de l'immeuble.



**Le logement** n'est plus recherché s'il n'est pas sécurisé soit par un recul par rapport à la voie, soit par une sur hauteur du plancher du 1<sup>er</sup> niveau habitable. Dans ce dernier cas, le soubassement ne doit pas dépasser la hauteur d'un individu, doit être animé par des ouvertures et un calepinage précis de matériaux résistants aux agressions de la rue.



**Le parking** en rez-de-chaussée est la plus mauvaise solution car elle ne contribue pas à l'animation sociale de la rue. Pour le rendre admissible, il convient de l'enterrer au moins pour partie. Si contraintes (nappe phréatique, faible largeur de l'unité foncière), on peut envisager des parkings en rez-de-chaussée sur une faible longueur côté rue, en préconisant des percements en harmonie avec ceux des étages et des constructions voisines.



## IV-8.2 Les clôtures dans les zones d'habitat

### PRINCIPE

Les clôtures, notamment celles visibles du domaine public, participent pour une part importante, avec le traitement des reculs sur rue, à l'image de la ville. Ce sont souvent elles que le passant découvre avant même les constructions qu'elles abritent.

Aussi, les soucis d'ordre privé de protection visuelle, sanitaire ou phonique ne doivent pas conduire à négliger leur aspect qualitatif et la nécessité de leur insertion dans un contexte plus large : celui de la perception générale d'une rue, de la qualité du paysage urbain, du cadre de vie d'un quartier.



*Avenue Crampel*



*Rue Delrieux*

- Grille de préférence à un grillage ou tôle pleine, de couleur sombre moins perceptible.
- Un traitement paysager en arrière.
- Un mur bahut même très bas, 0.20 m par exemple, facilitera l'entretien de la partie paysagère.



*Un mur plein*



*Rue Jules Mazellier*

### Les justifications pour la réalisation d'un mur plein :

- une différence de niveau entre le terrain naturel et la rue ;
- une contrainte phonique routière ;
- une mitoyenneté ;
- une volonté de marquer les entrées et de dissimuler, les boîtes aux lettres, les conteneurs...



### IV-8.3 Les clôtures dans les zones d'activités

Les bâtiments à usage d'activités ne se cachent plus derrière des murs pleins et hauts mais au contraire s'affichent dans des « écrins » paysagers plus ou moins importants, en fonction de l'image que souhaite véhiculer l'entreprise concernée. L'impact des parties minérales doit être atténué au maximum.



*ZAC Basso Cambo*



*ZAC Garonne*

- Une clôture ajourée dont la principale qualité doit être la transparence, afin de laisser apparaître le traitement paysager. Toutefois, l'entrée peut être marquée par des éléments pleins dissimulant, par exemple, les transformateurs, les aires de stockage des conteneurs... ;
- Une clôture d'éléments fins de couleur sombre devient imperceptible au contact d'une haie végétale ;
- Un Mur bahut bas obligatoire (art 11.7 du PLU) : traitement en harmonie avec le mur plein de l'entrée ;
- Partie pleine marquant l'entrée (support d'enseignes ou dissimulant les transformateurs, les conteneurs...) ;
- Portail en harmonie avec la clôture (couleur, hauteur, matériaux, forme ...)
- Grillage rigide plastifié à mailles verticales rectangulaires ou similaire, de couleur sombre ;
- En partie arrière : aspect paysager (plantations d'arbres, arbustes, gazon, ...). Le marquage des limites peut se faire soit simplement à l'aide de haies végétales, soit avec une clôture dissimulée à l'intérieur de cet espace paysager ;
- Des éléments pleins de largeur réduite pourront être introduits dans les clôtures pour réduire la monotonie.





**Dans tous les cas les conditions de visibilité et de giration prévaudront pour établir le dispositif d'entrée et de clôture aux abords du portail ;**

Les interventions sur les **interfaces** entre le privé et public doivent permettre de prévoir :



- d'inclure les servitudes de services (armoires EDF-GDF, transformateurs, sous répartiteur Télécom, locaux poubelles, entrées de parking...);

- de réserver d'éventuels redents dans la parcelle afin de ne pas gêner, par la présence de poubelles, les cheminements piétons dans l'espace public.

**Les préconisations en matière de gestion des ordures ménagères** ont pour but d'intégrer, dès la conception, cette contrainte de façon à éviter une organisation anarchique et des nuisances pour les habitants sur le domaine public.

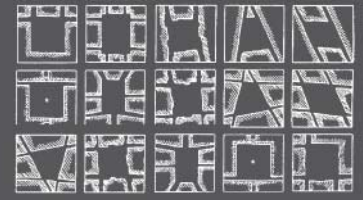
### GRANDES ORIENTATIONS

- **Le traitement des limites doit être lisible et ainsi contribuer à une plus grande clarté des fonctions et usages.**
- **Elaborer des clôtures discrètes et « transparentes ».**
- **Favoriser l'animation de la rue en traitant les rez-de-chaussée.**
- **Le détail est fondamental pour la réussite d'un aménagement urbain.**



# Prescriptions générales

Service de l'Urbanisme & de l'Environnement  
Direction de l'Esthétique & du Patrimoine Urbains



## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

MAIRIE DE  TOULOUSE  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

Chapitre V

ANNEXES





## Chapitre V – ANNEXES

### V-1 AGENDA 21

[Cahier « Documents de références » - Chapitre I-1 – ANNEXES PRESCRIPTIONS GENERALES](#)  
> <http://www.agenda21.org>

### V-2 NOUVELLES PROCEDURES D'INSTRUCTION CONCERNANT LES ESPACES PUBLICS

[Cahier « Documents de références » - Chapitre I-2 – ANNEXES PRESCRIPTIONS GENERALES](#)  
> [Auto Urba Espaces Publics.pdf](#)

### V-3 CHARTE-GUIDE POUR DES OPERATIONS D'URBANISME DURABLE

[Cahier « Documents de références » - Chapitre I-3 – ANNEXES PRESCRIPTIONS GENERALES](#)

**En cours de réalisation**

**Service de l'Urbanisme et de l'Environnement**

**Contact : Direction de l'Environnement – Ville de Toulouse**