

## LES PHASES DE REALISATION DES TRAVAUX

### Phase 1 : début 2010 pour une durée de 7 mois

- Création d'une zone de stationnement (accès par la rue de Cheverny) pour compenser le parking du Galibier qui sera supprimé.
- Suppression de la liaison en "S" entre l'actuelle avenue Raoul Thibaut et rue de Cheverny
- Réalisation des réseaux (eau, électricité, etc.) dans la nouvelle rue principale
- Fermeture de deux voies de circulation à l'entrée ouest du quartier (côté de La Chasse), en gardant momentanément les deux voies centrales

### Phase 2 : milieu 2010 pour une durée de 5 mois

- Construction du nouveau rond-point à l'entrée de la rue du Zodiaque, qui sera réalisé sur un espace actuellement vert et permettra de conserver la circulation sur l'avenue Raoul Thibault
- A l'entrée ouest du quartier, circulation sur les deux voies nord depuis le rond-point RD 917, puis « basculement » sur les deux voies sud à l'entrée de la résidence de La Chasse

Lors de l'atelier, des habitants suggèrent de démarrer la zone 30km/h à partir du rond-point à l'entrée du quartier. Certains proposent également de supprimer les « dos d'ânes » existants actuellement à l'entrée de la résidence de La Chasse afin de limiter les bruits du passage des nombreux camions nécessaires aux travaux.

### Phase 3 : fin 2010 pour une durée de 1 mois.

- Fermeture du début de la rue de Zodiaque pour réaliser la connexion du nouveau rond-point avec la nouvelle rue principale
- Accès au quartier, et notamment à la résidence de La Bougie par l'est du quartier via la rue de Cheverny

### Phase 4 : 2011

- Fermeture de l'avenue Raoul Thibault depuis le nouveau rond-point jusqu'à la sortie des camions à l'arrière du magasin Leclerc
- Mise en service de la nouvelle rue principale qui traverse le quartier et se connecte sur la rue de Cheverny
- Démarrage des constructions de logements

### Phase 5 : à partir de 2012

- Livraison des premiers logements
- Réalisation des places
- Chantiers de démolitions
- Réalisation du rond-point rue de Cheverny à l'entrée Est du quartier

Un technicien explique que pendant les travaux, l'accès au chantier se fera exclusivement via le début de la rue du Zodiaque pour limiter les désagréments dans le quartier.

L'accès au magasin Leclerc sera assuré en permanence.

Les 3 premières phases vont permettre la réalisation de la nouvelle rue principale. Néanmoins il ne s'agira alors que des voies de circulations. Les emplacements de parking et les trottoirs seront en stabilisés, sans être aménagés de manière définitive. La couche finale des rues et les aménagements définitifs des parkings, trottoirs et pistes cyclables n'auront lieu qu'après les chantiers de construction et de démolition (soit vers fin 2012)

## PROCHAIN RENDEZ-VOUS

Le 26 mars 2009 à 18h  
au Centre Chanteclair

Forum de clôture de la première phase de concertation concernant les futures voiries.

La Communauté Urbaine d'Arras et les villes de Saint Nicolas et Saint Laurent apporteront des réponses aux commentaires exprimés lors de l'enquête publique et les expositions qui ont eu lieu entre janvier et mars dernier.



## La rénovation de notre quartier, ça nous concerne et j'y participe.



### Compte-rendu du 2<sup>ème</sup> atelier du 19 février 2009 (séance de 14h et 18h) concernant l'aménagement des voiries.

Ce deuxième atelier avait pour objet d'analyser les compositions des nouvelles voiries prévues dans le réaménagement du quartier. On y a présenté la seconde phase de l'exposition disponible jusqu'au 15 mars

Lors des deux séances du 19 février sur les voiries, l'atelier a pu s'appuyer sur la présence de l'urbaniste, Monsieur Renaudie, à la base de la conception du projet de rénovation du quartier des Nouvelles Résidences. Il a présenté les grandes lignes de ce projet

## CONCEPTION GLOBALE DU PROJET

### 1. Retrouver le terrain naturel

La suppression de la galerie marchande a cassé le lien entre le nord et le sud du quartier en laissant une grande surface vide. Il reste alors l'avenue Raoul Thibaut qui, comme une « balafre », coupe littéralement le quartier en deux. Son utilité a disparu, de même que celle du pont. C'est ainsi qu'on a considéré que le projet devrait retrouver le terrain naturel sur lequel le quartier a été construit.

### 2. Créer une place centrale

Pour retrouver une véritable ambiance de quartier, il est important de créer une place centrale à l'endroit laissé vide par la démolition de la galerie marchande. Elle permettra de relier les deux parties du quartier, mais aussi d'installer un espace qui regroupe vie publique, vie commerciale et vie administrative.

### 3. Un quartier pour les piétons et les cyclistes

En remblayant l'actuelle avenue Raoul Thibault, on va retrouver le plateau naturel avec des pentes légères ne dépassant pas 4%. Cela va faciliter le déplacement des piétons cyclistes, et des personnes handicapées.

### 4. Une circulation limitée aux habitants du quartier

Une nouvelle rue principale et des rues annexes de largeur réduite permettront de circuler dans le quartier en zone 30 (vitesse limitée à 30 km/h). Le principe de base du projet est de favoriser la circulation des gens qui vivent dans le quartier (habitants, commerçants, travailleurs...) et de minimiser la circulation de transit (quand des personnes n'ayant aucun lien avec le quartier le traversent comme raccourci).

### 5. Priorité aux écoles et collèges

Une attention particulière est donnée aux élèves du quartier afin de leur permettre des déplacements sécurisés dans le quartier en traversant le moins de rues possible.

### 6. Un quartier vert et à taille humaine

Le projet intégrera plusieurs espaces verts et comportera des bâtiments ne dépassant pas 4 étages.

## UN QUARTIER A MOBILITES DOUCES

### UNE ZONE 30... AU-DELA DES PANNEAUX

Afin de faire respecter les 30 km/h dans le quartier, il est nécessaire d'installer des panneaux de signalisation, mais également d'autres moyens de modération de la vitesse.

#### Des plateaux

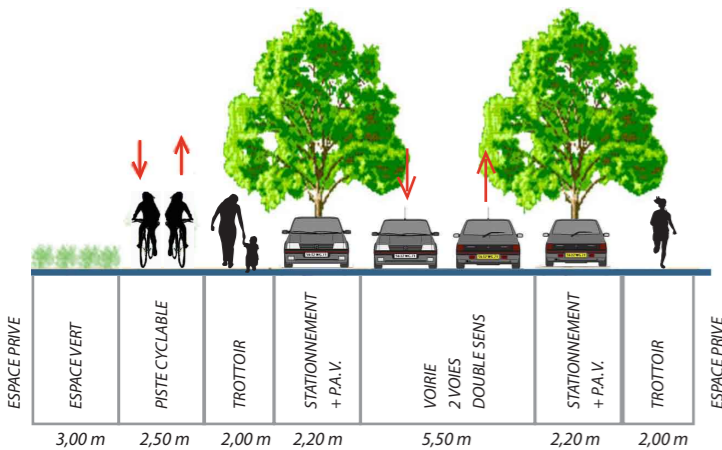
Les plateaux surélevés ont pour but de forcer à ralentir et de marquer une zone partagée entre véhicules, piétons, et vélos. Ces plateaux seront réalisés sur la largeur de la rue (voir schéma) en utilisant des matériaux différents pour les rendre bien visibles.

- Un premier plateau à l'entrée ouest marquera l'entrée de la résidence de la chasse.
- Un deuxième marquera le lien entre la future place centrale et la place du marché vers le centre commercial Leclerc.
- Un troisième assurera le lien entre la place centrale et l'espace public vers le collège Verlaine.
- Un quatrième marquera l'entrée est du quartier au niveau de la pharmacie et du centre médical.

#### Largeur réduite des voiries

D'une manière générale, des voies de circulation moins larges ralentissent instinctivement la vitesse. Cette largeur sera définie pour que des bus et/ou camions de livraison du centre Leclerc puissent se croiser. L'entrée ouest du quartier (du côté de La Chasse) sera réduite à 2 voies. L'avenue Raoul Thibault actuellement encaissée, d'une emprise\* de 25 m dont 17 m réservée à la chaussée (voitures), sera remplacée par la nouvelle rue principale d'une emprise de 20 m dont 5m50 réservée pour la chaussée (voitures)

\* emprise : la largeur reprenant les voies de circulation et leurs abords publics en ce compris les pistes cyclables, trottoirs, terre-pleins, parking, etc.



#### Les priorités à droite

Le projet conserve le principe des priorités à droite dans l'ensemble du quartier, car cela oblige à une circulation lente.

#### Des arrêts de bus sur la voirie

Les bus traverseront le quartier en passant par la nouvelle rue principale et la rue de Cheverny. Leurs arrêts sont prévus sur la voirie pour plusieurs raisons :

- Cela permet de ralentir le trafic sans créer de réel blocage puisque ces arrêts ne durent que quelques dizaines de secondes.
- Cela évite au bus de devoir manœuvrer pour sortir de son arrêt, ce qui cause souvent un risque de tensions entre conducteurs, voire même d'accident.
- Leur arrêt sur la voirie permet de ne pas devoir faire d'emplacement sur les trottoirs, laissant ainsi un espace beaucoup plus large et plus sûr pour les piétons, et notamment pour les enfants quand ils sortent des bus.

Les habitants font remarquer qu'aux heures de pointe, même les arrêts de courte durée des bus peuvent être gênants. On propose de décaler les arrêts dans les deux sens de circulation, pour permettre aux voitures de doubler un bus le cas échéant. On demande aussi de placer ces emplacements suffisamment loin des ronds-points pour éviter des files de voitures derrière les bus arrêtés qui remonteraient jusqu'aux ronds-points, créant un blocage de la circulation sur plusieurs axes.



Où placer les arrêts de bus ?

On propose de placer les arrêts de l'entrée ouest, juste de part et d'autre du carrefour à l'entrée de la résidence de La Chasse. De cette façon, durant l'arrêt d'un bus, des voitures auront toujours la possibilité de rentrer et sortir de la résidence.

#### Des temps d'arrêt plus longs pour les bus

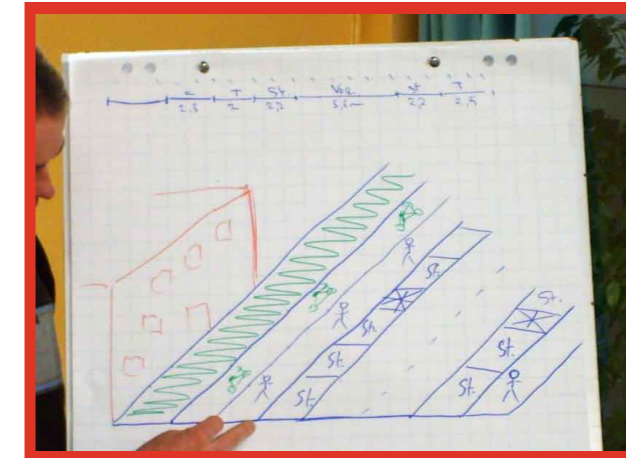
Pour le collège, les bus scolaires doivent pouvoir rester arrêtés plus longtemps, ils auront donc un emplacement spécifique hors voiries (le long du collège).

Pour les bus Artis, il faudra se coordonner avec la société de transport en commun pour définir d'autres lieux d'arrêt hors voiries pour permettre un temps d'attente plus long (recalage d'un bus dans l'horaire prévu). On insiste sur la nécessité de respecter cette règle.

## TOUS SUR LE MEME PIED

Les concepteurs ont prévu un seul et même niveau pour la rue, le parking, le trottoir et la piste cyclable.

C'est le principe de l'espace partagé, qui oblige d'être attentif aux autres usagers.



En même temps, cela crée un effet d'espace ouvert qui permet une bonne visibilité.

Un participant explique l'importance de cette visibilité car celle-ci provoque une diminution des comportements du type « on roule à travers tout » que l'on observe souvent avec les motos et quads.

#### Comment assurer un respect de l'utilisation des espaces ?

Monsieur Renaudie a montré une réalisation récemment terminée à Sedan. Les espaces y ont été réalisés sur un même niveau et c'est par l'utilisation de « potelets » en pierre et de matériaux de surface différenciés que l'on a marqué la limite entre les voies pour les voitures et la zone piétonne et cycliste. La piste cyclable se différencie des espaces piétons par un revêtement de couleur différente.



## DONNER DE LA PLACE AUX VELOS

Un débat a eu lieu sur l'emplacement des pistes cyclables : sur la voirie ou non ?

#### Des pistes cyclables en dehors de la voirie

Certains estiment que c'est le moyen qui va créer et favoriser l'utilisation des vélos.

Aujourd'hui, il faut être téméraire pour oser circuler sur la route à vélo. Créer des pistes cyclables en dehors de la rue permettra de favoriser l'utilisation du vélo, notamment pour les plus jeunes.

#### Ne pas prévoir de pistes cyclables, mais rouler à vélo sur la voirie

Monsieur Renaudie explique qu'à Sedan le premier réflexe a été de réaliser des pistes cyclables en dehors de la rue. Mais la pratique montre que les adultes circulent plus volontiers sur la rue car elle est en zone 30 et ils ne s'y sentent pas en danger. Par contre, les enfants circulent sur la piste cyclable mais en ne restant pas dans l'espace qui leur est dédié et utilise également l'espace piétonnier. Ceux-ci sont simplement marqués par une différence de couleur au sol.

**Dans un cas comme dans l'autre, le partage de l'espace oblige à la vigilance et crée davantage de convivialité.**

#### Permettre de sortir du quartier à vélo

Il est important de réfléchir la circulation cycliste au-delà du quartier. On ne favorisera l'utilisation du vélo que si les cyclistes ont réellement la possibilité de se déplacer sur de plus longs trajets. Pour cela, un projet de passerelle piéton/cycliste devrait voir le jour en fin de projet et reliera le quartier au Val de Scarpe, permettant ainsi de rejoindre facilement et rapidement le centre d'Arras.

## COMMENT PENSER LES ESPACES PUBLICS DU QUARTIER ?

Les aménagements du quartier vont nécessiter de penser la nouvelle place, ainsi que divers espaces destinés à tous les habitants. Certains pourront être davantage minéraux (c'est-à-dire avec essentiellement de la pierre et des dalles) et donc très résistants. D'autres pourront être aménagés en zones plus végétales amenant notamment de l'ombre en été.

Ce sera également le cas des espaces de parking le long de la voirie qui seront rythmés par des arbres et des points d'apports volontaires (containers enterrés pour le tri des ordures). Pour les espaces verts, il est conseillé d'utiliser des variétés endémiques (espèces qui proviennent de la région) nécessitant très peu d'entretien.

Pour penser ces aménagements, des habitants suggèrent d'aller voir des réalisations dans d'autres quartiers comme par exemple à Saint Laurent Blangy, mais aussi plus loin. Les photos de Sedan ont déjà donné des premières idées.

