

---

# **LES ENTREES TOURISTIQUES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE POITIERS**

---

**RAPPORT DE STAGE**  
**MAGISTERE 3ème ANNEE**  
**2005-2006**

**Anna FOUREL**

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>1</b>
<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>CHAPITRE PRELIMINAIRE.....</b>	<b>7</b>
<b>I. LE PATRIMOINE DE LA CAP GERE PAR UNE POLITIQUE TOURISTIQUE A LA FOIS COMMUNALE ET COMMUNAUTAIRE.....</b>	<b>8</b>
A. La politique touristique, une compétence partagée.....	8
B. Une politique structurée autour d'un plan d'actions.....	8
C. Un patrimoine riche et diversifié sur l'agglomération de Poitiers.....	9
<b>II. PASSER D'UNE AGGLOMERATION DE PASSAGE A UN TERRITOIRE D'ETAPE.....</b>	<b>15</b>
A. Les pratiques touristiques sur la CAP.....	15
B. Un objectif lié à des pressions externes.....	16
<b>III. LES ENTREES TOURISTIQUES DE LA CAP .....</b>	<b>16</b>
A. Définition d'une entrée touristique.....	17
B. Présentation des entrées touristiques de la CAP.....	18
 <b>PARTIE I. DIAGNOSTIC DES ENTREES TOURISTIQUES DE LA CAP</b>	
<b>I. LES ENTREES D'AGGLOMERATION.....</b>	<b>23</b>
<b>RN 10 : CHASSENEUIL-DU-POITOU .....</b>	<b>24</b>
Séquence n°1 : zones d'activités de Chasseneuil-du-Poitou .....	24
Séquence n°2 : la zone d'habitations de Chasseneuil-du-Poitou .....	26
Séquence n°3 : la zone urbaine de Migné-Auxances .....	27
<b>RN 10 : FONTAINE-LE-COMTE .....</b>	<b>31</b>
Séquence n°1 : la zone commerciale de Fontaine-le-Comte .....	31
Séquence n°2 : les bois de la vallée de la Feuillante .....	33
Séquence n°3 : la zone d'activités économiques de Poitiers .....	33
<b>RN 147: MIGNE-AUXANCES .....</b>	<b>37</b>
Séquence n°1 : la RN 147 (de la jonction de la RN 149 et de la RN 147 à la sortie vers Migné-Auxances).....	37
Séquence n°2 : la zone de la Loge.....	38
<b>RN 147 : MIGNALOUX-BEAUVOIR .....</b>	<b>43</b>
Séquence n°1 : de l'entrée sur Mignaloux-Beauvoir jusqu'au centre bourg .....	43
Séquence n°2 : le croisement à hauteur du centre bourg.....	45
Séquence n°3 : sortie de Mignaloux-Beauvoir jusqu'au rond-point de Poitiers (rocade Est) .....	46
<b>RN 151 : MIGNALOUX-BEAUVOIR .....</b>	<b>49</b>
<b>LE PEAGE DE POITIERS SUD .....</b>	<b>53</b>
<b>LE PEAGE DE POITIERS NORD .....</b>	<b>57</b>
<b>LE PEAGE DU FUTUROSCOPE .....</b>	<b>60</b>
<b>BILAN DU DIAGNOSTIC DES ENTREES D'AGGLOMERATION .....</b>	<b>65</b>
<b>PROBLEMATIQUES LIEES AUX ENTREES D'AGGLOMERATION.....</b>	<b>67</b>
 <b>II. LES ENTREES TOURISTIQUES DE L'HYPERCENTRE DE POITIERS.....</b>	<b>69</b>
<b>EST DE L'HYPERCENTRE : LE PONT NEUF.....</b>	<b>70</b>
<b>EST DE L'HYPERCENTRE : LA VOIE MALRAUX .....</b>	<b>74</b>
<b>EST DE L'HYPERCENTRE : LE PONT SAINT-CYPRIEN.....</b>	<b>78</b>

NORD DE L'HYPERCENTRE : LA PORTE DE PARIS .....	82
SUD DE L'HYPERCENTRE : LA PORTE DE VILLE .....	86
BILAN DU DIAGNOSTIC ENTREES TOURISTIQUES DE L'HYPERCENTRE.....	90
PROBLEMATIQUES LIEES AUX PORTES DE L'HYPERCENTRE DE POITIERS.....	92
<b>III. LES ENTREES TOURISTIQUES DE TRANSPORT.....</b>	<b>94</b>
LA GARE DE POITIERS .....	95
L'AEROPORT DE POITIERS-BIARD .....	100
LA STATION TGV FUTUROSCOPE .....	104
BILAN DU DIAGNOSTIC DES ENTREES TOURISTIQUES DE TRANSPORT .....	108
PROBLEMATIQUES LIEES AUX ENTREES TOURISTIQUES DE TRANSPORT .....	109
<b>IV. LES OFFICES DE TOURISME.....</b>	<b>110</b>
L'OFFICE DE TOURISME DE POITIERS .....	111
L'OFFICE DE TOURISME DE CHASSENEUIL-DU-POITOU .....	115
L'OFFICE DE TOURISME DE SAINT-BENOIT .....	119
L'OFFICE DE TOURISME DE MONTAMISE.....	123
BILAN DU DIAGNOSTIC DES OFFICES DE TOURISME .....	127
PROBLEMATIQUES LIEES AUX OFFICES DE TOURISME.....	129
<b>V. LE PARC DU FUTUROSCOPE.....</b>	<b>130</b>
L'ENTREE TOURISTIQUE DU PARC DU FUTUROSCOPE.....	131
BILAN DU DIAGNOSTIC DU PARC DU FUTUROSCOPE .....	135
<b>PARTIE II. PROPOSITIONS D'ACTIONS</b>	
<b>I. TROIS AXES D'INTERVENTION PRIORITAIRES.....</b>	<b>138</b>
LA CREATION D'UN ESPACE ACCUEIL A LA GARE DE POITIERS.....	139
FICHE ACTIONS.....	141
L'AMENAGEMENT DE PLUSIEURS AIRES D'ACCUEIL AUX ENTREES D'AGGLOMERATION DE POITIERS .....	143
FICHE ACTIONS.....	149
METTRE EN AVANT L'OFFRE TOURISTIQUE A PARTIR DES ENTREES DE L'HYPERCENTRE..	151
FICHE ACTIONS.....	153
<b>II. PRECONISATIONS D'ORDRE GENERAL, APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES ENTREES TOURISTIQUES.....</b>	<b>154</b>
DEVELOPPER L'IMAGE D'ACCUEIL DE LA CAP PAR UNE VALORISATION DES ENTREES TOURISTIQUES.....	155
FICHE ACTIONS.....	162
AMELIORER L'ACCESSIBILITE DES PORTES DE L'HYPERCENTRE DEPUIS LES ENTREES D'AGGLOMERATION.....	164
FICHE ACTIONS.....	167
VERS UN OFFICE DE TOURISME COMMUNAUTAIRE ? .....	169
FICHE ACTIONS.....	171
UNE CHARTE SUR LES ENTREES TOURISTIQUES DE LA CAP.....	173
FICHE ACTIONS.....	175
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>177</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>178</b>

**TABLE DES PHOTOS..... 179**  
**TABLE DES CARTES ..... 183**  
**TABLE DES ANNEXES..... 185**

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier très sincèrement M. Hurteau, chargé de missions, et M. Royoux, Directeur du service recherche et développement à la Communauté d'Agglomération de Poitiers, pour leurs conseils et leur gentillesse durant toute la durée de ce stage. Je tiens également à remercier M. Faugouin, enseignant-conseiller.

Je souhaite par ailleurs remercier l'ensemble des personnes, techniciens et élus, pour leurs contributions à la réalisation de cette étude.

Enfin, mes remerciements s'adressent tout particulièrement au service *recherche et développement* de la Communauté d'Agglomération de Poitiers pour m'avoir bien accueillie pendant ces trois mois et demi.

## INTRODUCTION

Le tourisme urbain est le deuxième espace touristique le plus fréquenté en France. Véritable enjeu économique et source d'attractivité du territoire, le tourisme constitue de manière générale un champ d'intervention important pour de nombreuses villes. Il prend ainsi une place essentielle dans la politique de la ville de Poitiers et de l'agglomération.

Depuis vingt ans, ces dernières ont progressivement pris conscience de la richesse patrimoniale présente sur le territoire et des retombées économiques que le tourisme, principalement urbain, génère. On compte en moyenne chaque année environ un million de nuitées hôtelières sur l'agglomération. Accueillant un des plus grands parcs de loisirs d'Europe, le tourisme est en outre à l'origine de plus de 2 500 emplois sur la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

Afin de préserver cette richesse, l'agglomération a développé une politique de protection et de mise en valeur du patrimoine. En marge des nombreuses vallées protégées qui sillonnent le territoire, la CAP est principalement connue pour son patrimoine urbain, concentrée sur la ville centre, c'est-à-dire Poitiers, ville d'art et d'histoire. Placé en secteur sauvegardé, le centre de la ville bénéficie d'une protection lui permettant de valoriser son patrimoine.

De plus, la CAP est située sur deux axes stratégiques, bénéficiant d'un flux important :

- L'axe Nord-Sud : axe reliant le Nord (Pays-Bas) au Sud de l'Europe (Espagne et Portugal), il se caractérise sur l'agglomération par l'A 10 et la RN 10.
- L'axe Est-Ouest : la RN 147 constitue un des axes majeurs qui dessert la côte Atlantique.

L'agglomération de Poitiers jouit dès lors d'une position géographique très intéressante d'un point de vue touristique.

En dépit de ces atouts, elle capte difficilement les flux. Territoire de passage, la moitié des visiteurs qui s'y arrête ne reste qu'une journée seulement.

Souhaitant évoluer en tant que territoire d'étape, la CAP en a fait un de ses objectifs pour sa politique touristique, qu'elle a intégré à son plan d'actions 2005-2007. Dans cette perspective, elle a décidé d'intervenir sur les entrées touristiques de l'agglomération. Aussi, l'on peut se demander comment ces entrées touristiques peuvent-elles contribuer à faire de la CAP un territoire d'étape.

Terme non défini dans le milieu de l'aménagement, une entrée touristique est un point d'accès sur un territoire qui intègre un flux touristique important. Il peut s'agir d'un site touristique, d'un office de tourisme ou encore d'un axe routier.

Elever la CAP au rang de territoire d'étape nécessite de répondre à deux sous-objectifs. Depuis les entrées touristiques, il s'agit de susciter la curiosité du visiteur potentiel et de l'inciter à venir découvrir le territoire.

L'agglomération de Poitiers doit par ailleurs travailler son image pour renforcer son attractivité et l'envie de découvrir le patrimoine qu'elle recèle. L'automobiliste, le voyageur qui ne s'arrête pas sur l'agglomération doit pouvoir conserver l'image d'un territoire accueillant.

Cette étude, réalisée sur une période de trois mois et demi, s'est attachée à tenter de répondre à ces différents objectifs. Le chapitre préliminaire précisera ainsi la politique touristique de la CAP. Après avoir approfondi la définition des entrées touristiques, il présentera celles identifiées sur l'agglomération. Ce sont ainsi 21 entrées touristiques qui sont concernées dans cette étude, regroupées et hiérarchisées en catégories.

Cette identification a donné suite à l'élaboration de grilles d'analyses pour chaque catégorie d'entrée touristiques, afin de procéder à un diagnostic le plus rigoureux possible. L'analyse de ces entrées mettra en exergue certains problèmes relevés (Partie I).

Ne pouvant être tous traités dans cette étude, les membres du groupe de travail sur les entrées touristiques de la CAP, composé d'élus et de techniciens, ont décidé de travailler prioritairement sur trois axes. Ces derniers seront néanmoins complétés par d'autres propositions d'actions, afin de répondre à des problématiques d'ordre général, touchant différentes catégories d'entrées touristiques (Partie II).

**CHAPITRE PRELIMINAIRE**  
**LES ENTREES TOURISTIQUES : UN DES AXES D'INTERVENTION DE LA**  
**POLITIQUE TOURISTIQUE COMMUNAUTAIRE POUR FAIRE DE LA CAP**  
**UN TERRITOIRE D'ETAPE**



Le tourisme constitue un enjeu, notamment économique, pour la CAP. Toutefois, celle-ci ne constitue pas une destination touristique à part entière, malgré la diversité patrimoniale qu'elle recèle. Bien qu'étant située sur des axes de passages touristiques importants, l'agglomération cherche à capter ces flux touristiques pour évoluer vers un territoire d'étape. A cet effet, elle a souhaité intervenir sur les nœuds stratégiques touristiques notamment les entrées touristiques.

La compétence tourisme étant conjointement gérée par les communes et la CAP, elle détermine, dans le cas présent, la marge de manœuvre de l'agglomération.

## **I. LE PATRIMOINE DE LA CAP GERE PAR UNE POLITIQUE TOURISTIQUE A LA FOIS COMMUNALE ET COMMUNAUTAIRE**

La particularité de la politique touristique sur la CAP est qu'elle est partagée entre les communes et l'agglomération. Plus ou moins bien prise en compte selon les communes, cette politique fait l'objet d'un plan d'actions établi sur la période 2005-2007, à l'échelle de la CAP. Celle-ci tente de structurer la politique touristique afin de renforcer la mise en valeur du patrimoine local et de rendre les actions qui découlent de cette politique plus lisibles.

### **A. LA POLITIQUE TOURISTIQUE, UNE COMPETENCE PARTAGEE**

La démarche touristique de l'agglomération est double. Définie comme étant une compétence partagée, la politique touristique est communautaire dans certains cas et communale dans d'autres. La CAP s'occupe de ce qui relève de la communication touristique, du patrimoine et de projets d'ordre communautaire comme les grottes de la Norée et le circuit ville nature. Aussi, ce sont aux communes de développer leur propre politique touristique : elles assurent elles-mêmes la valorisation de leur offre touristique, en termes de sites touristiques à visiter, d'hébergement, de restauration etc. Une des illustrations les plus marquantes de la gestion partagée de cette compétence est l'existence de quatre offices de tourisme qui cohabitent sur la même agglomération.

Aujourd'hui, la CAP constitue le dénominateur commun entre les douze communes et se trouve être le lieu où des liaisons entre les différentes politiques touristiques peuvent être établies.

Ce fonctionnement présente l'avantage pour les communes de conserver une autonomie d'actions par rapport à la communauté d'agglomération. Toutefois, il limite la mise en place de projets à l'échelle communautaire. Toutes les actions qui découleront de cette étude ne pourront être mises en place par la CAP seulement. Elle devra solliciter les communes, dans le cadre de leurs compétences.

### **B. UNE POLITIQUE STRUCTUREE AUTOUR D'UN PLAN D'ACTIONS**

Suite à une enquête touristique commandée par la CAP en 2003, l'agglomération a décidé de mettre en place un plan d'actions sur la période 2005-2007. A cet effet, elle s'est appuyée sur les résultats de

l'enquête lui permettant d'identifier des orientations stratégiques et de les mettre en œuvre dès 2005, regroupées en quatre axes :

- Axe n°1 : Faire de Poitiers une agglomération étape (marquer les entrées d'agglomération, mieux informer les touristes aux portes de l'agglomération),
- Axe n°2 : Développer des pôles et des thèmes structurants (renforcer l'hypercentre, développer des pôles structurants d'intérêt communautaire),
- Axe n°3 : Mobiliser les professionnels (accompagner la professionnalisation des offices de tourisme),
- Axe n°4 : Mettre en place une démarche de communication communautaire (développer une image, faire des poitevins les premiers ambassadeurs du territoire).

Dans le cadre de ce plan d'actions, un observatoire de l'activité touristique de la CAP a été créé. Il permet de mieux connaître l'activité et l'évolution touristique, d'assurer une veille stratégique pour chaque commune de la CAP et l'agglomération. Il constitue par ailleurs un outil utile pour les offices de tourisme et les professionnels de la CAP.

### C. UN PATRIMOINE RICHE ET DIVERSIFIÉ SUR L'AGGLOMERATION DE POITIERS

Depuis une vingtaine d'années, la ville de Poitiers et l'agglomération développent progressivement leur politique de protection et de mise en valeur du patrimoine. Elle a débuté par la valorisation du patrimoine urbain et plus précisément historique, puis s'est élargie vers le patrimoine naturel.

#### 1. La CAP, un territoire essentiellement connu pour son patrimoine urbain

La ville de Poitiers a commencé à prendre conscience de l'importance et de la qualité de son patrimoine en 1985 lorsqu'elle a obtenu le label « villes et pays d'art et d'histoire ». Aujourd'hui, c'est l'ensemble de l'agglomération qui bénéficie de cette distinction.



Le patrimoine de la CAP est essentiellement axé sur ses monuments historiques à caractère religieux : 78 monuments sont protégés par la législation sur le patrimoine historique. Aussi, la quasi-totalité du centre ville de Poitiers est classé en secteur sauvegardé. Par ailleurs, ce label ne se limite pas à cette dimension car elle concerne aussi l'ensemble du patrimoine naturel, industriel et contemporain.

La convention qui en découle poursuit trois objectifs que sont :

- La valorisation du patrimoine
- Le soutien à la création architecturale
- La promotion de la qualité dans les espaces bâtis et aménagés

Ainsi, l'agglomération de Poitiers doit remplir certaines missions comme celle d'animer et de valoriser le patrimoine pour tous publics (visites guidées, expositions, formations, journées du patrimoine...). Elle a en outre créé une salle du patrimoine et un centre de documentation localisés à l'office de tourisme de Poitiers.

Ce label garantit la qualité du patrimoine présent sur le territoire et constitue un vecteur de promotion touristique.

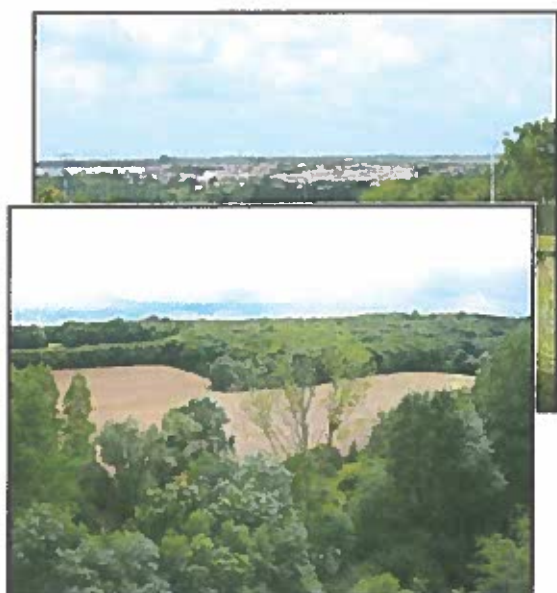
Curieusement, si la CAP met fortement en valeur son patrimoine urbain, elle le fait sans mettre en avant ce label car elle véhicule - principalement la ville de Poitiers -, l'image d'un territoire qui recèle un patrimoine historique et notamment religieux très important. Ainsi, ce label n'est presque pas signalé aux abords de l'agglomération de Poitiers. Les seuls visuels mentionnant la CAP comme « villes et pays d'art et d'histoire » sont sur l'autoroute A10. Or, un tel label participe à l'identification du territoire par les touristes et constitue un repère pour les habitants. Aussi, il est important que les touristes et les habitants aient connaissance de ce label et du patrimoine qu'il recouvre.

## 2. Une variété de paysages...

Les paysages composant l'agglomération de Poitiers se caractérisent par de multiples vallées longeant ou traversant le territoire. A l'exception de quelques vallées sèches, l'eau est encore aujourd'hui très présente sur la CAP.

On distingue par ailleurs quelques éléments de paysage relevant du bocage (sur la commune de Mignaloux-Beauvoir) ou encore des openfields (à la limite Nord de l'agglomération).

#### a. La vallée de l'Auxances



Photos n° 1 et 2 : la vallée de l'Auxances

L'Auxance traverse la commune de Migné-Auxances et rejoint celle de Vouneuil-sous-Biard. Elle constitue un espace de transition entre le paysage de Poitiers et la plaine de Neuville-du-Poitou.

La vallée de l'Auxances présente un intérêt certain de par ses bois et ses prairies humides. Vallée verdoyante, elle fait l'objet d'une urbanisation croissante, caractérisée par du bâti ancien mais aussi par des constructions neuves sous forme pavillonnaire. Le développement des lotissements dégrade peu à peu la qualité des perspectives qui s'offraient jusqu'alors sur cette vallée.

#### b. La vallée de la Boivre



Photo n°3: la vallée de la Boivre

Sinueuse et encaissée, la vallée de la Boivre s'étire entre Vouneuil-sous-Biard et Poitiers. Elle présente la particularité d'être composée de deux parties bien distinctes. Ainsi, une partie de la Boivre est encore fortement préservée de l'urbanisation : la CAP a souhaité conserver ce tronçon en l'intégrant en partie au parc naturel urbain. Celui-ci permet de sauvegarder les espaces naturels du territoire et des perspectives paysagères en y favorisant notamment la circulation pédestre.

Le second tronçon est urbain et se caractérise par un bâti ferroviaire, industriel et commercial. Ainsi, les voies de chemins de fer de la SNCF longent une partie de la vallée et quelques éléments liés à des activités industrielles et commerciales sont encore présents sur le site.

c. La vallée de la Feuillante



Photo n°4 : la vallée de la Feuillante

La Feuillante prend sa source à Fontaine-le-Comte et s'écoule vers l'Est de la commune. Vallée encaissée, elle est fermée par des coteaux boisés. Elle est difficilement accessible, ce qui limite l'urbanisation sur le site. De plus, la Feuillante bénéficie d'une protection particulière sur presque toute la vallée, considérée comme étant une « zone naturelle d'intérêt paysager et écologique à préserver ». Toutefois, les abords de ces espaces sont urbanisés, caractérisés par de l'habitat.

d. La vallée du Clain (amont) et la vallée du Miosson

Le Clain traverse l'agglomération poitevine dans son entier, du Nord au Sud. Ces deux vallées, situées au Sud de l'agglomération, se rejoignent à hauteur de la commune de Saint-Benoît. La vallée du Clain souffre peu de l'urbanisation car sa configuration se prête difficilement au développement des activités humaines. Cependant, son image verdoyante fait l'objet de nuisances notamment visuelles et sonores avec le passage des voies de chemins de fer de la SNCF qui longent la vallée.

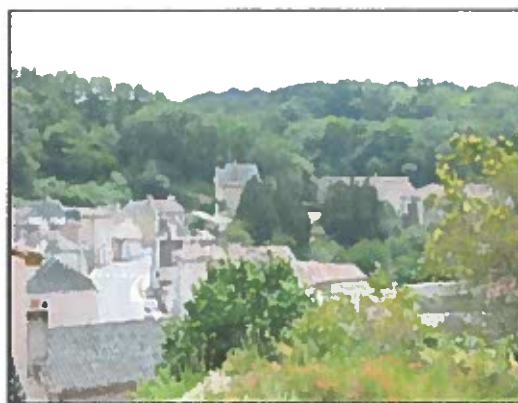


Photo n°5 : vue sur la vallée du Clain et du Miosson au coeur de Saint-Benoît

La vallée du Miosson est quant à elle nettement moins longue mais est très appréciée pour le cadre de vie qu'elle procure. Traversant la commune de Saint-Benoît, l'urbanisation s'y est développée autour. Ces deux vallées appartiennent à une zone naturelle d'intérêt paysager et écologique à protéger.

e. La vallée du Clain (aval) et les vallées sèches



Photo n°6 : la vallée du Clain

Ce tronçon de la vallée du Clain offre différents paysages. La première séquence paysagère, identifiée à la sortie Nord de Poitiers, présente une vue fermée de la vallée car celle-ci est bordée d'un côté par une falaise et un coteau à forte pente et de l'autre côté par le passage de la ligne TGV Paris-Bordeaux.

La deuxième séquence paysagère, en direction de Chasseneuil-du-Poitou, montre une vallée ouverte où l'on découvre progressivement les prairies et les espaces boisés.

L'urbanisation ponctue la vallée du Clain, caractérisée par de l'habitat mais surtout par des activités industrielles et commerciales. Toutefois, dans le cadre du parc naturel urbain de l'agglomération, des promenades ont pu être aménagées le long de la rivière.

Les vallées sèches de Buxerolles et de Montamisé rejoignent la vallée du Clain, à l'Est de la CAP. Elles marquent la coupure entre les espaces urbanisés et ruraux sur cette partie de l'agglomération. Elles présentent un intérêt patrimonial particulier et une qualité écologique et paysagère certaine en ce qu'elles accueillent des espèces végétales rares, protégées et souvent menacées.

### 3. ... conservée grâce à une politique de protection et de mise en valeur des espaces naturels

Le territoire communautaire recèle d'importants espaces naturels, y compris au cœur du tissu urbain. Conférant aux habitants un cadre de vie remarquable, ces vallées font l'objet d'une urbanisation croissante. Perçues par l'agglomération comme étant un atout à préserver, la CAP tente de limiter cette urbanisation en organisant la protection de ces vallées.

#### a. Le Plan Local d'Urbanisme, un document pour la protection du patrimoine naturel...

Le PLU constitue un des outils les plus efficaces dont la CAP dispose. Deux réglementations principales s'appliquent sur les zones naturelles à protéger :

- *La zone naturelle et forestière stricte: Cette zone, dite zone N1 est « composée de secteurs à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. La zone N1 se distingue par la volonté affichée de lui apporter la protection la plus complète possible. »*
- *La zone naturelle et forestière constructible : dénommée N2, cette zone est « composée de secteurs à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. La zone N2 se compose d'espaces accueillant un bâti (petits hameaux ou habitat isolé) souvent ancien, peu dense, auquel on laisse la possibilité d'évoluer tout en respectant ou en créant un paysage de qualité. Une densification de ce bâti n'est pas souhaitable. »*

Si la préservation de ces sites est essentielle, ces derniers doivent rester accessibles au grand public afin de découvrir le patrimoine faunistique et floristique qu'ils recèlent.

#### b. ... accompagné d'une mise en valeur des espaces naturels présents sur la CAP

##### • Le parc naturel urbain

Créé en 1994, l'agglomération de Poitiers a mis en place le parc naturel urbain afin de faire découvrir les espaces naturels, tout en les sauvegardant. Il regroupe les massifs boisés et l'ensemble des vallées, sèches et humides.

- **Le circuit ville nature**

Ce projet mis en place par la CAP propose près de 400 kilomètres de balades balisées sur l'agglomération, à faire à pied ou à vélo. Elles permettent de découvrir le patrimoine naturel présent sur l'ensemble du territoire.

En dépit de cette richesse patrimoniale, nombreux sont ceux qui traversent le territoire de la CAP sans s'y arrêter. Sans pour autant constituer une destination touristique à part entière, l'agglomération souhaiterait cependant évoluer et devenir ainsi un territoire d'étape, pour les touristes qui vont vers la côte Atlantique ou qui descendent vers le Sud de l'Europe. Toutefois, elle doit faire face à certaines contraintes qu'elle ne peut pas toujours contrôler.

## **II. PASSER D'UNE AGGLOMERATION DE PASSAGE A UN TERRITOIRE D'ETAPE**

Située sur un axe Nord Sud et un axe Est Ouest forts, les touristes qui s'arrêtent sur la CAP ne restent généralement qu'une journée ou quelques heures. Actuellement, l'agglomération capte difficilement les flux. Aussi, à travers son plan d'actions 2005-2007, elle souhaite profiter de ces flux pour devenir une agglomération d'étape et non plus simplement de passage. Répondre à cet objectif - correspondant à l'axe n°1 du plan d'actions -, nécessite avant tout de connaître les comportements des touristes et des visiteurs potentiels. De plus, il importe de rattacher cet axe de travail à un contexte touristique global qui exerce des pressions.

### **A. LES PRATIQUES TOURISTIQUES SUR LA CAP**

Une enquête touristique réalisée en 2003 auprès des touristes sur la CAP a permis de confirmer certains éléments<sup>1</sup>. Poitiers est pour 41% d'entre eux une ville de passage, leur destination touristique n'étant pas l'agglomération de Poitiers. Aussi, ils sont 49,2% à ne passer aucune nuitée sur l'agglomération. Notons de plus un important turn over des touristes sur la CAP, avec une faible fréquence de retours.

Les visiteurs s'arrêtent ou séjournent sur l'agglomération essentiellement pour découvrir le patrimoine de Poitiers (41,8%) et pour visiter le parc du Futuroscope, lequel constitue une destination touristique à part entière pour 65% des touristes.

---

<sup>1</sup> Enquête réalisée par le cabinet d'études CESCO



Le secteur touristique sur l'agglomération constitue un fort atout pour le territoire. Il représente plus de 2 500 emplois sur la CAP et environ un million de nuitées hôtelières chaque année. La présence du parc du Futuroscope renforce l'attractivité touristique de l'agglomération avec 1 435 000 visiteurs en 2005. A l'heure actuelle, la CAP poursuit sa politique d'animation et de valorisation du patrimoine avec les polychromies de Notre-Dame, la promotion du circuit ville nature etc. De plus, des projets comme la réalisation d'un théâtre auditorium et le réaménagement du quartier de la gare avec la création d'un centre d'affaires, vont permettre à la CAP de conforter sa politique touristique et de mieux s'affirmer, notamment sous l'angle du tourisme d'affaire.

## **B. UN OBJECTIF LIE A DES PRESSIONS EXTERNES**

Cependant, même à l'échelle d'une agglomération comme celle de Poitiers, le domaine du tourisme est très sensible aux phénomènes nationaux voire internationaux notamment économiques et politiques. Si le tourisme représente en France un des premiers secteurs économiques, il reste néanmoins un domaine où la concurrence est très forte.

En outre, il est une discipline en perpétuelle évolution, où les professionnels du tourisme doivent s'adapter à ces fluctuations. Les flux, les parcours et les destinations se multiplient avec la réorganisation du temps de travail.

Malgré cela, le tourisme constitue pour un territoire comme la CAP un facteur de dynamisme économique et de rayonnement culturel. Aussi, positionner l'agglomération de Poitiers comme un territoire d'étape et non plus de passage est un véritable enjeu pour celle-ci. A cet effet, un des axes d'intervention identifié dans le plan d'actions 2005-2007 est d'agir sur la qualité paysagère des entrées d'agglomération et d'informer les touristes aux portes de la CAP. Ces objectifs ont évolué car ils concernent désormais l'ensemble des entrées touristiques de la CAP.

## **III. LES ENTREES TOURISTIQUES DE LA CAP**

Les entrées touristiques sur un territoire peuvent être plus ou moins nombreuses, selon les critères retenus pour les identifier. Dans le cas présent, la définition des entrées touristiques repose sur deux indicateurs. Ces entrées n'ayant jamais été définies, la définition proposée présente certaines limites. Toutefois, elle a permis d'identifier les principales entrées touristiques présentes sur l'agglomération.

## A. DEFINITION D'UNE ENTREE TOURISTIQUE

### 1. Qu'est-ce qu'une entrée touristique ?

Ce terme, qui est aujourd'hui absent du langage des spécialistes du tourisme et de l'aménagement, ne possède pas de définition propre.

Avant d'essayer de donner une définition précise de l'entrée touristique, il convient de se concentrer sur les différents éléments qui peuvent la caractériser.

#### a. L'identification d'une entrée touristique repose sur plusieurs indicateurs

- L'entrée doit avoir un lien avec le tourisme : pour repérer cette entrée, il est nécessaire de se mettre à la place du touriste ou du visiteur potentiel afin de connaître sa destination, son mode de déplacement principal, ce qu'il souhaite visiter et les sources d'informations qui l'ont amené sur le territoire. De fait, on identifie rapidement les axes routiers qu'ils empruntent (les touristes se déplacent pour près de 82% d'entre eux en voiture), les gares et les aéroports, les sites qu'ils visitent le plus, les offices de tourisme etc.
- L'entrée doit s'appuyer sur un flux touristique fort : il peut s'agir d'un axe routier à fort passage touristique comme de la fréquentation d'un lieu à vocation touristique. Les chiffres de fréquentation qui en découlent sont à exploiter et permettront d'établir des points de repères et de comparer les entrées susceptibles d'être considérées comme des entrées touristiques. Aussi, il s'agit de retenir les points d'accès où le flux touristique est le plus important à l'échelle de l'étude.

#### b. Définition

« Une entrée touristique est un point d'entrée sur le territoire et qui bénéficie d'une fréquentation touristique importante ou d'un positionnement stratégique pour le développement du tourisme. Elle peut être identifiée comme étant un lieu à fort passage touristique (ex : les axes de circulation), un site touristique (ex : un parc d'attraction), ou ayant trait au tourisme (ex : les offices de tourisme). »

## 2. Les limites de cette définition

Le champ du tourisme est bien vaste et englobe de nombreuses activités. Aussi, peuvent relever des entrées touristiques les lieux de restauration, d'hébergement, de communication et de promotion du territoire (exemple : les sites internet), toutes les routes qui amènent vers celui-ci etc. Toutefois, inclure toutes ces entrées est complexe. Les actions menées sur les entrées touristiques doivent être efficaces. Prendre en compte tous ces accès et les placer au même niveau impliquerait de déployer une énergie considérable pour un résultat qui ne correspondrait pas aux attentes de chacun des acteurs concernés.

Néanmoins, il ne s'agit pas de négliger toutes les entrées touristiques. Aussi, il convient d'établir des « catégories » d'entrées touristiques et de fonctionner par priorités, déterminées par les problématiques qui auront été dégagées pour chacune de ces catégories.

## 3. Pourquoi l'emploi du terme « entrée » ?

L'utilisation de ce terme n'est peut-être pas la plus adéquate si l'on observe la diversité des entrées touristiques, cependant, il est évocateur. Il est vrai que parmi les entrées touristiques identifiées dans le cas de l'agglomération poitevine, certaines d'entre elles sont localisées au cœur du territoire communautaire : on n'entre pas sur le territoire car on s'y trouve déjà.

Aussi, il convient d'entendre et d'élargir le terme d'« entrée » sous un angle touristique et de considérer qu'elle peut aussi bien être située à la limite d'un territoire ou au cœur de ce dernier.

## B. PRESENTATION DES ENTREES TOURISTIQUES DE LA CAP

Au vu du temps imparti pour réaliser ce travail, toutes les entrées touristiques de l'agglomération ne sont pas développées, seules les principales d'entre elles ont fait l'objet d'une étude approfondie. Sont tout d'abord exclues du champ de l'étude les sites internet assurant la promotion touristique du territoire. Par ailleurs, ne sont pas étudiées les « entrées touristiques » situées à proximité de la CAP et qui pourtant exercent une influence sur cette dernière. Il en va notamment de Jaunay-Clan, commune urbaine qui se situe dans la continuité de Chasseneuil-du-Poitou mais aussi du parc de Saint-Cyr, de la Vallée des singes à Romagne et du château des aigles à Chauvigny pour ne citer que quelques exemples. Enfin, d'autres entrées touristiques comme celles utilisées par les piétons et les cyclistes ne sont pas traitées dans l'étude.

Cependant, ces « entrées » sont prises en compte dans le contexte touristique de l'agglomération et devront faire l'objet d'une attention particulière par la suite afin de compléter la présente étude.

Les entrées touristiques localisées sur les infrastructures routières ont été identifiées grâce à des comptages routiers effectués en 2005. Les chiffres employés sont à utiliser avec précaution dans la mesure où :

- il s'agit d'une moyenne journalière établie à l'année
- ils intègrent le taux de poids lourd
- ces entrées touristiques sont empruntées par la population locale dans le cadre de leurs liaisons domicile travail

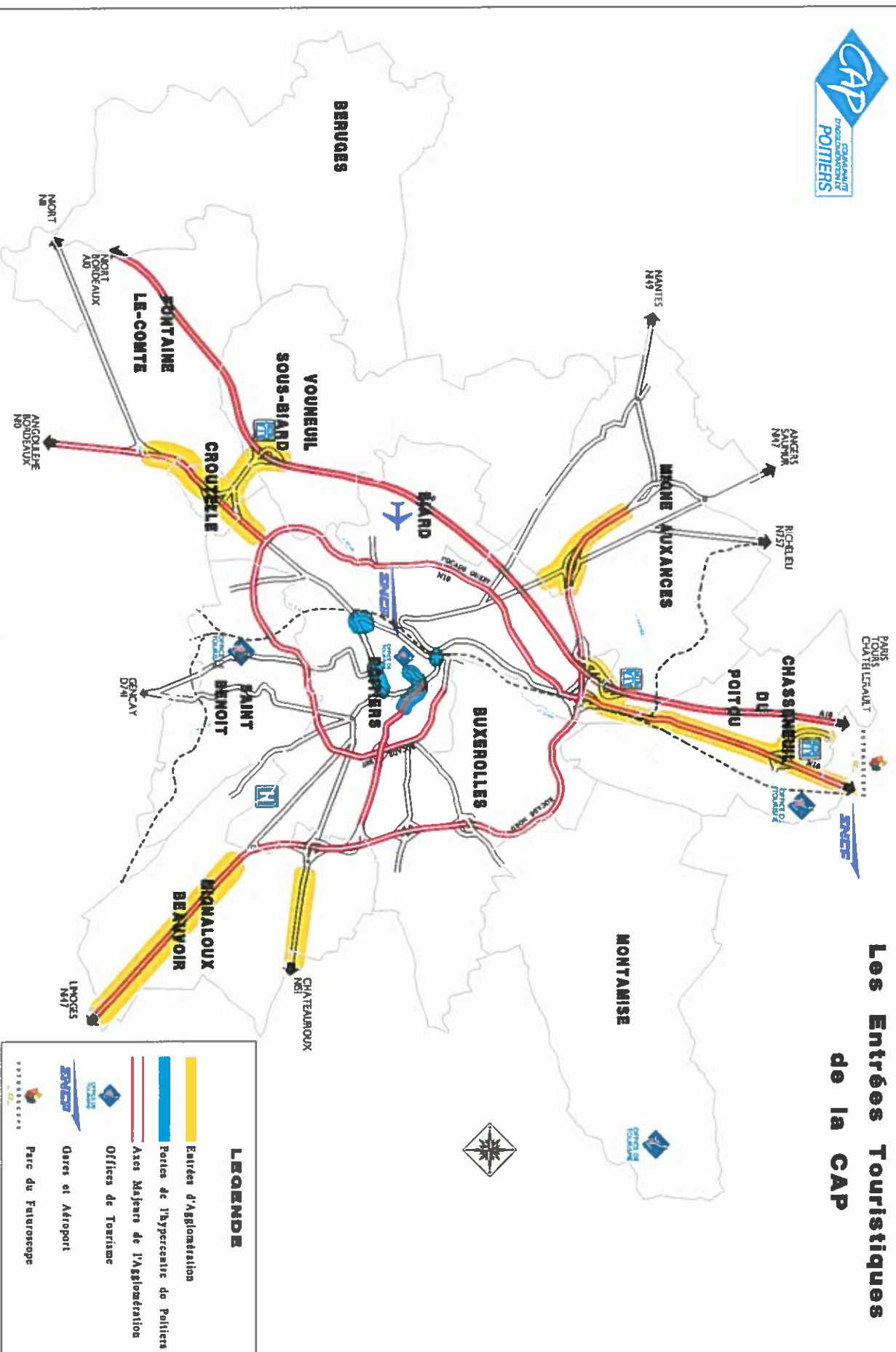
Cinq catégories d'entrées touristiques ont été dégagées, regroupant 21 entrées :

- Les entrées d'agglomération :
  - Sur la RN 10 :
    - + Chasseneuil-du-Poitou
    - + Fontaine-le-Comte
  - Sur la RN 147 :
    - + Migné-Auxances
    - + Mignaloux-Beauvoir
  - Sur la RN 151 :
    - + Mignaloux-Beauvoir
  - Les péages :
    - + Poitiers Sud
    - + Poitiers Nord
    - + Futuroscope
- Les entrées de l'hypercentre de Poitiers :
  - A l'Est de l'hypercentre :
    - + Le Pont neuf
    - + La voie Malraux
    - + Le Pont Saint-Cyprien
  - Au Nord de l'hypercentre : la Porte de Paris
  - Au Sud de l'hypercentre : la Porte de ville
- Les entrées touristiques de transport :
  - La gare de Poitiers
  - L'aéroport de Poitiers-Biard
  - La station TGV Futuroscope

- Les offices de tourisme de la CAP :
  - L'office de tourisme de Poitiers
  - L'office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou
  - L'office de tourisme de Saint-Benoît
  - L'office de tourisme de Montamisé
  
- Le parc du Futuroscope

### Carte n°1 : Les entrées touristiques de la CAP

## Les Entrées Touristiques de la CAP



Conception : Anna Fourrel  
Réalisation : SIU, CAP

**PARTIE I**

**DIAGNOSTIC DES ENTREES TOURISTIQUES DE**

**LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE POITIERS**

Dans le cadre de la réalisation de ce diagnostic, des grilles d'analyses ont été élaborées pour chacune des catégories d'entrées touristiques<sup>2</sup>. Cette méthode a permis d'établir des points de comparaison de chaque catégorie et d'en dégager un certain nombre de problèmes.

Les entrées touristiques de la CAP seront présentées par catégorie d'entrée. Leur analyse se déroulera en trois temps. Il s'agira tout d'abord de procéder à l'analyse même des entrées touristiques. Puis, une analyse globale sera proposée pour chaque catégorie. Elle sera suivie d'une présentation des problèmes constatés sur ces entrées.

---

<sup>2</sup> Voir annexe n°1



## I. LES ENTREES TOURISTIQUES D'AGGLOMERATION

## RN 10 : CHASSENEUIL-DU-POITOU

Cette entrée de l'agglomération jouxte l'un des pôles de développement économique les plus importants de la CAP c'est-à-dire le site du Futuroscope et comprend une partie de la commune de Jaunay-Clan, commune située hors de la CAP.

Elle accueille un flux journalier moyen estimé en 2005 à 34 596 véhicules dont 6,5% de poids lourds, donnée stable depuis 1997<sup>3</sup>.

Entrée importante d'un point de vue économique et routier, les automobilistes ne sont pour autant pas informés qu'ils pénètrent sur l'agglomération de Poitiers.

L'entrée nord par la RN 10 se décompose en trois séquences paysagères.

### I. PRESENTATION DE L'ENTREE TOURISTIQUE PAR SEQUENCE PAYSAGERE

#### Séquence n°1 : zones d'activités de Chasseneuil-du-Poitou

Plusieurs zones d'activités longent la RN 10 sur la commune :

- La zone commerciale du Moulin, située sur la droite lorsque l'on entre sur la CAP
- La zone d'activités économiques « Les temps modernes » : elle fait face à la zone commerciale du Moulin
- La zone commerciale de Chasseneuil-du-Poitou, située dans le prolongement des deux précédentes

#### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

##### 1. Organisation du tissu urbain

La zone commerciale du Moulin est construite en continu mais pas en alignement parfait. Toutefois, l'orientation des commerces vers la RN 10 les rend visibles depuis la nationale.

La zone d'activités « Les temps modernes » est quant à elle plus discrète. Les entreprises se sont moins mises en avant. Leur implantation est regroupée mais ne permet pas d'affirmer qu'elle respecte une continuité du bâti. Les bâtiments ne sont pas alignés sur la RN 10.

La zone commerciale de Chasseneuil-du-Poitou est organisée le long de la nationale. L'implantation des commerces est continue et l'alignement est respecté pour ceux donnant directement sur la route. L'effet vitrine de ces grands magasins est réussi mais le développement de la zone contraint les nouveaux commerces à s'installer à l'arrière des autres.

---

<sup>3</sup> Voir annexe n°2

## 2. Caractérisation du bâti



**Photo n°7 : la zone commerciale du Moulin**

La zone commerciale du Moulin est une petite zone d'activités regroupant une dizaine de commerces installés dans des constructions de plain-pied. Bien entretenus, ils présentent une architecture soignée, cherchant à se démarquer des autres zones commerciales. L'ensemble de ces éléments favorise l'insertion paysagère de cet espace.



**Photo n°8 : entreprise située sur la zone « Les temps modernes »**

Il en va différemment de la zone « Les temps modernes » où le bâti est de qualité architecturale médiocre. En effet, les activités présentes sur cette zone nécessitent la présence d'une capacité de stockage et par conséquent d'entrepôts. Ces derniers sont en général construits avec des matériaux de qualité relativement pauvre. De plus, le type d'activités n'exige pas la réalisation de constructions de grande qualité. Leur insertion paysagère est relativement discrète, de niveau R+1 et les entreprises sont souvent implantées derrière des haies végétales.



**Photo n°9 : ci-contre les commerces implantés sur la zone d'activités de Chasseneuil-du-Poitou**

L'architecture de la zone commerciale de Chasseneuil-du-Poitou est typique des zones de cet ordre. Les matériaux utilisés pour la construction des commerces n'est pas de grande qualité mais les bâtiments sont entretenus. En effet, de grandes chaînes de magasins jouent leur image et tiennent à conserver leur prestige. Elles cherchent par ailleurs à se démarquer par des enseignes aux couleurs parfois criardes. Selon le type d'activité, les magasins sont plus ou moins hauts et volumineux.

## B. ANALYSE PAYSAGERE

### 1. Description paysagère

Le paysage est typique de celui d'une zone d'activités. Elle présente une urbanisation peu dense et d'importants espaces non construits. Le paysage qu'elle offre se distingue de celui de la commune de Jaunay-Clan située en amont de Chasseneuil-du-Poitou, qui est de type urbain.

Par ailleurs, la commune de Chasseneuil-du-Poitou soigne les aménagements paysagers notamment le long de la RN 10. Aussi, elle :

- végétalise (par des bandes engazonnées avec par endroit des plantations d'arbustes) et entretient les bas-côtés de la RN 10
- fleurit, arbore et entretient les ronds points
- cherche à appliquer le mieux possible le Règlement Local de Publicité afin de lutter contre le développement sauvage de la signalétique. En effet, la signalétique relative

aux pré-enseignes et publicités est quasiment absente sur cette séquence paysagère.



**Photo n°10 : exemple d'aménagement paysager sur la RN 10 à Chasseneuil-du-Poitou**

Les zones d'activités étant souvent peu agréables à traverser en raison de leur manque d'esthétisme, un traitement paysager de qualité rend ces espaces plus accueillants.

### 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère

Les zones d'activités constituent les barrières visuelles de part et d'autre de la voirie. Cependant, elles ne ferment pas complètement la vue car la RN 10 est légèrement surélevée.

## Séquence n°2 : la zone d'habitations de Chasseneuil-du-Poitou

## A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

### 1. Organisation du tissu urbain

L'urbanisation s'est développée le long de la nationale et s'étend en périphérie. Les habitations longent une grande partie de la voirie et sont implantées en continu et en alignement sur la RN 10.

## 2. Caractérisation du bâti



**Photo n°11 : type d'habitations rencontrées le long de cette séquence**

Les façades donnent sur la nationale et subissent des dégradations dues à la pollution automobile. Les habitations sont en plus ou moins bon état, certaines d'entre elles ayant fait l'objet de travaux de rénovation. Leur architecture est simple, mais se distingue par des encadrements en pierre pour un certain nombre d'entre elles. Les hauteurs correspondent aux niveaux habituels des habitations c'est-à-dire des niveaux à R+1 et R+2.

D'autres habitations font l'objet d'une architecture plus élaborée mais sont généralement protégées des regards par une végétalisation haute et touffue.

## B. ANALYSE PAYSAGERE

### 1. Description paysagère

La densité et l'implantation urbaine confèrent à cette séquence un paysage urbain.

Malgré un trafic routier important et des habitations aux façades ternies par la pollution, ce tronçon bénéficie d'un atout paysager qui est la vallée de l'Auxances. Celle-ci traverse cette partie de l'entrée et jouit d'une protection particulière car elle est classée en « zone naturelle et forestière stricte » (zone NI). Des jardinières fleuries sont régulièrement posées le long de la nationale et sont entretenues.

### 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère

Les barrières visuelles sont minérales (les habitations) et végétales (espaces naturels). Directement posées en bordure de voirie et suffisamment hautes, elles empêchent d'avoir une vue dégagée au-delà de la nationale.

L'alternance entre le bâti et les espaces naturels de part et d'autre de la voirie contribuent fortement à donner une homogénéité paysagère au site.

## Séquence n°3 : la zone urbaine de Migné-Auxances

Dépourvue d'habitations, cette zone accueille principalement des commerces et des entreprises.

## A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

## 1. Organisation du tissu urbain

L'urbanisation s'est développée à proximité de la voie afin de faciliter l'accès depuis la nationale. Cependant, l'implantation du bâti n'est pas continue et les bâtiments ne sont pas alignés les uns par rapport aux autres ; malgré leur orientation vers la voie, ils sont en décalage. Il s'en dégage le sentiment d'une urbanisation plus ou moins anarchique.

## 2. Caractérisation du bâti

La qualité des matériaux et l'architecture du bâti sont faibles et plus ou moins bien entretenus. Certains bâtiments existent depuis longtemps sans qu'ils aient fait l'objet de travaux de rénovation, de réfection de façades etc.

### B. ANALYSE PAYSAGERE

#### 1. Description paysagère

A la fois située en zone périurbaine de Migné-Auxances et à proximité du centre géographique de l'agglomération, le paysage est plutôt de type périurbain.

Cette partie de l'entrée bénéficie de peu d'atouts paysagers. En effet, elle est marquée par plusieurs points noirs qui nuisent à la qualité paysagère du site :

- La publicité et les pré-enseignes se succèdent, créant un net contraste par rapport aux zones d'activités situées sur Chasseneuil-du-Poitou, quasiment dépourvues de ce type de signalétique<sup>4</sup>.
- Les lignes électriques qui longent la nationale ne sont toujours pas enfouies
- Les bas-côtés ne font pas l'objet d'un entretien identique : ils sont par endroits engazonnés sans pour autant être entretenus
- Les voies de chemins de fer et les bâtiments commerciaux ne participent pas à la beauté du site



**Photo n°12 : accumulation de points noirs dans le paysage**

Malgré la présence de la vallée du Clain et de quelques espaces végétalisés, on retient essentiellement un espace non accueillant.

---

<sup>4</sup> Voir annexe n°3

## 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère

Les limites paysagères sont marquées par les voies de chemins de fer d'un côté et par des commerces de l'autre. De plus, on remarque un dénivelé, dû à la présence de la vallée du Clain, les voies ferrées étant situées en contrebas. Ainsi, la vue est dégagée, ouverte d'un côté, permettant d'avoir une vue sur la vallée malgré le réseau ferré qui nuit à la perspective paysagère.

## II. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS

Tout comme la plupart des entrées d'agglomération, celle de l'entrée Nord par la RN 10 a été aménagée pour la circulation automobile. Il s'agit d'une 2X2 voies ce qui permet d'écouler assez rapidement le flux important sur cette entrée.

Les pistes cyclables sont absentes sur toute l'entrée, des trottoirs longent la zone commerciale de Chasseneuil-du-Poitou et des habitations (identifiées sur la deuxième séquence paysagère) le long de la nationale. Par ailleurs, l'entrée est desservie par une ligne de bus (la ligne n°9) qui permet de relier le Nord de l'agglomération (parc du Futuroscope) au Sud de Poitiers en passant par son centre ville. Ainsi, cette entrée est essentiellement accessible par les automobilistes.

### B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation touche des communes voisines comme Saint-Georges-les-Baillargeaux. La ville de Poitiers est par ailleurs signalée.

## III. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE



Photo n°13 : une vue incontournable sur le parc du Futuroscope dès l'entrée sur la CAP

L'entrée sur l'agglomération par le Nord de la RN 10 est intéressante d'un point de vue touristique car le parc du Futuroscope se distingue très nettement dans le paysage. En marge de l'image qu'il véhicule, il marque physiquement le territoire. Aussi, le fait que les automobilistes et plus particulièrement les touristes puissent le voir nettement, cela agit comme une invitation pour venir le découvrir.

De plus, le parc du Futuroscope est signalé aux différents croisements (ronds-points de la zone commerciale du Moulin et de Chasseneuil-du-Poitou). Le parc de loisirs est correctement signalé. Cependant, la signalétique touristique devrait être repensée. En effet, un panneau situé à la sortie de la zone du Moulin promouvait la « route des vins ». Cette signalétique disparaissant par la suite, elle apparaît inappropriée.

Cette entrée a été aménagée dans un souci d'esthétique et où la notion d'entrée de ville a été largement intégrée par la commune de Chasseneuil-du-Poitou, à l'inverse de Migné-Auxances. Le défi relevé par la municipalité a été d'embellir cette entrée dont la fonction principale est économique et commerciale. Le traitement paysager apporté à cette entrée lui confère un cadre accueillant. De plus, la vue sur le parc du Futuroscope implique de veiller à entretenir une image accueillante auprès des touristes et des visiteurs potentiels. Toutefois, cette entrée est dépourvue de tout aménagement de loisir et de détente ainsi que d'un plan de localisation en faveur de cette population.

Toutefois, cette entrée manque de cohérence paysagère et architecturale. Les deux communes qu'elle traverse ont procédé à des aménagements très différents. Étudiée dans sa globalité, on constate des incohérences frappantes en termes de traitement paysager et plus particulièrement vis-à-vis de la publicité et des pré-enseignes.



## RN 10 : FONTAINE-LE-COMTE

L'entrée Sud de Poitiers par la RN 10 est l'une des plus empruntées de l'agglomération. En 2005, ce sont en moyenne 32 905 véhicules qui empruntent cette voie chaque jour dont 17% de poids lourds. La circulation croît progressivement car on note une augmentation du trafic de 6,80% depuis 1997 malgré l'existence du péage permettant d'accéder à l'A 10 depuis la nationale.

Cette entrée se partage en trois sections paysagères.

Celles-ci vont évoluer dans les années à venir. A l'heure actuelle, une zone commerciale est en construction sur la zone d'activités économiques de Poitiers. Ce projet, inscrit au Contrat de Plan Etat Région actuel, va modifier le paysage de cette entrée. La zone commerciale de Fontaine-le-Comte devrait elle aussi connaître des modifications et voir se développer de nouvelles activités (un « village loisirs ») à la place d'une partie de celles qui existent actuellement.

Par ailleurs, l'arrivée sur la CAP passe inaperçue car l'entrée d'agglomération n'est pas clairement identifiée.

### I. PRESENTATION DE L'ENTREE TOURISTIQUE PAR SEQUENCE PAYSAGERE

#### Séquence n°1 : la zone commerciale de Fontaine-le-Comte

##### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

##### 1. Organisation du tissu urbain

Le tissu urbain est lâche mais regroupé, le bâti étant implanté de manière dispersée sur la zone commerciale. Tous les commerces ne se regardent pas les uns par rapport aux autres et quelques uns d'entre eux seulement sont visibles depuis la RN 10 : l'effet vitrine est limité.

##### 2. Caractérisation du bâti



Photo n°14 : commerces donnant sur la RN 10

L'architecture est typique de celle des zones d'activités. Les constructions ne relèvent pas d'une grande esthétique. On constate une hétérogénéité du traitement architectural des bâtiments avec des gammes de couleurs et des matériaux différents. Par ailleurs, les matériaux utilisés pour la construction des commerces sont de faible qualité et se dégradent rapidement dans le temps.

## B. ANALYSE PAYSAGERE

### 1. Description paysagère



**Photo n°15 : un paysage mêlant urbanisation et espaces naturels**

La densité urbaine est faible et la zone commerciale est comprise entre des espaces peu voire non urbanisés (cas de la séquence paysagère n°2). Aussi, le paysage est encore périurbain sur cette partie de l'entrée. La végétalisation de cette séquence est inégale de part et d'autre de la RN 10: quelques arbres bordent un côté de la voie et les bas-côtés sont engazonnés.

Le paysage est en outre marqué par des points noirs paysagers propres aux zones commerciales. Des efforts paysagers devraient porter sur l'architecture du bâti afin d'homogénéiser les couleurs, les matériaux et favoriser une cohérence architecturale. Par ailleurs, les enseignes et pré-enseignes, les publicités identifiées sur la zone d'activités nuisent à la qualité paysagère du site. Les enseignes sont dans de nombreux cas de grande taille et disproportionnées par rapport au volume du bâtiment commercial.

### 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère

La zone commerciale constitue une des barrières visuelles de cette séquence. La seconde se trouve de l'autre côté de la voirie, marquée par une végétalisation importante. La vue est fermée de part et d'autre de la voirie. Aussi, il existe un contraste entre les deux côtés de la RN 10, opposant une zone urbanisée à un espace encore naturel (malgré la présence d'une entreprise) et abondamment arboré. La lecture paysagère en est quelque peu perturbée. Cependant, la vue se porte naturellement devant soi et dans le cas présent vers la vallée de la Feuillante.



**Photo n°16 : vue sur la vallée de la Feuillante**

## Séquence n°2 : les bois de la vallée de la Feuillante

### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

Le bâti est quasiment absent sur cette séquence paysagère. Cette portion de l'entrée correspond à la vallée de la Feuillante, très boisée et difficilement accessible. Aussi, l'urbanisation s'y est peu développée. Il s'agit d'une petite zone résidentielle mais qui est difficilement visible depuis la RN 10.

### B. ANALYSE PAYSAGERE

#### 1. Description paysagère



Le paysage est naturel car la RN 10 traverse un espace boisé.

En marge d'un entretien nécessaire de la vallée pour permettre une circulation automobile en toute sécurité, le traitement de cette zone est très spécifique. Considérée dans le PLU comme étant une « zone naturelle et forestière stricte » (zone NI), cette partie de la vallée de la Feuillante doit bénéficier d'une protection la plus complète possible.

**Photo n°17 : une vue fermée par la vallée de la Feuillante**

#### 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère

La vue est fermée car les limites paysagères sont alignées sur la voirie et se caractérisent par des bois. Les arbres sont hauts et prennent un volume important. Le site présente une homogénéité paysagère, bordé par la vallée de la Feuillante de part et d'autre de la route.

## Séquence n°3 : la zone d'activités économiques de Poitiers

### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

#### 1. Organisation du tissu urbain

Cette zone d'activités est plus dense que la zone commerciale de Fontaine-le-Comte. L'implantation du bâti est continue et s'est faite en bout de parcelle, permettant ainsi de multiplier le nombre d'entreprises en façade et de renforcer l'effet vitrine. L'urbanisation est par ailleurs en train de se



renforcer. Une zone commerciale est en cours de construction et devrait ouvrir en 2007. Elle complètera la zone d'activités actuelle.

**Photo n°18 : commerces visibles depuis la RN 10**

## 2. Caractérisation du bâti

Le constat est similaire à celui de la zone commerciale de Fontaine-le-Comte : chaque marque tente de se distinguer par une enseigne percutante aux couleurs vives (voir photo ci-dessus). Toutefois, certaines entreprises ont amélioré l'esthétique de leur bâtiment, en utilisant des matériaux durables et en se souciant de l'aménagement paysager de l'espace qu'elles occupent.

### B. ANALYSE PAYSAGERE

#### 1. Description paysagère

L'entrée sur la zone d'activités économiques marque l'arrivée sur la ville de Poitiers. Les espaces sont presque tous occupés et l'urbanisation est très présente. Cette séquence est intégrée à un paysage urbain.

**Photo n°19 : le carrefour de la pointe à Miteau, un croisement qui marque l'entrée sur Poitiers**



La végétalisation est insuffisante et le traitement paysager devrait porter sur les éléments développés dans la première séquence paysagère de cette entrée (l'architecture du bâti, la signalétique). Les publicités et pré-enseignes y sont en outre plus nombreuses et constituent une verrue dans le paysage. Malgré l'existence d'une réglementation sur la publicité restreinte, celle-ci n'est pas respectée et perd l'automobiliste dans un flot d'informations. Par ailleurs, les bas-côtés sont en mauvais état et donnent l'impression de traverser une zone peu entretenue. S'ajoute à cela les lignes électriques qui longent la RN 10, autre point noir paysager. A l'occasion de l'implantation prochaine de la zone commerciale sur l'avenue du 8 Mai 1945, il est prévu néanmoins l'apport d'éléments de végétations sur la voirie.



**Photo n°20 : exemples de publicités et de pré-enseignes, sous des formes variées**

## **2. Limites visuelles et homogénéité paysagère**



**Photo n°21 : une vue qui sera prochainement bouchée par la construction de la zone commerciale**

La limite se traduit par le bâti composant la zone d'activités. Elle est à l'heure actuelle plus marquée à droite en direction de Poitiers car cette partie de la voie est entièrement construite à l'inverse de l'autre où subsistent encore quelques friches. L'implantation future de la zone commerciale sur cette partie va uniformiser le paysage.

## **II. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE**

### **A. DEPLACEMENTS**

Les moyens de transport sont limités aux véhicules et aux transports en communs. Les véhicules circulent sur une 2X2 voies, largeur nécessaire pour assurer l'écoulement des flux. La voirie est en bon état et est correctement entretenue.

La circulation piétonne et vélo est exclue du réseau viaire sur toute l'entrée à l'exception d'une partie de la zone d'activités (à hauteur du carrefour de la pointe à Miteau) où des trottoirs ont été aménagés. De plus, la séparation entre la chaussée et l'espace réservé aux piétons n'est pas nette, malgré un marquage au sol. Y circuler à pied ou à vélo est dangereux. Il est cependant prévu de faciliter la traversée de la RN 10 par des passages piétons afin d'améliorer l'accessibilité de la future zone commerciale. Des trottoirs seront aménagés et des pistes cyclables seront mises en place à hauteur de cet espace.

Une seule ligne de bus emprunte la RN 10 pour desservir les communes de Fontaine-le-Comte et de Croutelle (ligne n°4) et rejoint le centre ville de Poitiers.



## B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Entrée majeure de l'agglomération, la signalisation directionnelle doit être complète tout en annonçant les directions principales. La signalisation est, dans le cas présent, pertinente : les villes comme Paris, Nantes, Limoges sont indiquées. Les villes en direction du Nord et du Nord-Est sont signalées (Châtelleraut, Châteauroux) ainsi que le centre ville de Poitiers.

## III. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Il n'existe aucun plan de localisation ni aucun équipement de détente ou de loisirs sur cette entrée permettant d'accueillir l'automobiliste dans de bonnes conditions. La seule information d'ordre touristique est le parc du Futuroscope dont la direction est signalée au carrefour de la pointe à Miteau.

L'arrivée sur l'entrée Sud de Poitiers se traduit par un flot d'informations publicitaires et la voie perd de sa lisibilité. L'automobiliste ou le visiteur retient l'image d'une entrée d'agglomération peu esthétique, non fleurie, insuffisamment végétalisée et mal contrôlée en terme de signalétique. De plus, la vallée de la Feuille qui est agréable à traverser est brutalement interrompue dès lors que l'on franchit le panneau d'agglomération de Poitiers et où se dresse une urbanisation de qualité médiocre.

## RN 147 : MIGNE-AUXANCES

Elle est partagée en deux temps :

- la portion de la RN 147 à la jonction de la RN 149 et de la RN 147
- le rond point de Migné-Auxances et l'avenue de la Loge, en direction de Poitiers.

Ces deux parties composant l'entrée peuvent être empruntées de manière quasiment indépendante : l'automobiliste n'est pas contraint de quitter la RN 147 vers l'avenue de la Loge pour traverser l'agglomération ou se rendre en centre ville de Poitiers.

Cette entrée touristique est la seule identifiée en tant que telle à l'Ouest de la CAP. Le trafic y est important (trafic journalier moyen de 22 021 véhicules en 2005, dont 13,5% de poids lourds) d'autant qu'il a connu une croissance de 21,9% depuis 1997, augmentation qui n'est pas négligeable.

Bien que définie comme entrée d'agglomération, la CAP ne se manifeste pas sur cette entrée : aucun visuel indiquant l'arrivée sur la communauté d'agglomération n'existe.

### I. PRESENTATION DE L'ENTREE TOURISTIQUE PAR SEQUENCE PAYSAGERE

Séquence n°1 : la RN 147 (de la jonction de la RN 149 et de la RN 147 à la sortie vers Migné-Auxances)

#### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

##### 1. Organisation du tissu urbain

L'urbanisation sur cette partie de la nationale est peu développée. Le cadastre révèle l'existence d'une zone résidentielle côté centre bourg de Migné-Auxances mais celle-ci ne se voit pas depuis la RN 147, dissimulée par de hauts talus. Par ailleurs, on distingue des commerces à hauteur de l'avenue de la Loge.

L'urbanisation est à l'heure actuelle assez dispersée, regroupée en zones à prédominance résidentielle ou commerciale.

##### 2. Caractérisation du bâti

L'analyse du bâti concerne les bâtiments commerciaux de l'avenue de la Loge, développée dans la séquence suivante.

## B. ANALYSE PAYSAGERE

### 1. Description paysagère

Le paysage est semi rural, marqué par la présence d'activités agricoles, commerciales et d'espaces naturels le long de la RN 147.

La nationale traverse des espaces qui présentent un grand intérêt d'un point de vue paysager et naturel. En effet, d'importantes parcelles longeant la nationale sont réservées à l'activité agricole ou sont protégées pour leur qualité paysagère. Certains espaces sont ainsi préservés de l'urbanisation afin de conserver l'agriculture aux portes de l'agglomération. Seule la construction de bâtiments liés à cette activité est possible (ferme pédagogique...).

Par ailleurs, cette entrée touristique traverse la vallée de l'Auxances, espace considéré comme une « zone naturelle et forestière stricte » et protégé en tant que tel.

Toutefois, le paysage tel qu'il existe aujourd'hui va progressivement se modifier. En effet, certains espaces sont ouverts à l'urbanisation afin de développer notamment des zones d'activités.

### 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère

Si le paysage va évoluer dans les années à venir, les modifications qui auront lieu autour de la RN 147 ne seront quasiment pas perceptibles depuis la route. L'arrivée sur Migné-Auxances se caractérise par des talus qui s'élèvent de part et d'autre de la chaussée, empêchant d'avoir une vue sur les espaces environnants. La vue est plus ouverte en arrivant à hauteur de l'avenue de la Loge : les talus ont disparu, remplacés par les bâtiments commerciaux. La nationale étant surélevée par rapport à l'avenue de la Loge, la vue porte au-delà des activités présentes.

#### Séquence n°2 : la zone de la Loge

La zone de la Loge est une zone urbaine spécialisée dans l'accueil des activités. Aussi, elle accueille entreprises et activités commerciales diverses.

## A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

### 1. Organisation du tissu urbain

L'avenue de la Loge est entièrement urbanisée. Composée de bandes parcellaires longues et étroites, cette organisation permet d'accueillir le plus d'activités possibles et favorise l'effet vitrine sur cette entrée. Toutefois, la disposition du bâti sur ces parcelles montre une urbanisation désordonnée. Si les



bâtiments commerciaux sont tous orientés vers l'avenue de la Loge, ils ne sont pas alignés sur la voie et sont tous implantés en décalage les uns par rapport aux autres. La composition des parcelles est en général la suivante :

- le parking réservé à la clientèle est situé à l'entrée de la parcelle
- le bâtiment commercial est au centre
- l'espace de stockage se trouve en fond de parcelle

## 2. Caractérisation du bâti



Photo n°22 : commerces le long de l'avenue de la Loge

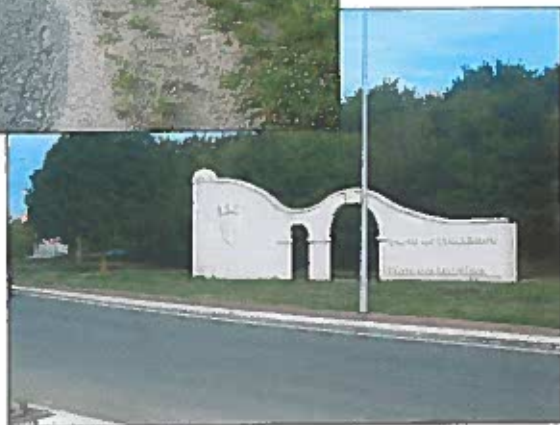
Les éléments de bâti présentent des formes variées et sont plus ou moins volumineux. Construits avec des matériaux fragiles, ils n'offrent par ailleurs aucun intérêt architectural. L'entretien du bâti varie selon l'activité commerciale qui occupe les locaux. Certaines grandes marques tiennent à leur image de marque et entretiennent régulièrement leurs locaux (il s'agit surtout d'un entretien des façades).

## B. ANALYSE PAYSAGERE

### 1. Description paysagère



L'avenue de la Loge offre un paysage urbain, caractérisé par des activités commerciales et dépourvue d'habitat. Quelques espaces verts ont été aménagés; il s'agit des ronds points placés de part et d'autre de l'avenue, engazonnés, arborés et fleuris. Ces aménagements contrastent avec ceux composant l'avenue, restreints à quelques bandes engazonnées non entretenues, bordant de façon discontinue la chaussée.



**Photo n°23 et 24 : un entretien paysager très contrasté**



**Photo n°25 : l'abondance de panneaux publicitaires et de pré-enseignes qui nuisent à la qualité du paysage**

L'avenue de la Loge constitue l'une des entrées de l'agglomération les plus dotées en panneaux publicitaires et en pré-enseignes. La signalétique est essentiellement commerciale, sous forme de panneaux fixés au sol ou des drapeaux, de tailles variées. La perte de lisibilité de la route est forte et l'automobiliste est saturé par toutes les informations qui s'imposent à lui, conservant à l'esprit l'image d'une entrée peu esthétique et peu accueillante.

## 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère

Les barrières visuelles sont les établissements commerciaux situés de part et d'autre de la voirie.

## II. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS



**Photo n°26 : état de la chaussée ;  
Photo prise en direction de  
Poitiers**

La RN 147 est une route à 2X2 voies sur toute la traversée de l'agglomération, ce qui facilite amplement la circulation. Elle est cependant uniquement empruntée par les automobilistes et les poids lourds, les transports en commun de la CAP ne circulant pas sur la nationale. Ces derniers ne desservent pas l'avenue de la Loge mais uniquement les quartiers situés à proximité (la ligne n°11 qui relie le parcobus de la demi-lune - au Nord-Ouest de Poitiers - au parcobus Champlain - au Sud de Poitiers-). Aussi, il est difficile de pénétrer au cœur de l'agglomération si l'on n'est pas automobiliste.

L'avenue de la Loge est organisée en deux temps : la voirie principale aménagée en 2X2 voies et des contre allées pour accéder aux commerces. Le réseau viaire est dans l'ensemble en mauvais état : la voirie est dégradée, les marquages au sol sont en partie effacés.

De plus, lorsque les trottoirs existent, la distinction entre la chaussée et l'espace réservé aux piétons n'est pas toujours aisée à repérer.

Cette partie de l'entrée est par ailleurs dépourvue de pistes cyclables.

### B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Seules les directions de Poitiers et du parc du Futuroscope sont signalées.

## III. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Cette entrée touristique est considérée en tant que telle car elle accueille un flux important en provenance d'Angers et de Nantes. Toutefois, elle ne présente aucune caractéristique touristique. Le seul élément ayant un rapport avec l'activité touristique de l'agglomération est la signalisation du parc du Futuroscope sur la RN 147 à hauteur de l'avenue de la Loge.

L'arrivée sur la CAP par l'avenue de la Loge laisse l'image d'une entrée peu esthétique et non accueillante. L'absence d'aménagements paysagers renforce les effets occasionnés par les multiples points noirs (voirie dégradée, publicités etc.). Aussi, il serait souhaitable que des efforts soient réalisés, essentiellement en termes de traitement paysager (espaces verts, signalétique) mais aussi par un entretien régulier de la voirie et des bâtiments commerciaux.

## RN 147 : MIGNALOUX-BEAUVOIR

Située sur la RN 147, cette entrée traverse la commune de Mignaloux-Beauvoir dans son entier. Elle se caractérise par trois séquences paysagères et s'étend depuis l'entrée sur la commune jusqu'au rond-point situé aux portes de Poitiers. L'arrivée sur l'agglomération est marquée par un panneau dès l'entrée sur Mignaloux-Beauvoir.

En 2005, le flux journalier total est de 17 959 véhicules avec un taux de poids lourds estimé à 9,5%. Situé sur la route de Limoges, cet axe est très emprunté et connaît une évolution du trafic de 11,5% depuis 1997.

### I. PRESENTATION DE L'ENTREE TOURISTIQUE PAR SEQUENCE PAYSAGERE

Séquence n°1 : de l'entrée sur Mignaloux-Beauvoir jusqu'au centre bourg

#### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

Les fonctions rencontrées sur cette première séquence sont peu nombreuses. On remarque toutefois la présence d'une école et de champs de cultures visibles depuis la RN 147. Au second plan on note la présence d'une zone d'habitations côté centre bourg.

##### 1. Organisation du tissu urbain

Peu d'éléments de bâti donnent sur la nationale, la plupart d'entre eux étant marqués par un recul par rapport à la voirie. En effet, aucun bâti n'est construit en alignement sur celle-ci. L'urbanisation y est peu dense car l'entrée est située sur une zone de transition, entre un espace encore rural et un espace urbanisé.

##### 2. Caractérisation du bâti

L'école date d'une époque assez récente avec une architecture moderne alors que les quelques maisons la précédant sont plus anciennes (jusqu'à une vingtaine d'années). Ces éléments de bâti ne sont pas hauts (R+1) et ne nuisent pas à la qualité paysagère du site.

## B. ANALYSE PAYSAGERE

### 1. Description paysagère

L'entrée sur Mignaloux-Beauvoir est de type périurbain, associant quelques éléments de bâti au plateau bocager, conférant dès lors un cadre agréable à traverser.

L'atout principal de cette entrée est sa richesse végétale. Cette première séquence est bordée par de nombreux arbres, relativement hauts et touffus, mais aussi par des champs de culture, signe de la présence d'agriculture aux portes de l'agglomération.

L'entretien reste cependant minimal et se limite à l'élagage des arbres. Les bas-côtés sont engazonnés et entretenus. Par ailleurs, les lignes électriques longeant la nationale sont encore visibles, ce qui nuit à la qualité paysagère du site.



**Photo n°27 : exemple ci-contre d'une percée visuelle sur une friche agricole**

### 2. Homogénéité et limites paysagères



**Photo n°28 : vue sur une voie très arborée, en direction de Limoges**

On note toutefois un certain déséquilibre de part et d'autre de l'entrée : en pénétrant sur la commune, le paysage est sur la droite fermé sur le bord de la voirie par une rangée d'arbres et d'arbustes relativement haute, laissant entrevoir à certains endroits des champs de culture.

De l'autre côté de la voirie, la portée visuelle est plus importante. A hauteur de l'école, la vue est plus dégagée et quelques éléments végétaux ponctuent ce côté de l'entrée. Ainsi, l'automobiliste ressent ce déséquilibre en portant naturellement son regard vers le côté où se trouvent les éléments bâtis.

## Séquence n°2 : le croisement à hauteur du centre bourg

### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

Les quelques éléments de bâti présents le long de la nationale concernent des activités de restauration notamment pour les routiers et des habitations réparties autour du croisement.

#### 1. Organisation du tissu urbain

Cette deuxième séquence est la plus urbanisée des trois. Néanmoins, l'urbanisation est peu dense car elle s'est essentiellement développée autour du centre bourg, lequel n'est pas visible depuis la RN 147. Le bâti est aligné sur la voirie mais n'est pas toujours implanté en continu.

#### 2. Caractérisation du bâti

De niveau R+1, le bâti reste peu volumineux. En effet, quelque soit la fonction qu'il accueille, il a été à l'origine conçu en tant qu'habitation. Aussi, la hauteur de la construction est peu élevée. Malgré une qualité architecturale sobre, les éléments de bâti longeant la voie ont fait l'objet de rénovations de façades.

### B. ANALYSE PAYSAGERE

#### 1. Description paysagère



Le paysage est de type urbain. Le croisement est caractérisé par un carrefour, marqué par un feu tricolore, permettant d'accéder au centre bourg de Mignaloux-Beauvoir.

La présence d'arbres reste importante et respecte la variété et le volume végétal de la première séquence. L'entretien est minimal et on peut déplorer l'absence de fleurissement.

**Photo n°29 : croisement qui permet d'accéder au centre-bourg. Photo prise en direction de Poitiers**

## 2. Homogénéité et limites paysagères

La vue reste fermée par quelques éléments de bâti et une végétation (arbres et arbustes) assez haute et volumineuse, implantés de manière homogène de part et d'autre de la voirie. Le croisement constitue la seule percée visuelle avec celle offerte par la route qui reste rectiligne et qui permet d'avoir une vue assez lointaine en direction de Poitiers.

### Séquence n°3 : sortie de Mignaloux-Beauvoir jusqu'au rond-point de Poitiers (rocade Est)

#### A. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

Cette dernière séquence ne nécessite pas de commentaires particuliers sur sa morphologie urbaine. En effet, le bâti implanté le long de ce tronçon est uniquement visible sur le cadastre car il est dissimulé par cette bande arborée haute et touffue qui longe la voirie.

#### B. ANALYSE PAYSAGÈRE

##### 1. Description paysagère

Malgré l'absence visible d'urbanisation, le paysage est périurbain car cette dernière séquence marque l'entrée physique sur la ville de Poitiers.

Les bas-côtés sont engazonnés et entretenus. Par ailleurs, une aire d'arrêt située peu avant le rond-point est en état d'abandon.

##### 2. Limites visuelles et homogénéité paysagère



**Photo n°30 : vue sur le rond point, à l'entrée de Poitiers, arboré et fleuri malgré la présence de pylônes second plan**

Les barrières visuelles sont directement posées en bordure de voirie et ce de part et d'autre de la chaussée, créant une homogénéité paysagère. Des percées visuelles ponctuent cette dernière séquence, donnant sur des friches agricoles. Le rond-point constitue la dernière barrière visuelle.



## II. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS

Cette entrée est uniquement dédiée à la circulation automobile. La circulation sur la RN 147 n'est pas toujours fluide : il s'agit d'un axe passager où la circulation ne peut se faire que sur deux voies.

Les piétons peuvent difficilement circuler malgré l'aménagement des bas-côtés au niveau du croisement.

Par ailleurs, un arrêt de bus est situé à hauteur du croisement mais la ligne qui dessert l'arrêt limite son parcours à la commune de Mignaloux-Beauvoir.

### B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Les premières directions sont annoncées dès la deuxième séquence et les suivantes sont signalées au rond-point. Les premières concernent des communes limitrophes à celle de Mignaloux-Beauvoir (Sèvre-Anxaumont et Nouaillé-Maupertuis) alors que les autres sont des villes de régions voisines comme Nantes et Tours par exemple.

## III. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Cette entrée est dépourvue de réelle fonction tant elle est dédiée à la circulation automobile. Aussi, il est surprenant de constater la faible présence de publicités et pré-enseignes le long de la RN 147. A ce titre, la commune est à l'heure actuelle en train de réaliser une réglementation pour la mise en place d'une zone de publicité restreinte. Consciente du peu d'esthétisme que celles-ci apportent, la municipalité a décidé d'agir avant qu'elles ne se multiplient.

Le flux reste un problème en termes de sécurité routière, de pollutions sonore et visuelle. D'ailleurs, un projet de déviation de la RN 147 est en cours ; le tracé définitif n'est à l'heure actuelle pas encore décidé.

Cette entrée touristique est une des entrées les plus vertes de l'agglomération. Sa qualité paysagère constitue son principal atout et laisse l'image d'une entrée d'agglomération verte et agréable à traverser.

Une aire de repos est située à hauteur du croisement. Malgré un niveau d'équipement minimal, elle propose :

- 4 tables de pique-nique,
- 2 bancs,
- des poubelles,
- des toilettes.

Le cadre est ombragé, vert et propice à la détente. La capacité d'accueil de l'aire est restreinte au vu du niveau d'équipements, alors qu'elle propose un parc de stationnement relativement grand.

Cet espace d'accueil est entretenu mais pourrait faire l'objet d'aménagements complémentaires, d'autant qu'elle est fortement fréquentée par les automobilistes. D'ailleurs, il n'existe aucun

point d'information touristique ; le panneau avec le plan du circuit ville nature avec le plan de la commune sont les seuls éléments d'information touristique présents.

Toutefois, quelques éléments touristiques sont à signaler. Dans un premier temps, il est possible de visiter l'église située à côté de l'aire de repos et dont le portail est classé. Dans un second temps, le panneau circuit ville nature permet de suivre un parcours de randonnée depuis l'aire de repos.



**Photos n°31 et 32 : facilement accessible depuis la route, l'aire de repos offre un cadre agréable et une capacité de stationnement importante**



Une seconde aire, située après le croisement et avant l'entrée sur Poitiers, permet uniquement de se stationner. Les aménagements réalisés ne permettent pas d'accueillir décemment les automobilistes et notamment les touristes, le sol étant simplement stabilisé et l'aire seulement équipée de poubelles. Celle-ci n'est pas entretenue et nuit à l'image de cette entrée car elle génère un sentiment d'abandon du lieu.

**Photo n°33 : l'aire d'arrêt à l'entrée de Poitiers : un espace peu accueillant**

## RN 151 : MIGNALOUX-BEAUVOIR

L'entrée sur la CAP par la RN 151 est la seconde entrée touristique la plus importante en termes de circulation, à l'Est du territoire. Située sur la route de Chauvigny (le château des aigles) et celle de Saint-Savin (commune classée au patrimoine mondial de l'UNESCO), elle accueille un flux touristique important, notamment en provenance de l'Est et du Nord Est de la France. Elle traverse la commune de Mignaloux-Beauvoir jusqu'à l'entrée sur Poitiers et présente une certaine homogénéité paysagère, sans distinction de séquence en particulier.

Le flux journalier moyen en 2005 est de 12 772 véhicules, dont 7% de poids lourds.

L'entrée sur le territoire communautaire est marquée par un panneau avec le logo de la CAP, posé en bordure de voirie et informant l'automobiliste qu'il entre sur l'agglomération.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

L'habitat est la seule fonction existante sur cette entrée. Quelques entreprises sont en recul par rapport à la voirie et ne sont pas visibles depuis la route, à l'exception d'une station essence.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

L'urbanisation est continue et en alignement sur toute la longueur de l'entrée, respectant la séparation entre l'espace public et l'espace privé. Par ailleurs, la plupart des ouvertures des habitations ne donnent pas sur la voie mais sur une cour ou un jardin, afin de limiter les nuisances occasionnées par la nationale. D'autres zones d'habitations sont implantées en second plan, préservées des nuisances générées par la RN 151.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



**Photo n°34 : exemple de bâti ancien. Photo prise en direction de Poitiers**

récentes, datant des années 1970.

Le bâti n'est pas haut, limité à du R+1. Certaines habitations sont grandes car sont d'anciens corps de fermes. Aussi, le bâti est souvent ancien mais pas toujours bien conservé. Quelques murs de ces habitations ne sont pas entretenus et les toitures sont parfois refaites avec de la tôle. A l'inverse, d'autres ont été rénovées et embellissent la traversée de l'entrée par la qualité des travaux qui ont été réalisés.

Se mêlent à ce bâti ancien des habitations plus

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

Malgré une urbanisation certaine de l'entrée, le paysage reste périurbain.



**Photo n°35 : un entretien parfois insuffisant de l'espace public**

La végétalisation existe grâce aux propriétaires privés qui arborent leurs jardins et les entretiennent. Notons par ailleurs l'existence d'une friche agricole à l'entrée de Mignaloux-Beauvoir et de quelques espaces verts situés sur le domaine public. Ces derniers ne sont pas toujours correctement entretenus comme ceux situés à hauteur du seul croisement existant sur l'entrée. À l'exception du rond point situé à l'extrémité de l'entrée, à la limite de Poitiers, l'entrée n'est pas fleurie. Des efforts

pourraient être réalisés en matière de fleurissement d'autant que la commune a obtenu le label de « ville fleurie ».

Par ailleurs, certains éléments nuisent à la qualité paysagère de l'entrée :

- Les fils électriques : ils sont visibles et longent la route,
- Les publicités et les pré-enseignes : principalement situées à l'entrée de Mignaloux-Beauvoir, elles sont plus d'une dizaine à polluer le paysage.

**Photo n°36 : les pré-enseignes et les fils électriques constituent de véritables points noirs paysagers**



### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERES

Les limites sont essentiellement végétales, parfois minérales et sont directement posées en bordure de voirie. Ainsi, la vue n'est pas dégagée sur les côtés alors qu'elle est plus ouverte en direction de Poitiers. L'automobiliste voit son regard naturellement se poser vers cette direction.

Urbanisation et espaces verts cohabitent de manière harmonieuse et se répondent sur toute la longueur de l'entrée, créant une homogénéité aussi bien dans les couleurs que dans les volumes de part et d'autre de la voie.

### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS



Photo n°37 : des bas-côtés mal entretenus

La présente entrée est dédiée à la circulation automobile.

Celle-ci n'est pas toujours aisée car elle se fait sur deux voies uniquement. Une chaussée à 2X2 voies serait dangereuse et inappropriée car la voie est bordée par des habitations. La circulation piétonne est difficile : les bas-côtés de la chaussée qui sont stabilisés mais non entretenus ne peuvent permettre aux piétons de se déplacer en toute sécurité.

Une seule ligne de transports en commun dessert cette entrée (à hauteur du carrefour) mais ne circule qu'à l'intérieur de la commune.

#### B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Les seules directions sont indiquées au rond point, à l'extrémité de l'entrée. Ne sont signalés que des lieux spécifiques comme le domaine universitaire, le centre équestre ou le centre hospitalier. Les grandes villes ne sont pas indiquées ; l'automobiliste est dirigé vers la rocade sur laquelle il trouvera ces informations. Enfin, le parcobus « Champlain » situé entre le domaine universitaire et le centre équestre n'est pas signalé alors qu'il pourrait être mis en avant dans un souci de faciliter la circulation sur Poitiers et de favoriser la multimodalité. Dans l'ensemble, la signalisation est pertinente car elle informe au bon moment et au bon endroit l'automobiliste.

### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

L'atout principal de cette entrée est sa dimension paysagère. Située sur un axe touristique important, elle pourrait cependant faire l'objet de quelques travaux visant à améliorer les aménagements urbains (bas-côtés), à éliminer certaines verrues paysagères comme les publicités, les fils électriques et à développer l'accueil des touristes.

Par ailleurs, il n'existe aucun aménagement permettant d'accueillir les touristes et la seule information donnée d'ordre touristique est la signalisation du parc du Futuroscope à hauteur du rond-point.

## LE PEAGE DE POITIERS SUD

Situé sur la commune de Vouneuil-sous-Biard, ce péage est le plus fréquenté des trois qui desservent l'agglomération de Poitiers. Ce sont en moyenne 6732 véhicules (dont près de 2 000 poids lourds) qui peuvent entrer chaque jour sur Poitiers par ce péage. Toutefois, aucun panneau ne signale l'entrée sur la communauté d'agglomération.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

L'aménagement urbain est spécifique aux péages autoroutiers. Le bâti est naturellement regroupé et organisé autour de la voirie.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



Photo n°38 : le péage de Poitiers Sud

Le type de bâti est très spécifique par rapport à la fonction qu'il remplit : le péage lui-même est suffisamment haut pour assurer le passage de tous les véhicules. Les blocs bâtis disposés à côté sont en bon état et sont dépourvus d'étage, ce qui facilite leur intégration paysagère.

### II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

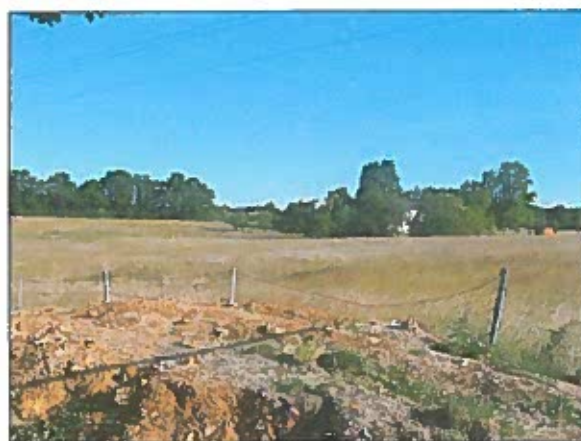
Le paysage périurbain du péage de Poitiers Sud se caractérise par la présence de champs agricoles et d'une zone d'activités, visible dès la sortie du péage (zone d'activités économiques de Poitiers Sud)<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Voir p31



Le site est dans l'ensemble végétalisé malgré l'absence de tout fleurissement. Les arbres longent en partie la sortie du péage et sont régulièrement élagués. Cependant, certains espaces ne sont pas traités. Ainsi, des talus de terre situés à proximité des places de stationnement ont été laissés comme tels, sans qu'aucun aménagement n'ait été réalisé. De plus, les lignes électriques n'ont pas été enfouies. Ces éléments nuisent à la perspective paysagère sur les champs agricoles et révèlent le manque d'un entretien rigoureux des abords paysagers du péage.



**Photo n°39 : talus de terre non entretenu derrière le parking**

## **B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE**



**Photo n°40 : sur la gauche en sortant du péage, vue sur une haie d'arbres et d'arbustes empêchant toute perspective sur les champs agricoles**

Les barrières visuelles sont végétales mais la portée visuelle est absente sur la gauche à la sortie du péage alors que de l'autre côté de la voie on peut profiter de la présence d'un champ agricole : la rangée d'arbres marque une séparation entre le parking et le champ, sans pour autant dissimuler ce dernier. Aussi, les volumes d'espaces naturels ne sont pas les mêmes de part et d'autre du péage, créant un déséquilibre entre un côté bordé par une végétation relativement basse et touffue et l'autre côté (où se situe le parking) qui accueille une végétation haute et parsemée, ouvrant sur un champ quasiment dépourvu de relief.



### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS



**Photo n°41 : une voirie en bon état mais dépourvue de marquage au sol**

La sortie du péage n'est pas toujours aisée. Il existe en effet six sorties de péages pour une seule voie de sortie sur la RN 10. La voirie mériterait d'être élargie afin d'améliorer l'écoulement du trafic.

Les voies d'entrées et de sorties du péage sont bien éclairées et sont correctement entretenues, à l'exception d'une absence de marquage des voies au sol.

#### B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation est très succincte puisque seules les directions de Poitiers, de Niort, d'Angoulême et de Vivonne sont indiquées. Les autres directionnelles sont situées sur la RN 10, à hauteur du carrefour de la pointe à Miteau.

#### C. STATIONNEMENT

Des places de stationnement ont été aménagées sur le site. Elles permettent d'accueillir 25 véhicules et 2 poids lourds.

### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

La sortie de péage est dépourvue de tout équipement lié à la détente. Les seuls aménagements publics présents sont :

- une cabine téléphonique
- des toilettes
- des poubelles

Ainsi, il n'existe pas de table de pique-nique ni d'espace permettant aux automobilistes de se reposer. Ces derniers sont contraints de franchir le parking pour trouver de la tranquillité, à hauteur d'un dépôt de terre et de résidus (voir photo ci-dessus n°38). Des aménagements pourraient être réalisés dans le prolongement du parking afin de proposer un espace de détente, ombragé et doté de tables de

pique-nique. Un point d'information touristique pourrait compléter ces aménagements, proposant notamment un plan de localisation.

Par ailleurs, la signalisation touristique serait à retravailler car elle disparaît après la sortie du péage. Ainsi, quelque soit la direction prise sur la RN 10, la signalisation de l'abbaye de Saint-Savin et des abbayes du Haut-Poitou est absente par la suite. De plus, un panneau mentionnant le label « ville et pays d'art et d'histoire » pourrait être implanté sur cette sortie.

## LE PEAGE DE POITIERS NORD

Située au Nord de Poitiers à proximité de la zone industrielle de la République, 3851 véhicules entrent chaque jour sur la CAP (dont environ 700 poids lourds) par ce péage. A l'image de celui de Poitiers Sud, il n'existe aucun panneau signalant l'entrée sur l'agglomération.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE



Photo n°42 : la sortie de péage à Poitiers Nord

L'organisation du tissu urbain et la caractérisation du bâti sont sensiblement les mêmes que pour le péage situé à Poitiers Sud. Aussi, l'implantation urbaine est typique des aménagements de péages autoroutiers. Le bâti est regroupé mais n'est pas aligné sur la voirie.

### II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



Photo n°43 : des aménagements paysagers d'une grande simplicité

L'échangeur se situe sur une zone où l'urbanisation est peu dense.

Les aménagements paysagers sont relativement pauvres, limités à de grands talus entretenus, mais simplement engazonnés et surplombés de quelques arbres. Le fleurissement est absent de l'aménagement paysager.

Par ailleurs, les bas-côtés sont dégradés et manquent d'entretien

## B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont directement posées en bordure de voirie et sont représentées par des talus engazonnés et arborés relativement hauts. L'automobiliste peut uniquement porter son regard sur la route.

## III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS



La circulation est relativement fluide sur ce péage. Il existe trois voies de péage donnant lieu sur une voie de sortie vers la RN 147 et la zone industrielle de « la République ». Les phénomènes de congestion sont absents.

Par ailleurs, la voirie n'est pas éclairée la nuit et le marquage au sol des voies est absente qui gêne à la lisibilité et la sécurité de la voie et des automobilistes.

**Photo n°44 : absence de marquage au sol et d'éclairage à la sortie du péage**

### B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Les grandes villes indiquées sont celles situées sur les grands axes de circulation proches du péage (Limoges et Angers sur la RN 147, Nantes sur la RN 149). La ville de Poitiers est naturellement signalée.

### C. STATIONNEMENT



25 places de stationnement sont mises à la disposition des automobilistes. Ce parc de stationnement est saturé la journée, les automobilistes pratiquant le covoiturage et laissant leur voiture à l'entrée du péage. Aussi, un second parc de stationnement vient d'être aménagé de l'autre côté du péage.

**Photo n°45 : un parc de stationnement complet**

#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Il n'existe aucun espace pour permettre aux automobilistes de se reposer ou de pique-niquer. Les seuls équipements mis à la disposition du public sont des toilettes et une cabine téléphonique. La mise en place d'équipements comme des tables de pique-nique et des bancs semble toutefois complexe car le site est étroit et cerné par des talus relativement hauts.

Par ailleurs, le péage ne fait l'objet d'aucune signalisation touristique. Le parc du Futuroscope pourrait être signalé dès cet échangeur car ce dernier est situé à moins de dix minutes en voiture du parc de loisirs.

## LE PEAGE DU FUTUROSCOPE

Le site du Futuroscope accueille diverses fonctions tournées vers le parc du Futuroscope (hôtels) et le monde de l'entreprise.

Situé sur ce site, l'échangeur est le moins important des trois situés sur la CAP, en termes de flux. Toutefois, sa position stratégique permet aux automobilistes d'accéder aux activités présentes rapidement (congrès, parc du Futuroscope etc.). Ils sont ainsi en moyenne 1990 véhicules à entrer sur le site du Futuroscope chaque jour (dont 130 poids lourds) et à emprunter le rond-point du « Téléport 3 ». De plus, ce péage est le seul de l'agglomération qui informe par une signalétique l'entrée sur le territoire de la CAP.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN



Le bâti est regroupé mais séparé par des espaces verts. De plus, aucune construction n'est en alignement les unes par rapport aux autres car elles se sont implantées autour du rond point (téléport 3), sans se regarder entre elles automatiquement.

**Photo n°46 : le péage du Futuroscope**

#### B. CARACTERISATION DU BATI



**Photo n°47 : une architecture moderne, à l'image du site. Ci-contre, immeuble accueillant un hôtel et des bureaux**

Le bâti se distingue très nettement dans le paysage. Les immeubles sont en moyenne à niveau R+4 et R+5, pouvant aller jusqu'à R+9. En outre, ils présentent des volumes importants, notamment ceux accueillant une activité hôtelière. Le bâti est en très bon état et l'architecture très moderne (le verre est un des matériaux les plus utilisés sur le site), en harmonie avec les activités présentes sur le site du Futuroscope, orientées vers les nouvelles technologies, l'innovation.



## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

L'urbanisation sur le site est peu dense et les espaces verts sont nombreux. Aussi, le type de paysage est plutôt périurbain. Par ailleurs, l'urbanisation s'intensifie sur une partie du site, en direction de la commune de Jaunay-Clan.



L'entrée est largement végétalisée. Les trottoirs sont délimités par des bandes engazonnées, des haies basses sont disposées de part et d'autre de la voirie pour délimiter un parking ou une entrée d'immeuble. Aussi, des arbres sont dispersés sur le site, aux couleurs et volumes différents. Le rond point du téléport reprend ces variétés de végétaux. Le site est très bien entretenu, l'entrée est esthétiquement belle et agréable, aérée et verte. Si cette entrée est très arborée, elle n'est pas fleurie alors que la commune de Chasseneuil-du-Poitou détient trois étoiles au label « ville fleurie ».



**Photo n°48 : aménagement le long des trottoirs.**

**Photo n°49 : le rond point du téléport, un exemple d'aménagement paysager parmi d'autres sur le site**

La signalétique à la sortie du péage est abondante et nuit à une bonne lecture de la route. On recense ainsi :

- La signalétique relative à tous les hôtels présents sur le site : la liste des hôtels est longue (12). Certaines enseignes hôtelières sont par ailleurs visibles depuis le péage, renforçant le flux d'informations données,
- Un totem signalant l'entrée sur le site du Futuroscope
- Le panneau d'entrée sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou,
- Les jumelages de la commune,
- Les labels « station verte de vacances » et « ville fleurie » octroyés à la commune de Chasseneuil-du-Poitou.



**Photos n°50 et 51 : une signalétique abondante à la sortie du péage**

Certaines informations données se recoupent et pourraient être regroupées sur un seul panneau afin d'améliorer la lisibilité des informations.

Par ailleurs, des drapeaux sur le rond point livrent un message visant à renforcer le développement du site.

## B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont avant tout minérales, caractérisées par les immeubles situés autour du téléport 3. Les espaces verts sont quant à eux répartis de manière homogène sur le site, occupant ainsi tous les espaces non construits. Aussi, il n'existe pas de déséquilibre paysager entre un espace plat et un autre avec du relief, malgré la présence d'un immeuble très haut et qui se distingue très nettement dans le paysage.

## III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS



**Photo n°52 : des aménagements séparés pour la circulation piétonne et automobile**

L'aménagement s'est voulu être le plus accessible et pratique que possible. Ainsi, des voies ont été aménagées pour faciliter le cheminement piéton jusqu'au parc du Futuroscope. Les véhicules ne peuvent quant à eux circuler sur une seule voie. La circulation reste cependant fluide car elle organisée autour de rond points et non autour de feux tricolores.

Le site du Futuroscope est un lieu accessible. La circulation y est essentiellement automobile cependant, une ligne de bus dessert le site et traverse l'agglomération de Poitiers du Nord au Sud en passant par le centre ville de Poitiers. La ligne n°9 permet ainsi aux personnes venues pour affaire ou pour visiter le parc du Futuroscope de découvrir une partie de l'agglomération et notamment le patrimoine de Poitiers.

### B. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Sont annoncées les villes et les communes les plus proches (Jaunay-Clan, Neuville du Poitou, Châtellerault, Avanton, Poitiers). Sont aussi signalés l'aéroport de Poitiers-Biard et la station TGV du



Futuroscope de Chasseneuil-du-Poitou. S'orienter à partir de cette entrée est relativement facile car la signalisation est continue, ces directions étant complètes et indiquées sur les croisements situés aux alentours.

### C. STATIONNEMENT



Quelques places de stationnement sont disponibles à la sortie même du péage (10 places de stationnement) or, elles ne sont pas nombreuses. Les autres places existantes sont réservées aux activités présentes sur le site (bureaux, hôtels etc.).

**Photo n°53 : un parking de petite capacité sur le péage du Futuroscope**

## IV. ANALYSE TOURISTIQUE

Les aménagements paysagers, l'architecture moderne et les activités présentes sur le site visent à renforcer l'attractivité de ce pôle « technologique ». L'effet vitrine est ainsi mis en avant par des enseignes parfois peu esthétiques et souvent imposantes mais qui jouent un rôle bénéfique pour l'attractivité du territoire. Par ailleurs, l'automobiliste est pris en charge dès sa sortie du péage afin qu'il puisse trouver sa direction, un hôtel.

Tous les aménagements ont été réalisés afin d'accueillir au mieux tout visiteur et de lui donner une image positive et attractive du site. Toutefois, il est dommage que la hauteur des immeubles empêche d'avoir une vue sur le parc du Futuroscope, alors qu'il est situé juste derrière ces derniers.

Il n'existe aucun aménagement lié à la détente des automobilistes à la sortie du péage. On peut douter de l'utilité d'un tel équipement à cet endroit : de nombreux touristes se rendent directement à leur hôtel ou au parc du Futuroscope.

La signalétique et la signalisation d'ordre touristique sont par ailleurs très développées sur le site du Futuroscope. Le parc de loisirs et les hôtels sont indiqués dès la sortie du péage. Cependant, la longue liste des hôtels est mentionnée sur un panneau à cet endroit et contraint les automobilistes à s'y arrêter.

Par souci de sécurité, des aménagements minimum doivent être réalisés sur certains échangeurs, notamment la réalisation d'un marquage des voies au sol, la mise en place d'un éclairage et une limitation de la publicité.

Par ailleurs, l'image donnée aux visiteurs, aux touristes est à renforcer, notamment sur les péages de Poitiers Nord et Sud. Des efforts sont à faire en termes de traitement paysager, d'équipements pour la détente etc.

## BILAN DU DIAGNOSTIC DES ENTREES D'AGGLOMERATION

Les entrées diagnostiquées :

- Poitiers Nord par la RN 10
  - Poitiers Sud par la RN 10
  - Migné- Auxances par la RN 147
  - Mignaloux-Beauvoir par la RN 147
  - Mignaloux-Beauvoir Par la RN 151
  - Les péages de Poitiers Sud, Poitiers Nord et Futuroscope
- Les fonctions présentes sur ces entrées sont peu diversifiées et l'habitat est quasiment absent.
  - Les entrées sur le territoire de la CAP ne sont souvent pas marquées : l'automobiliste ne sait pas quand il entre sur l'agglomération

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Urbanisation lâche et faible densité urbaine
- Implantation du bâti souvent continue mais pas toujours alignée sur la voirie
- Effet vitrine assez présent sur les entrées, caractérisées par des zones d'activités ou similaires (zone urbaine à vocation d'activités)
- Architecture et matériaux de faible qualité sur les zones d'activités : manque d'esthétisme
- Intégration paysagère paysagère facilitée par un bâti de niveaux R+1 et R+2
- Absence de style architectural remarquable

### II. ANALYSE PAYSAGERE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Paysage de type périurbain
- Entrées végétalisées de différentes manières :
  - artificielle : végétalisation des ronds-points, des bas-côtés et fleurissements
  - naturelle : de nombreux espaces verts : patrimoine naturel de l'agglomération apparaît fortement sur les entrées et permet d'avoir de belles perspectives paysagères
- De nombreux points noirs à traiter :
  - Abondance de publicités, d'enseignes et de pré-enseignes illégales et peu contrôlées par la commune

## PROBLEMATIQUES LIEES AUX ENTREES D'AGGLOMERATION

### I. PROBLEMATIQUES GENERALES

- Constat : l'image du territoire, lorsqu'elle existe, ne valorise pas ou peu l'agglomération :  
*Comment marquer le territoire et valoriser son image ?*
- Constat : les entrées de l'agglomération s'étirent sur plusieurs communes, chacune d'entre elles ayant aménagé leurs entrées de villes. A l'échelle de l'agglomération, on constate des ruptures architecturales et paysagères entre les différentes communes.  
*Comment donner une cohérence paysagère et architecturale aux entrées d'agglomération à l'échelle de la CAP ?*
- Constat : Les entrées de l'agglomération poitevine ont été conçues pour accueillir des flux uniquement routiers  
*Est-il pertinent de diversifier les modes de déplacements sur les entrées d'agglomération ?*

### II. PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES

ENTREES D'AGGLOMERATION	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC	PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES
RN 10 : Chasseneuil-du-Poitou Flux journalier moyen de 34 596 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone d'activité économique et commerciale</li> <li>• Proximité du parc du Futuroscope</li> <li>• Traitement paysager très inégal</li> </ul>	Comment valoriser une entrée d'agglomération dont la fonction est économique et commerciale ?
RN 10 : Fontaine-le-Comte Flux journalier moyen de 32 905 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone d'activité économique et commerciale</li> <li>• Entrée dédiée aux flux routiers mais qui fera l'objet d'aménagements de pistes cyclables prochainement sur certaines portions.</li> <li>• Réaménagement futur d'une portion de l'entrée</li> <li>• Traitement paysager faible</li> </ul>	
RN 147 : Migné-Auxances Flux journalier moyen de 22 021 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée sur la CAP difficile à identifier</li> <li>• Traitement paysager et du réseau viaire inégal</li> <li>• Abondance publicitaire Avenue de la Loge</li> </ul>	Comment orienter le flux à partir de l'entrée : est-il plus pertinent de le diriger vers l'avenue de la Loge ou vers la RN 147 ?

ENTREES D'AGGLOMERATION	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC	PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES
<b>RN 147 : Mignaloux-Beauvoir</b> Flux journalier moyen de 17 959 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée très verte et peu urbanisée</li> <li>• Présence d'une aire de repos offrant un niveau d'équipement minimal mais qui bénéficie d'une fréquentation importante</li> <li>• Entrée qui donne une image très verte du territoire</li> <li>• Située sur un axe touristique</li> <li>• Décalage entre le label ville fleurie octroyé à la commune et une entrée qui souffre d'une absence de fleurissement</li> <li>• Position stratégique avec la proximité du domaine universitaire et d'un parcobus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quel(s) aménagement(s) pour l'aire de repos ?</li> <li>• Comment relier en termes de déplacements l'aire de repos au centre bourg de Mignaloux-Beauvoir ?</li> </ul>
<b>RN 151 : Mignaloux-Beauvoir</b> Flux journalier moyen de 12 772 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée d'agglomération non marquée par un panneau CAP</li> <li>• Information directionnelle et touristique mal implantée</li> <li>• Traitement paysager faible</li> </ul>	Comment diriger les visiteurs souhaitant découvrir le territoire vers le parcobus Champlain ?
<b>Péage Poitiers Sud</b> Moyenne de 6732 véhicules sortant à ce péage chaque jour en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sortie de péage la plus importante sur la CAP</li> <li>• Entrée d'agglomération non marquée par un panneau CAP</li> <li>• Sortie vers la RN 10 peu accessible</li> <li>• Niveau d'équipement insuffisant sur l'aire d'arrêt</li> </ul>	Comment assurer une bonne information directionnelle et touristique à partir des sorties de péages autoroutiers ?
<b>Péage Futuroscope</b> Moyenne de 1990 véhicules sortant à ce péage chaque jour en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximité du parc du Futuroscope</li> <li>• Image d'un lieu en constante recherche d'innovations et de nouvelles technologies</li> <li>• Traitement paysager important</li> <li>• Prise en charge du client ou du visiteur dès sa sortie du péage grâce à une signalétique forte</li> </ul>	

## II. LES ENTREES TOURISTIQUES DE L'HYPERCENTRE DE POITIERS

## EST DE L'HYPERCENTRE : LE PONT NEUF

L'entrée sur le centre ville de Poitiers par le Pont neuf constitue l'une des entrées principales situées à l'Est de la CAP. En 2005, en moyenne 21 510 véhicules ont emprunté cette entrée.

Cette entrée se limite au croisement régulé par des feux tricolores.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

Cette porte d'entrée sur le centre ville de Poitiers est monofonctionnelle. Alors que la rue du Faubourg du Pont neuf située en amont offre une large diversité de fonctions (commerces, habitations...) et que le centre ville de Poitiers en propose autant, le croisement dont il est question est essentiellement composé d'habitations.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

L'implantation du bâti respecte l'alignement sur l'avenue du 11 Novembre car les façades donnent directement sur la voie. Les habitations possèdent toutes leurs jardins à l'arrière à l'exception d'une résidence (située à l'angle du croisement) située en retrait par rapport à la voie car le jardin est placé à l'avant du bâtiment. De plus, l'urbanisation s'est développée de manière continue sur cet axe, créant une véritable cohérence urbaine.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



La hauteur du bâti varie entre du R+1+C et du R+2+C, hauteurs caractéristiques en centre ville, où la densité urbaine est élevée.

Le bâti est assez ancien et a fait l'objet de travaux de rénovation et de réfection de façades. L'époque architecturale varie d'une habitation à une autre et dénote d'une certaine diversité architecturale.

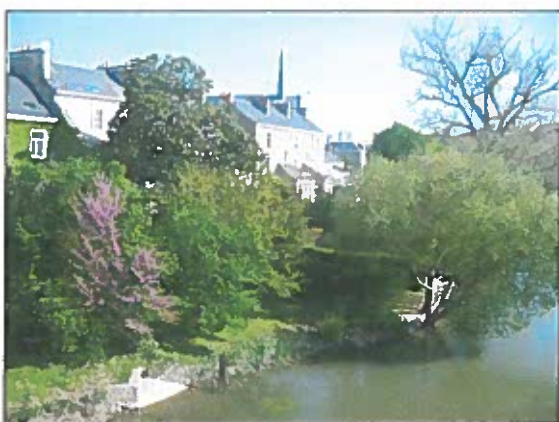
Ce croisement laisse l'image d'une entrée où le bâti est entretenu et de qualité certaine. Elle contraste avec un bâti ancien et dégradé sur la rue du Faubourg du Pont neuf, rue par laquelle les automobilistes arrivent.



Photos n°54 et 55 : deux époques architecturales qui cohabitent de part et d'autre du pont neuf

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



**Photo n°56 : un cadre urbain exceptionnel**

portes de l'hypercentre d'une ville. Par ailleurs, le caractère naturel et la présence de l'élément aquatique adoucit cette entrée et rompt avec sa rigueur urbaine.

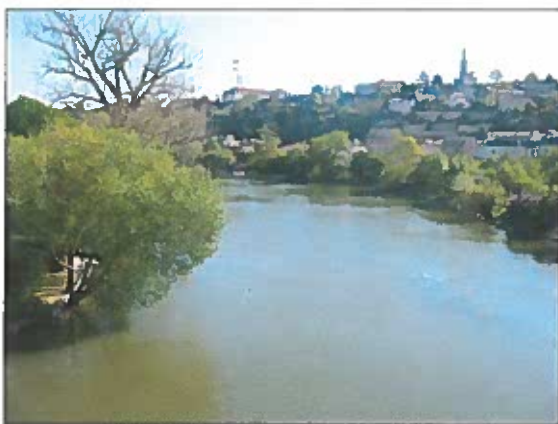
Cette entrée présente une qualité paysagère très intéressante. Si le paysage est urbain, la présence de la vallée du Clain apporte une touche naturelle au site. L'entrée est ainsi très verte, composée de nombreux arbres aux couleurs et volumes différents, créant du mouvement sur le site. De fait, l'image donnée est double : le site est à la fois urbain et naturel, avec le passage du Clain et un centre ville qui se dresse subitement, ce qui est assez singulier aux

Le centre ville de Poitiers est classé en secteur sauvegardé, aussi, certaines règles paysagères doivent être respectées. La signalétique relevant du domaine de la publicité est ainsi interdite. De plus, la ville de Poitiers réalise des aménagements autour du plateau qui sont en cohérence avec la qualité architecturale et paysagère du centre ville. Il en va par exemple des boulevards contournant le plateau et qui font progressivement l'objet de travaux notamment d'enfouissement de lignes électriques.

La dimension naturelle du site est aussi préservée par un entretien des berges du Clain. La vallée et ses berges bénéficient de protections particulières car elles sont considérées comme des zones naturelles à préserver.

La ville a en outre végétalisé le croisement par des jardinières fleuries.

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE



Les barrières visuelles sont exceptionnelles, caractérisées par une vue latérale sur le Clain et sur les coteaux, visibles depuis le pont. La vue frontale est plus fermée mais donne sur le Vieux Poitiers. Notons une symétrie paysagère de part et d'autre du pont.

**Photo n°57 : vue sur la vallée du Clain et son coteau**



### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

Cette entrée est essentiellement dédiée aux véhicules et aux transports en commun. Cependant, alors que le trafic est important en direction du centre ville, l'accès au plateau se fait par une voie seulement. Ainsi, la circulation s'intensifie aux heures de pointe, créant par la même un phénomène de congestion.

L'entrée est bien desservie par les transports en commun : six lignes de bus permettent d'accéder au centre ville de Poitiers et de couvrir en partie l'Est, le Sud et le Nord de l'agglomération poitevine (lignes n°1, 3, 5, 6, 9, 12).

La montée vers le centre ville par la rue Jean Jaurès à pied ou à vélo est possible mais dangereuse. Les trottoirs sont larges à hauteur du croisement mais deviennent étroits par la suite. Par ailleurs, aucune piste cyclable n'a été aménagée.

#### B. STATIONNEMENT

Il n'existe aucun stationnement possible sur cette entrée. Néanmoins, les parcs de stationnement les plus proches du Pont neuf sont signalés au croisement. Il s'agit des parkings Blossac (au Sud du centre ville, 694 places), des Cordeliers (au cœur du centre ville, 290 places) et Charles De Gaulle (à l'entrée Est du centre ville, 673 places). La signalisation n'est pas limitée à un parking uniquement ; elle permet de proposer une large capacité de stationnement en centre ville.

#### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Cette entrée traverse l'avenue du 11 Novembre, boulevard de contournement du plateau. Aussi, sont indiquées les directions de villes comme Tours, La Rochelle, Limoges, Niort, Angoulême, Châteauroux, permettant ainsi de se repérer facilement.

Les directions locales signalées sont la commune de Saint-Benoît et naturellement le centre ville de Poitiers.

#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE



**Photo n°58 : vue sur la cathédrale de Poitiers depuis le Pont neuf**

Le patrimoine naturel et historique est mis en valeur par une vue sur la vallée du Clain et sur le Vieux Poitiers, où la cathédrale Saint-Pierre se distingue très nettement. Cette valorisation est renforcée par une signalisation touristique indiquant les directions de la cathédrale précitée mais aussi l'église Sainte-Radegonde, le baptistère Saint-Jean et le musée Sainte-Croix. Ces sites touristiques signalés sont les plus proches de la présente entrée.

L'arrivée en centre ville de Poitiers par le Pont neuf est une des entrées les plus agréables et esthétiques de l'hypercentre car elle conjugue patrimoine urbain et naturel. Cependant, la traversée du Faubourg du Pont Neuf située en amont du croisement ne véhicule pas la même image. En effet, les voies sont étroites, le bâti est ancien, les façades sont ternies par la pollution et confère un sentiment d'étouffement. Aussi, l'arrivée sur la vallée du Clain est d'autant plus appréciée même si elle n'est que passagère : la rue Jean Jaurès qui permet d'accéder au plateau souffre aussi de l'étroitesse de la voie et de pollution.

## EST DE L'HYPERCENTRE : LA VOIE MALRAUX

L'entrée touristique sur l'hypercentre par la voie Malraux, plus communément appelée la pénétrante, commence depuis le pont qui traverse la vallée du Clain pour s'arrêter au rond-point donnant sur la place du marché.

Elle dessert les boulevards Chasseigne et Maréchal de Lattre de Tassigny et permet d'accéder au plateau. Ainsi, en 2005, en moyenne 21 551 véhicules ont emprunté la pénétrante, et près de 14 300 d'entre eux sont montés jusqu'à la place du marché.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

L'entrée est urbanisée d'un côté seulement, l'autre étant composé d'espaces naturels. L'implantation urbaine a dû s'adapter à la géographie du site, avec la présence de la vallée du Clain en contrebas, caractérisée par une forte pente. Le bâti respecte les règles de continuité urbaine et d'alignement par rapport la voirie, les espaces libres comme les jardins étant situés en fond de parcelle. Seuls deux bâtiments universitaires marquent un léger retrait.

#### B. CARACTERISATION DU BATI

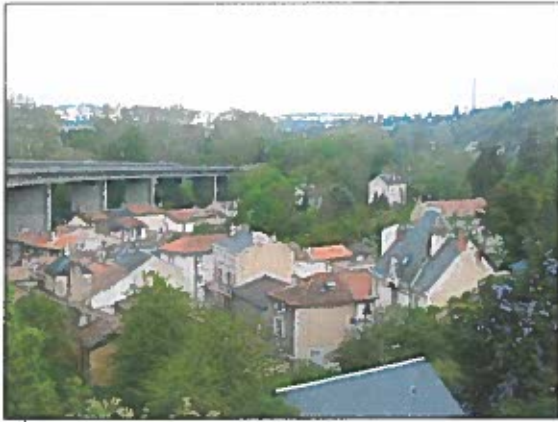


Le bâti ne dénote pas d'une qualité architecturale remarquable. Certains bâtiments ont été rénovés comme le bâtiment universitaire situé place du marché. D'autres se dégradent progressivement car datent de plusieurs décennies. Quelques façades ont fait l'objet de travaux de réfection, dû aux effets de la pollution. Les habitations sont à niveaux R+1+C et R+2+C. Si cette hauteur de bâti est très courante en milieu urbain, l'étroitesse des façades et le degré important de la pente sur lesquels il est implanté ont pour effet de grandir les habitations.

**Photo n°59 : habitations le long de la voie Malraux, près de la place Notre-Dame**

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



Photos n°60 et 61 : double point de vue sur la vallée du Clain et le vieux Poitiers, avec l'église Notre-Dame

L'entrée par la pénétrante offre un des rares points de vue sur le vieux Poitiers. Si le cadre paysager est avant tout urbain, il intègre aussi des espaces naturels.

La vallée du Clain se distingue par l'importante végétation qu'elle génère. Par ailleurs, l'entrée par la voie Malraux se caractérise par la présence de squares et de jardins. Le premier espace vert est le jardin des plantes, situé au pied du boulevard Chasseigne, où de nombreuses espèces végétales sont protégées. Le second est une juxtaposition de squares, abondamment arborés et très entretenus. L'ensemble de ces espaces fait l'objet

d'une protection particulière au titre de leur qualité esthétique, historique ou écologique.

Considérés comme des « zones naturelles et

forestières constructibles » par le PLU, renforcer le bâti sur ces espaces ne constitue pas pour autant une volonté de la ville. La municipalité souhaite préserver ses espaces verts en milieu urbain.

D'autres aménagements paysagers, plus simples, ont été réalisés. Il s'agit entre autre d'une haie séparative entre les deux voies de circulation qui n'occupe qu'une petite portion de l'entrée.

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

L'entrée sur l'hypercentre se caractérise avant tout par une vue latérale, ouverte, dégagée sur la vallée du Clain et sur le vieux Poitiers. Elle se referme dès lors que les premiers éléments urbains apparaissent. Les barrières visuelles sont posées au bord de la voirie et composées d'un côté par les squares dont il est question ci-dessus (situés sur la gauche en direction du centre ville) et de bâtiments de l'autre. Le paysage évolue au fur et à mesure que l'on progresse vers le centre ville et diffère de part et d'autre de l'entrée.

### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

Cette entrée est essentiellement accessible et aménagée pour les véhicules et les transports en commun. Une voie est en effet réservée aux automobilistes et la seconde aux bus de ville, cars et autocars. Cinq lignes de bus permettent d'accéder au centre ville de Poitiers et desservent le Nord et l'Est de l'agglomération (lignes n° 4, 7, 8, 9, 9C). Des trottoirs séparent la voirie du bâti de part et d'autre de la chaussée à partir des premières habitations. Néanmoins, leur largeur varie jusqu'à l'arrivée sur la place du marché : par endroit très étroits, certains ne peuvent permettre le passage de deux piétons sans que l'un d'entre eux ne vienne à marcher sur la route.

L'entrée est par ailleurs dépourvue de pistes cyclables.

#### B. STATIONNEMENT



Photo n°62 : parking du « Jardin des plantes »

Deux parcs de stationnement, payants, sont mis à la disposition des automobilistes dès l'entrée sur l'hypercentre. Le premier est situé en contrebas, à hauteur du jardin des plantes (50 places) et le second, le parking Charles De Gaulle, est situé en amont de l'entrée et possède une capacité de 673 places. L'automobiliste est averti de l'existence de tous les parcs de stationnement situés aux portes de l'hypercentre (à l'exception de celui des Cordeliers) et de leur capacité, à hauteur du pont, plus en amont sur l'entrée. Toutefois, la signalisation des parkings disparaît par la suite.

#### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

L'automobiliste a le choix d'entrer sur:

- l'hypercentre de Poitiers
- les boulevards :
  - Chasseigne, en direction de Tours, Nantes et Angers
  - du Maréchal de Lattre de Tassigny, en direction d'Angoulême

A hauteur de la place du marché, il est orienté vers le centre ville.

#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE



**Photo n°63 : arrivée sur la place Notre-Dame avec vue sur l'église**

L'intérêt touristique de cette entrée est multiple. Elle offre tout d'abord un cadre paysager remarquable en ce qu'elle permet d'avoir une double perspective paysagère sur la vallée du Clain et sur le vieux Poitiers, avec l'église Notre-Dame, symbole du patrimoine urbain de la ville. Une aire d'arrêt située sur le pont traversant la vallée du Clain, permet aux véhicules de marquer un arrêt pour admirer le point de vue. Toutefois, cet espace peu entretenu et peu fréquenté, est situé du mauvais côté de la voie, gênant à la perspective

paysagère. De plus, il n'existe aucune signalisation d'ordre touristique comme l'office de tourisme, l'église Notre-Dame alors que le point de vue offert en amont sur le centre ville permet d'admirer cet édifice.

L'automobiliste peut par ailleurs se stationner facilement grâce aux parkings situés à l'entrée.

L'absence de signalisation s'étend jusqu'à la place du marché : l'automobiliste est peu informé des directions qu'il prend, à l'exception du centre ville. L'hôtel de ville, l'office de tourisme etc. devraient être indiqués depuis la place du marché et agiraient par ailleurs comme des points de repères sur le plateau.

## EST DE L'HYPERCENTRE : LE PONT SAINT-CYPRIEN

L'entrée touristique par le Pont Saint-Cyprien se limite à la rue Saint-Cyprien, traversant le pont Saint-Cyprien et donnant sur les boulevards Anatole France et François Joubert.

Cette entrée est la moins importante en termes de flux, la moyenne journalière étant de 14 164 véhicules en 2005.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

Cette entrée offre plusieurs fonctions. On trouve ainsi des habitations, des commerces (restauration, station d'essence), et l'hôpital gériatrique.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

Le tissu urbain s'est organisé en s'adaptant à la morphologie naturelle du site. La notion de cohérence urbaine qui se caractérise notamment par la continuité et l'alignement du bâti n'est pas automatiquement respectée sur cette entrée.

La rue du pont Saint-Cyprien est urbanisée mais ne s'inscrit pas dans une logique de continuité et d'alignement par rapport à la voirie : les bâtiments sont séparés par des espaces verts, naturels ou des places de stationnement.

L'urbanisation est continue et en alignement parfait sur la voie à l'entrée du boulevard Anatole France, à l'inverse du boulevard François Joubert.

La vallée du Clain s'impose fortement sur celui-ci, limitant de fait l'urbanisation. Ainsi, il n'existe presque aucune construction au pied du boulevard. De même, les quelques éléments de bâti de l'autre côté de l'axe sont implantés sur le coteau et ne sont pas disposés en continu et en alignement.

L'urbanisation ne s'est pas développée de la même manière entre les deux boulevards, l'un étant fortement urbanisé et l'autre peu.



## B. CARACTERISATION DU BATI



Photos n°64 et 65 : des bâtiments peu entretenus ou en cours de rénovation

Différentes époques et styles architecturaux cohabitent.

Les bâtiments commerciaux présentent une architecture sobre mais les matériaux utilisés sont de qualité correcte. L'absence d'étage facilite l'intégration paysagère.

Les habitations sont quant à elles plus anciennes. De niveaux R+1 et R+2, elles sont plus ou moins bien entretenues. Certaines sont en état d'abandon alors que d'autres ont fait l'objet de travaux notamment sur leurs façades. Par ailleurs, l'entrée du pont Saint-Cyprien est marquée par l'empreinte

d'une habitation aujourd'hui détruite mais dont l'espace n'a toujours pas été comblé. Une végétation non contrôlée s'y est développée.

Les éléments de bâti ne sont pas valorisés à l'heure actuelle. Les mettre en valeur n'est pas aisé car ils nécessitent un véritable engagement de la part des propriétaires privés pour intervenir. D'un point de vue urbain, cette entrée laisse l'image d'un accès peu considéré sur l'hypercentre de Poitiers.

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



Si l'entrée par la rue Saint-Cyprien offre un cadre urbain, elle bénéficie de la présence de la vallée du Clain. Le site est abondamment végétalisé, avec des arbres de variétés et de volumes différents. Afin de profiter de ces espaces naturels, une promenade le long du Clain a été aménagée pour les piétons et les vélos et rejoint le pont neuf. Des espaces verts ont été artificiellement créés, afin de séparer l'espace piéton et l'espace privé par des bandes engazonnées et arborées. On peut toutefois déplorer l'absence de fleurissement. Tous les espaces verts et naturels sont

Photo n°66 : la vallée du Clain, un cadre verdoyant aux portes de l'hypercentre



régulièrement entretenus. Cependant, les lignes électriques surchargent le paysage.

## B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont minérales en direction du centre ville et du pont neuf alors qu'elles sont végétales en direction de la porte de ville, vers le Sud de l'hypercentre. L'entrée n'offre aucune perspective paysagère à l'exception de celle ouvrant sur la vallée du Clain, vers le Sud de la ville. Ainsi, on constate un déséquilibre paysager avec une végétation arborée qui longe la partie gauche de la rue Saint-Cyprien alors que le bâti borde essentiellement l'autre côté de la rue.

## III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS



**Photo n°67 : des aménagements adaptés aux modes de déplacements**

Cette entrée est principalement empruntée par les véhicules légers. Le réseau viaire a été aménagé pour accueillir une 2X2 voies rue Saint-Cyprien, réduit à une voie sur les boulevards François Joubert (en direction de la porte de ville) et Anatole France (vers le Pont neuf). Par ailleurs, l'accès au centre ville n'est pas direct. Les automobilistes passent par le Pont neuf (itinéraire conseillé) ou la porte de ville pour accéder au plateau.

Des aménagements ont été réalisés pour les piétons et les vélos. Ainsi, de larges trottoirs ont été créés rue Saint Cyprien et des passages piétons ont été réalisés. De plus, des pistes cyclables permettent aux cyclistes de circuler sur un espace qui leur ait propre mais disparaissent sur les boulevards.

L'entrée est aussi desservie par le réseau de transports en commun de l'agglomération. Quatre lignes de bus sont concernées (lignes n° 2, N2, 4, 11, 12) : elles desservent l'ensemble de Poitiers et permettent d'accéder à l'hypercentre.

### B. STATIONNEMENT

Des places de stationnement existent rue Saint-Cyprien mais sont réservées aux activités présentes sur le site. Toutefois, le parking de Blossac, le plus proche de la rue, est signalé à hauteur du croisement.

### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation n'est pas adaptée aux déplacements touristiques. Ainsi, l'hypercentre est signalé en direction du Pont neuf, deux quartiers environnants au centre ville sont indiqués (les quartiers des Dunes et Chilvert) ainsi que « l'Espace Mendès France », lieu d'exposition essentiellement à vocation pédagogique et peu visité par les touristes.

### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Cette entrée est dépourvue de toute information d'ordre touristique et n'est pas aménagée pour les visiteurs. Elle est utilisée par les locaux, dans le cadre notamment de leurs déplacements domicile-travail. Elle est empruntée par des automobilistes qui connaissent bien le territoire et qui n'ont pas besoin de repères pour accéder au centre ville.

D'ailleurs, l'itinéraire conseillé pour rejoindre l'hypercentre depuis la rocade extérieure de ce côté-ci de la ville est la pénétrante, autre entrée touristique identifiée dans cette étude.

L'accès par la rue Saint-Cyprien dénote l'existence d'une hiérarchie entre les différentes entrées touristiques de l'hypercentre.

## NORD DE L'HYPERCENTRE : LA PORTE DE PARIS

La porte de Paris est la seule entrée située au Nord permettant d'accéder au centre ville de Poitiers. Autrefois empruntée pour relier Bordeaux à Paris, la rocade extérieure et l'autoroute A 10 s'y sont désormais substituées. Aussi, cette entrée est essentiellement utilisée pour des trajets rapides et pour se rendre sur l'hypercentre. Cependant, en 2005, plus de 37 500 véhicules sont passés chaque jour par la porte de Paris.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

La porte de Paris accueille des fonctions commerciales et résidentielles principalement. Par ailleurs, on y trouve une banque, une école maternelle, une école d'esthétique.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

A l'image de la porte de ville, l'urbanisation a dépassé la porte de Paris pour s'étendre vers le Nord de la ville. L'implantation du bâti respecte les règles de continuité urbaine et d'alignement sur la voie. L'urbanisation s'est ainsi développée en fonction du réseau viaire mais elle s'est aussi adaptée à la géographie du site avec le passage du Clain, le long de l'avenue de Paris. Aussi, de nombreuses maisons ont un jardin donnant sur le Clain.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



Le bâti est limité à du R+2 pour les immeubles situés au premier plan, pouvant aller jusqu'à du R+5 pour ceux situés au second plan. Les façades sont blanches et sont régulièrement entretenues ce qui éclaire l'entrée. Les établissements concernés sont des concessionnaires, une banque etc. et souhaitent tenir une certaine image auprès de leurs clients. Cela contraste avec d'autres éléments de bâti, noircis par la pollution comme le pont de chemin de fer par exemple.



Photos n°68 et 69 : un bâti dans l'ensemble entretenu



Notons la présence de la tour, ancien vestige des fortifications de la ville, et qui se dégrade progressivement.

**Photo n°70 : la « Tour de Paris »**

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

La porte de Paris est l'entrée la plus minérale de toutes les entrées touristiques de l'hypercentre. Malgré le passage du Clain, le paysage naturel s'en ressent très peu sur l'entrée. Seule la falaise avenue de Paris est un élément visible du patrimoine naturel local. L'aménagement paysager est essentiellement artificiel, composé de jardinières fleuries et entretenues de part et d'autre du rond-point. Le pied de la tour est quant à lui fleuri toute l'année (voir photo ci-dessus). Selon les saisons, c'est la tour complète qui est décorée, embellissant par la même toute l'entrée.



Le pont de chemin de fer constitue un point noir dans le paysage, noirci par les effets de la pollution. De même, les activités présentes sur le site se font connaître par des enseignes et des pré-enseignes visibles en tout point de l'entrée, ce qui nuit à la qualité paysagère.

**Photo n°71 : le pont de chemin de fer de la porte de Paris**

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont minérales, caractérisées par les immeubles et les habitations. Seuls quelques éléments de végétation occupent un angle du rond point. Par ailleurs, le pont de chemin de fer constitue une limite visuelle supplémentaire. L'ensemble donne une vision de l'entrée assez fermée.

Toutefois, l'arrivée sur le rond-point est marquée par des percées urbaines vers les boulevards (Chasseigne, du Grand Cerf), aérant le site.

### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

La voiture est le principal mode de déplacement. Pourtant, se déplacer n'est pas toujours aisé car les voies de circulation sont multiples (entre cinq et six voies) et le trafic est très important. La circulation est parfois dangereuse car les automobilistes qui ne connaissent pas le site ne savent plus toujours comment lire le croisement. Malgré la présence de feux tricolores, il s'apparente à un rond-point dont le centre est représenté par la tour.

La circulation piétonne ou à vélo y est tout aussi risquée. Malgré l'existence de trottoirs, la circulation est rapide et les traversées ont souvent lieu en deux temps afin de gérer l'écoulement des flux automobiles. De plus, pour les piétons souhaitant se rendre sur le plateau, la durée de la marche est de vingt minutes. Ce temps de parcours peut sembler long pour certains, d'autant que le trajet se traduit par une montée jusqu'à l'hypercentre.

Les pistes cyclables sont absentes sur le réseau viaire.

Les déplacements en bus sont possibles. Les lignes qui empruntent l'entrée desservent le centre ville de Poitiers et des communes situées à différents endroits de l'agglomération comme Vouneuil-sous-Biard, Buxerolles, Mignaloux-Beauvoir (lignes n° 2, 3, 7, 9, 11).

#### B. STATIONNEMENT

Il existe que très peu d'espaces pour se stationner. Les emplacements proposés sont le plus souvent d'ores et déjà occupés par la clientèle des commerces présents sur l'entrée. Aussi, il est surprenant de constater l'absence de signalisation de parcs de stationnement à la porte de Paris. Pourraient être indiqués les parkings les plus proches de l'entrée que sont le parcotrain (sur le site de la gare) et le parking Charles De Gaulle (place du marché).

#### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation n'est pas toujours très pertinente. Si les directions de certaines villes comme Limoges et Niort sont utiles car elles permettent de se repérer, celle du parc des expositions ne s'avère pas primordiale.

La gare est indiquée de même que le centre ville. L'itinéraire conseillé pour accéder au centre ville est de passer par la gare en empruntant le boulevard du Grand Cerf. Or, cet axe est déjà très emprunté et

la circulation y est difficile. Aussi, il pourrait être intéressant de réfléchir à une réorientation du flux vers le boulevard Chasseigne et d'accéder au plateau par la place du marché.

#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Peu d'informations touristiques sont données sur l'entrée. Ainsi, le parc du Futuroscope et le centre ville de Poitiers sont signalés à hauteur du pont de chemin de fer. Par ailleurs, la densité urbaine, l'importance du trafic, la hauteur et la couleur de certains éléments de bâti confèrent au site l'image d'une entrée d'hypercentre peu accueillante et sombre. De plus, le seul vestige patrimonial qui est la tour –appelée la tour de Paris et dont les remparts ont aujourd'hui disparu- est insuffisamment mise en valeur et se dégrade dans le temps. Elément incontournable de l'histoire de Poitiers, la tour n'est pas considérée comme telle, reléguée à jouer le point central du carrefour de la porte de Paris dont le principal souci est la gestion du flux automobile.



## SUD DE L'HYPERCENTRE : LA PORTE DE VILLE

La porte de ville marque l'extrémité de l'avenue de la libération, entre le stade de la Madeleine et le parc de Blossac. Située sur l'axe Paris Bordeaux, elle porte aussi le nom de porte de Bordeaux.

Cette entrée sur l'hypercentre de Poitiers est la seule située au Sud de la ville. Aussi, le flux y est important car en 2005 ce sont 23 850 véhicules qui ont quotidiennement emprunté cette entrée.

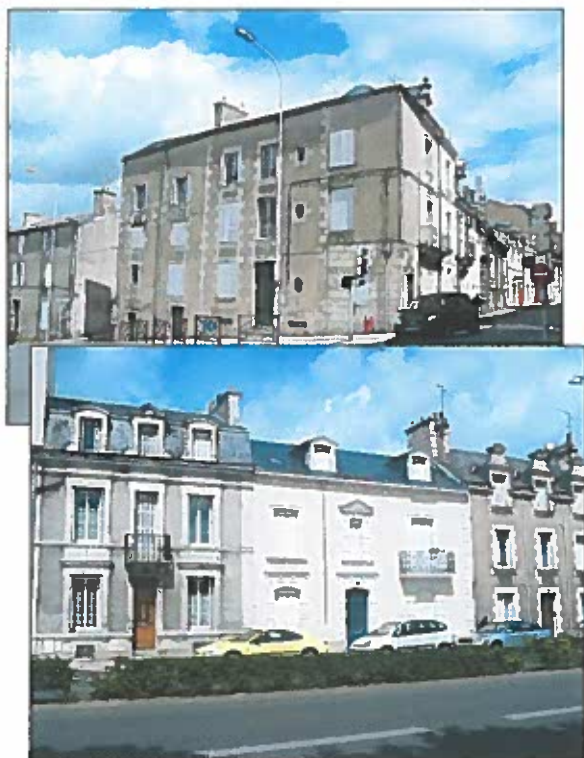
### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

Les fonctions présentes sont essentiellement axées sur l'habitat et les commerces.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

La porte de ville se caractérise par un tissu urbain quelque peu déséquilibré de part et d'autre de l'entrée. Le bâti est continu et aligné sur l'avenue de la libération uniquement du côté de la Boivre, c'est-à-dire à l'Ouest de la voie, donnant lieu sur des cœurs d'îlots vides. L'urbanisation est quasiment absente sur la vallée du Clain, à l'Est de l'entrée, de l'autre côté de l'avenue. Ceci s'explique par la présence du parc de Blossac et du stade de la Madeleine.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



Photos n°72 et 73 : une variété de styles architecturaux à hauteur de la porte de ville

L'urbanisation de la porte de ville a commencé au 18<sup>ème</sup> siècle. L'urbanisation s'étant développée progressivement, l'avenue de la libération connaît différentes époques architecturales. Le bâti le plus ancien correspond à celui situé à hauteur de la porte de ville. Toutefois, on distingue plusieurs styles architecturaux qui révèlent différentes dates de constructions. L'élément de construction le plus ancien est le rempart du parc de Blossac, qui s'impose par sa taille. De même, les habitations les plus anciennes jouxtent le parc ; elles sont de style sobre et sont imposantes de par leur hauteur et leur volume. Ce style évolue avec des constructions où les ouvertures sont travaillées, parfois décorées ; hauteurs pouvant varier entre du R+1 et du R+2. Enfin, un immeuble d'époque contemporaine se

distingue nettement dans le paysage grâce aux six étages qui le caractérisent.

L'ensemble de ces constructions est doté de façades aux couleurs similaires, variant entre les tons de gris et de beige ; ces couleurs sont sujettes aux effets noircissant de la pollution.

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

L'avenue de la libération présente un cadre avec une forte densité urbaine. L'arrivée sur la porte de ville propose un paysage urbain tout en s'ouvrant sur des espaces naturels. La configuration géographique de l'entrée est particulière, située entre la Boivre à l'Ouest et le Clain à l'Est. Ces deux vallées sont peu perceptibles depuis l'avenue de la libération et la porte de ville. La vallée de la Boivre ne se distingue pas dans le paysage alors que le Clain se devine par endroit, notamment sur la porte de ville. La vallée du Clain se caractérise dans le cas présent par une falaise abrupte, qui jouxte l'avenue

de la libération.

Par ailleurs, les remparts qui délimitent le parc de Blossac symbolisent l'entrée sur l'hypercentre. Celui-ci n'est pas indiqué et le touriste ne comprend pas nécessairement qu'il s'agit d'un parc. Toutefois, ce dernier constitue un véritable atout pour la ville car il

représente le plus grand espace vert du plateau et confère au centre ville un cadre de vie de qualité.

Aussi, il est protégé de l'urbanisation, au même titre que tous les espaces verts comme les squares et les jardins publics de l'hypercentre, classés en zone naturelle et forestière constructible.

**Photos n°74 et 75 : les remparts du parc de Blossac**



Le stade de la Madeleine ne présente pas d'intérêt particulier d'un point de vue esthétique, historique ou écologique à la seule exception qu'il est le seul situé en centre ville.





La ville de Poitiers a en outre végétalisé la voirie en la séparant par des haies basses, ou des bandes engazonnées. Régulièrement entretenues, les haies sont toutefois par endroit avachies par le passage de piétons.

La porte de ville est fleurie par quelques jardinières autour du croisement.

**Photo n°76 : une séparation végétale de la voirie**

## B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont les immeubles d'un côté et le stade de la Madeleine de l'autre, dissimulé par une haute haie d'arbustes. La vue est par conséquent fermée mais s'ouvre légèrement à hauteur du croisement, vers la vallée du Clain.

## III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS

Plusieurs modes de déplacements cohabitent sur la porte de ville. Les automobilistes circulent en alternant entre de la 2X2 voies et de la 2 voies sur toute l'avenue de la libération. La chaussée étant large à ce niveau, la porte de ville accueille une 2X2 voies.

Le réseau viaire permet aussi aux cyclistes de circuler. Cependant, les pistes cyclables ne sont pas aménagées sur toute l'avenue et sont absentes à hauteur de la porte de ville.

Des trottoirs permettent de traverser l'entrée et d'accéder à l'hypercentre en 15 minutes.

Pour parcourir des distances plus longues, trois lignes de bus empruntent la porte de ville (les lignes n° 4, 5, 7) et desservent le Sud, l'Ouest et l'Est de l'agglomération tout en passant par le centre de Poitiers.

### B. STATIONNEMENT

La capacité de stationnement est sur le point de baisser sur cette entrée. En effet, la ville de Poitiers souhaite supprimer les places situées au pied du rempart du parc de Blossac par souci d'esthétique et par volonté de soigner cette entrée d'hypercentre en valorisant cet élément symbolique du patrimoine (voir photo ci-dessus).

Il est possible de stationner sur la chaussée mais les places disponibles sont souvent rares. Aussi, la capacité de stationnement la plus importante se trouve au parking de Blossac (694 places) situé juste derrière le parc. Afin de faciliter le stationnement, le parking est signalé à hauteur de la porte de ville.

### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation directionnelle sur cette entrée est variée. Elle permet de se repérer par rapport à des villes connues de tous, comme Tours et Limoges. Des destinations plus locales sont signalées comme Châtellerault et Saint-Benoît. La gare de Poitiers et l'aéroport de Poitiers Biard sont par ailleurs indiqués.

Enfin, le centre ville de Poitiers est signalé et l'itinéraire conseillé pour y accéder est de passer par le Pont neuf. Cette direction permet à l'automobiliste de longer le coteau donnant sur la vallée du Clain et d'avoir une perspective paysagère sur la vallée du Clain.

## IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

L'entrée par la porte de ville est la seule située au Sud de l'hypercentre. Aussi, le flux de circulation y est important. En marge de ce trafic, cette entrée est intéressante car elle présente un potentiel touristique à valoriser. Ainsi, la présence des remparts, élément de patrimoine fort, ne peuvent passer inaperçus dans le paysage. Le parc qu'il accueille n'est pourtant pas signalé alors qu'il est d'une grande qualité paysagère. De plus, les styles architecturaux enrichissent cette entrée.

D'une manière générale, les éléments de patrimoine et l'offre touristique sont insuffisamment mis en avant, la porte de ville étant encore considérée comme un nœud de circulation où il importe avant tout de gérer les flux. Cependant, la suppression de places de stationnement par la ville de Poitiers peut être perçue comme le signe d'une volonté de soigner les entrées de l'hypercentre et d'en donner une image accueillante et esthétique.

# BILAN DU DIAGNOSTIC ENTREES TOURISTIQUES DE L'HYPERCENTRE

Les entrées diagnostiquées :

- le Pont neuf
  - la pénétrante
  - le Pont Saint-Cyprien
  - la porte de Paris
  - la porte de ville
- Les fonctions présentes sont essentiellement commerciales et résidentielles
  - On distingue une hiérarchisation des entrées touristiques à l'échelle de l'hypercentre

## I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Une forte densité urbaine
- Présence d'une cohérence urbaine, marquée par une urbanisation organisée en continu et en alignement par rapport à la voirie
- Une urbanisation qui s'est adaptée à la morphologie naturelle et vallonnée du site
- Des entrées qui souvent composées de différentes époques architecturales
- Une hauteur de bâti caractéristique de l'hypercentre, établie à du R+2 le plus souvent
- de nombreuses façades qui subissent les effets de la pollution malgré des travaux de réfection sur certaines d'entre elles

## II. ANALYSE PAYSAGERE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Végétalisation des entrées à la fois :
  - Naturelle : la vallée du Clain s'impose d'elle-même sur le Pont neuf et le Pont Saint-Cyprien
  - Artificielle : de nombreux squares et jardins
- Un cadre naturel remarquable aux portes de l'hypercentre de Poitiers, préservé par l'application d'un règlement relatif à la protection du patrimoine
- Quelques perspectives paysagères sur le vieux Poitiers et la vallée du Clain
- Présence de points noirs paysagers :
  - Tous les réseaux ne sont pas enfouis
  - Certaines façades ne sont pas entretenues

### III. ACCESSIBILITE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Les entrées ont essentiellement été aménagées pour les véhicules et pour assurer l'écoulement des flux, au détriment d'un traitement architectural et paysager esthétique et accueillant
- Peu de problèmes de congestion en dépit d'un trafic journalier relativement élevé
- Une bonne desserte des transports en commun
- Une circulation plus ou moins dangereuse selon la qualité du réseau viaire et des trottoirs
- Des pistes cyclables quasiment absentes
  
- Présence ou proximité de parcs de stationnement sur la quasi-totalité des entrées étudiées
- Une capacité de stationnement qui va être renforcée à proximité de la porte de Paris et de la gare avec la création d'un parc de stationnement de 700 places pour 2007
  
- Une signalisation directionnelle non homogène sur l'ensemble des entrées
- Une signalisation qui n'est pas adaptée aux déplacements touristiques

### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DES ENTREES

- Des entrées d'hypercentre insuffisamment mises en valeur (tour de Paris, remparts de Blossac...)
- Une offre touristique peu valorisée (office de tourisme, sites touristiques...)
- Une signalisation touristique développée de manière très disparate sur les différentes entrées
- Des perspectives paysagères remarquables sur le vieux Poitiers et la vallée du Clain

## PROBLEMATIQUES LIEES AUX PORTES DE L'HYPERCENTRE DE POITIERS

### I. PROBLEMATIQUES GENERALES

- Constat : aux entrées de centre ville, les touristes recherchent un site touristique à visiter, un lieu d'hébergement ou de restauration. Ces informations font généralement défaut sur ces entrées :  
*Comment mettre en avant l'offre touristique à partir de l'entrée ?*
- Constat : la signalétique touristique aux portes de l'hypercentre est très inégale et insuffisante.  
*Comment hiérarchiser la signalétique touristique ?*
- Constat : ce type d'entrée est un point de concentration des flux avec une forte densité urbaine : il est en général fermé par un bâti assez haut, terni par les effets de la pollution  
*De quelle(s) manière(s) valoriser l'entrée ?*
- Constat : à l'heure actuelle, le lien entre les entrées de l'agglomération et les portes de l'hypercentre est en terme d'accessibilité insuffisant.  
*Comment agir sur l'accès aux portes de l'hypercentre depuis les entrées de l'agglomération ?*

## II. PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES

PORTES DE L'HYPERCENTRE DE POITIERS	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC	PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES
<b>Pont neuf</b> Flux journalier moyen de 21 510 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée principale sur le centre ville en provenance de la partie Est de Poitiers</li> <li>• Entrée qui véhicule une image à la fois naturelle (Vallée du Clain) et urbaine (centre ville)</li> <li>• Signalisation touristique des sites à visiter les plus proches de l'entrée</li> <li>• Vue sur le centre ville à partir de l'entrée</li> <li>• Bonne accessibilité au centre ville</li> <li>• De nombreux espaces verts</li> <li>• Capacité de stationnement à l'entrée (parking Charles de Gaulle)</li> <li>• Aire d'arrêt inutilisée</li> </ul>	
<b>Voie Malraux</b> Flux journalier moyen de 21 550 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée principalement utilisée par la population locale</li> <li>• Signalisations directionnelle et touristique insuffisantes</li> <li>• Entrée qui véhicule une image à la fois naturelle (Vallée du Clain) et urbaine (centre ville)</li> <li>• Accessibilité correcte</li> <li>• Vue sur des façades bâties non entretenues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelle fonction donner à l'aire d'arrêt située sur le pont ?</li> <li>• Quelle serait la pertinence d'un aménagement de cette aire d'arrêt?</li> </ul>
<b>Pont Saint-Cyprien</b> Flux journalier moyen de 14 164 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée principalement utilisée par la population locale</li> <li>• Signalisations directionnelle et touristique insuffisantes</li> <li>• Entrée qui véhicule une image à la fois naturelle (Vallée du Clain) et urbaine (centre ville)</li> <li>• Accessibilité correcte</li> <li>• Vue sur des façades bâties non entretenues</li> </ul>	<p>Quelle doit être la réelle fonction de cet accès au centre ville par rapport aux autres entrées de l'hypercentre ?</p>
<b>Porte de Paris</b> Flux journalier moyen de 37 500 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée fermée par des éléments bâtis et naturels imposants</li> <li>• Etat dégradé des façades bâties privées</li> <li>• Peu d'espaces verts</li> <li>• Signalétique touristique insuffisante</li> </ul>	
<b>Porte de Ville</b> Flux journalier moyen de 23 850 véhicules en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée sur l'hypercentre la plus importante en terme de flux</li> <li>• Signalisation touristique insuffisante</li> <li>• Pas de valorisation du parc de Blossac</li> </ul>	<p>Comment valoriser le parc de Blossac ?</p>

### III. LES ENTREES TOURISTIQUES DE TRANSPORT

## LA GARE DE POITIERS

L'étude de l'entrée touristique par la gare de Poitiers se limite au site de la gare situé simultanément sur les boulevards du Grand Cerf et de Pont Achard. A la fois pôle multimodal et placé sur un axe de circulation où le trafic est important, la gare de Poitiers connaît une fréquentation quotidienne de 5 000 personnes.

Le site de la gare est à l'heure actuelle en pleine mutation. Des travaux sont en cours afin de procéder au réaménagement du pôle multimodal<sup>6</sup>.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

Lieu très fréquenté, le site de la gare accueille de multiples fonctions. Aussi, se sont implantés des hôtels, des commerces, des bureaux, souvent superposés sur plusieurs niveaux dans un même immeuble. L'habitat est par ailleurs présent mais ne constitue pas la principale fonction sur le site. L'implantation prochaine d'un centre d'affaires renforcera la multifonctionnalité de l'entrée.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

La présence des voies de chemins de fer implique une implantation du bâti particulière, adaptée à l'activité ferroviaire. Ainsi, l'urbanisation côté gare ne s'est pas développée en alignement sur le boulevard du Grand Cerf mais respecte la continuité du bâti. En direction de la porte de Paris, l'urbanisation des parcelles jouxtant les voies de chemin de fer est plus lâche. Cependant, le réaménagement du quartier de la gare va densifier le site par la construction notamment d'un « centre d'affaire » et d'un parking sur ces parcelles.

A l'inverse, l'urbanisation du boulevard côté centre ville est dense. Aussi, l'implantation du bâti est continue et alignée sur le boulevard, sans perte d'espace.

---

<sup>6</sup> Voir annexe n° 4 sur le projet du pôle multimodal de la gare



## B. CARACTERISATION DU BATI



Photo n°77 : immeubles situés en face de la gare

L'architecture des bâtiments est dans l'ensemble sobre. Construits après la seconde guerre mondiale, la plupart des immeubles ont été réalisés avec des matériaux de faible qualité. Une partie d'entre eux présentent des façades dégradées, aux couleurs sombres. Quelques immeubles se démarquent des autres en ce qu'ils ont des ouvertures décorées et les façades entretenues (il s'agit essentiellement d'hôtels).



La gare et les bâtiments qui y sont rattachés (le restaurant et le parcotrain) sont d'époque plus récente. De couleur claire, ils éclairent le site.

Photo n°78 : la gare de Poitiers

La qualité du bâti ne contribue pas à valoriser l'image du site. La hauteur des bâtiments (minimum R+3) et les couleurs des façades surchargent le quartier. Certains immeubles ne sont pas entretenus et l'on peut se demander s'ils ne sont pas en situation de quasi abandon. Aussi, l'image donnée aux voyageurs lorsqu'ils sortent de la gare n'est pas très accueillante. Les travaux de réaménagement du quartier de la gare vont permettre d'améliorer la qualité bâtie du site.

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

Le paysage est urbain et offre un cadre peu végétalisé. La végétalisation du site est artificielle. Le parvis de la gare est ponctué d'une dizaine d'arbres. Le rond-point situé face à la gare est engazonné et fleuri. Enfin, quelques jardinières de fleurs sont réparties de part et d'autre du boulevard. Malgré le réaménagement du quartier, il n'est pas prévu de renforcer véritablement la dimension végétale du site.



Photo n°79 : le rond-point de la gare, à l'intersection des boulevards du Grand Cerf, de Pont Achard et Solférino

Cette entrée est par ailleurs marquée par l'importance des enseignes présentes (voir photo ci-dessus n° 77). Les hôtels, les commerces, les entreprises se mettent en valeur par des enseignes visibles depuis la sortie de la gare. Les couleurs sont parfois criardes et contrastent avec un bâti aux façades ternes ; elles surchargent le paysage.

#### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Elles sont par conséquent minérales, caractérisées par la gare et les voies de chemins de fer d'un côté. De l'autre partie du boulevard, les limites visuelles sont doubles. Au premier plan, elles se caractérisent par les immeubles et au second plan par le centre ville qui surplombe le site de la gare. Aussi, le paysage est quelque peu déséquilibré, avec une entrée quasiment dépourvue de tout relief côté gare et un coteau imposant côté centre ville. La vue latérale (sur les boulevards du Grand Cerf et de Pont Achard) s'ouvre sur une urbanisation dense et continue.

### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

Le site de la gare en tant que pôle multimodal se doit de répondre à l'objectif d'être accessible quelque soit le mode de déplacement utilisé. De même, il doit pouvoir desservir au maximum le reste du territoire. Ainsi, l'organisation actuelle des déplacements sera modifiée dans le cadre des travaux de réaménagement du pôle multimodal de la gare.

Le site accueille la gare routière et ferroviaire et il est possible d'utiliser les transports en communs, le taxi ou encore de louer une voiture.

Le rond-point face à la gare est un croisement crucial dans la gestion du flux automobile. Il fait le lien entre l'accès aux boulevards du Grand Cerf et de Pont Achard, au centre de ville (par le boulevard Solférino) et à la gare c'est-à-dire l'accès entre trois lieux très fréquentés. Aussi, la circulation y est souvent ralentie.

Par ailleurs, des lignes de bus s'arrêtent à la gare (lignes n° 2, 3, 4, 9, 11) et desservent par la suite l'hypercentre et des communes de l'agglomération (Buxerolles au Nord, Fontaine-le-Comte au Sud par exemple).

La position géographique de la gare permet aux piétons d'accéder au centre ville en moins de dix minutes : une passerelle traverse le boulevard du Grand Cerf et permet d'accéder au boulevard Solférino, où des escaliers rejoignent le plateau.

Cependant, les cyclistes ne bénéficient d'aucun aménagement pour circuler en toute quiétude. Dans le cadre du projet de restructuration du pôle de la gare, aucune piste cyclable ne sera créée car il est prévu la réalisation d'une zone 30. Un tel aménagement ne nécessite pas la création d'un espace spécifique pour les vélos. En outre, ce mode de déplacement dit « doux » n'est pas oublié dans ce projet car la CAP prévoit de proposer prochainement la location de vélos.

Le réaménagement du pôle de la gare va permettre de réorganiser en partie la circulation, notamment automobile. Ainsi, le phénomène de congestion dû aux arrêts minutes devant la gare devrait être résolu car ces arrêts seront seulement possibles à l'intérieur même du futur parc de stationnement, lequel sera construit dans le prolongement de la gare. De même, la gare routière actuellement située à la sortie de la gare ferroviaire sera transférée au sein de ce même parking. Le parvis sera dès lors en partie fermé à la circulation automobile (sauf taxis), ce qui favorisera les déplacements piétons.

## B. STATIONNEMENT

La capacité de stationnement est à l'heure actuelle insuffisante. La fréquentation de cette entrée est telle que le parking dénommé le parcotrain - qui jouxte la gare - est très souvent complet et les automobilistes sont contraints de s'éloigner du site pour trouver une place de stationnement. Afin de répondre à une forte demande, il est prévu la construction d'un second parking d'une capacité de 700 places. En attendant, il est signalé à la sortie de la gare les trois parkings les plus proches que sont le parcotrain, les parkings de Blossac et Carnot.

## C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation directionnelle a été mise en place à hauteur du rond-point. Les villes qui sont indiquées sont uniquement situées au Sud de Poitiers (Niort, Angoulême, La Rochelle), aucune située au Nord, comme Châtellerauld, n'est signalée. Cependant, il s'agit des trois autres capitales départementales de la Région, villes essentielles à signaler sur un site comme celui de la gare.

Le centre ville de Poitiers est indiqué, de même que l'aéroport de Poitiers-Biard.

#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

L'enjeu sur le quartier de la gare est important. La CAP souhaitant accroître l'attractivité de ce pôle, elle se doit de travailler l'accueil et l'esthétique du quartier.

Bien que la gare de Poitiers possède un point d'information touristique, résultant d'un accord passé entre la SNCF et l'office de tourisme de Poitiers, cet espace se limite à un présentoir avec des dépliants, entretenu par l'office. Il n'existe aucun accueil physique permettant de satisfaire la demande touristique des voyageurs. L'emplacement de ce point d'information n'est pas stratégique car il n'est pas visible pour le voyageur qui sort de la gare. Situé à côté de l'escalier principal, il est ainsi placé en retrait. Or, un point d'information se doit d'être rendu visible pour qu'il soit consulté.

Par ailleurs, aucune signalétique touristique n'est proposée : la direction de l'office de tourisme pourrait être indiquée à la sortie de la gare.

L'offre touristique de la CAP n'est pour ainsi dire pas mise en avant à la gare de Poitiers. De plus, le voyageur arrivant sur le parvis de la gare remarque surtout les nombreuses enseignes hôtelières.

La vision donnée de cette entrée est une image peu esthétique et peu accueillante. Le réaménagement du quartier devrait la rafraîchir et la redynamiser. De plus, l'ouverture en 2007 du Théâtre-Auditorium en amont du boulevard Solférino devrait contribuer à accroître l'attractivité du quartier, un des objectifs de ce projet étant de réussir à drainer une population régionale voire supra-régionale.

## L'AÉROPORT DE POITIERS-BIARD

L'aéroport de Poitiers-Biard est situé à proximité immédiate de l'agglomération, entre la RN 10 et l'autoroute A10. Sa capacité lui permet d'accueillir des avions courts, moyens et longs courriers. Près de 135 000 passagers ont fréquenté en 2005 cet aéroport et s'il reste de petite taille, il ne contribue pas moins au rayonnement de la Région Poitou-Charentes.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

La présence d'un aéroport sur un territoire influence nettement le type d'urbanisation qui s'y développe autour. Aussi, le site propose uniquement des activités liées à celles de l'aéroport à l'exception d'un restaurant, situé à côté de l'aérogare.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

L'implantation du bâti est adaptée à l'activité de l'aéroport et ne résulte pas d'une urbanisation hasardeuse. Plusieurs bâtiments sont ainsi répartis sur le site de façon discontinue (tour de contrôle, hangar pour entreposer des avions etc.). L'urbanisation est essentiellement tournée vers les voies d'accès à l'aéroport et à l'aéroclub.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



Photo n°80 : l'aérogare de Poitiers Biard

L'architecture des différents éléments de bâti ne présente pas d'intérêt particulier. L'aérogare constitue le bâtiment le plus grand et le plus volumineux du site. Espace le plus fréquenté, elle a été refaite en 2002 par souci de réserver un accueil de qualité aux passagers. La hauteur maximale des bâtiments n'excède pas le niveau R+1, à l'exception de la tour de contrôle.

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



**Photo n°81 : des espaces verts qui embellissent l'entrée mais qui manquent d'entretien**

L'aéroport est situé dans un cadre peu urbanisé. L'environnement du site est composé d'espaces destinés à l'urbanisation pour la réalisation de zones mixtes (la ZAC des Montgorges en face de l'aéroport) ou uniquement réservées aux activités (au Nord et au Sud de l'aéroport). Toutefois, elles ne révèlent pas une grande qualité paysagère, à l'image du centre de tri postal, visible depuis l'aérogare.

L'aéroport a renforcé son aménagement paysager lors des travaux de rénovation de l'aérogare. Des bandes engazonnées et arborées ont été réalisées le long de ce bâtiment. De nombreux espaces verts viennent s'insérer entre les éléments de bâti mais sont plus ou moins bien entretenus.

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont caractérisées d'un côté par le centre de tri postal et de l'autre côté par les bâtiments liés à l'activité de l'aéroport (aéroclub...). La vue reste cependant ouverte en direction de la RN 10, l'espace séparant l'aérogare de cet axe étant dépourvu de relief, caractérisé par un parc de stationnement et des champs.



**Photos n°82 et 83 : vues sur l'aéroclub et le centre de tri postal**



### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

L'accès à l'aéroport de Poitiers-Biard se fait par un rond-point situé sur la RN 10. De plus, la proximité de l'A10 renforce l'accessibilité du site. Les modes de transports depuis l'aéroport sont limités aux déplacements en voiture. Trop éloigné de l'agglomération pour prévoir des aménagements piétons et cyclistes, des trottoirs ont toutefois été aménagés sur le site pour faciliter la circulation piétonne depuis les places de stationnement jusqu'à l'aérogare.

Il est en outre dépourvu de desserte par les transports en commun. Aussi, il est plus pratique de se déplacer en véhicule. Il est possible d'en louer un ou de réserver un taxi. La sortie de l'aéroport est plutôt aisée car la RN 10 est aménagée sur de la 2X2 voies.

#### B. STATIONNEMENT



**Photos n°84 et 85 : le parc de stationnement situé devant l'aérogare avant et après son aménagement**

La capacité de stationnement de l'aéroport était jusqu'à présent saturée. En l'absence de places, les véhicules stationnaient sur l'espace situé devant l'aérogare, auparavant dépourvu de tout aménagement. Aujourd'hui, cet espace a été transformé en parc de stationnement.

#### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation directionnelle à la sortie de l'aéroport est minimale. Alors que celle-ci s'effectue sur la RN 10, sont signalés les principales villes de Châtellerault, La Rochelle, Niort, Angoulême et le parc du Futuroscope. Toutefois, la ville de Poitiers n'est pas indiquée.

#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Il n'existe aujourd'hui aucun point d'information touristique (présentoir avec dépliants, accueil physique...) dans le hall de l'aérogare. Toutefois, il a été récemment installée une borne wi-fi permettant aux voyageurs de consulter leurs e-mails et de naviguer sur le web. Cette installation pourrait être développée afin d'y envisager la création d'un espace d'information touristique.

Au-delà, malgré les aménagements réalisés (notamment ceux liés à l'aérogare) et qui embellissent l'entrée, le cadre paysager pourrait être amélioré, en vue d'un meilleur accueil des passagers, notamment par un entretien régulier des espaces verts et un traitement paysager du centre de tri postal notamment.



## LA STATION TGV FUTUROSCOPE

Située au cœur de la zone d'activités économiques « Les temps modernes » à Chasseneuil-du-Poitou, la station TGV du Futuroscope a ouvert ses portes en 2000 et permet de rejoindre directement le parc de loisirs grâce à une passerelle traversant la RN 10. Elle constitue en outre une entrée touristique à part entière en ce qu'elle véhicule un des symboles touristiques forts de l'agglomération de Poitiers. Toutefois, aucune donnée relative à la fréquentation de cette station TGV n'a pu être obtenue. Toutefois,

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

La zone d'activités donne sur deux types de voies :

- la voie de chemins de fer
- la contre-allée de la RN 10 qui dessert les activités économiques

De par les activités présentes sur le site, ni les bâtiments, ni la station TGV ne sont construits en alignement sur la voie et en continuité. Si le bâti est dans l'ensemble regroupé, le tissu urbain y est lâche.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



**Photo n°86 : la station TGV, une architecture moderne**

De forme triangulaire, la station se distingue par une architecture moderne, dont la structure est faite de verre et d'acier. En harmonie avec l'architecture du parc, elle contraste avec les bâtiments environnants lesquels sont construits avec des matériaux de faible qualité et qui ne présentent aucun intérêt architectural. D'ailleurs, le style du bâti importe peu pour ces activités car il s'agit notamment d'entrepôts. La hauteur de la station (R+1) a été étudiée afin de pouvoir relier le site au parc grâce à la passerelle.

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



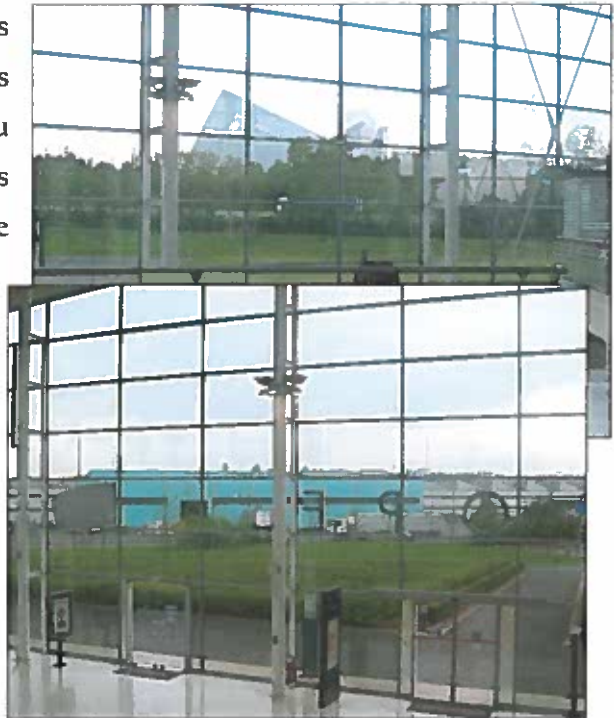
La station TGV a fait l'objet d'un réel aménagement paysager. Le traitement des espaces verts est le même que sur le parc d'attractions. Ainsi, la station est bordée par de grandes parcelles engazonnées parfaitement entretenues. De même, des haies basses et des arbres embellissent l'entrée. Le site est toutefois dépourvu de fleurissement. La végétalisation du site, créée lors de la construction de la station, est entièrement contrôlée et ne laisse aucune place au développement d'une végétation plus naturelle.

**Photos n°87 et 88 : des aménagements paysagers soignés**

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

A l'étage, la vue est dégagée et les barrières visuelles sont assez éloignées de la station TGV. Les voyageurs ont une vue directe sur le parc du Futuroscope mais aussi sur la zone d'activités commerciales de Chasseneuil-du-Poitou et la zone d'activités économiques. Cependant, la promotion faite du parc de loisirs au sein de la station attire tous les regards.

Au rez-de-chaussée, les zones d'activités ne sont presque plus visibles et le regard se porte naturellement vers le parc d'attractions. Les barrières visuelles se caractérisent par les entrepôts situés de chaque côté de la station et une rangée d'arbres tente de dissimuler la RN 10 en face du site.



**Photos n° 89 et 90 : deux types de vues contrastées**

## IV. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENT



**Photo n°91 :**

**Au premier plan, vue sur le parc de stationnement**

**Au second plan, vue sur la passerelle**

L'accès à la station TGV en voiture est indiqué mais la circulation est faible. Les déplacements se font surtout à pied, directement de la station au parc de loisirs, par la passerelle. Aussi, les modes de déplacements concernent avant tout les piétons. De plus, les transports en communs desservent la station TGV. Il s'agit de la ligne n° 9 qui va de Chasseneuil-du-Poitou jusqu'à Poitiers. Cette ligne fait le lien entre le parc d'attractions et le centre ville de Poitiers, c'est-à-dire les deux pôles touristiques de l'agglomération. De même, un espace est réservé pour les taxis à l'entrée de la station. Au vu des

déplacements effectués, l'aménagement de pistes cyclables n'est pas nécessaire.

### B. STATIONNEMENT

Des places de stationnement ont été aménagées devant la station mais sont peu utilisées. Une trentaine de places ont été créées pour les véhicules légers et une douzaine pour les autocars (voir photo ci-dessus).

### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation est très légère et se trouve à la sortie de la station, à hauteur de la contre-allée parallèle à la RN 10. Seul le centre bourg de Chasseneuil-du-Poitou est indiqué. Les autres directions sont mentionnées peu après (comme la commune de Saint-Georges-les-Baillargeaux), en direction du centre bourg de la commune.

## V. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

La situation géographique de la station TGV permet d'avoir une vue directe sur le parc du Futuroscope.



**Photo n°92 : la promotion du parc notamment assurée par des visuels forts**

L'information touristique donnée est essentiellement tournée vers le parc du Futuroscope. Des visuels, sous formats différents (drapeaux, panneaux etc.), font la promotion du site. Le voyageur a l'impression d'être dans le parc dès qu'il entre dans la station. De plus, un panneau de bienvenue l'accueille dès son entrée dans la station.

Par ailleurs, il existe un point d'accueil touristique peu avant l'entrée sur la passerelle mais il est uniquement réservé à l'activité du parc (réservation, achat de billets etc).

Celui-ci possède une véritable stratégie de communication qui lui permet de valoriser l'offre touristique et de bien accueillir les visiteurs du parc. D'ailleurs, ces derniers sont uniquement guidés par les visuels.

D'autres informations touristiques sont données sous format publicitaire. Elles touchent d'autres sites touristiques de la Région Poitou-Charentes. Notons l'absence de toute promotion de sites touristiques de la CAP au sein de la station TGV, à l'exception du parc du Futuroscope lui-même.

Une signalétique touristique est proposée à la sortie de la station, à hauteur du parc de stationnement, indiquant l'existence d'un office de tourisme et d'hôtels sur Chasseneuil-du-Poitou ainsi que le centre bourg de la commune.

La création d'une telle station TGV renforce l'accessibilité et a fortiori l'attractivité du parc. Des visuels accrocheurs, une architecture moderne aux allures futuristes, des aménagements paysagers soignés, sont autant d'éléments qui immergent les voyageurs dans l'univers du parc.

## BILAN DU DIAGNOSTIC DES ENTREES TOURISTIQUES DE TRANSPORT

Les entrées diagnostiquées :

- la gare de Poitiers
- l'aéroport de Poitiers-Biard
- la station TGV Futuroscope

### ANALYSE MORPHOLOGIQUE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Implantation urbaine spécifique, adaptée aux activités ferroviaires et aérienne
- Densité urbaine relativement faible à l'exception de la gare de Poitiers
- Architecture simple, cependant plus élaborée sur la station TGV Futuroscope
- Quelques travaux de réfection de façades ont été réalisés et éclaircissent les sites
- Hauteur des bâtiments généralement limitée à du R+1, pouvant aller jusqu'à du R+4 sur le site de la gare de Poitiers

### ANALYSE PAYSAGERE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Un cadre paysager peu accueillant, qui pourrait faire l'objet d'un traitement végétal plus poussé
- Une végétalisation des entrées essentiellement artificielle, caractérisée par des bandes engazonnées, quelques haies et des jardinières fleuries

### ACCESSIBILITE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Les déplacements se font essentiellement en voiture sauf à la gare de Poitiers car il s'agit d'un pôle multimodal, limitant l'accessibilité vers d'autres sites de la CAP
- La capacité de stationnement est suffisante sur chacune des entrées
- La signalisation directionnelle est incomplète et très hétérogène selon les entrées

### ANALYSE TOURISTIQUE DES ENTREES

- La notion d'accueil des passagers et des voyageurs est plus ou moins bien prise en compte sur les différents sites
- Des entrées pas toujours adaptées aux déplacements des touristes
- L'offre touristique de la CAP insuffisamment mise en avant sur ces entrées
- La signalisation touristique est quasiment absente (office de tourisme...)

## PROBLEMATIQUES LIEES AUX ENTREES TOURISTIQUES DE TRANSPORT

### I. PROBLEMATIQUES GENERALES

- Constat : l'offre touristique de la CAP n'est pas ou peu mise en avant sur ces entrées :  
*Quels services liés au tourisme est-il possible de proposer aux voyageurs et aux passagers ?*
- Constat : l'image du territoire n'est pas valorisée sur ces entrées :  
*Comment valoriser l'image du territoire ?*

### II. PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES

ENTREES GARES ET AEROPORT	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC	PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES
Aéroport de Poitiers-Biard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroport de petite taille mais qui bénéficie d'une clientèle britannique importante</li> <li>• Traitement paysager faible</li> <li>• Pas de desserte des transports en commun</li> <li>• Aucun accueil touristique</li> <li>• Signalisation directionnelle faible</li> </ul>	Comment améliorer l'aménagement paysager sur le site de l'aéroport ?
Gare de Poitiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet de réaménagement du quartier de la gare</li> <li>• Quartier polyfonctionnel et multimodal</li> <li>• Traitement paysager quasi-inexistant</li> <li>• Aucun accueil touristique</li> </ul>	Les façades situées en vis-à-vis de la gare sont en mauvais état et nuisent à l'image du territoire: comment intervenir sur le bâti privé ?
Station TGV Futuroscope	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localisation stratégique pour un accès direct au parc Futuroscope</li> <li>• Une station au service du parc du Futuroscope</li> <li>• Traitement paysager important</li> </ul>	Si cette station a été construite pour desservir le parc du Futuroscope, ne pourrait-elle pas servir de navette entre le parc et le centre ville de Poitiers ?

#### IV. LES OFFICES DE TOURISME

## L'OFFICE DE TOURISME DE POITIERS

L'office de tourisme de Poitiers (commune de 87 400 habitants en 2004) est situé à l'entrée de l'hypercentre, sur la place du marché, à proximité de la pénétrante. Depuis 2004, on assiste à une baisse globale de la fréquentation (-2%). La fréquentation de l'office (comprenant l'accueil physique et l'accueil téléphonique) a légèrement baissé, passant ainsi de 121 294 visiteurs en 2004 à 118 983 visiteurs en 2005.

Actuellement sous statut associatif, l'office de tourisme de Poitiers va prochainement évoluer vers un Etablissement Public Industriel et Commercial. Ce nouveau statut favorisera une meilleure gestion de l'office et notamment de l'équipe du personnel, composée de treize personnes.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

L'urbanisation s'est développée autour de la place du marché et respecte une certaine cohérence urbaine. Aussi, tous les espaces sont urbanisés et le bâti est aligné sur la voirie.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



La place du marché se compose d'éléments remarquables. Le premier d'entre eux est l'église Notre-Dame, édifice construit à l'époque du Moyen-Age et qui a fait l'objet d'une restauration dans les années 1990. Par ailleurs, on remarque une variété de styles architecturaux marquant différentes époques de construction. Ainsi, certaines maisons à colombages jouxtent d'autres bâtiments de style plus moderne, datant du 19<sup>ème</sup> siècle. Les matériaux employés divergent eux aussi, entre la pierre de taille, le bois, le torchis etc. Seules les hauteurs sont similaires, les habitations possédant généralement deux étages avec des combles. Le marché couvert ne présente quant à lui aucun intérêt d'un point de vue architectural (voir photo ci-dessous).



Photos n°93 et 94 : illustrations des styles architecturaux du centre ville de Poitiers



L'office de tourisme se démarque quant à lui par un bâti imposant. La façade est faite en pierre de taille et les ouvertures sont hautes et étroites. La rigueur architecturale du bâtiment est rompue par l'emploi du verre et de sa forme arrondie au-dessus de l'entrée principale.



**Photos n°95 et 96 : l'office de tourisme de Poitiers**



Classés en secteur sauvegardé, les bâtiments de la place du marché jouissent d'une protection spécifique et doivent de fait être entretenus.

## **II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE**

### **A. DESCRIPTION PAYSAGERE**

La densité urbaine est forte et le paysage est essentiellement minéral, laissant peu de place pour les espaces verts. La place du marché est ainsi très peu végétalisée, quelques arbres seulement, entourés de jardinières fleuries, sont disposés par endroit sur la place.

La classification du site en secteur sauvegardé constitue un fort atout de patrimoine, toutefois,

il est entaché par la présence du marché couvert, qui contraste avec la qualité architecturale des autres éléments de bâti situés sur la place.



**Photo n°97 : le marché couvert séparé de l'office de tourisme par une jardinière d'arbustes**

### **B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE**

La vue est relativement fermée car les barrières visuelles sont situées à proximité de l'office de tourisme. Face à l'office s'impose le marché couvert. Les vues latérales sont un peu plus ouvertes. Elles donnent sur l'église Notre-Dame et le début de la rue du marché d'un côté alors qu'elle est interrompue par un bâtiment de l'Université de l'autre côté, rue de l'université. Le cadre urbain est

cependant homogène et cohérent de part et d'autre de l'office car les hauteurs du bâti sont similaires et tous les espaces sont comblés.

### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

Le mode privilégié de déplacement est le mode piéton car l'office de tourisme est situé sur une place en partie fermée à la circulation.

Pour les automobilistes, l'office reste accessible car il est localisé à proximité d'une des entrées les plus importantes de l'hypercentre<sup>7</sup>.

Par ailleurs, les transports en commun desservent la place du marché (l'arrêt est de plus situé à la sortie de l'office de tourisme) et de nombreuses communes de la CAP comme Buxerolles, Chasseneuil-du-Poitou, Saint Benoît etc. (lignes n° 4, 7, 8, 9, 9C). La ligne n°9 est plus particulièrement intéressante car elle relie directement le centre ville de Poitiers au le site du Futuroscope.

#### B. STATIONNEMENT

Il est possible pour les visiteurs de trouver un stationnement au parking Charles de Gaulle (650 places) à l'entrée de la place du marché. Ce parking est la solution la plus commode pour les touristes et elle permet d'accéder directement au centre ville à pied.

#### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

L'office de tourisme est signalé sur l'ensemble du plateau. Toutefois, il n'est pas automatiquement indiqué aux entrées de l'hypercentre. Ainsi, pour les visiteurs provenant de la pénétrante, ils arrivent sur la place du marché et voient l'office de tourisme sans qu'ils aient possibilité de se stationner de suite, ayant déjà dépassé le parking Charles De Gaulle. Il n'existe aucune signalétique destinée aux automobilistes, informant la présence de l'office de tourisme.

### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

L'office de tourisme de Poitiers est de loin celui qui bénéficie d'une fréquentation touristique la plus forte sur la CAP. Son rôle est d'autant plus important que les touristes qui viennent découvrir un territoire comme une agglomération, visitent de manière quasi-automatique la ville centre.

---

<sup>7</sup> Voir « entrée touristique par la voie Malraux »

Les visiteurs qui se rendent à l'office de tourisme de Poitiers viennent avant tout pour obtenir des informations sur le patrimoine urbain de l'hypercentre. Ils cherchent aussi à découvrir le patrimoine naturel de la CAP, par le biais de randonnées pédestres ou à VTT.

Afin de conforter la qualité de l'accueil des touristes, l'office de tourisme de Poitiers élabore à l'heure actuelle un « plan qualité ». Il est prévu de mettre à l'entrée extérieure de l'office un plan de la ville, la liste des hôtels et restaurants de Poitiers, les sites touristiques à visiter et les horaires, les coordonnées de l'office de tourisme ouvert le plus proche etc.

Par ailleurs, l'office de tourisme bénéficie d'une position stratégique sur le plateau pour deux raisons :

- Il est situé à côté de l'église Notre-Dame, site hautement touristique, et plus largement sur une des places les plus fréquentées du plateau
- Il est facilement accessible pour les piétons et les automobilistes
- Il est visible de tous car il est situé à l'entrée de l'hypercentre et est signalé par de grands drapeaux à l'entrée principale

De plus, l'office jouit d'un cadre urbain remarquable, où les visiteurs peuvent découvrir le patrimoine de la ville (patrimoine roman, maisons à colombages). Toutefois, le marché couvert contraste avec le reste de l'architecture environnante, portant atteinte à la qualité urbaine de la place.

En parallèle, la signalisation de l'office de tourisme devrait être améliorée:

- sur la route, afin d'informer la présence de l'office aux automobilistes et de mieux les orienter vers le parking Charles De Gaulle
- au sein du parking Charles De Gaulle, pour orienter les visiteurs vers la sortie la plus proche de l'office de tourisme.

## L'OFFICE DE TOURISME DE CHASSENEUIL-DU-POITOU

L'office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou est situé dans le centre bourg de la commune (3845 habitants en 1999). Depuis 2001, il connaît une baisse de fréquentation (-22%), passant de 8815 visiteurs en 2001 à 6851 visiteurs en 2005.

L'office de tourisme est associatif et regroupe ainsi 17 bénévoles. Le personnel d'accueil varie cependant entre une ou deux hôtesses en pleine saison et comprend un animateur travaille à temps complet.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

Le tissu urbain est relativement dense car l'office est au cœur du bourg. Organisée autour de la « place du centre » qui fait office de parking, l'urbanisation s'est développée de façon continue et alignée, à l'exception d'un établissement pour personnes âgées, situé en retrait.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



**Photo n°98 : une architecture sobre et des constructions récentes pour l'accueil des commerces de la «place centrale»**

L'urbanisation de la place est récente car il ne subsiste aucun bâti ancien. Elle ne présente par ailleurs aucun intérêt architectural, y compris l'office de tourisme. Une partie des commerces a été aménagée sous des arcades.

**Photo n°99 : l'entrée de l'office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou**



L'office de tourisme est intégré à la petite « zone commerciale » du centre bourg. On y trouve une dizaine de commerces, notamment des services de proximité (commerce alimentaire, pharmacie, établissement bancaire, salon de coiffure etc.).

L'intégration paysagère de cette « zone commerciale » est facilitée par un bâti de faible hauteur (rez-de-chaussée ou R+1). Le bâtiment le plus élevé est l'établissement spécialisé pour les personnes âgées mais il se limite à du R+2.

Les bâtiments sont bien entretenus, les façades ne sont pas dégradées.

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



La place a été largement végétalisée. Une partie des commerces est délimitée par un espace engazonné et arboré (voir photo n°98 ci-dessus). De plus, la place est ponctuée d'arbres et les places de stationnement sont séparées par des haies végétales sur un support en bois.

**Photo n°100 : un traitement végétal du parc de stationnement situé sur la « place centrale »**

Le mobilier urbain (éclairage, abri bus etc.) de la place est par ailleurs de qualité.

L'office de tourisme est quant à lui fleuri ; des jardinières sont disposées de part et d'autre de l'entrée.

Les commerces de la place se sont mis en avant grâce à des enseignes. Toutefois, celles-ci ont été réalisées de façon à limiter l'effet de pollution visuelle qu'elles occasionnent la plupart du temps (voir photo n°98 ci-dessus).



**Photo n°101 : exemple de mobilier urbain présent sur la « place centrale »**

L'ensemble de ces aménagements marque la volonté de la commune d'embellir le site et de favoriser la qualité du cadre de vie de son centre-bourg.

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont minérales, caractérisées par les commerces de la place, l'établissement pour personnes âgées et la mairie.



### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

Situé sur la «place centrale» du bourg de Chasseneuil-du-Poitou et à proximité d'un des axes principaux de la commune, l'office de tourisme est relativement facile d'accès.

Les visiteurs se déplacent surtout avec leur véhicule personnel. Une desserte par les transports en commun existe mais elle n'est pas ou peu empruntée par les visiteurs. Si la majorité des lignes de bus qui passe par la «place centrale» dessert uniquement des quartiers de la commune (lignes n° 91, 92, 93), la ligne n°9 relie quant à elle le bourg de Chasseneuil-du-Poitou au centre ville de Poitiers en passant par le site du Futuroscope.

De larges trottoirs, au revêtement clair, ont été aménagés afin de favoriser la circulation piétonne sur la place.

#### B. STATIONNEMENT



Le cœur de la «place centrale» se caractérise par un parc de stationnement. La capacité du parking (28 places) n'est pas démesurée, elle reste proportionnelle au nombre d'activités qui se trouvent sur la place.

Photo n°102 : le parking de la «place centrale» de la commune de Chasseneuil-du-Poitou

#### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Il n'existe pas de signalisation directionnelle sur la «place centrale».

La commune a mis en place sa propre signalétique relative aux commerces et services présents sur la commune mais elle est implantée sur les lieux de croisements. Les autres directions sont indiquées à la sortie du centre bourg et signalent la ville de Poitiers ainsi que le parc du Futuroscope. D'autres villes de la CAP comme Montamisé, Buxerolles et Migné-Auxances, communes limitrophes de Chasseneuil-du-Poitou, ne sont cependant pas indiquées.

#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

La commune de Chasseneuil-du-Poitou a obtenu il y a plusieurs années le label « station de tourisme », octroyé par le Conseil d'Etat sur des critères très stricts. L'obtention de ce label constitue un repère pour les visiteurs, garantissant la qualité de vie sur la commune. Les effets que ce label génère aujourd'hui et la politique hôtelière et d'accueil des entreprises sur le site du Futuroscope menée par la commune permettent de valoriser la ville, par des aménagements notamment urbains et paysagers.

En parallèle, l'office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou a développé quelques liens de promotion touristique avec le parc du Futuroscope. Toutefois, cette promotion touristique est très limitée, le parc et l'office travaillant de manière très distante.

Par ailleurs, ce dernier met en place des animations sur la commune et remplit sa mission d'accueil auprès des touristes.

Les visiteurs qui se rendent à l'office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou sont avant tout des locaux qui souhaitent organiser leurs vacances. Aussi, les renseignements portent sur quatre points :

- Le parc du Futuroscope,
- Le plan de la commune et de l'agglomération,
- Les sites animaliers (la Vallée des singes à Romagne, le château des aigles à Chauvigny...),
- Les promenades à faire sur le territoire. Il existe à cet effet un guide réalisé par la CAP qui reprend toutes les promenades du circuit ville nature de l'agglomération.

Il est à retenir le fait que de nombreux locaux cherchent à découvrir le territoire sur lequel ils vivent. Ceci est essentiel car cela signifie qu'ils s'intéressent au tourisme local et qu'ils constituent une catégorie de population touristique à prendre en compte dans les missions des offices de tourisme. De plus, ils se font indirectement le relais pour promouvoir des sites touristiques.

## L'OFFICE DE TOURISME DE SAINT-BENOÎT

L'office de tourisme de Saint-Benoît (commune de 7 008 habitants en 1999) est situé dans l'enceinte d'une abbaye, appartenant au corps des abbayes du Haut-Poitou et dénommée le « dortoir des moines ». La fréquentation de l'office de tourisme a fortement augmenté, passant de 1 307 visiteurs en 2004 à 4 708 en 2005. Cette forte évolution s'explique par le récent déplacement de l'office de tourisme sur le site de l'abbaye, lieu touristique fréquenté. En dépit de cette augmentation, l'office est géré par une seule personne.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

L'office de tourisme est intégré au centre bourg de Saint-Benoît, où le tissu urbain est dense. L'implantation urbaine est cohérente, respectant les règles d'alignement et de continuité du bâti.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



**Photo n°103 : l'office de tourisme intégré au dortoir des moines, site touristique religieux remarquable**

L'architecture de l'abbaye est remarquable car elle date du VII<sup>ème</sup> siècle et a fait l'objet de travaux de restauration en 2004.

Le « dortoir des moines » s'impose par un bâti volumineux, notamment en raison d'une toiture relativement pentue. Il accueille aujourd'hui une salle d'expositions, et l'acoustique du dortoir permet d'organiser des concerts.

L'abbaye n'est pas le seul lieu touristique ; l'église de Saint-Benoît se situe dans la continuité du « dortoir des moines » et donne sur la rue Paul Gauvin.

L'office de tourisme bénéficie de fait de ce cadre historique et religieux, attractif d'un point de vue touristique.



**Photo n°104 : l'église de Saint-Benoît**



## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE



**Photo n°105 : le jardin de l'abbaye**

Situé en centre bourg de la commune, l'office de tourisme est intégré à un cadre urbain. Des espaces verts et naturels composent par ailleurs le site. Des carrés de verdure sont disposés dans la cour de l'abbaye située devant le bâtiment et rappelle les jardins datant du Moyen-Age. Ces derniers sont engazonnés et bordés de petites haies.

L'abbaye et l'office de tourisme longent la vallée du Miosson, vallée reconnue pour ses qualités écologiques et esthétiques car elle est classée dans une zone naturelle et forestière constructible. Toutefois, si elle accueille de l'habitat isolé en général ancien, l'urbanisation du site n'est pas encouragée à l'heure actuelle en raison du cadre paysager remarquable qu'elle offre.



**Photo n°106 : vue sur la vallée du Miosson depuis l'office de tourisme**

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

La vue proposée aux visiteurs de part et d'autre de l'abbaye est différente, à la fois urbaine et naturelle. Le « dortoir des moines » et a fortiori l'office de tourisme donnent sur une cour en partie fermée. Aussi, le bâtiment fait face à une vieille bâtisse restaurée; elle constitue un des murs fermant cette cour. Les vues latérales sont encore différentes. Côté centre bourg, l'église clôt en partie la cour. De l'autre côté, la vue s'ouvre sur la vallée du Miosson.

### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. DEPLACEMENTS

La majorité des déplacements est effectuée en voiture. En effet, il n'existe qu'une ligne de transports en commun qui dessert le centre bourg de la commune (ligne n°12). Si elle relie le cœur de Saint-Benoît au centre ville de Poitiers, les pratiques des visiteurs se limitent à l'emploi de leur véhicule pour se déplacer sur l'agglomération.

#### B. STATIONNEMENT

Il est possible de trouver un stationnement à proximité de l'office sur le parking de la mairie (environ 40 places), sur le parc Saint-Nicolas situé à 200 mètres de l'office, ou encore sur celui de la place du centre bourg (une vingtaine de places). A l'heure actuelle, la capacité de stationnement est suffisante.

#### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation touche des destinations proches de Saint-Benoît, comme Ligugé, Poitiers. De nombreuses activités ou services de la commune sont indiqués, comme la mairie, la zone d'activités de Saint-Benoît, la base de canoë kayak.

### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Le site de l'office de tourisme dispose à proximité d'espaces pour se détendre comme le parc situé derrière la mairie. Ce parc est abondamment engazonné, arboré, fleuri mais est uniquement propice aux petites balades (absence de tables de pique-nique par exemple).

La richesse paysagère de la commune avec la présence de deux vallées qui se rencontrent (celles du Clain et du Miosson) sur la commune offre un cadre de vie remarquable.



**Photo n°107 : le square situé à l'arrière de la mairie**



**Photo n°108 : la base de canoë kayak de Saint-Benoît, située sur le Clain**

Par ailleurs, la ville de Saint-Benoît a développé une réelle politique touristique.

Elle a mis en valeur son patrimoine naturel en proposant des activités de randonnées pédestres, de VTT ou encore de canoë kayak.

Depuis la saison estivale 2006, la commune et la CAP ont procédé à la réouverture du camping. Celui-ci jouit d'un cadre de vie agréable, situé à proximité de toutes ces activités ainsi que du centre-bourg de Saint-Benoît.

En complément de ces activités, la ville a souhaité conserver son office de tourisme.

Les visiteurs se déplacent sur Saint-Benoît pour découvrir les expositions notamment celles du dortoir des moines.



**Photo n°109 : exemple de « panneau rue » que l'on rencontre sur la commune. Ci-contre, l'histoire résumée de l'abbaye de Saint-Benoît**

De plus, elle a mis en œuvre une signalétique touristique à proximité de tous les lieux touristiques remarquables. Elle a installé un affichage sous forme de « panneau rue » présentant un monument, un lieu touristique.



**Photo n°110 : l'entrée de l'office de tourisme signalée par une affichette peu visible depuis la rue**

En parallèle, elle indique par une signalisation directionnelle les lieux à vocation touristique comme l'office de tourisme, l'abbaye, l'église etc.

Néanmoins, l'accès à l'office de tourisme n'est pas aisé. En effet, il n'est pas très visible depuis la rue car il est situé au fond de la cour du « dortoir des moines ». Aussi, il serait souhaitable de renforcer la visibilité de l'office en marquant sa présence depuis la rue. Une affichette suspendue à l'entrée de la cour signale d'ores et déjà l'office de tourisme. Toutefois, elle est située en hauteur et n'est pas vue des visiteurs.



## L'OFFICE DE TOURISME DE MONTAMISÉ

L'office de tourisme de Montamisé (commune de 2613 habitants en 1999) est localisé en plein cœur de la forêt de Moulière, à l'Est de l'agglomération. D'une superficie de 6 000 m<sup>2</sup>, la forêt de Moulière est un des sites les plus vastes du Département de la Vienne. Intégré à la « Maison de la forêt » -espace dédié au thème de la nature-, la fréquentation de l'office de tourisme et de la « Maison de la forêt » est la même. Elle est comprise entre 40 000 et 50 000 visiteurs en 2005 et amorce une légère baisse, estimée à 3%, depuis 2004. La « Maison de la forêt » propose la vente de produits artisanaux, des activités en lien avec la nature et dispose d'une salle d'exposition. Le personnel de l'office de tourisme est en partie le même que celui de la « Maison de la forêt ». Ainsi, deux personnes y travaillent à temps complet et deux autres à temps partiel.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

Il serait erroné dans le cas présent d'employer l'expression de « tissu urbain ». En effet, le site de la « Maison de la forêt » se limite à quelques éléments de bâti au cœur d'une vaste étendue de forêt. L'urbanisation est plus que restreinte mais s'est regroupée et organisée autour de la voirie, tout en marquant un recul vis-à-vis de celle-ci.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



On remarque différents types de bâti sur le site.

Tout d'abord, la « Maison de la forêt » se distingue par sa hauteur et son volume; de niveau R+1, la hauteur des pièces est toutefois élevée. Construite en bois, elle s'intègre de fait au paysage. L'office de tourisme se situe au rez-de-chaussée.

**Photo n°111 : la « Maison de la forêt »**

De l'autre côté de la voie sont disposés des bungalows. Leur intégration paysagère est d'autant plus réussie qu'ils sont en bois et dépourvus d'étage. Un restaurant est situé dans le prolongement de ces aménagements.

**Photo n°112 : des bungalows intégrés au cœur de la forêt de Moulière**



## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

Le paysage n'est ni périurbain, ni rural mais forestier. Le cadre de l'office de tourisme est entièrement naturel. Aussi, s'appliquent sur cette zone plusieurs types de protections. Elle est considérée pour une partie comme étant une zone naturelle et forestière constructible -l'urbanisation du site est possible tout en devant être restreinte- et pour une autre partie comme étant une zone naturelle et forestière stricte -la protection du site doit être la plus complète possible-.

L'office de tourisme jouit d'un cadre paysager remarquable et n'a pas besoin d'être mis en valeur comme d'autres avec un traitement végétal spécifique (plantation d'arbres, fleurissement de l'entrée de l'office de tourisme...). L'entrée est seulement précédée d'une petite bande engazonnée et arborée.

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont caractérisées par la forêt de Moulière. Il n'existe ainsi aucune perspective paysagère.

## III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS

L'office de tourisme de Montamisé n'est pas très accessible. Situé à l'extrême Est de la CAP, l'accès peut uniquement se faire par véhicule. De plus, les transports en commun ne desservent pas cette zone. Le plus souvent, les visiteurs arrivent avec leur propre véhicule pour ensuite faire une randonnée à pied ou à vélo.

### B. STATIONNEMENT



Photo n°113 : un parc de stationnement d'une importante capacité, situé devant la « Maison de la forêt »

De fait, il a été prévu plusieurs parcs de stationnement. Ils sont situés à proximité des bungalows et de la « Maison de la forêt ». Si la capacité d'accueil des véhicules est suffisante à l'heure actuelle (les parkings sont rarement complets), il est difficile d'estimer le nombre de places sur le site car les parkings ne sont pas délimités par un marquage au sol. Ils ont été aménagés en respectant le cadre paysager, aussi, le

revêtement est spécifique.

### C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation de l'office de tourisme sur l'agglomération est faible. En suivant l'axe principal depuis le centre de l'agglomération (RD 3), l'office n'est quasiment pas indiqué, ou la signalisation précise seulement la « Maison de la forêt ». Cependant, tous les visiteurs ne savent pas nécessairement que la « Maison de la forêt » et l'office sont au même endroit.

Ainsi, ils ne sont pas certains qu'ils empruntent la bonne direction, d'autant qu'il faut traverser toute la commune, territoire est assez étendu.

Un seul croisement lui permet de se repérer. Il s'agit du rond-point situé à hauteur de la « Maison de la forêt », sur la RD 3. Sont indiquées les directions de ville proches du site comme Poitiers, Montamisé, Saint-Georges-les-Baillargeaux et Bonneuil-Matour.

Ainsi, la signalisation de la « Maison de la forêt » et de l'office de tourisme devrait être améliorée. Si les visiteurs savent généralement qu'ils se situent au même endroit, il importe de partir du postulat que ce n'est pas le cas de tous.

## IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Les aménagements sur le site sont restreints, aussi, il ne dispose que de quelques tables de pique-nique. Toutefois, il offre aux visiteurs la possibilité d'être hébergé, grâce à la présence de quelques bungalows.

L'office de tourisme de Montamisé est intéressant en ce qu'il diffère des autres offices de l'agglomération car il fait l'objet d'une thématique particulière qui est la nature. Les visiteurs qui s'y rendent viennent avant tout pour se renseigner sur des activités locales liées à la randonnée, au vélo, à la chasse etc. et se promener en forêt de Moulière. Ils s'informeront éventuellement sur d'autres sites touristiques de l'agglomération ensuite.

Par souci de préservation du site, ce dernier propose peu d'équipements d'ordre touristique. Seules quelques tables de pique-nique sont disposées devant la « Maison de la forêt » (voir photo ci-dessus n°III).

La présence de cet office contribue à promouvoir la dimension naturelle et environnementale de la CAP.

## BILAN DU DIAGNOSTIC DES OFFICES DE TOURISME

La promotion touristique du patrimoine de la CAP est principalement assurée par quatre offices de tourisme :

- L'office de tourisme de Poitiers (fréquentation de 118 983 visiteurs en 2005, en baisse par rapport à 2004)
- L'office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou (fréquentation de 6 851 visiteurs en 2005, en baisse par rapport à 2004)
- L'office de tourisme de Saint-Benoît (fréquentation de 4 708 visiteurs en 2005, en hausse par rapport à 2004)
- L'office de tourisme de Montamisé (fréquentation de la « Maison de la forêt » et de l'office de tourisme estimée entre 40 000 et 50 000 visiteurs en 2005, en baisse par rapport à 2004)

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Densité urbaine élevée
- Souci de l'intégration urbaine des offices de tourisme par rapport à leurs environnements
- Qualité architecturale des offices de tourisme, favorisant l'accueil

### II. ANALYSE PAYSAGERE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Des offices de tourisme généralement intégrés à un paysage urbain, avec absence de perspectives paysagères
- La préservation du cadre paysager des offices de tourisme par une réglementation contraignante
- Un traitement végétal du cadre paysager des offices de tourisme parfois insuffisant

### III. ACCESSIBILITE DES ENTREES TOURISTIQUES

- Des offices de tourisme bien desservis par différents modes de déplacements, à l'exception de celui de Montamisé
- Des pratiques de déplacements touristiques axés sur l'automobile
- Une capacité de stationnement suffisante aux abords des offices de tourisme



#### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DES ENTREES

- Les offices de tourisme renforcent leur fréquentation en:
  - développant des salles d'exposition
  - s'associant avec d'autres structures (exemple : la « Maison de la forêt »)
- Les offices de tourisme sont généralement situés sur des lieux touristiques, favorisant ainsi la promotion touristique globale du territoire
- La signalisation des offices de tourisme est insuffisante notamment sur le réseau viaire
- Les offices de tourisme travaillent peu ensemble et communiquent peu
- Des politiques touristiques différentes sur les quatre offices de tourisme
- Une mission d'accueil auprès des touristes locaux que les offices de tourisme ne doivent pas négliger car cette catégorie de population se fait le relais de la promotion touristique
- Une composition du personnel des offices de tourisme très inégale alors que la fréquentation de l'office peut difficilement être assumée par une seule ou deux personnes
- Des fréquentations touristiques inégales

## PROBLEMATIQUES LIEES AUX OFFICES DE TOURISME

### I. PROBLEMATIQUES GENERALES

- Constat : les quatre offices de tourisme présents sur la CAP, dotés des mêmes missions de base, fonctionnent de manière autonome les uns par rapport aux autres:  
*Les offices de tourisme sont-ils capables de fournir les mêmes informations sur la CAP?*
- Constat : s'ils sont dotés des mêmes missions à la base, les offices de tourisme ne sont pas égaux en termes d'équipements, de personnel, de budget.  
*Les offices de tourisme peuvent-ils proposer une offre de service homogène ?*

### II. PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES

OFFICES DE TOURISME	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC	PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES
Chasseneuil-du-Poitou	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situé à proximité du parc du Futuroscope</li> <li>• Situé sur un axe de passage important car installé sur la place principale du centre bourg</li> </ul>	Le parc du Futuroscope assurant une promotion touristique forte, quelle doit être l'articulation entre le parc et l'office de tourisme ?
Saint-Benoît	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégré au dortoir des Moines, site touristique très visité</li> <li>• Traitement architectural et paysager de grande qualité</li> <li>• Situé à proximité de la place principale du centre-bourg</li> <li>• Problème d'accessibilité à l'office de tourisme due à une signalisation directionnelle insuffisante sur la commune</li> </ul>	En raison de la proximité de Poitiers, quels liens peuvent être envisagés entre l'office de tourisme de Saint-Benoît et celui de Poitiers ?
Montamisé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situé au cœur de la forêt de Moulière</li> <li>• Axé autour d'une thématique qui est celle de la nature</li> <li>• Mise à disposition de services d'hébergement et de restauration sur place</li> </ul>	
Poitiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situé sur une des places les plus fréquentées du centre ville (place du marché)</li> <li>• Environnement architectural remarquable</li> <li>• Accessibilité à l'office de tourisme insuffisante</li> </ul>	Comment gérer simultanément la présence sur la même place de la maison départementale du tourisme et l'office de tourisme ?

## V. LE PARC DU FUTUROSCOPE

## L'ENTREE TOURISTIQUE DU PARC DU FUTUROSCOPE



Le parc du Futuroscope est situé à proximité de Poitiers, sur les communes de Chasseneuil-du-Poitou et de Jaunay-Clan. Ouvert depuis 1987, il est le plus grand parc à thème orienté vers le multimédia en Europe. Fréquentation en hausse depuis 2004, 1.45 millions de visiteurs ont découvert le parc de loisirs

en 2005 et 32 millions depuis son ouverture. Le parc d'attractions est intégré au site du Futuroscope, pôle technologique qui regroupe 150 entreprises, des laboratoires de recherche, des bureaux et un lycée notamment. Aussi, le site est un lieu important en termes de création d'emplois.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

Le parc accueille en son sein des lieux de restauration. La partie hébergement est située sur le site du Futuroscope, à l'extérieur du parc.

#### A. ORGANISATION DU TISSU URBAIN

La logique d'implantation urbaine sur un parc d'attractions comme le parc du Futuroscope ne suit pas les logiques habituelles d'organisation du bâti en milieu urbain. Aussi, les règles de continuité et d'alignement ne sont pas appliquées dans le cas présent.

#### B. CARACTERISATION DU BATI



Photo n°114 : vue sur le Kinémax, un des symboles du parc du Futuroscope  
Source : office de tourisme de Poitiers

L'originalité et la modernité du bâti sont les deux mots clés qui expliquent l'architecture du parc. Les attractions présentent des formes aussi bien simples (sphère) que complexes (cristaux, sur la photo ci-contre). Les matériaux utilisés renforcent l'image futuriste du parc, avec l'emploi du verre, de couleurs métalliques et de structures laissées apparentes.

Les bâtiments sont plus ou moins volumineux, adaptés aux types d'attractions qu'ils accueillent.

## II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DESCRIPTION PAYSAGERE

De nombreux espaces verts composent le parc. Le site est richement engazonné, arboré et fleuri. Par ailleurs, des lacs occupent le cœur du parc. L'ensemble fait l'objet d'un entretien très rigoureux, à l'image de tous les parcs d'attractions.

Tous les aménagements et les reliefs paysagers ont été réalisés de manière artificielle. Ils ont été réalisés dans un souci d'esthétique et d'harmonie paysagère. Ainsi, le végétal, le milieu aquatique et l'architecture des attractions ont été associés de façon à ce que le visiteur soit accueilli de manière confortable.

### B. LIMITES VISUELLES ET HOMOGENEITE PAYSAGERE

Les barrières visuelles sont caractérisées par les attractions et la végétation du site. Le parc du Futuroscope est de grande superficie, aussi, on ne perçoit pas ou peu les activités environnantes au parc, sur le site du Futuroscope, immergeant ainsi le visiteur dans l'univers du parc.

## III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

### A. DEPLACEMENTS

La localisation géographique du parc du Futuroscope le rend facilement accessible. Intégré au pôle technologie du site du Futuroscope, la desserte de celui-ci est par conséquent essentielle.

L'accès en voiture se fait directement par l'autoroute A10 grâce au péage du Futuroscope situé à moins de deux minutes de l'entrée du parc. Le second accès se fait tout aussi aisément par la RN 10.

La station TGV du Futuroscope permet par ailleurs d'accéder directement au parc grâce à une passerelle reliant les deux sites. Toutefois, de nombreux visiteurs arrivent à la gare de Poitiers et sont amenés jusqu'au parc par des cars de tourisme. Peu de touristes empruntent les transports en commun pour rejoindre le site d'attractions (ligne n°9).

L'accès n'a pas presque pas été étudié pour les piétons et les vélos car ces modes de déplacements correspondent peu à ceux utilisés par les visiteurs. Toutefois, un certain nombre d'entre eux étant hébergés sur le site, des trottoirs ont été aménagés, reliant ainsi les hôtels et le parc.

## B. STATIONNEMENT

La capacité du parc de stationnement du parc de loisirs est très importante. Si des données chiffrées précises n'ont pu être obtenues, elle est suffisante pour accueillir les visiteurs. Le parking est adapté à l'accueil des autocars et il est prévu l'aménagement d'une aire de services pour les camping-caristes.

## C. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Le parc du Futuroscope est signalé aux abords du site lui-même et à chaque entrée touristique de l'agglomération à l'exception de la RN 151. La signalisation est en outre suivie car l'automobiliste est guidé depuis son entrée sur l'agglomération jusqu'au parc. Ce dernier est le seul lieu touristique le mieux signalé sur l'agglomération.

## IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE

Le parc du Futuroscope constitue un des symboles touristiques du territoire. Largement identifié en France et en Europe, il est une porte d'entrée touristique importante pour le territoire local. Aussi, il s'est doté de moyens conséquents pour développer une forte stratégie de communication en créant de multiples partenariats et en élaborant un site internet complet.

Il existe trois points d'information touristique sur le parc. Deux sont situés à l'entrée et à la sortie du parc. Il s'agit de grands présentoirs à brochures. Un troisième point d'information est une antenne de la maison départementale du tourisme, espace géré par le conseil général de la Vienne. Il se caractérise par un accueil physique et assure la promotion touristique sur l'ensemble du Département.

Par ailleurs, le parc du Futuroscope travaille en collaboration avec les offices de tourisme, notamment de Poitiers et Chasseneuil-du-Poitou, assurant mutuellement la promotion du parc de loisirs (vente de billets), du patrimoine de Poitiers, des manifestations sur Chasseneuil-du-Poitou.

D'ampleur européenne, le parc du Futuroscope assure une promotion touristique qui va au-delà du Département de la Vienne et de la Région Poitou-Charentes. Aussi, l'équipe en charge du tourisme se déplace dans l'Ouest de la France et propose un partenariat avec d'autres sites touristiques afin de faire connaître le parc dans ces régions et de promouvoir les sites rencontrés au sein même du parc (exemples : relais des mini-châteaux, aquarium de La Rochelle, parc forestier d'Aquitaine).

Les pratiques touristiques des visiteurs du parc ont par ailleurs évolué, augmentant leur temps d'arrêt sur l'agglomération. Ils passent ainsi d'un forfait deux jours et une nuit à un forfait deux jours et deux nuits sur le parc. Ainsi, cela leur permet de découvrir d'autres activités à faire ou des sites à visiter,

comme le centre ville de Poitiers. La CAP doit dès lors profiter de cette évolution des pratiques touristiques.

## BILAN DU DIAGNOSTIC DU PARC DU FUTUROSCOPE

Il s'agit d'un parc de loisirs intégré au site du Futuroscope, pôle économique important sur la CAP. En 2005, près d'1.45 millions de personnes ont visité le parc.

### I. ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

- Implantation urbaine spécifique du parc : les règles habituelles de continuité et d'alignement du bâti ne sont pas appliquées
- Architecture de certains bâtiments très élaborée et emploi de matériaux qui renforcent l'image moderne et futuriste du parc

### II. ANALYSE PAYSAGERE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

- De nombreux espaces verts composent le site
- Entretien très rigoureux des espaces verts
- Vue fermée sur les activités du parc immergeant le visiteur dans l'univers du parc

### III. ACCESSIBILITE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

- Un parc très accessible de par sa proximité de l'A 10, de la RN 10, de la station TGV Futuroscope
- Présence d'un parc de stationnement d'une capacité importante et qui suffit à l'heure actuelle
- Un parc signalé aux abords du site du Futuroscope et aux entrées de l'agglomération

### IV. ANALYSE TOURISTIQUE DE L'ENTREE TOURISTIQUE

- Le parc du Futuroscope constitue un des symboles touristiques du territoire
- Trois points d'information touristique sont situés sur le parc, dont un se caractérise par un accueil physique
- Une politique touristique stratégique notamment organisée autour:
  - D'un partenariat avec les offices de tourisme notamment celui de Poitiers
  - D'un partenariat avec d'autres sites touristiques en France
- Evolution des pratiques touristiques des visiteurs : le temps d'arrêt sur le parc est plus long et permet de découvrir le reste du territoire de l'agglomération



Cette analyse a permis de soulever un certain nombre de points positifs et négatifs.

Présentée devant les élus et les techniciens de la CAP au cours de ce stage, elle a suscité des réactions et des pistes d'actions se sont rapidement dessinées.

## **PARTIE II**

### **PROPOSITIONS D’ACTIONS**

Pour mener l'étude sur les entrées touristiques, un groupe de travail a été mis en place. Il regroupe un certain nombre d'élus et de techniciens notamment :

- L'élus en charge de la commission tourisme
- Les directeurs des services techniques, animation locale, développement urbain
- Les services communication, déplacements, espaces verts de la maire de Poitiers et de la CAP

Après présentation des éléments de diagnostic sur les entrées touristiques et des problèmes soulevés devant le groupe de travail, il a été décidé, par consensus, de donner la priorité à trois axes d'intervention :

- La création d'un espace accueil à la gare de Poitiers
- L'aménagement de plusieurs aires d'accueil aux entrées d'agglomération de Poitiers
- Mettre en avant l'offre touristique à partir des entrées de l'hypercentre

Ce choix résulte d'une volonté d'intégrer certaines propositions à des projets en cours de réalisation, ou de remédier à des cas pressants.

Par ailleurs, d'autres mesures d'ordre général pourraient être mises en place :

- Développer l'image d'accueil de la CAP par une valorisation des entrées touristiques
- Améliorer l'accessibilité des portes de l'hypercentre depuis les entrées d'agglomération
- Vers un office de tourisme communautaire ?

Cette étude a confirmé la difficulté de mettre en œuvre des projets communautaires tout en respectant le partage des compétences entre les communes et l'agglomération. Aussi, ces préconisations peuvent en outre être appuyées par la création d'une charte sur les entrées touristiques de la CAP.

Chacune des propositions qui suivent ont été reprises sous forme de fiches actions. Ces dernières nécessiteront d'être complétées, aucune indication quant au coût financier des actions n'ayant été précisée.

## I. TROIS AXES D'INTERVENTION PRIORITAIRES

## LA CREATION D'UN ESPACE ACCUEIL A LA GARE DE POITIERS

La gare de Poitiers accueille à elle seule plus de 5 000 personnes chaque jour. Cette fréquentation est sur le point d'augmenter avec la réalisation du projet de réaménagement du quartier de la gare.

Aujourd'hui, il n'existe aucun espace pour accueillir les voyageurs et les usagers circulant sur le quartier de la gare, alors que le train reste l'un des modes de transports collectifs le plus utilisé pour la pratique du tourisme urbain.

L'intérêt de mettre en place un espace d'informations sur le pôle de la gare est d'offrir un accueil de qualité aux usagers pour leur permettre un séjour le plus agréable possible quel que soit sa durée. L'image de la ville qui leur ai donnée en sera d'autant plus positive. Aussi, la CAP souhaite mettre en place un espace d'informations pour les usagers au sein même de la gare.

La réalisation de ce projet s'inscrit dans le court terme car il doit intégrer les travaux de réaménagement du quartier dont l'achèvement est prévu pour fin 2007. A l'heure actuelle, la SNCF est en train de réorganiser ses fonctions d'accueil dans le futur hall multimodal qui sera prochainement aménagé. Elle dispose de plusieurs espaces qu'elle destine à la location. Par conséquent, la CAP engage actuellement des démarches afin de réserver l'un d'eux.

D'ores et déjà, il importe de connaître les besoins des usagers sur un espace accueil dans un site comme celui de la gare et d'imaginer la forme qu'il peut prendre.

### I. LES BESOINS IDENTIFIES SUR POINT D'ACCUEIL EN GARE

Un certain nombre de besoins ont été identifiés. Ils ont pu être regroupés en trois catégories :

#### - Répondre au besoin de mobilité des personnes

L'objectif est de s'adapter rapidement aux différents modes de déplacement en imaginant que les usagers possèdent peu de temps devant eux (une correspondance, une réunion etc.).

Le point d'accueil doit assurer la distribution de plans de la CAP et de la ville de Poitiers, du réseau de bus et des horaires, signaler la présence de taxis et de parkings, proposer la location de voitures et de vélos...

#### - Informer des services de proximité

Il s'agit de renseigner sur les services environnants de la gare, des services de première nécessité, des lieux de restauration et d'hébergement (coordonnées, horaires) sur la CAP etc.

**Acteurs :**

- CAP
- Ville de Poitiers
- SNCF
- Office de tourisme de Poitiers
- Autres acteurs à préciser

## L'AMENAGEMENT DE PLUSIEURS AIRES D'ACCUEIL AUX ENTREES D'AGGLOMERATION DE POITIERS

En marge des fonctions qui peuvent exister sur une aire d'accueil, celle-ci constitue un point d'accroche pour le territoire, un lieu privilégié pour aller à sa découverte.

Par ailleurs, une aire d'accueil aménagée avec qualité démontre d'une volonté de bien accueillir le visiteur et de lui laisser une image positive du territoire.

Les aires d'accueil sur la CAP sont actuellement en nombre insuffisant, notamment pour recevoir les camping-caristes la nuit. Prendre en compte la demande de cette population touristique spécifique est essentielle pour trois raisons :

- le camping-carisme est un véritable phénomène, séduisant à l'heure actuelle plus de 360 000 touristes français (soit 180 000 camping-cars circulant sur les routes de France) et plus d'un million d'européens. Ces données sont par ailleurs des seuils minimaux, les camping-caristes étant au moins deux par véhicule.
- c'est une population touristique intéressante car ils voyagent tout au long de l'année et ne se limitent pas à la saison estivale ou aux vacances scolaires. Aussi, ils ne souhaitent pas nécessairement visiter les lieux touristiques très fréquentés mais sont plutôt en quête de découvrir de nouveaux territoires ou sites ne bénéficiant pas d'une grande attractivité.
- ils recherchent des aires conviviales et échangent sur les sites touristiques qu'ils ont visité, les aires d'accueil qu'ils ont fréquenté. Dépourvus d'une capacité de stockage importante, ils s'arrêtent généralement sur des aires situées à proximité des commerces pour consommer.

Développer les aires d'accueil est le signe de vouloir s'adapter à la réalité touristique actuelle, en répondant à un tourisme de plus en plus mobile. Les facteurs principaux de cette mobilité sont naturellement la multitude de flux, de parcours et de destinations touristiques, la fragmentation du temps libre.

### I. LES EQUIPEMENTS IDENTIFIES SUR UNE AIRE D'ACCUEIL

On distingue :

- Les équipements de base :
  - Une signalétique en amont de l'aire d'accueil
  - Des places de stationnement délimitées
  - Un aménagement sécurisant entre la voirie et l'aire d'accueil
  - Un éclairage du site
  - Des éléments de végétalisation
  - Des toilettes

- Des tables de pique-nique
  - Des poubelles
- Les équipements plus spécifiques, destinés aux camping-caristes :
- Un sol plat et stabilisé
  - Une marge de manœuvre aux entrées et sorties de l'aire
  - Une aire calme, avec un nombre de places de stationnement limité

Afin d'optimiser l'accueil des camping-caristes, des aires de services doivent être aménagées et proposer un système de vidange et des points d'eau. Deux aires de ce type suffisent pour un territoire comme la CAP. Plusieurs aires de services en libre accès (c'est-à-dire situées à l'extérieur des campings) existent aux alentours de l'agglomération (aires de services de Jaunay-Clan, Dissay, Nieul l'Espoir, Vivonne) alors qu'il n'en existe qu'une seule sur la CAP (Poitiers). Aussi, la Fédération Française des Associations et Clubs de Campings Cars préconise le plus souvent aux collectivités de répartir les aires d'accueil et de services sur le territoire et d'informer sur chacune d'entre elles la localisation de tous les sites d'accueil. Cette simple action permet de diffuser le stationnement et de proposer une offre d'accueil et de services adaptés.

En termes de superficie, une place de stationnement pour un camping-car doit mesurer entre 35 et 40m<sup>2</sup>. Par souci de tranquillité, les camping-caristes privilégient les aires d'accueil dont la capacité de stationnement pour ce type de véhicules est d'environ 6 places. Ainsi, la superficie minimum liée au seul stationnement des camping-cars est de 320m<sup>2</sup>.

D'autres équipements, secondaires, peuvent enrichir une aire d'accueil :

- Des espaces ombragés
- Des jeux pour enfants
- Des prises d'électricité

La proximité de services influence la fréquentation de l'aire d'accueil car les usagers peuvent ainsi consommer facilement tout en limitant leurs déplacements. Les retombées économiques locales peuvent, le cas échéant, être bénéfiques pour les activités et services qui s'y trouvent.

Cette énumération peut être complétée mais elle dépend de la configuration de l'aire d'accueil, de sa taille et du budget de la collectivité maître d'ouvrage.



## II. L'INFORMATION TOURISTIQUE, UNE COMPOSANTE SPECIFIQUE D'UNE AIRE D'ACCUEIL

### A. LE CONTENU DU POINT D'INFORMATIONS TOURISTIQUES

L'installation en tout ou partie de ces équipements est un préalable nécessaire pour la mise en place d'un point d'informations touristiques sur une aire d'accueil. Le seul point « I » ne suffit pour inciter le touriste à s'arrêter. Les points d'informations touristiques permettent de renseigner les visiteurs sans les contraindre nécessairement à se rendre dans les offices ou les sites touristiques. L'information donnée sur ces points doit être sommaire et la plus concise possible pour qu'elle soit lue. Elle doit permettre de :

- se repérer sur le territoire grâce à un plan de la commune sur laquelle est localisée l'aire d'accueil ainsi qu'un plan de l'agglomération.
- connaître les coordonnées des offices de tourisme de l'agglomération et des horaires d'ouverture.
- prendre connaissance de sites touristiques à visiter avec les coordonnées et les horaires d'ouverture.

Les camping-caristes apprécient les points d'information touristique sur les aires d'accueil. Indépendants, ils restent facilement plus longtemps sur un territoire lorsqu'ils ont connaissance des activités, des loisirs et des visites qu'il est possible de faire localement.

### B. LE SUPPORT DU POINT D'INFORMATIONS TOURISTIQUES

Le support de ce point « I » est multiple. Il peut s'agir:

- D'une borne multimédia
- D'un panneau
- D'un totem

Une expérience menée il y a quelques années (l'opération « ambassadeurs de la ville ») a consisté en l'installation de points d'accueil physiques aux entrées de l'agglomération de Poitiers pour promouvoir le tourisme sur le territoire. Cette opération n'ayant pas donné satisfaction par rapport aux moyens engagés, l'accueil physique sous cette forme précise est dans le cas présent déconseillé. Cependant, il est possible d'imaginer un accueil physique sur des aires d'accueil très fréquentées et situées sur un axe stratégique (l'aire de Mignaloux-Beauvoir). Au-delà, l'intérêt de cette forme d'accueil n'est pas simplement de promouvoir le territoire mais de le vendre en inscrivant cette démarche dans une logique de marketing.

Toutefois, l'utilisation d'un panneau ou d'un totem est préconisée, d'autant que ce type d'aménagement est le moins coûteux.



**Photo n°115 : exemple de totem présent sur la CAP. Ci-contre, totem signalant l'entrée d'une zone d'activités économiques**



**Photo n°116 : panneaux d'informations situés sur l'aire d'accueil de Mignaloux-Beauvoir**

### **III. LE FINANCEMENT ET LES PARTENARIATS ENVISAGES POUR LA CREATION ET L'AMENAGEMENT D'UNE AIRE D'ACCUEIL**

Le conseil général de la Vienne peut participer à la création et à l'aménagement d'aires de pique-nique à hauteur de 30% du coût des travaux hors taxe, subvention plafonnée à 3 000 euros. Les opérations incluses sont :

- L'aménagement des sanitaires et des accès
- L'installation d'un point d'eau, de tables, de bancs et de poubelles
- L'équipement de jeux
- Quelques plantations légères

Par ailleurs, dans le cadre de contractualisations comme le Contrat de Projet Etat Région, la collectivité peut y inscrire la création ou l'aménagement d'aires d'accueil ou de services.

Enfin, la Fédération Française des Associations et Clubs de Camping-Cars peut constituer un partenaire privilégié dans le cadre de conseils pour la création d'aires aménagées pour les camping-cars.

## IV. LES AIRES D'ACCUEIL AUX ENTREES DE LA CAP

### A. LES AIRES EXISTANTES

- L'aire de Fontaine-le-Comte : le terrain appartient à la commune. D'une superficie de 4926m<sup>2</sup>, cette parcelle respecte le règlement applicable aux zones naturelle et forestière.



Photo n°117 : l'aire de Fontaine-le-Comte, face à l'abbaye

Cette aire d'accueil présente un équipement minimal mais fait l'objet d'un cadre exceptionnel. Ombragée et entièrement végétalisée, elle est située à proximité d'un ruisseau et donne sur l'abbaye de Fontaine-le-Comte, élément historique et touristique. D'ailleurs, un point d'information touristique est localisé dans l'enceinte de l'abbaye. Des chemins de randonnées pédestres et VTT traversent le site. L'aire peut en outre accueillir une quinzaine de véhicules. Elle est équipée de tables de pique-nique, d'une poubelle et d'un panneau mentionnant le plan du circuit ville nature.

Si cette aire d'accueil est agréable, elle reste excentrée par rapport à la RN10 (située à cinq minutes de la RN 10 en voiture) et est dépourvue de services. Toutefois la qualité du site étant exceptionnelle, les automobilistes accepteraient peut-être de venir jusqu'à l'aire de repos, notamment les camping-caristes.

- L'aire de Mignaloux-Beauvoir : cette aire de repos bénéficie d'un cadre très agréable. Verte et



Photo n°118 : aire de Mignaloux-Beauvoir

ombragée, elle est située à côté de l'église de Mignaloux-Beauvoir, un des éléments de patrimoine les plus importants de la commune et dont le portail est classé. Elle est équipée de tables de pique-nique, de bancs, de toilettes. Deux panneaux sont consultables, l'un présentant le plan de la commune et l'autre celui de l'agglomération, proposant des parcours de randonnée pédestre et de VTT. L'aire d'accueil peut recevoir un nombre important de véhicules.

Elle est aujourd'hui celle qui est la mieux équipée de toutes sur l'agglomération. Par ailleurs, la présence de services à proximité renforce la fréquentation sur cette aire d'accueil.

La commune projette de réaménager cet espace. Aussi, elle souhaite inscrire son projet lors d'une prochaine contractualisation.

## B. LES AIRES D'ACCUEIL POTENTIELLES

A l'heure actuelle, seuls l'Est et le Sud de la CAP sont dotés d'aires d'accueil. Leurs niveaux d'équipements sont restreints et devraient faire l'objet d'aménagements pour améliorer l'accueil des touristes. Ces espaces d'accueil pourraient être renforcés par l'aménagement d'aires localisées au Nord, sur le site du Futuroscope, et au Sud sur la RD 741 à Saint-Benoît, identifiées par rapport aux pratiques des usagers. De telles aires d'accueil ne semblent pas exister à l'Ouest de l'agglomération. Aussi, les touristes pénétrant sur le territoire par l'Ouest peuvent être orientés, selon leur destination, vers les autres aires d'accueil de la CAP. Il est en effet préférable d'aménager des aires d'accueil correspondant d'ores et déjà aux pratiques des usagers et de les aménager avec qualité, que de multiplier des aires de qualité médiocre et qui seraient inutilisées.

## FICHE ACTIONS

### Constats :

- Une aire d'accueil constitue un point d'accroche pour encourager le visiteur potentiel à découvrir le territoire
- Les aires d'accueils sont en nombre insuffisants sur la CAP, alors qu'il existe une demande importante émanant notamment des camping-caristes

### Problèmes :

- Comment aménager une aire d'accueil ?
- Comment inviter le touriste de passage à venir découvrir le territoire ?

### Objectifs :

- Connaître les besoins des automobilistes, des camping-caristes sur une aire d'accueil
- Créer un point « I » sur les aires d'accueil

### Préconisations et échéances :

- Les aires d'accueil concernées sont celles de Mignaloux-Beauvoir et de Fontaine-le-Comte. d'autres aires d'accueil peuvent être créées au Nord et au Sud-Est de la CAP, sur le site du Futuroscope et sur la RD 741 à Saint-Benoît
- Doter chaque aire d'accueil d'un niveau d'équipement minimal :
  - Une signalétique en amont de l'aire d'accueil
  - Des places de stationnement délimitées
  - Un aménagement sécurisant entre la voirie et l'aire d'accueil
  - Un éclairage du site
  - Des éléments de végétalisation
  - Des toilettes
  - Des tables de pique-nique
  - Des poubelles
- Compléter ces aménagements par l'installation d'équipements plus spécifiques, adaptés aux besoins des camping-caristes sur une ou plusieurs aires d'accueil :

- Une aire calme, avec un nombre de places de stationnement limité (6) et d'une superficie de 40m<sup>2</sup> environ pour chacune d'entre elles
- Un sol plat et stabilisé
- Une marge de manœuvre aux entrées et sorties de l'aire

- Aménager un point d'informations touristiques sur chaque aire d'accueil proposant sur un panneau ou un totem :

- Se repérer sur le territoire grâce à un plan de la commune sur laquelle est localisée l'aire d'accueil ainsi qu'un plan de l'agglomération
- Connaître les coordonnées des offices de tourisme de l'agglomération et des horaires d'ouverture
- Prendre connaissance de sites touristiques à visiter avec les coordonnées et les horaires d'ouverture

Ces supports peuvent être éventuellement complétés par un accueil physique ou l'installation d'une borne multimédia.

Ces aménagements impliquant un coût financier, il est souhaitable de procéder par étape en équipant dans un premier temps les aires d'accueil existantes. Cette première phase s'inscrit dans le court terme.

#### Acteurs :

- La CAP
- Les communes possédant une aire d'accueil
- Les offices de tourisme
- Le conseil général de la Vienne
- Autres acteurs à préciser

## METTRE EN AVANT L'OFFRE TOURISTIQUE A PARTIR DES ENTREES DE L'HYPERCENTRE

Le diagnostic sur les entrées de l'hypercentre de Poitiers a montré une offre touristique insuffisamment mise en avant sur ces points d'accès.

L'information qui y est donnée est peu adaptée aux pratiques touristiques car la signalisation est avant tout réalisée pour gérer les flux. Les visiteurs ne sont pas guidés par une signalisation touristique claire et cohérente, alors qu'ils découvrent le territoire pour la première fois. Une signalisation correctement élaborée constitue un élément de base pour l'accueil d'une ville.

De fait, il importe d'agir pour mieux guider les touristes et valoriser l'offre touristique de Poitiers, par la mise en œuvre d'une signalisation touristique claire et cohérente aux portes de l'hypercentre. Celle-ci se caractérise par une information d'ordre touristique (qui peut se traduire par l'indication d'un site touristique, l'office de tourisme par exemple), à destination des visiteurs.

### I. METTRE EN ŒUVRE UNE SIGNALISATION EFFICACE

Qu'elle soit touristique ou non, la signalisation est un outil qui doit être avant tout au service de la sécurité des usagers dans leurs déplacements. Elle favorise une meilleure lisibilité du territoire et garantit un certain confort.

Ainsi, ce n'est pas tant la quantité d'informations qu'elle transmet qui importe mais la clarté et la cohérence des panneaux, sur un espace donné.

L'efficacité de la signalisation dépend en grande partie de ces facteurs.

Tout en constituant un véritable guide pour répondre aux besoins des usagers, la signalisation est un outil efficace pour inciter à la découverte du territoire si elle est bien conçue.

### II. REPONDRE AUX BESOINS DES USAGERS

L'objet de la signalisation aux portes de l'hypercentre d'une ville ou d'une agglomération n'est pas la même. A l'échelle du centre ville, la présence de visiteurs démontre leur souhait de découvrir le territoire. Aussi, la signalisation doit mettre en avant toutes les richesses touristiques qu'il recèle. Toutefois, il importe d'adapter la signalisation touristique aux besoins spécifiques des touristes sans contredire les objectifs premiers de la signalisation.

Ainsi, toute l'offre touristique (sites touristiques, hébergement, restauration, parcs de stationnement etc.) ne peut être proposée sur les points d'accès au centre ville. Dès lors, une organisation et une hiérarchisation de l'information s'impose. Dans le cas de Poitiers, il serait souhaitable de mettre en place une signalisation touristique sur chaque entrée touristique de l'hypercentre indiquant :

- la direction du centre ville
- l'office de tourisme
- les parcs de stationnement les plus proches

Le nombre d'informations donné est limité et permet à l'usager d'être guidé de façon claire, sans se perdre dans un flot de renseignements, inutiles sur les entrées de l'hypercentre.

Il s'agit dans le cas présent d'une signalisation minimale mais qui peut cependant être complétée. Certains sites touristiques peuvent être indiqués sur une entrée lorsqu'ils sont situés à proximité de celle-ci (l'église Notre-Dame sur la pénétrante par exemple).

En outre, la signalisation doit dépasser la logique de déplacement automobile et s'adapter aux déplacements piétons aux portes de l'hypercentre et sur le centre ville, par un jalonnement lisible et cohérent.

### III. UNE SIGNALISATION TOURISTIQUE INTEGREE A UN SCHEMA GLOBAL DE SIGNALISATION

La signalisation sur un espace donné est intégrée à un jalonnement plus large. Elle prend un véritable sens uniquement si elle est cohérente avec celle mise en œuvre à une échelle plus grande.

Ainsi, la signalisation touristique développée sur les portes de l'hypercentre doit être cohérente avec les autres outils établis sur différentes échelles comme le Plan de Déplacements Urbains de la CAP.

D'ores et déjà, le plan de signalisation touristique doit être intégré au projet « cœur d'agglomération », dont l'objectif est de poursuivre la dynamisation du centre ville. Un des axes de travail est d'agir sur les accès à l'hypercentre de Poitiers et de travailler sur une signalétique d'ensemble, notamment touristique.

Dans cette perspective, la mise en place d'une signalisation touristique aux portes de l'hypercentre est à prévoir sur le moyen terme, le projet « cœur d'agglomération » étant encore dans une phase de pré-programme, les appels à concours n'ayant pas encore eu lieu (fin 2006).

Par ailleurs, s'il est nécessaire de travailler la signalisation à l'échelle de l'hypercentre, il serait pertinent de l'élargir à celle de la CAP, par souci de cohérence et d'efficacité.



## FICHE ACTIONS

### Constat :

- Les visiteurs ne sont pas correctement guidés aux portes du centre ville de Poitiers
- L'offre touristique est insuffisamment mise en valeur sur les entrées de l'hypercentre

### Problème :

Comment valoriser l'offre touristique sur les portes du centre ville de Poitiers ?

### Objectifs :

Valoriser l'offre touristique par la mise en place d'une signalisation touristique claire et cohérente aux portes de l'hypercentre et l'intégrer à un schéma global de signalisation.

### Préconisations et échéances :

- Développer une signalisation qui réponde aux objectifs de sécurité, de lisibilité et de confort, au profit des usagers (court terme)
- Sélectionner et hiérarchiser l'information donnée aux usagers - signalisation limitée à l'indication du centre ville, de l'office de tourisme, des parcs de stationnement les plus proches - (court terme)
- Dépasser la logique de déplacement automobile par un jalonnement adapté aux piétons et aux vélos aux portes du centre ville et sur le plateau (court terme)
- Intégrer par souci de cohérence ce plan de signalisation touristique au projet « cœur d'agglo » (moyen terme)
- Elargir le schéma de signalisation à l'échelle de la CAP (moyen terme)

### Acteurs :

- CAP
- Ville de Poitiers
- Département de la Vienne
- Autres acteurs à préciser

## II. PRECONISATIONS D'ORDRE GENERAL, APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES ENTREES TOURISTIQUES

## DEVELOPPER L'IMAGE D'ACCUEIL DE LA CAP PAR UNE VALORISATION DES ENTREES TOURISTIQUES

A l'heure actuelle, peu de communes sur la CAP ont travaillé leur image d'accueil. Cette notion est cependant essentielle car elle touche directement la population circulant sur l'agglomération et particulièrement les touristes. Elle contribue à donner une image positive, bien que subjective, du territoire, pouvant avoir des conséquences bénéfiques sur la dynamique touristique de la CAP. La notion d'entrée de ville et d'agglomération ayant été peu abordée par les communes, il importe de renforcer l'image d'accueil et de résorber les points noirs paysagers.

### I. LA VALORISATION TOURISTIQUE DES ENTREES

Elle touche avant tout les touristes qui ne connaissent pas le territoire. Ainsi, il importe qu'ils remarquent l'entrée sur la CAP et qu'ils se situent sur l'agglomération. Par ailleurs, la notion d'accueil passe aussi par une mise en lumière du patrimoine présent sur les entrées touristiques.

#### A. IDENTIFIER LE TERRITOIRE

Le diagnostic a révélé l'absence de visuels marquant l'entrée sur l'agglomération. De fait, il serait opportun de combler cette carence et de lui conférer une dimension plus touristique. Un panneau de bienvenue sur le territoire pourrait marquer les entrées de l'agglomération ainsi que la gare de Poitiers, l'aéroport de Poitiers-Biard et la station TGV Futuroscope.

#### B. MULTIPLIER LES POINTS D'INFORMATIONS

Une des premières informations recherchées lorsque l'on arrive sur une ville est de connaître sa localisation par rapport à celle-ci. Ainsi, il serait pertinent de mettre en place des plans de situation sur chaque entrée d'agglomération.

Ce type de renseignements doit être présenté sous la forme de point d'informations et signalé afin de renforcer sa lisibilité. Il peut par ailleurs être complété par d'autres indications, comme les horaires d'ouverture de l'office de tourisme le plus proche, les activités à faire et les sites touristiques principaux à visiter à proximité du « point I ».

Son contenu peut varier et laisse une assez grande liberté quant au choix de l'information que l'on souhaite transmettre.

## C. TRAVAILLER SUR LA MISE EN LUMIERE DES ENTREES TOURISTIQUES

### 1. Pour une mise en lumière des entrées touristiques de la CAP

De nombreuses villes se dotent d'une politique d'éclairage de leur patrimoine. Malgré quelques illuminations ponctuelles, il n'existe pas réellement de politique de mise en lumière de la ville de Poitiers et de la CAP. Or, l'éclairage joue un rôle important pour la valorisation du patrimoine et renforce l'image positive du territoire.

#### a. Pourquoi une mise en lumière des entrées touristiques?

L'objectif visé est l'amélioration du cadre de vie des habitants et des touristes.

Aussi, l'éclairage de sites naturels, de monuments historiques, d'axes routiers, de quartiers etc. sont une manière de valoriser le paysage, de donner une identité à un quartier, à un site, de donner plus de convivialité au lieu. Elle valorise les atouts patrimoniaux de la ville, joue sur l'image du territoire. Qu'il s'agisse d'un site naturel, religieux, industriel ou autre, l'éclairage met en scène le paysage urbain et fait ainsi vivre la ville la nuit.

#### b. Le choix des éclairages

- L'éclairage public

L'éclairage doit avant tout remplir sa mission première qui est de sécuriser et de rendre plus lisible l'espace voirie. Aussi, les entrées d'agglomération, notamment les axes de passage importants (RN 10, RN 147), doivent faire l'objet d'un éclairage le long de la voirie. Au-delà, l'éclairage permet de marquer les seuils de l'agglomération. Afin de renforcer la cohérence entre ces entrées, les douze communes de l'agglomération pourraient utiliser le même mobilier urbain.

- La valorisation du patrimoine par l'éclairage

Par souci d'efficacité et de pertinence, il convient de faire des choix quant à ce qui doit être éclairé ou non. Dans la plupart des cas, le choix d'illuminer tel site résulte de sa localisation sur un axe passager, de sa dimension touristique, de son caractère remarquable etc.

Sont ainsi généralement éclairés :

- la mairie
- l'église
- les bâtiments remarquables
- les châteaux d'eau

- les places
- les ponts
- les gares etc.

Les sites à mettre en scène grâce à un éclairage adapté peuvent être regroupés sous différentes catégories :

- le patrimoine architectural et religieux
- le patrimoine naturel
- le patrimoine « moderne » (les zones d'activités, industrielles...)
- les ponts

L'éclairage doit être réalisé de manière pertinente. Aussi, il peut être permanent, saisonnier ou touristique selon l'élément concerné. Les lumières peuvent varier dans le choix des couleurs, de l'intensité selon les besoins. A titre d'exemple, il est préférable d'avoir une intensité lumineuse relativement importante pour éclairer la voirie alors qu'elle est nettement plus douce lorsqu'il s'agit d'un élément de patrimoine.

## 2. Les propositions d'éclairage sur la CAP

Les propositions qui suivent concernent uniquement les entrées touristiques situées aux portes de l'agglomération et de l'hypercentre de Poitiers.

	SITES A ECLAIRER
PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET RELIGIEUX	<u>Office de tourisme de Saint-Benoît:</u> - L'église  <u>Poitiers :</u> - Tour de Paris - Les remparts du parc de Blossac
PATRIMOINE NATUREL	<u>Pont neuf :</u> - Les berges du Clain  <u>Pont Saint-Cyprien :</u> - Les berges du Clain  <u>Porte de Paris :</u> - Falaises Avenue de Paris
PATRIMOINE MODERNE	<u>Chasseneuil-du-Poitou (RNI0) :</u> - La zone commerciale  <u>Chasseneuil-du-Poitou (RNI0) :</u> - La station TGV Futuroscope  <u>Poitiers :</u> - La gare - L'aéroport - La zone commerciale Avenue du 8 Mai 1945
PONTS	<u>Poitiers :</u> - Pont neuf  <u>Chasseneuil-du-Poitou :</u> - La passerelle reliant la station TGV au parc du Futuroscope

Dans le cadre d'une mise en lumière de ces entrées, toutes les opérations d'éclairage ne peuvent être réalisées en même temps. Par conséquent, il est nécessaire de hiérarchiser les actions en établissant des priorités. Ainsi, il convient de traiter dans un premier temps l'éclairage sur les grands axes et la gare car ces entrées touristiques sont les plus fréquentées par les touristes et les visiteurs potentiels. Les éléments remarquables pourront constituer une étape suivante.

### 3. Les partenaires et les financeurs

La ville peut solliciter plusieurs partenaires pour s'associer à cette démarche et éventuellement participer à son financement. Les premiers d'entre eux sont :

- Le conseil régional : il peut subventionner la collectivité si elle souhaite mettre en place un système photovoltaïque pour assurer la production et la gestion de l'électricité.
- Le conseil général : il peut éventuellement participer à la mise en valeur de sites ou monuments à vocation touristique notamment l'éclairage, à hauteur de 35% du coût des travaux hors taxe, plafonné à 7 500 euros.
- L'ADEME : elle peut aider au financement d'opérations ou subventionner dans le cadre d'aide à la décision.
- EDF : elle propose ses conseils, peut gérer pour la collectivité la fourniture, la gestion des besoins en électricité, l'exploitation et la maintenance du réseau notamment.
- L'Association Française de l'Eclairage car elle remplit des missions de conseil et de formation notamment auprès des collectivités.

### 4. Les mesures d'accompagnement

L'éclairage doit s'inscrire dans une logique de développement durable. A cet effet, la collectivité doit se doter d'un matériel performant et économique (ex : les luminaires à sodium). Par ailleurs, elle peut procéder à une gestion informatique de la totalité de l'éclairage public, en contrôlant son intensité à certaines heures de la nuit.

Si la mise en scène nocturne de la ville renforce sa dimension esthétique, elle peut être confortée par des opérations de ravalement de façades, notamment aux portes de l'hypercentre comme celle de la porte de Paris.

Cette action doit être commune aux douze villes de la CAP. Par ailleurs, dans un souci de cohérence, elle doit être intégrée à une démarche globale c'est-à-dire qu'elle doit concerner l'ensemble du territoire et de ses habitants. La qualité du cadre de vie est avant tout visée, même si les touristes sont par ailleurs touchés par cette démarche.

## II. LA VALORISATION PAYSAGERE DES ENTREES TOURISTIQUES

La valorisation de ces entrées passe aussi par le traitement des points noirs paysagers et des problèmes relevés dans le diagnostic.

## A. LUTTER CONTRE LES POINTS NOIRS PAYSAGERS

### 1. Traiter le problème des publicités, enseignes et pré-enseignes

Trop de panneaux publicitaires, d'enseignes et de pré-enseignes nuisent à la qualité paysagère de l'agglomération de Poitiers.

Si le législateur est intervenu à plusieurs reprises pour lutter contre ces débordements (loi du 29 décembre 1979 et loi Barnier du 2 février 1995), nombreuses sont les entorses faites aux règlements divers restreignant la diffusion de ce type d'informations.

#### Le Règlement Local de Publicité sur les communes de la CAP

BERUGES	Pas de RLP
BIARD	Pas de RLP
BUXEROLLES	Pas de RLP
CHASSENEUIL-DU-POITOU	RLP
CROUTELLE	Pas de RLP
FONTAINE-LE-COMTE	Pas de RLP
MIGNALOUX-BEAUVOIR	RLP en cours de validation
MIGNE-AUXANCES	RLP
MONTAMISE	Pas de RLP
POITIERS	RLP
SAINT-BENOIT	RLP
VOUNEUIL-SOUS-BIARD	Pas de RLP

Source : DIREN Poitou-Charentes

La multiplication de ces points noirs dans le paysage est principalement due à l'absence de règlement publicitaire communal ou à une carence quant à l'application de ce document.

Sur la CAP, près de la moitié des communes est dépourvue de Règlement Local de Publicité. Aussi, il serait souhaitable d'encourager les communes à s'inscrire dans cette démarche.

Les autres communes dotées d'un tel règlement contrôlent peu leur application. De plus, dans la mesure où ce contrôle relève du pouvoir de police du maire, seule la commune peut intervenir (ainsi que la DIREN, autorisée à se substituer au cas de carence du maire). On remarque dès lors l'implantation excessive et dans bien des cas illégale d'affiches ou de panneaux.



Par conséquent, il convient d'agir sur deux niveaux :

- Encourager les communes à se doter d'un Règlement Local de Publicité (RLP)
- Inciter les communes à contrôler l'application d'un tel document

L'issue de ces deux mesures résulte de la volonté des communes. Aussi, elles ont été intégrées à la charte préconisée dans la présente étude.

## 2. L'enfouissement des réseaux

De tels aménagements représentent un coût financier certain pour les communes. Toutefois, la présence de réseaux hors sol constitue une véritable nuisance paysagère. A titre d'exemple, des travaux d'enfouissement de réseaux électriques sont en cours de réalisation, notamment sur le boulevard François Albert, à proximité du pont Saint-Cyprien. Il serait souhaitable que ces opérations soient étendues à l'ensemble des communes.

### B. LE TRAITEMENT DES ESPACES VERTS

Bien que le patrimoine naturel soit plus ou moins présent sur les entrées touristiques, certaines d'entre elles sont très minérales et souffrent d'une absence d'espaces verts. Sans intervenir de façon excessive, des entrées nécessiteraient un traitement plus poussé par des aménagements de verdure et de fleurissement (gare de Poitiers).

### C. INCITER AUX REFECTIONS DES FAÇADES PRIVEES

Les marges de manœuvre sont faibles. En effet, les communes ne pouvant qu'inciter les propriétaires privés à procéder au ravalement de leurs façades car elles n'octroient pas de subventions pour ce type d'opérations. Seules des aides financières sont éventuellement accordées dans le cadre de la réalisation d'une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH).

De plus, pour celles situées dans un périmètre relevant de la compétence de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), le propriétaire doit respecter l'avis donné par l'architecte.

Malgré la lourdeur générée par la mise en place de tels programmes, les futures OPAH pourraient néanmoins proposer un volet visant à la réfection des façades privées.

### D. VEILLER A L'ENTRETIEN DU RESEAU VIAIRE

Quelques entrées touristiques ont fait état d'un réseau viaire relativement dégradé (entrée par la RN 147 sur Migné-Auxances). Il convient d'entretenir la voirie régulièrement en veillant notamment à la sécurité, au confort de l'automobiliste ainsi qu'à la lisibilité des marquages au sol. Ces aménagements contribuent à l'esthétique du site.

## FICHE ACTIONS

### Constat :

- La notion d'accueil a été peu travaillée par les communes sur les entrées touristiques
- Des points noirs paysagers relevés sur les entrées touristiques

### Problème :

Comment améliorer l'image d'accueil de la CAP auprès des touristes et des visiteurs potentiels ?

### Objectifs :

- Proposer des aménagements adaptés à l'accueil des touristes
- Développer la valorisation paysagère des entrées touristiques en résorbant les points noirs paysagers

### Préconisations et échéances :

- Identifier le territoire en marquant l'entrée sur l'agglomération par un visuel de bienvenue (court terme)
- Multiplier les points d'informations aux portes de la CAP en y intégrant un plan de situation (court terme)
- Mettre en scène le paysage urbain par une mise en lumière des entrées touristiques (moyen terme)
- Lutter contre les points noirs paysagers :
  - Traiter le problème des publicités, enseignes et pré-enseignes en incitant les communes à créer leur Règlement Local de Publicité et à le faire respecter (moyen terme)
  - Procéder à l'enfouissement progressif des réseaux (moyen à long terme)
- Assurer un traitement des espaces verts, notamment le fleurissement et l'engazonnement de certaines entrées (court terme)
- Inciter les propriétaires privés à procéder à la réfection de leurs façades dans le cadre des prochaines OPAH (moyen à long terme)
- Veiller à l'entretien du réseau viaire c'est-à-dire de la voirie, des bas-côtés, contre-allées et marquage au sol

Acteurs:

- CAP
- Communes de la CAP
- Propriétaires privés
- Autres acteurs à préciser

## AMELIORER L'ACCESSIBILITE DES PORTES DE L'HYPERCENTRE DEPUIS LES ENTREES D'AGGLOMERATION

L'accès aux portes de l'hypercentre de Poitiers depuis les entrées d'agglomération se fait essentiellement en voiture. Ce mode de transport est le plus utilisé car il est souvent considéré sur ces liaisons comme étant le plus pratique. Or, l'utilisation des transports collectifs peut être toute aussi utile pour accéder à l'hypercentre, déchargeant l'automobiliste des contraintes liées aux déplacements, au stationnement etc.

De plus, le PDU favorise l'utilisation de plusieurs modes de transport comme le vélo, la marche pied et les transports collectifs.

Toutefois, ils sont la plupart du temps insuffisamment développés aux portes d'une agglomération, n'encourageant pas les automobilistes à pratiquer la multimodalité.

### I. ENCOURAGER L'UTILISATION DES PARCS RELAIS

A l'heure actuelle, la CAP dispose de quatre parcs relais - ou parcobus-, répartis sur différentes portes de la ville de Poitiers et de capacité de stationnement variable.

PARCS RELAIS SUR POITIERS	NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT	CORRESPONDANCES
<b>Parcobus Champlain</b> Avenue du Recteur Pineau (Poitiers sud-Est - en provenance des routes de Limoges et Chauvigny)	54 places	Lignes n°1, 9 et 9C.
<b>Parcobus de la Demi-Lune</b> A proximité de l'Intermarché (Poitiers Nord-Ouest - accessible par les routes de Nantes ou Saumur)	140 places	Lignes n°7 et 11
<b>Parcobus Parc Expo</b> Rue Salvador Allende (Poitiers Est - à proximité du Parc des Expositions)	100 places	Lignes n°8 et 9
<b>Parcobus de Saint-Gervais</b> Avenue du 8 mai 1945 (Poitiers Sud-Ouest - à proximité de l'Intermarché)	23 places réservées	Ligne n°4

Ces parcobus sont pour l'essentiel utilisés par la population locale. Les touristes n'ont pas été retenus dans le champ de réflexion sur les parcs relais : ces derniers sont dépourvus de toute signalétique en amont, de point d'informations, de stationnement spécifique pour camping-car. Pourtant l'offre en parcobus est suffisante car ils ne sont pas saturés. La population touristique pourrait alors en bénéficier.

Une réflexion quant à l'aménagement d'un cinquième parc relais sur le site du Futuroscope pourrait être engagée. Actuellement, seul le Nord de la CAP est dépourvu de parcobus. Situé sur un axe stratégique, le site du Futuroscope pourrait accueillir un nouvel espace de stationnement de cet ordre. La ligne n°9 desservant d'ores et déjà le site, il pourrait marquer un arrêt par le parc relais. Dans la mesure où le temps de passage des visiteurs du parc s'est allongé, ces derniers sont amenés à sortir du site du Futuroscope et à découvrir d'autres sites touristiques comme le centre ville de Poitiers.

Par ailleurs, les parcs relais pourraient être indiqués par un jalonnement à partir des entrées touristiques de la CAP.

En parallèle, les parcobus peuvent être adaptés aux pratiques touristiques. Le diagnostic a fait état d'une carence de places de stationnement pour les camping-cars et les autocars alors qu'il existe une véritable demande. De plus, le stationnement de ces deux types de transport en centre-ville est souvent complexe. Aussi, quelques parcobus de la ville peuvent être aménagés pour accueillir ces catégories de population touristique.

Enfin, la fréquence de passage des bus est suffisante, les parcobus étant en moyenne desservis toutes les dix minutes de 7 heure à 20 heure la semaine et toutes les quinze minutes le samedi.

## **II. RENFORCER LA DESSERTE EN BUS SUR CERTAINES ENTREES**

Le réseau de bus de la CAP est relativement bien développé sur l'axe Nord-Sud de l'agglomération mais dessert peu les entrées situées à l'Est et à l'Ouest du territoire. Ainsi, certaines entrées ne sont accessibles qu'en voiture (aéroport, RN 147, RN 151).

Ouvrir ces entrées aux transports collectifs serait utile, principalement l'aéroport. En effet, les passagers sont dépourvus de moyens de locomotion lorsqu'ils arrivent par l'aéroport. S'ils sont seuls, ils sont contraints de louer une voiture, ce qui implique un coût financier certain. Aussi, il serait intéressant d'assurer une desserte par les transports en commun vers les sites les plus importants d'un point de vue économique et touristique, comme la ville de Poitiers (et son centre ville) et le site du Futuroscope notamment.

## **III. DEVELOPPER LA DECOUVERTE DU TERRITOIRE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

En dépit du discours actuel en faveur des déplacements dits doux, les pratiques multimodales sont souvent mal perçues, notamment par les touristes. La simple mise à disposition de parcs relais, des

transports en commun aux portes de l'agglomération ne suffit pas pour inciter les touristes à pratiquer la multimodalité. Aussi, on peut les encourager à emprunter les transports en commun en leur facilitant la découverte de sites touristiques sur la CAP.

#### A. LA CREATION D'UN PASS TOURISTIQUE

Ce pass permettrait aux visiteurs de découvrir les sites touristiques en bénéficiant de tarifs préférentiels. Il pourrait concerner une variété de sites à voir et d'activités à faire, comme le parc du Futuroscope, les musées, le canoë kayak (à la base de Saint-Benoît) etc. Les avantages du pass sont conditionnés par l'utilisation des transports en commun.

Toutefois, deux éléments sont à prendre en compte :

- Avoir connaissance du pass : les sites touristiques, les offices de tourisme, les sites internet, les points « I » peuvent être un relais pour faire connaître l'existence de ce pass.
- Obtenir le pass : il peut être proposé par les sites touristiques, les offices de tourisme, la société de transport de la CAP Vitalis.

Au-delà, ce système offre la possibilité de mieux appréhender les pratiques touristiques des visiteurs, en retraçant leurs parcours sur la CAP.

#### B. ELABORER UN PLAN DE RESEAU DE BUS TOURISTIQUE

Les plans de réseau de bus font souvent l'objet de critiques car ils sont complexes à lire, surtout pour les personnes ne connaissant pas le territoire sur lequel elles se trouvent. Aussi, l'idée d'un plan de réseau de bus touristique serait intéressante à exploiter. Il reprendrait les principaux sites touristiques de la CAP et les lignes de bus à emprunter pour s'y rendre. Il pourrait être distribué dans les différents sites touristiques desservis par les transports en commun, les offices de tourisme etc.

## FICHE ACTIONS

### Constat :

- Les portes de l'hypercentre sont difficilement accessibles depuis les entrées d'agglomération
- Les pratiques multimodales sont souvent mal perçues des touristes

### Problèmes :

- Comment faciliter l'accès aux portes de l'hypercentre depuis les entrées de l'agglomération ?
- Comment inciter les touristes à utiliser les transports en commun ?

### Objectifs :

- Favoriser la multimodalité dans les transports
- Inciter les touristes à découvrir le territoire par les transports en commun

### Préconisations et échéances :

- Encourager l'utilisation des parcs relais :
  - Création d'un cinquième parcobus sur le site du Futuroscope (court à moyen terme)
  - Mettre en place une signalisation des parcobus depuis les entrées d'agglomération (court terme)
  - Ouvrir l'utilisation des parcs relais pour le stationnement momentané des camping-cars et autocars (court terme)
- Renforcer la desserte en bus sur l'axe Est-Ouest de l'agglomération et principalement celle de l'aéroport (court terme)
- Création d'un pass touristique sur la CAP (court terme) :
  - Pass réservé aux visiteurs utilisant les transports en commun
  - Pass permettant au titulaire de bénéficier de tarifs préférentiels sur des sites touristiques
- Faciliter l'usage des transports collectifs par la création d'un plan de réseau de bus touristique (court terme)

### Acteurs :

- CAP
- Ville de Poitiers
- Société de transports Vitalis
- Les offices de tourisme
- Autres acteurs à préciser



## VERS UN OFFICE DE TOURISME COMMUNAUTAIRE ?

Si les quatre offices de tourisme présents sur la CAP sont dotés des mêmes missions de base, ils ne sont pas placés à égalité. La composition de l'équipe du personnel varie d'une (Saint-Benoît) à treize personnes (Poitiers), générant des conséquences non négligeables sur le fonctionnement des offices. De même, les budgets des offices de tourisme étant différents, les actions menées prennent une ampleur plus ou moins grande.

En parallèle, il est à noter que la politique touristique sur l'agglomération est gérée conjointement par la CAP et les douze communes. Celles-ci mettent en place leur propre politique touristique alors que la CAP s'occupe de la gestion de la commission touristique, des actions ayant un rapport avec le patrimoine et des projets d'ampleur communautaire.

Aussi, la politique touristique sur la CAP manque de lisibilité et les actions menées de manière autonomes par les offices de tourisme complexifient la compréhension de cette politique.

Dans ce contexte, on peut se demander si les touristes peuvent bénéficier des mêmes informations dans chaque office de tourisme et si les offices peuvent leur proposer une offre de service homogène à l'échelle de l'agglomération.

Naturellement, les offices de tourisme cherchent à remplir au mieux leurs missions. Toutefois, dans un souci de renforcer la qualité de l'accueil des touristes, des améliorations pourraient être apportées au sein des offices.

### I. FAVORISER LA COOPERATION ENTRE LES OFFICES DE TOURISME

Depuis quelques années seulement, les offices de tourisme de la CAP sont amenés à se rencontrer une à deux fois dans l'année lors de « journées découvertes du patrimoine », organisées par la CAP, réservées au personnel des offices. Ces moments permettent aux offices de tourisme d'échanger et de mieux se connaître.

Malgré le souhait pour l'agglomération de voir se renforcer la coopération entre les offices de tourisme, celle-ci reste légère, les communes n'étant pas déterminées à développer plus encore ce réseau. Cependant, une telle démarche permettrait de mutualiser les connaissances et les moyens des offices, au service des touristes. Cela constituerait en outre un outil supplémentaire de mise en valeur de l'offre touristique communautaire.

Ainsi, les « journées découvertes du patrimoine » pourraient être multipliées. En complément, il serait intéressant d'envisager une certaine mobilité du personnel afin de soutenir un des offices de tourisme lorsque cela est nécessaire (lors d'un événement particulier par exemple).

Ces pistes d'actions peuvent permettre aux offices de mieux appréhender la demande des visiteurs ainsi que leurs parcours touristiques sur la CAP.

A plus long terme, le transfert total de la compétence touristique à la CAP et la création d'un office de tourisme communautaire simplifieraient la mise en place d'actions à l'échelle de l'agglomération. La politique qui en résulterait serait plus lisible et cohérente.

## II. ENCOURAGER LA DEMARCHE QUALITE AU SEIN DES OFFICES DE TOURISME

Dans l'attente incertaine de cette évolution, les offices de tourisme peuvent développer l'accueil auprès des touristes.

Aussi, l'office de tourisme de Poitiers s'est engagé dans la mise en œuvre d'une démarche qualité. Elle consiste à améliorer l'accueil des touristes notamment hors période d'ouverture de l'office. Elle se traduira par un panneau d'informations situé devant l'office. Il pourra informer des horaires d'ouverture de l'office de tourisme, des coordonnées de l'office ouvert le plus proche et proposer un plan de la ville, la liste des hôtels et restaurants de la ville, les sites touristiques à visiter avec leurs horaires d'ouverture.

Cette démarche n'est pas encore achevée et fera très certainement l'objet de modifications. L'idée de donner les informations essentielles aux touristes à l'entrée de l'office de tourisme pourrait être reprise par les trois autres offices de tourisme.

## FICHE ACTIONS

### Constat :

- Une politique touristique sur la CAP qui manque de lisibilité car gérée conjointement par la CAP et les douze communes de l'agglomération
- Des inégalités apparentes entre les offices de tourisme en termes de budget et de personnel
- Des offices de tourisme qui communiquent et coopèrent peu entre eux

### Problèmes :

- Les touristes bénéficient-ils des mêmes informations dans chaque office de tourisme ?
- Les offices de tourisme peuvent-ils proposer une offre de services homogène à l'échelle de l'agglomération ?

### Objectifs :

Améliorer l'accueil des touristes en :

- Développant la coopération entre les offices de tourisme
- Encourageant les offices de tourisme à mettre en œuvre leur propre démarche qualité

### Préconisations et échéances :

- Multiplier les rencontres « journées du patrimoine » pour favoriser la communication entre les quatre offices de tourisme (court terme)
- Favoriser la mobilité du personnel entre les quatre offices de tourisme lors d'évènements nécessitant un renforcement du personnel (court terme)
- Améliorer l'accueil des visiteurs par la mise en place d'un panneau d'informations touristiques (horaires d'ouvertures de l'office, de l'office ouvert le plus proche, plan de la ville, liste des hôtels et restaurants de la commune, sites touristiques à visiter etc.) devant l'office de tourisme (court terme)
- Développer une politique touristique plus lisible et cohérente par un transfert total de la compétence touristique à la CAP et par la création d'un office de tourisme communautaire (moyen à long terme)

### Acteurs :

- Les offices de tourisme
- La CAP
- Les douze communes de l'agglomération
- Autres acteurs à préciser

## UNE CHARTE SUR LES ENTREES TOURISTIQUES DE LA CAP

Penser un projet à l'échelle de l'agglomération implique de gérer les complexités qu'elle induit notamment de respecter le partage des compétences entre les communes et la CAP. L'idée de réaliser une charte permet, sans pour autant trahir les compétences de chaque commune, de résoudre certains problèmes ou de mettre en place des projets à l'échelle de l'agglomération.

Dans le cas présent, deux raisons motivent la réalisation d'une charte :

- Améliorer l'accueil des visiteurs ou des touristes de passage
- Donner l'image d'un territoire accueillant

L'objectif de la présente charte ne nécessite pas de créer de telles structures mais plutôt de fixer des principes généraux communs à l'ensemble des communes. Aussi, il est souhaitable que celles-ci en soient toutes signataires.

La charte n'a pas de valeur juridique, toutefois, elle constitue un engagement politique pour les élus de la CAP, traduisant une volonté de respecter cette démarche. Dépourvue de valeur contraignante, la charte doit être perçue comme un outil d'accompagnement et de cohésion pour les communes de l'agglomération.

### Action n°1 de la charte : assurer une cohérence paysagère et architecturale aux entrées touristiques de la CAP

Il ne s'agit pas d'aménager des entrées touristiques de manière identique mais avant tout :

- d'assurer une cohérence sur chaque entrée touristique : les entrées visées sont celles situées sur la RN 10 au Nord et au Sud du territoire. Une concertation entre les communes concernées par ces entrées est conseillée.
- d'assurer une cohérence entre l'ensemble des entrées touristiques situées aux portes de l'agglomération: si elles ne sont pas identifiées en tant que telles aujourd'hui, il convient de marquer ces entrées en utilisant des éléments communs sur celles-ci (par exemple des de candélabres pour l'éclairage des entrées de l'agglomération).

Les actions doivent porter sur :

- La signalétique :
  - Organiser et limiter la signalétique pour une meilleure lisibilité depuis la voirie
  - Veiller à ce qu'elle soit continue pour guider correctement l'automobiliste
- Le traitement paysager :

- Renforcer la végétalisation des entrées
- Entretien la voirie, les bas-côtés
- Les zones d'activités : veiller au développement qualitatif de ces zones en termes d'architecture et de traitement paysager
- La mise en lumière des entrées touristiques :
  - Eclairage de la voirie par des candélabres identiques sur chaque entrée de l'agglomération
  - Eclairage des éléments patrimoniaux, touristiques ou remarquables sur les entrées touristiques.
- La publicité :
  - mettre en place un Règlement Local de Publicité sur chaque commune
  - veiller à un contrôle rigoureux du RLP

### Action n°2 de la charte: aménager de manière homogène les aires d'accueil sur la

#### CAP

Les aires d'accueil doivent constituer des points de repères faciles pour les usagers. Aussi, sans établir un cahier des charges très strict sur la manière dont il conviendrait d'aménager les aires d'accueil, certains équipements doivent être communs à chacune d'entre elles. Ils correspondent :

- aux équipements de base propres à une aire d'accueil :
  - une signalétique en amont de l'aire d'accueil
  - des places de stationnement
  - un aménagement sécurisant entre la voirie et l'aire d'accueil
  - un éclairage du site
  - des éléments de végétalisation
  - des toilettes
  - des tables de pique-nique
  - des poubelles
- à un point d'informations touristiques : afin qu'il soit rapidement identifié sur l'aire d'accueil, la forme de cet espace d'informations doit être la même sur chacune d'entre elle. Il doit être composé :
  - d'un plan de l'agglomération avec la localisation de l'aire d'accueil
  - des coordonnées et les horaires d'ouverture de l'office de tourisme le plus proche
  - des sites environnants à visiter avec leurs horaires d'ouverture et leurs coordonnées

Il est essentiel de limiter la quantité d'informations sur ces points touristiques. Dans le cas contraire, le visiteur risque de se perdre dans une multitude de renseignements qu'il ne pourra retenir.

## FICHE ACTIONS

### Constat :

La mise en place de certains projets à l'échelle de la CAP est parfois complexe car ils doivent respecter le partage des compétences entre les communes et l'agglomération

### Problème :

Comment mettre en œuvre des projets d'ampleur communautaire sans pour autant trahir les compétences attribuées aux communes de la CAP ?

### Objectifs :

Mettre en place une charte informelle à l'échelle de la CAP afin :

- d'améliorer l'accueil des touristes de passage
- de donner l'image d'un territoire accueillant

### Préconisations et échéances :

- Assurer une cohérence paysagère et architecturale :
  - Sur chaque entrée touristique
  - Entre toutes les entrées touristiques situées aux portes de l'agglomération

#### Préconisations :

- Mettre en place une signalétique claire et cohérente (court terme)
  - Végétaliser et entretenir les entrées touristiques (court terme)
  - Veiller au développement qualitatif des zones d'activités
  - Assurer l'éclairage de la voirie et la mise en lumière d'éléments patrimoniaux ou touristiques sur les entrées (moyen terme)
  - Réaliser un Règlement Local de Publicité sur chaque commune et veiller à son application stricte (court à moyen terme)
- Aménager de manière cohérente les aires d'accueil sur la CAP :
    - Doter les aires d'accueil des mêmes équipements de base :
      - Une signalétique en amont de l'aire d'accueil
      - Des places de stationnement

- Un aménagement sécurisant entre la voirie et l'aire d'accueil
  - Un éclairage du site
  - Des éléments de végétalisation
  - Des toilettes
  - Des tables de pique-nique
  - Des poubelles
- Mettre en place un point d'informations touristiques sur chaque aire d'accueil, reprenant le plan de l'agglomération, les coordonnées et les horaires d'ouverture de l'office de tourisme le plus proche, les sites environnants à visiter avec les coordonnées et les horaires d'ouverture (moyen à long terme)

#### Acteurs :

- La CAP
- Les offices de tourisme
- Les entreprises des zones d'activités



## CONCLUSION

Les entrées touristiques d'une agglomération touchent tous les maillons de la chaîne du tourisme, y compris les touristes. L'enjeu est d'autant plus complexe qu'il faut jouer sur deux échelles territoriales différentes, entre les communes et l'agglomération.

Ainsi, à l'heure actuelle, il n'est toujours pas prévu de procéder à un transfert total de la compétence tourisme ni même d'envisager la création d'un office de tourisme communautaire. Au-delà des opinions et des suggestions que les élus et les techniciens ont émises sur l'étude des entrées touristiques, le réseau qu'ils forment sur l'agglomération m'a permis d'observer le jeu d'acteurs. Tout en comprenant le choix des communes de mener leurs propres politiques touristiques, le partage de cette compétence rend l'application de projets plus complexe. Si les propositions faites sur les offices de tourisme ne constituent pas une priorité pour les élus, d'autres actions verront prochainement le jour, comme celui de la création d'un point d'informations sur le pôle multimodal de la gare de Poitiers. De même, il importe de travailler sur l'image véhiculée depuis les entrées touristiques, facteur d'attractivité pour le territoire.

Toutes les propositions développées dans cette étude n'ont pas encore été présentées et validées par les membres du groupe de travail. Aussi, une présentation devrait prochainement avoir lieu. Bien que les élus et les techniciens connaissent le territoire, cette étude sur les entrées touristiques a permis d'identifier clairement les problèmes et de prendre le temps d'y remédier en réfléchissant aux différentes pistes d'actions possibles.

Ce travail présente toutefois certaines limites.

Au vu du temps imparti, seules les principales entrées touristiques ont été traitées. Les autres entrées, comme les sites internet, toutes les routes départementales qui permettent d'accéder à la CAP etc., devraient progressivement faire l'objet d'une analyse afin d'améliorer l'accueil des touristes et d'aider la CAP à évoluer vers un territoire d'étape.

Par ailleurs, ce thème des entrées touristiques est inéluctablement lié à la notion de traversée de ville et d'agglomération. Le territoire véhicule une image, qu'elle soit perçue d'un train, de l'autoroute, des voies de contournement de l'agglomération. Par souci de cohérence avec la démarche engagée, une étude de ces traversées serait souhaitable.

Ce travail mené sur les entrées touristiques est, ne l'oublions pas, intégré à un plan d'actions, visant de manière générale à développer la politique touristique de la CAP et à faire de l'agglomération un territoire accueillant.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages

- CERTU, 1996, « Références pour les entrées de villes ».

### Rapports

- AFIT, « Guide pour la qualification touristique des entrées et traversées de villes », 56p.
- Cabinet d'Etudes Sports Conseils, 2003, « Enquête touristique 2003 sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Poitiers », 57p.
- COSTILLE J., HEURTEBISE S., 2002, « Les entrées d'agglomération de Poitiers : analyse du tissu urbain et de la sécurité routière », rapport de stage magistère, CESA, 201p.
- FREYNET J., 1996, « Entrées de villes de l'agglomération d'Angers : réflexions et diagnostic », rapport de stage magistère 3<sup>ème</sup> année, CESA, 80p.
- GOUTEYRON P., 1998, « Les entrées de ville du Pays de Marennes-Oléron : impact de la mutation des pratiques commerciales », rapport de stage magistère 3<sup>ème</sup> année, CESA, 74p.
- MOUFLARD C., 1998, « Le Pays de Marennes-Oléron : entrées de ville, entrées et traversées de Pays ; approche paysagère », rapport de stage DESS « maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre en aménagement environnemental », CESA, 44p.
- ROUAULT P., 1993, « Les entrées de l'agglomération Mancelle : diagnostic et perspectives d'aménagement des entrées Nord, Ouest et Est », rapport de stage 4<sup>ème</sup> année, CESA, 80p.

### Divers

- Communauté d'Agglomération de Poitiers, « Plan Local d'Urbanisme »
- Communauté d'Agglomération Rouennaise, 1998, « Charte d'aménagement des entrées et traversées de l'agglomération rouennaise », 113p.
- Ville de Poitiers, DDE de la Vienne, DIREN, 1999, « Aménagement de la RN10 : entrée Sud de Poitiers », diagnostic, 52p.

## TABLE DES PHOTOS

Photos n° 1 et 2 : la vallée de l'Auxances.....	11
Photo n°3 : la vallée de la Boivre.....	11
Photo n°4 : la vallée de la Feuillante.....	12
Photo n°5 : vue sur la vallée du Clain et du Miosson au cœur de Saint-Benoît.....	12
Photo n°6 : la vallée du Clain.....	13
Photo n°7 : la zone commerciale du Moulin.....	25
Photo n°8 : entreprise située sur la zone « Les temps modernes ».....	25
Photo n°9 : ci-contre les commerces implantés sur la zone d'activités de Chasseneuil-du-Poitou.....	25
Photo n°10 : exemple d'aménagement paysager sur la RN 10 à Chasseneuil-du-Poitou.....	26
Photo n°11 : type d'habitations rencontrées le long de cette séquence.....	27
Photo n°12 : accumulation de points noirs dans le paysage.....	28
Photo n°13 : une vue incontournable sur le parc du Futuroscope dès l'entrée sur la CAP.....	29
Photo n°14 : commerces donnant sur la RN 10.....	31
Photo n°15 : un paysage mêlant urbanisation et espaces naturels.....	32
Photo n°16 : vue sur la vallée de la Feuillante.....	32
Photo n°17 : une vue fermée par la vallée de la Feuillante.....	33
Photo n°18 : commerces visibles depuis la RN 10.....	34
Photo n°19 : le carrefour de la pointe à Miteau, un croisement qui marque l'entrée sur Poitiers.....	34
Photo n°20 : exemples de publicités et de pré-enseignes, sous des formes variées.....	35
Photo n°21 : une vue qui sera prochainement bouchée par la construction de la zone commerciale.....	35
Photo n°22 : commerces le long de l'avenue de la Loge.....	39
Photo n°23 et 24 : un entretien paysager très contrasté.....	40
Photo n°25 : l'abondance de panneaux publicitaires et de pré-enseignes qui nuisent à la qualité du paysage.....	40
Photo n°26 : état de la chaussée. Photo prise en direction de Poitiers.....	41
Photo n°27 : exemple ci-contre d'une percée visuelle sur une friche agricole.....	44
Photo n°28 : vue sur une voie très arborée en direction de Limoges.....	44
Photo n°29 : croisement qui permet d'accéder au centre-bourg. Photo prise en direction de Poitiers.....	45
Photo n°30 : vue sur le rond point, à l'entrée de Poitiers, arboré et fleuri malgré la présence de pylônes second plan.....	46
Photos n°31 et 32 : facilement accessible depuis la route, l'aire de repos offre un cadre agréable et une capacité de stationnement importante.....	48
Photo n°33 : l'aire d'arrêt à l'entrée de Poitiers : un espace peu accueillant.....	48
Photo n°34 : exemple de bâti ancien. Photo prise en direction de Poitiers.....	49

Photo n°35 : un entretien parfois insuffisant de l'espace public.....	50
Photo n°36 : les pré-enseignes et les fils électriques constituent de véritables points noirs paysagers.....	50
Photo n°37 : des bas-côtés mal entretenus.....	51
Photo n°38 : le péage de Poitiers Sud.....	53
Photo n°39 : talus de terre non entretenu derrière le parking.....	54
Photo n°40 : sur la gauche en sortant du péage, vue sur une haie d'arbres et d'arbustes empêchant toute perspective sur les champs agricoles.....	54
Photo n°41 : une voirie en bon état mais dépourvue de marquage au sol.....	55
Photo n°42 : la sortie de péage à Poitiers Nord.....	57
Photo n°43 : des aménagements paysagers d'une grande simplicité.....	57
Photo n°44 : absence de marquage au sol et d'éclairage à la sortie du péage.....	58
Photo n°45 : un parc de stationnement complet.....	58
Photo n°46 : le péage du Futuroscope.....	60
Photo n°47 : une architecture moderne, à l'image du site. Ci-contre, immeuble accueillant un hôtel et des bureaux.....	60
Photo n°48 : aménagement le long des trottoirs.....	61
Photo n°49 : le rond point du téléport, un exemple d'aménagement paysager parmi d'autres sur le site.....	61
Photos n°50 et 51 : une signalétique abondante à la sortie du péage.....	61
Photo n°52 : des aménagements séparés pour la circulation piétonne et automobile.....	62
Photo n°53 : un parking de petite capacité sur le péage du Futuroscope.....	63
Photos n°54 et 55 : deux époques architecturales qui cohabitent de part et d'autre du pont neuf.....	70
Photo n°56 : un cadre urbain exceptionnel.....	71
Photo n°57 : vue sur la vallée du Clain et son coteau.....	71
Photo n°58 : vue sur la cathédrale de Poitiers depuis le Pont neuf.....	73
Photo n°59 : habitations le long de la voie Malraux, près de la place Notre-Dame.....	74
Photos n°60 et 61 : double point de vue sur la vallée du Clain et le vieux Poitiers, avec l'église Notre-Dame.....	75
Photo n°62 : parking du « Jardin des plantes ».....	76
Photo n°63 : arrivée sur la place Notre-Dame avec vue sur l'église.....	77
Photos n°64 et 65 : des bâtiments peu entretenus ou en cours de rénovation.....	79
Photo n°66 : la vallée du Clain, un cadre verdoyant aux portes de l'hypercentre.....	79
Photo n°67 : des aménagements adaptés aux modes de déplacements.....	80
Photos n°68 et 69 : un bâti dans l'ensemble entretenu.....	82
Photo n°70 : la « Tour de Paris ».....	83
Photo n°71 : le pont de chemin de fer de la porte de Paris.....	83

Photos n°72 et 73 : une variété de styles architecturaux à hauteur de la porte de ville.....	86
Photos n°74 et 75 : les remparts du parc de Blossac.....	87
Photo n°76 : une séparation végétale de la voirie.....	88
Photo n°77 : immeubles situés en face de la gare.....	96
Photo n°78 : la gare de Poitiers.....	96
Photo n°79 : le rond-point de la gare, à l'intersection des boulevards du Grand Cerf, de Pont Achard et Solférino.....	97
Photo n°80 : l'aérogare de Poitiers Biard.....	100
Photo n°81 : des espaces verts qui embellissent l'entrée mais qui manquent d'entretien.....	101
Photos n°82 et 83 : vues sur l'aéroclub et le centre de tri postal.....	101
Photos n°84 et 85 : le parc de stationnement situé devant l'aérogare avant et après son aménagement.....	102
Photo n°86 : la station TGV, une architecture moderne.....	104
Photos n°87 et 88 : des aménagements paysagers soignés.....	105
Photos n° 89 et 90 : deux types de vues contrastées.....	105
Photo n°91 : Au premier plan, vue sur le parc de stationnement	
Au second plan, vue sur la passerelle.....	106
Photo n°92 : la promotion du parc notamment assurée par des visuels forts.....	107
Photos n°93 et 94 : illustrations des styles architecturaux du centre ville de Poitiers.....	111
Photos n°95 et 96 : l'office de tourisme de Poitiers.....	112
Photo n°97 : le marché couvert séparé de l'office de tourisme par une jardinière d'arbustes.....	112
Photo n°98 : une architecture sobre et des constructions récentes pour l'accueil des commerces de la «place centrale».....	115
Photo n°99 : l'entrée de l'office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou.....	115
Photo n°100 : un traitement végétal du parc de stationnement situé sur la « place centrale ».....	116
Photo n°101 : exemple de mobilier urbain présent sur la « place centrale ».....	116
Photo n°102 : le parking de la «place centrale» de la commune de Chasseneuil-du-Poitou.....	117
Photo n°103 : l'office de tourisme intégré au dortoir des moines, site touristique religieux remarquable.....	119
Photo n°104 : l'église de Saint-Benoît.....	119
Photo n°105 : le jardin de l'abbaye.....	120
Photo n°106 : vue sur la vallée du Miosson depuis l'office de tourisme.....	120
Photo n°107 : le square situé à l'arrière de la mairie.....	121
Photo n°108 : la base de canoë kayak de Saint-Benoît, située sur le Clain.....	122
Photo n°109 : exemple de « panneau rue » que l'on rencontre sur la commune. Ci-contre, l'histoire résumée de l'abbaye de Saint-Benoît.....	122
Photo n°110 : l'entrée de l'office de tourisme signalée par une affichette peu visible depuis la rue.....	123

Photo n°111 : la « Maison de la forêt ».....	124
Photo n°112 : des bungalows intégrés au cœur de la forêt de Moulière.....	124
Photo n°113 : un parc de stationnement d'une importante capacité, situé devant la « Maison de la forêt ».....	125
Photo n°114 : vue sur le Kinémax, un des symboles du parc du Futuroscope (Source : office de tourisme de Poitiers).....	131
Photo n°115 : exemple de totem présent sur la CAP. Ci-contre, totem signalant l'entrée d'une zone d'activités économiques.....	146
Photo n°116 : panneaux d'informations situés sur l'aire d'accueil de Mignaloux-Beauvoir.....	146
Photo n°117 : l'aire de Fontaine-le-Comte, face à l'abbaye.....	147
Photo n°118 : aire de Mignaloux-Beauvoir.....	147

## TABLE DES CARTES

Carte n°1 : Les entrées touristiques de la CAP .....	21
Carte n°2 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 10, Chasseneuil-du-Poitou, séquence n°1).....	24
Carte n°3 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 10, Chasseneuil-du-Poitou, séquence n°2).....	26
Carte n°4 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 10, Chasseneuil-du-Poitou, séquence n°3).....	28
Carte n°5 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 10, Fontaine-le-Comte, séquence n°1).....	31
Carte n°6 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 10, Fontaine-le-Comte, séquence n°3).....	33
Carte n°7 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 147, Migné-Auxances, séquence n°1).....	37
Carte n°8 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 147, Migné-Auxances, séquence n°2).....	38
Carte n°9 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 147, Mignaloux-Beauvoir, séquence n°1).....	43
Carte n°10 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 147, Mignaloux-Beauvoir, séquence n°2).....	45
Carte n°11 : Organisation du tissu urbain sur cette séquence paysagère (RN 147, Mignaloux-Beauvoir, séquence n°3) .....	46
Carte n°12 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (RN 151).....	49
Carte n°13 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (péage Poitiers Sud).....	53
Carte n°14 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (péage Poitiers Nord) .....	57
Carte n°15 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (péage Futuroscope).....	60
Carte n°16 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (Pont neuf).....	70
Carte n°17 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (voie Malraux) .....	74
Carte n°18 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (Pont Saint-Cyprien).....	78
Carte n°19 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (porte de Paris).....	82
Carte n°20 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (porte de ville).....	86
Carte n°21 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (gare de Poitiers) .....	95
Carte n°22 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (aéroport de Poitiers-Biard) .....	100

Carte n°23 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (station TGV Futuroscope)	104
Carte n°24 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (office de tourisme de Poitiers)	111
Carte n°25 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (office de tourisme de Chasseneuil-du-Poitou)	115
Carte n°26 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (office de tourisme de Saint-Benoit)	119
Carte n°27 Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (office de tourisme de Montamisé)	124
Carte n°28 : Organisation du tissu urbain sur cette entrée touristique (parc du Futuroscope)	131



## TABLE DES ANNEXES

ANNEXE N°1: GRILLES D'ANALYSES DES CATEGORIES D'ENTREES TOURISTIQUES POUR L'ELABORATION DU DIAGNOSTIC.....	185
ANNEXE N°2: EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER SUR LES ENTREES TOURISTIQUES D'AGGLOMERATION DE LA CAP ENTRE 1997 ET 2005.....	198
ANNEXE N°3 : REGLEMENTATION SUR L'affichage PUBLICITAIRE.....	199
ANNEXE N° 4 : LE REAMENAGEMENT DU POLE MULTIMODAL SUR : LE SITE DE LA GARE DE POITIERS.....	202
ANNEXE N°5 : LA BORNE MULTIMEDIA.....	205

**ANNEXE N°1 :**  
**GRILLES D'ANALYSES DES CATEGORIES D'ENTREES TOURISTIQUES**  
**POUR L'ELABORATION DU DIAGNOSTIC**

<b>PRESENTATION GENERALE DE L'ENTREE TOURISTIQUE SITUÉE SUR LE RESEAU VIAIRE</b>	
Localisation géographique :	
Entrée touristique étendue ou concentrée :	
Importance du flux :	
L'entrée sur le territoire de l'agglomération est-elle marquée? Comment?	
<b>Présence d'un lieu de croisement</b>	
Type d'aménagement :	
<b>PAYSAGE</b>	
Type de paysage (urbain, périurbain...) et séquences paysagères :	
Limites visuelles de chaque côté de l'entrée (végétale, minérale, alignements d'arbres...) :	
Homogénéité du paysage de part et d'autre de l'entrée (équilibre bâti, espaces naturels...) :	
Présence d'un traitement paysager (végétalisation du site, niveau d'entretien, fleurissement...)	
<b>URBANISATION DE L'ENTREE</b>	
Type d'entrée (industrielle, économique, commerciale, résidentielle...) :	
Continuité/ rupture du bâti :	
Construction à l'alignement :	

<b>SIGNALISATION ET SIGNALÉTIQUE</b>	
Panneaux directionnels :	
Signalétique touristique (objet et type de signallement) :	
<b>TRANSPORTS</b>	
Possibilité d'emprunter un autre mode de transport que la voiture :	
Capacité de stationnement à l'entrée :	
Accessibilité (type de voies...) :	
<b>PRESENCE D'EQUIPEMENTS DE REPOS, DE DETENTE, DE LOISIRS</b>	
Description des équipements (+ capacité) :	
<b>ELEMENTS TOURISTIQUES VISIBLES DEPUIS L'ENTREE</b>	
Description des éléments :	

SYNTHESE	
<b>Points noirs paysagers et urbains</b>	
Qualification et architecture de l'entrée :	
Publicités, pré-enseignes, enseignes (contenu, affichage, quantité) :	
Végétalisation:	
Impacts sur l'image du territoire :	
<b>Points positifs paysagers et urbains</b>	
Qualification et architecture de l'entrée :	
Végétalisation :	
Impacts sur l'image du territoire :	

<b>PRESENTATION GENERALE DE L'ENTREE TOURISTIQUE DE TRANSPORT</b>	
Localisation géographique :	
Entrée touristique étendue ou concentrée ?	
Importance du flux :	
L'entrée sur le territoire de l'agglomération est-elle marquée? Comment ?	
<b>Présence d'un lieu de croisement</b>	
Type d'aménagement :	
<b>PAYSAGE</b>	
Type de paysage (urbain, périurbain...) et séquences paysagères :	
Limites visuelles de chaque côté de l'entrée (végétale, minérale, alignements d'arbres...) :	
Homogénéité du paysage de part et d'autre de l'entrée (équilibre bâti, espaces naturels...) :	
Présence d'un traitement paysager (végétalisation du site, niveau d'entretien, fleurissement...) :	
<b>URBANISATION DE L'ENTREE</b>	
Type d'entrée (industrielle, économique, commerciale, résidentielle...) :	
Continuité/ rupture du bâti :	

Construction à l'alignement :
<b>SIGNALISATION ET SIGNALÉTIQUE</b>
Panneaux directionnels :
Signalétique touristique (objet et type de signallement) :
<b>TRANSPORTS</b>
Possibilité d'emprunter un autre mode de transport que la voiture :
Capacité de stationnement à l'entrée :
Accessibilité (type de voies...) :
<b>PRESENCE D'EQUIPEMENTS DE REPOS, DE DETENTE, DE LOISIRS</b>
Description des équipements (+ capacité) :
<b>PRESENCE D'UN POINT D'INFORMATIONS AU NIVEAU DE L'ENTREE</b>
Type d'information :
Accueil physique sur le point d'information :





<b>PRESENTATION GENERALE DE L'OFFICE DE TOURISME</b>	
Localisation géographique :	
Nombre de visiteurs :	
<b>PAYSAGE</b>	
Type de paysage :	
Limites visuelles :	
Homogénéité du paysage de part et d'autre de l'entrée :	
Présence d'un traitement paysager (végétalisation) :	
<b>URBANISATION</b>	
Description de l'environnement du site (sur une place, à proximité d'un hébergement, possibilité de se restaurer à côté, axe de passage...) :	
Continuité/rupture du bâti :	
Construction à l'alignement :	
Architecture de l'office de tourisme (époque, embellissement, réfection de façade) :	

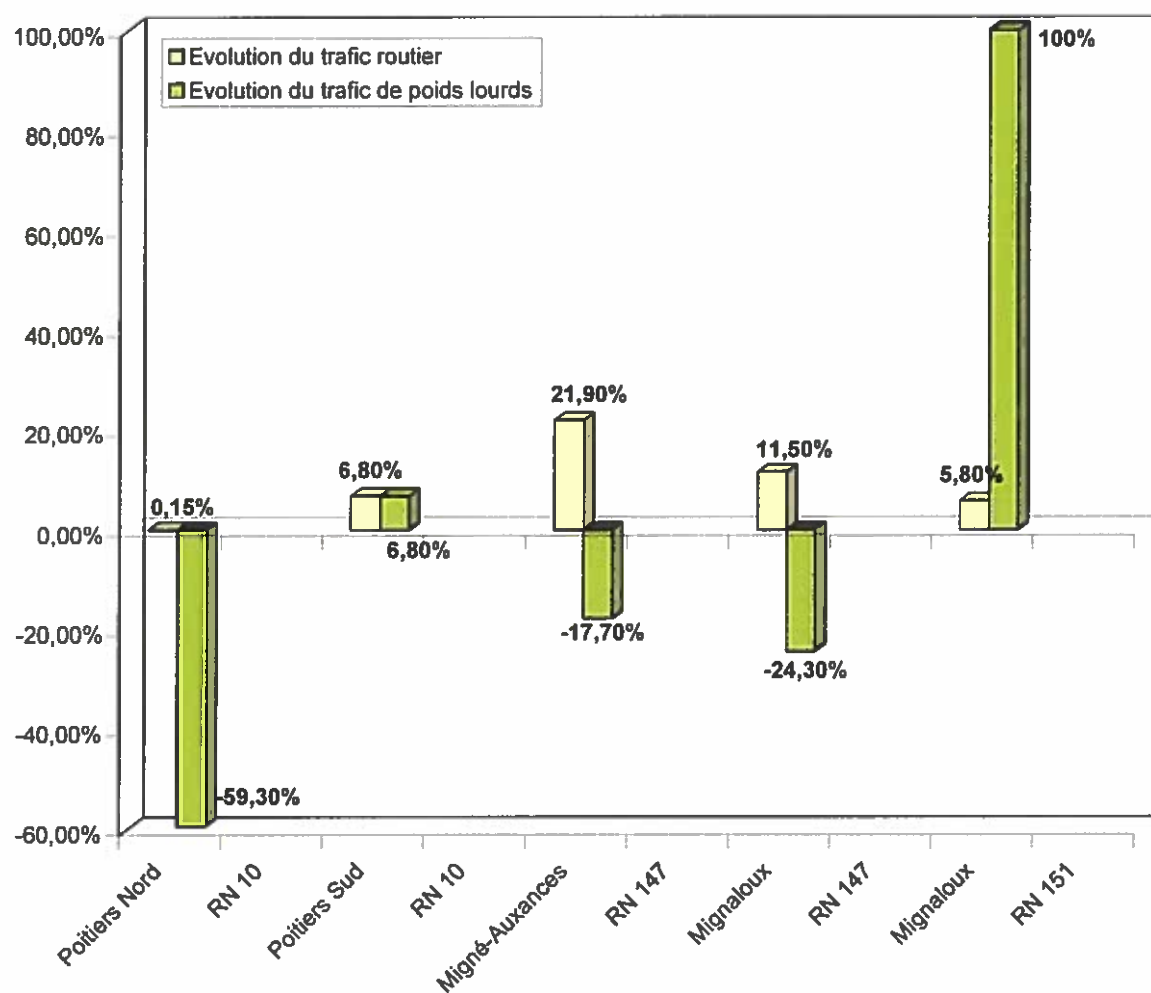
<b>SIGNALETIQUE ET SIGNALISATION</b>	
Panneaux directionnels :	
Signalement touristique (objet et type de signalement) :	
<b>TRANSPORT</b>	
Modes de transports utilisables à partir du site :	
Capacité de stationnement :	
<b>ELEMENTS TOURISTIQUES VISIBLES DEPUIS LE SITE</b>	
Description des éléments :	
<b>SYNTHESE</b>	
<b>Points noirs paysagers et urbains</b>	
Qualification et architecture de l'entrée :	
Végétalisation :	
Impacts sur l'image du territoire :	

PRESENTATION GENERALE DU PARC DU FUTUROSCOPE	
Localisation géographique :	
Nombre de visiteurs et évolution:	
	<b>PAYSAGE</b>
Type de paysage (urbain, périurbain...) et séquences paysagères :	
Limites visuelles de chaque côté de l'entrée (végétale, minérale, alignements d'arbres...) :	
Homogénéité du paysage de part et d'autre de l'entrée (équilibre bâti, espaces naturels...) :	
Présence d'un traitement paysager (végétalisation du site, niveau d'entretien, fleurissement...)	
	<b>URBANISATION DE L'ENTREE</b>
Type d'entrée (industrielle, économique, commerciale, résidentielle...) :	
Continuité/ rupture du bâti :	
Construction à l'alignement :	

<b>SIGNALISATION ET SIGNALÉTIQUE</b>	
Panneaux directionnels :	
Signalétique touristique (objet et type de signallement) :	
<b>TRANSPORTS</b>	
Possibilité d'emprunter un autre mode de transport que la voiture :	
Capacité de stationnement à l'entrée :	
Accessibilité (type de voies...) :	
<b>PRESENCE D'EQUIPEMENTS DE REPOS, DE DETENTE, DE LOISIRS</b>	
Description des équipements (+ capacité) :	
<b>ELEMENTS TOURISTIQUES VISIBLES DEPUIS L'ENTREE</b>	
Description des éléments :	

SYNTHESE	
<b>Points noirs paysagers et urbains</b>	
Qualification et architecture de l'entrée :	
Publicités, pré-enseignes, enseignes (contenu, affichage, quantité) :	
Végétalisation:	
Impacts sur l'image du territoire :	
<b>Points positifs paysagers et urbains</b>	
Qualification et architecture de l'entrée :	
Végétalisation :	
Impacts sur l'image du territoire :	

# **ANNEXE N°2** **EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER SUR LES ENTREES TOURISTIQUES D'AGGLOMERATION DE LA** **CAP ENTRE 1997 ET 2005**



**ANNEXE N°3**  
**REGLEMENTATION SUR L’AFFICHAGE PUBLICITAIRE**



# L'affichage publicitaire et la protection du paysage

**Trop de panneaux, d'affiches, d'enseignes publicitaires nuisent à la qualité paysagère des villes, des ensembles architecturaux, des paysages.**

Pour éviter ces débordements, qui, par ailleurs, se retournent contre le message publicitaire lui-même, les maires disposent de moyens rapides et efficaces : la loi du 29 décembre 1979 modifiée par les récentes dispositions de la loi "Barnier" du 2 février 1995, permet d'encadrer l'affichage au niveau local et de sanctionner les abus.

Il faut tout d'abord savoir distinguer la **publicité**, la **préenseigne**, l'**enseigne**.

\* **Une publicité** est une inscription, forme ou image destinée à informer le public ou attirer son attention.

\* **une préenseigne** est une inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble ou s'exerce une activité déterminée.

\* **une enseigne** est une inscription, forme ou image apposée sur un immeuble relative à une activité qui s'y exerce.

Si les enseignes sont simplement soumises à des prescriptions particulières (de constitution et, de dimensions et d'apposition) et, dans certains cas particuliers (par exemple : sur un immeuble classé, dans un site classé, dans une zone de publicité restreinte) soumises à autorisation du maire

(décret n° 82-211 du 24 février 1982), la publicité et les préenseignes doivent répondre aux mêmes règles sauf cas particulier.

Les **règles générales** applicables à la publicité et aux préenseignes :

## En dehors des agglomérations

(au sens du Code de la Route)

\* **Publicité** : interdiction totale, sauf zone de publicité autorisée, et le long des routes nationales non express, départementales et communales au delà de 20 mètres, à partir des bords extérieurs de la chaussée (sauf dérogation), au delà de 200 mètres s'il s'agit d'une voie rapide.

\* **Préenseignes** : interdiction, sauf exceptions : activité liée à des services d'urgence (clinique...), activité en relation avec la fabrication ou la vente de produits de terroir... et sous réserve de respecter certaines prescriptions (dimension, nombre, distance).

## En agglomération

En principe, la publicité et les préenseignes sont admises, mais sous conditions expresses définies par le règlement national de publicité (décret du 21 novembre 1980).

### Les cas d'interdiction :

. Sur les immeubles protégés au titre des Monuments Historiques.

. Sur les "Monuments naturels", dans les sites classés et les sites inscrits.

. Dans les Parcs Nationaux, les réserves naturelles et les Parcs Naturels Régionaux.

. Sur les arbres.

. Dans les Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain et Paysager (ZPPAUP).

. Sur les immeubles présentant un caractère esthétique, historique ou pittoresque mentionnés dans un arrêté du Maire ou du Préfet après avis de la Commission des sites.

. A moins de 100 m et dans le champ de visibilité d'un Monument Historique ou d'un immeuble tel que défini ci-dessus.

. Sur les poteaux EDF, de France-Télécom, d'éclairage public, de signalisation (routière, ferroviaire ou fluviale).

. Sur les murs de cimetière ou de jardin public.

. Si elles dépassent le mur support.

. Sur les toits ou les terrasses en tenant compte du lieu.

. Sur les clôtures non aveugles (grilles ou grillages).

. Sur les murs des bâtiments d'habitation, si ces murs comportent des ouvertures (autres que des jours de souffrance).

. Sur les palissades, si elles dépassent de plus du tiers de leur hauteur.



Aucune publicté (ou préenseigne) ne peut être installée à moins de 0,50 m du sol.

Quand la publicité ou la préenseigne est autorisée, des conditions d'emplacement, surface, hauteur, entretien s'imposent en fonction du type de publicité, des dispositifs utilisés, de la taille de l'agglomération.

En particulier, toute publicité doit mentionner le nom et l'adresse (ou la dénomination ou la raison sociale) de la personne physique ou morale qui l'a apposée ou fait apposer.

**Dimension des publictés (ou préenseignes) normalement autorisées en agglomération.**

. Dans les agglomérations de moins de 2.000 habitants, elles ne doivent pas dépasser 4 m au-dessus du sol, et 4 m<sup>2</sup> de surface.

. Dans les agglomérations de 2.000 à 10.000 habitants, elles ne doivent pas dépasser 6 m au-dessus du sol, et 12 m<sup>2</sup> de surface.

. Dans les agglomérations de plus de 10.000 habitants ou faisant partie d'un ensemble multi-communal de plus de 100.000 habitants au sens de l'INSEE, elles ne doivent pas dépasser 7,5 m au-dessus du sol, et 16 m<sup>2</sup> de surface. Quand elles sont sur support spécial, elles ne doivent pas dépasser 6 m au dessus du sol.

. En bordure des routes à grande circulation (art. R.131-1 du Code des Communes) quelle que soit la taille de l'agglomération traversée, les règles de dimension applicables sont celles qui concernent les agglomérations de plus de 10.000 habitants (sauf cas particulier les réduisant, et faisant l'objet d'un arrêté préfectoral après avis de la commission des Sites et du Maire concerné).

Toutefois, les dispositifs spéciaux demeurent interdits pour les agglomérations de moins de 10.000 habitants.

En outre, depuis la loi du 2 février 1995, l'installation, le remplacement ou la modification des dispositifs ou matériels supportant une publicité ou une préenseigne sont soumis à "déclaration préalable" auprès du maire et du préfet



*Un arbitrage à faire entre l'information du consommateur et la protection du cadre de vie*

(décret d'application à paraître). Quant à la publicité lumineuse, elle doit être autorisée par le maire.

Enfin, le maire peut, à la demande du conseil municipal et selon une procédure précise, instituer une zone de publicité restreinte ou une zone de publicité élargie.

### Les sanctions administratives applicables

La loi "Barnier" a sensiblement renforcé les sanctions administratives :

\* En cas d'absence de déclaration préalable ou d'apposition de dispositif ou matériel non conforme à la déclaration :

- le manquement est constaté par un fonctionnaire ou un agent habilité, notamment les fonctionnaires et agents des collectivités publiques habilités à constater les infractions ou code de l'urbanisme et les agents habilités par les collectivités locales à constater les infractions au code de la route en matière d'arrêt et de stationnement des véhicules automobiles (a. L.24).

- l'amende (5.000 Francs) est prononcée par le préfet, au bénéfice de la commune, après une procédure contradictoire, à l'encontre de la personne qui a apposé ou fait apposer le dispositif ou le matériel.

\* En cas d'infraction à la loi du 1979 ou à ses textes d'application, le maire ou le préfet prend un arrêté ordonnant soit la suppression, soit la mise en conformité, et, le cas échéant, la remise en état des voies, dans les 15 jours.

\* En cas de déclaration faisant apparaître que le dispositif déclaré n'est pas conforme aux dispositions législatives et réglementaires :

- le maire ou le préfet met en demeure le contrevenant de déposer ou mettre

en conformité le dispositif, dans les 15 jours.

- Au delà de ce délai, une astreinte de 500 francs/jour par publicité, enseigne ou préenseigne, maintenue peut être prononcée par le président du tribunal administratif.

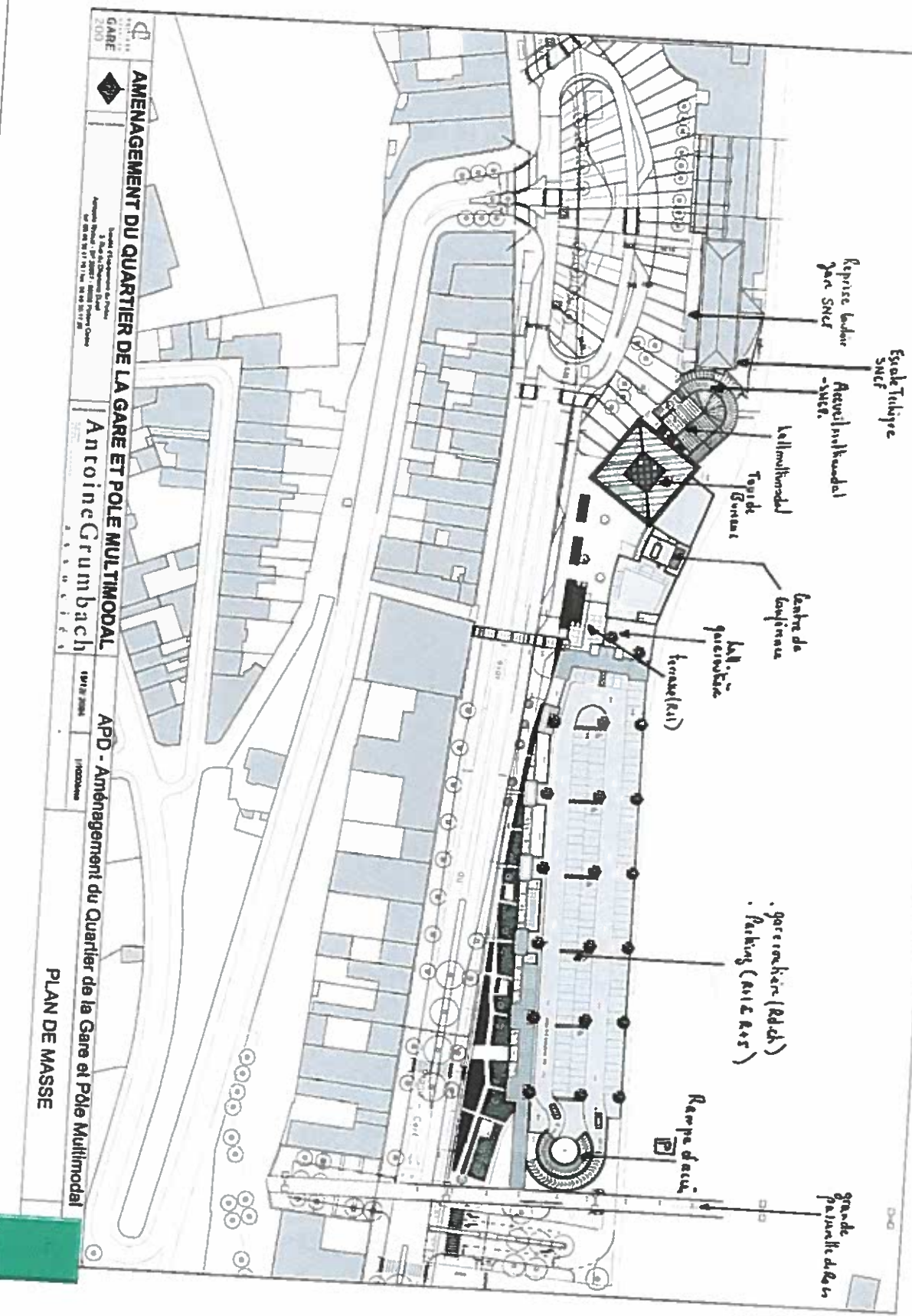
\* En cas d'infraction aux articles 4, 5 ou 23 de la loi de 79 (publicité sur un monument historique dans un site classé, sur les arbres... sans nom et adresse, sur un immeuble privé sans autorisation du propriétaire) :

- le maire ou le préfet, peut faire procéder d'office à la suppression immédiate de la publicité.

\* En cas de non exécution des travaux présents par l'arrêté de mise en demeure dans le délai indiqué :

- le maire ou le préfet fait exécuter d'office ces travaux.

**Une circulaire explicative en cours d'élaboration à la Direction départementale de l'équipement sera adressée prochainement aux Maires.**



GARE  
200



AMENAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE ET POLE MULTIMODAL

Antoine Grumbach

APD - Aménagement du Quartier de la Gare et Pole Multimodal

14/12/2004

1/100000

PLAN DE MASSE

14/12/2004

1/100000

PLAN DE MASSE

14/12/2004

1/100000

PLAN DE MASSE

14/12/2004

1/100000

PLAN DE MASSE

14/12/2004

1/100000

PLAN DE MASSE

14/12/2004

1/100000

PLAN DE MASSE