

Aménagement de cheminements pour les piétons dans le Centre ville de Poitiers (86)

Liaison entre le cœur de la ville et le quartier des Trois Rois

Photo prise par Julieta Espinosa Poitiers, mai 2007

Edition : Tours, mai 2007

Espinosa Julieta
Ingénieur 1^{ère} Année – Polytech' Tours
Département aménagement – Année 2006-2007
Tuteur : J-P. Carrière

REMERCIEMENTS :

Je tiens à remercier tout particulièrement toutes les personnes que j'ai été amenée à rencontrer et qui m'ont accordé du temps et de l'aide pour réaliser ce projet :

* Monsieur Auzannet, responsable du service Circulation Signalisation de la mairie de Poitiers

Monsieur Carrière, professeur au département d'aménagement, mon tuteur

* Monsieur Duballet, responsable du service Développement Urbain de la mairie de Poitiers

* Mehdi de l'association le Toit de Monde,

* Monsieur Tingaud, du service Rue et Places de la mairie de Poitiers

* Monsieur le Directeur de l'école Sainte Anne – Saint Louis.

* Mme Ellinger, Mlle Joachim et Monsieur Suarez

* Mlle Leroy, Mlle Mazerie et Menard pour m'avoir hébergé.

INTRODUCTION :

A l'heure actuelle, on a la volonté de créer des « Villes Accessibles à Tous », avec des politiques de transports en commun en ville et en site propre, politiques pour le vélo, itinéraires cyclables, villes piétonnes, zones 30, quartiers calmes qui feront des villes des endroits plus sûrs et plus agréables à vivre.

Le centre ville de Poitiers (86) possède un tissu urbain très dense, hérité du Moyen Age. Ses rues et ses trottoirs sont donc très étroits ; cela peut donner un certain charme à la ville, mais crée surtout des nombreux conflits d'usage. En effet, le centre ville génère 44 % des déplacements, qui sont définis par trois flux de personnes : les résidants, ceux qui vont dans les services et dans les commerces, et enfin, ceux qui vont travailler. Ces derniers représentent le quart des emplois de Poitiers, il s'agit essentiellement d'activités tertiaires. Cette concentration des emplois est due au prestige et au dynamisme du centre ville (proximité de la gare, installations des grands équipements culturels, nombreux commerces ...). Toutes ces activités ne donnent pas seulement du dynamisme au centre ville mais créent aussi des nombreux déplacements majoritairement automobiles.

En effet, par sa topographie, le centre ville de Poitiers est très perméable à la voiture, il est difficile d'accéder à celui-ci à vélo ou à pied, et les transports en commun ne le traversent pas. Ainsi, on constate des aménagements trop favorables à la voiture au détriment des piétons, des vélos et des transports en commun. De même, l'intermodalité reste marginale, les déplacements sont conçus de façon unimodale (on utilise un seul mode de déplacement). Quant aux cheminements piétons existants, ils sont très mal adaptés en dehors des zones piétonnes, et l'accès pour les handicapés n'est pas pris en compte. Il s'agit alors de redonner une place aux modes de circulation doux dans le centre ville pour qu'il soit accessible à un plus grand nombre de personnes, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées...

Nous nous intéresserons uniquement à la partie nord du centre ville (Quartier des Trois Rois) qui connaît un développement économique très important, puisqu'elle est facile d'accès et proche de la gare. Cependant, il s'avère nécessaire d'aménager des axes en priorité pour les piétons vers le cœur de la ville (Plateau du centre ville). On peut relever plusieurs problèmes dans les voies existantes : les trottoirs sont très étroits et en mauvais état, voire même inexistantes, ce qui génère des conflits d'usage avec les automobiles. Ces cheminements piétons pourront aussi favoriser le flux touristique dans la zone où il est intéressant de visiter l'Eglise de Montierneuf, le Jardin des Plantes, le Moulin de Chasseigne, l'Hôtel Fumé, ou même l'Eglise Saint-Germain.

Ainsi, l'étude portera sur la nécessité de créer des nouveaux aménagements piétons dans le centre ville de Poitiers, en analysant leur place à l'heure actuelle par rapport au fonctionnement du centre ville. Et enfin, la création d'un itinéraire adapté aux besoins des piétons reliant le cœur du centre ville aux Quartier des Trois Rois.

Sommaire :

REMERCIEMENTS

INTRODUCTION

Première Partie : Le Centre ville de Poitiers nécessite des aménagements pour les piétons

A. La place des piétons dans la ville

1. La marche à pied : mode de déplacement adapté à la ville
2. ... qui répond aux objectifs du Plan Bleu
3. Les besoins des piétons sont en accord avec l'amélioration de la qualité du paysage urbain
4. Une cohérence entre les différents modes de déplacement pour un partage de la voirie

B. Le fonctionnement du centre ville de Poitiers

1. Répartition des activités dans un petit centre ville
2. Un tissu urbain médiéval qui crée des conflits d'usage de la voirie

C. Les accès existants entre le cœur de la ville et le quartier des Trois Rois

1. Le quartier des Trois Rois
2. Les flux entre le quartier des Trois Rois et le cœur de la ville

Deuxième Partie : Propositions d'aménagement : Liaison entre le centre-ville et le quartier des Trois Rois

A. Les piétons nécessitent :

- 1) D'espace :
- 2) Des repères
- 3) Un environnement agréable
- 4) Se sentir en sécurité

B. Eclairage du passage de l'église Montierneuf

1. Etat des lieux
2. Mise en place de l'éclairage

C. Création d'une zone 30 sur les rues Jean Bouchet, de la Chaîne et des Trois Rois

1. Etat des lieux
2. Créer une Zone 30

D. Transformer la rue de la Tête Noire en rue piétonne

1. Etat des Lieux
2. Aménagements piétons

E. Coût et financement

1. Coût des aménagements
2. Financement

Conclusion Générale

Première Partie :

Le Centre ville de Poitiers

nécessite des aménagements pour **les piétons**

A. La place des piétons dans la ville

1. La marche à pied : mode de déplacement adapté à la ville ...

La marche à pied, est un moyen de transport économe pour la collectivité, non polluant, peu encombrant et efficace. Le citadin est avant tout un piéton, il marche avant de prendre ou après avoir pris le bus ou la voiture, il marche avant d'avoir une indépendance automobile. La marche à pied est le mode de déplacement le plus naturel et présente souplesse et indépendance. Mais elle est réservée pour des courtes distances, la vitesse moyenne à pied étant de 5 km/h le domaine de marche à pied se situe alors, entre 0 et 2 km (« La Ville à Pied » CETUR Ministère de L'Urbanisme du Logement et des Transports, 1986). Or, d'après les réflexions issues du Congrès International francophone : « Pratique des Cyclistes et Choix de l'Aménagement dans divers Pays Européens » en milieu urbain un déplacement sur deux est inférieur à 3 km et un sur quatre est inférieur à 1 km. Donc ce moyen de transport est très bien adapté au centre ville où les activités sont beaucoup plus condensées donc plus proches.

Un autre avantage de ce moyen de transport est sa capacité de transport qui est bien supérieure à celle de l'automobile (voir tableau suivant).

MODE DE TRANSPORT	CAPACITE DE TRANSPORT par m ² de chaussée (nombre de personnes par heure)
Voitures	540
Vélos	1 600
Transports collectifs	2800
<i>Piétons</i>	<i>3600</i>

Document n°1 : Comparaison de la capacité de transport entre les différents modes de déplacement en ville. (Source : Etude Suisse Genève)

Donc, en centre ville les aménagements pour les piétons, les vélos et les transports collectifs, qui ont une capacité de transport plus importante que celle de la voiture, pourraient être privilégiés. Ils sont donc beaucoup moins encombrants que la voiture et ils permettraient d'avoir moins de problèmes de congestion et de pollution en centre ville.

Aujourd'hui la marche à pied représente en moyenne de 20 à 30 % des déplacements en ville (Technicités n°67 «Les piétons sur le devant de la scène »), sans compter ceux prolongeant les trajets effectués en voiture ou en transport collectif et elle est le deuxième mode de déplacement en ville.

A Poitiers elle représentait 11% des déplacements pour un usage de proximité (Plan de Déplacement Urbain de Poitiers, 1999). En favorisant les aménagements adaptés aux déplacements à pied la marche à pied pourrait être favorisée. Ainsi, l'excès d'automobiles au centre ville pourrait être réduit pour répondre à la politique de développement durable inscrit dans le Plan de Déplacement Urbain de Poitiers.

2. ... qui répond aux objectifs du Plan Bleu

Le Plan Bleu, est le nom donné au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'Agglomération de Poitiers. Celui-ci s'organise autour de deux idées : « Passer de *la rue à circuler* à *la rue à vivre* » et « développer la mobilité en favorisant les modes non polluants ». Ainsi, les principaux objectifs de ce PDU sont, l'amélioration du cadre de vie dans l'ensemble du District, et le Renforcement de l'attractivité du centre-ville, de l'accessibilité des quartiers, et des liaisons entre les communes périphériques.

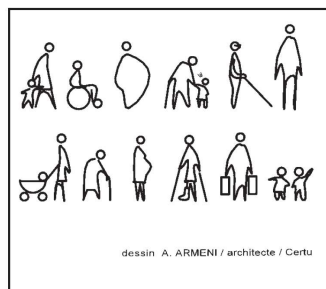
Pour cela, les piétons auront la priorité dans tous les aménagements de la voirie et l'espace réservé à ceux-ci sera étendu dans le centre ville. En effet, une des actions du Plan Bleu est le réaménagement de la Place du Maréchal Leclerc (Place de l'Hôtel de Ville) en diminuant la circulation automobile, le nombre de stationnements, et en créant des voies piétons-bus et des couloirs à contresens.

Dans le Thème : Marche à pied, le PDU de Poitiers établit le constat suivant : «Des cheminements piétons difficiles voire impossibles du fait du stationnement, des obstacles sur les trottoirs, des trottoirs inadaptés...». Ainsi, l'objectif est que la marche à pied soit agréable et qu'elle se fasse en toute sécurité, pour favoriser l'intermodalité pour tous (jeunes, personnes à mobilité réduite, poussettes...).

Une charte d'aménagement en faveur des piétons est alors définie :

- Largeur minimale des trottoirs libre d'obstacle de 1,40 m
- Revêtement confortable pour les piétons et les personnes à mobilité réduite
- Obligation d'intégration de cheminements piétons sécurisés dans les quartiers nouveaux et les projets de réaménagements
- Accessibilité égale pour tous
- Les cheminements seront travaillés

En résumé, le Plan Bleu veut redonner une place prioritaire au piéton dans la ville, pour que celle-ci soit accessible à tous et pour qu'elle soit un endroit plus convivial. La charte d'aménagement en faveur des piétons est en relation avec une réflexion sur le paysage urbain et bénéficie à tout le monde, les retraités, les personnes âgées, les personnes transportant des charges ou des bagages, les femmes enceintes, les personnes accompagnées d'enfants, les personnes handicapées ou à mobilité réduite, les handicapés mentaux, les enfants, les jeunes.



Document n°2

3. Les besoins des piétons sont en accord avec l'amélioration de la qualité du paysage urbain

La fréquentation piétonne est déterminante pour la pratique de la ville car le citadin est tout d'abord un piéton. En effet, celui-ci est un des acteurs les plus représentatifs de la vie de la ville, il est en rapport direct avec son environnement car tous ses sens sont activés quand il marche. Il a une disponibilité visuelle et mentale complète pour percevoir son environnement, au contraire de l'automobiliste, par exemple, qui doit rester concentré sur son parcours et qui est à l'intérieur de son automobile. Ainsi, le piéton va reconnaître un endroit à son odeur, son architecture, les sons particuliers ; il connaît ce qui détermine l'identité de chaque lieu. De ce fait, il va être beaucoup plus sensible à la beauté du paysage qui l'entoure et donc, il ne marchera pas de la même façon partout. La distance, par exemple n'est pas perçue de la même façon si l'endroit est attrayant ou pas, ou si le piéton se sent en sécurité ou pas. D'où l'importance de la composition urbaine, de la nature du sol, de la propreté, de la végétation et des équipements de la rue, dans l'intérêt du piéton. La végétation, par exemple, peut servir non seulement comme décoration, mais peut aussi donner de l'ombre, de l'oxygène, et un certain équilibre par rapport au sol minéral. De même la propreté est une des inquiétudes des piétons, celui-ci ne doit pas avoir un sentiment de dégoût, d'insécurité, créé souvent par les ordures, les déjections canines, ou les papiers. Le piéton doit être pris en compte d'un bout à l'autre de son déplacement, si son itinéraire est désagréable, dangereux, difficile, ou s'interrompt, le piéton préférera prendre un autre chemin.

Ainsi, les besoins des piétons sont en accord avec l'amélioration de la qualité de la vie urbaine. Un cadre urbain potentiellement riche peut être mis en valeur, en modifiant la perception que le piéton a de cet endroit, en rendant sa marche plus confortable, en le faisant se sentir piéton en sécurité. Alors, la prise en compte du piéton dans l'aménagement de la ville conduit à un cadre de vie plus agréable, plus sûr, plus convivial. Comme a dit Dietrich Garbrecht ingénieur architecte « Je prétends qu'une ville qui est ...plus amie du piéton est une ville plus humaine ».



*Photos n° 1 et 2 : Ilot avant et après la réhabilitation de la cité d'Amnéville.
La création de cheminements piétons et le réaménagement de la voirie interne, ont
créé un espace plus vivable.*

4. Une cohérence entre les différents modes de déplacement pour un partage de la voirie

La forte concentration d'activités sur un espace restreint en milieu urbain crée des nombreux conflits d'usage entre les différents usagers de la voirie. Il faut donc, organiser les déplacements en fonction de leur nature et de leur intérêt. Chaque mode de transport est adapté à une situation spécifique et à des personnes différentes : *la voiture* sera privilégiée pour des longs trajets en périphérie, mais pas en ville à cause de la pollution, les bouchons, les problèmes de parking, le bruit. *Les transports en commun* sont avantageux en ville car on ne rencontre pas de problème pour se garer. Leur déplacement est plus facile car ils ont la priorité sur les voitures, mais le temps de trajet peut être plus long s'il y a besoin de marcher jusqu'à l'endroit d'arrivée. *Le vélo*, est pratique parce qu'il peut se garer facilement et est économique, mais dépend des conditions météorologiques et de la topographie de l'endroit. Finalement, *la marche à pied* reste le mode de déplacement le plus pratique pour de courtes distances, pour des activités spécifiques (aller à l'arrêt de bus, faire les courses en centre ville) et lorsque le rythme de vie est lent, ou quand on n'a pas l'âge ou les moyens d'une autonomie véhiculaire.

Un mode de déplacement ne peut pas être remplacé par un autre. Tous les modes de déplacements doivent être complémentaires pour essayer d'avoir une cohérence d'ensemble. Ainsi, quelques modes de transports pourraient être limités pour laisser aux autres la possibilité d'exister et de se développer. De même, il faut donner le choix du mode de déplacement au citoyen par rapport à ses besoins.

En ce qui concerne les piétons et les modes non motorisés, le Conseil National des Transports (CNT) a déterminé, entre autres, dans le Rapport sur le "Partage de la voirie, comment dépasser les conflits d'usage" intitulé «Une voirie pour tous » « Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage » qu'il faut garantir des trajets les plus courts, directs, continus, confortables, agréables, éclairés et sûrs, possible. De même, il faut assurer en permanence des cheminements accessibles aux personnes à mobilité réduite de largeur suffisante et sans obstacle, ce qui permet aussi le passage de familles, de groupes, d'enfants, de touristes...

Très souvent, ces conditions ne sont pas remplies, et créent des nombreux conflits d'utilisation, liés aux multiples usages pratiqués sur la voirie : transports en commun, circulations individuelles, stationnements, déplacements scolaires, loisirs, commerce, livraisons, etc. Ceci crée des conflits entre les différents usagers car les piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, automobilistes, motocyclistes, ne se respectent pas. Pour faciliter la cohabitation des différents modes de transport, il faut donc réduire les différences de vulnérabilité entre les usagers de la voirie, de vitesse et de débit.

Chaque mode de transport doit avoir sa place dans les déplacements de la ville, la marche à pied et tous les modes non motorisés, peuvent être utilisés dans le centre-ville, près des écoles, des commerces et pour des circuits touristiques. De toute façon, faire cohabiter tous les usagers de la voirie est un défi à relever.

Conclusion

Les piétons sont des acteurs très importants dans la vie urbaine, ils ont besoin de confort et de sécurité. Les aménagements faits en faveur des piétons ont une influence très importante sur le paysage urbain, et permettent d'avoir un meilleur cadre de vie. A Poitiers, ces points ont été repris dans le Plan Bleu, pour redonner une place importante au piéton dans le centre ville dans un cadre de déplacements multimodaux.

B. Le fonctionnement du centre ville de Poitiers

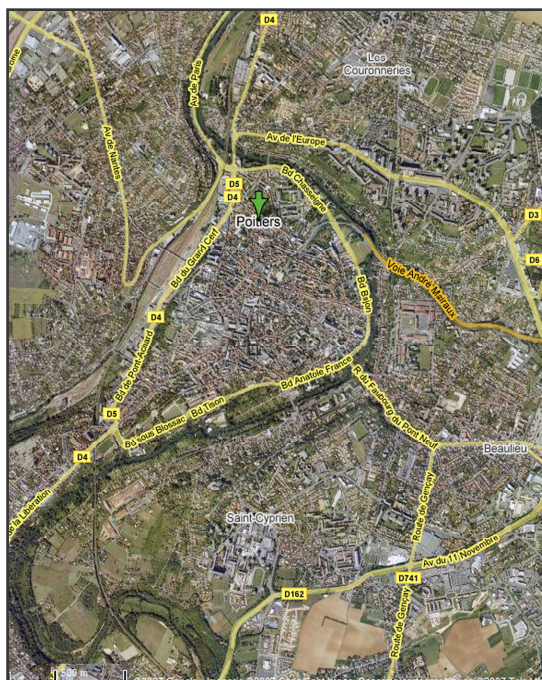
1. Répartition des activités dans un petit centre ville

a) Délimitation du centre ville de Poitiers et quelques chiffres

La commune de Poitiers est chef lieu de la région Poitou-Charentes et compte 87 012 habitants. Son centre ville se situe sur un plateau formé à l'intersection du Clain (à l'est) et la Boivre (à l'ouest), le sommet du centre ville culmine à 120m.

Dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Poitiers, le centre ville correspond à la zone U1.0, il englobe la partie du Plateau de Poitiers à l'intérieur des boulevards (voir photo suivante). Ce secteur correspond au cœur de l'agglomération, en termes de culture, d'enseignement et de pouvoir.

Celui-ci est un petit centre-ville d'à peu près 1,3 km² soit 3% de la surface totale de la ville. Cependant il regroupe près de 24.000 emplois, soit ¼ des emplois de la ville, et est le principal pôle d'activités de l'agglomération (source : Mairie de Poitiers).

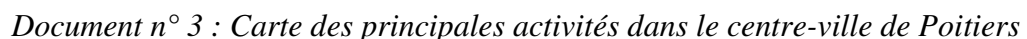


Vue aérienne de la ville de Poitiers : le centre ville se situe à l'intérieur des boulevards.

Source : Google maps.

Dans le centre ville de Poitiers les commerces, l'habitat et les activités tertiaires sont très mêlés. De même, il existe plusieurs équipements culturels et éducatifs, notamment la Faculté de Sciences Humaines et Sociales, de Lettres et Arts, de Droit, de nombreux lycées et collèges et la Médiathèque François Mitterrand. Ces équipements sont très importants, puisque pour l'année universitaire 2004-2005 environ ¼ des étudiants universitaires étaient en centre ville (données INSEE, 2004-2005).

La carte suivante montre les différents types d'activités existantes dans le centre ville, ainsi que les principaux axes qui permettent d'y accéder.



11

c) Développement futur du centre ville

Plusieurs projets sont à venir dans le centre ville.

Tout d'abord, le Théâtre-Auditorium, situé en plein cœur de la Ville, sera le plus grand établissement culturel de la ville (surface totale de 16 000m²). Il disposera d'une salle de théâtre de 700 places et d'un auditorium de 1 100 places. Ce projet devrait être achevé fin 2007.

Poitiers Quartier Gare avec le pôle d'échange multimodal permettra d'utiliser tous les modes de transports urbain (voitures particulières, taxis, bus, vélos, piétons) en liaison avec le train. Ce projet, prétend créer une dynamique de développement pour le quartier de la gare, et pour toute l'agglomération. Sa mise en service est prévue pour 2007, et son coût est d'environ 38,4 millions d'euros. Cette opération est financée dans le cadre du Contrat de Plan État Région par la Communauté d'Agglomération et la Ville de Poitiers, la SNCF, le Conseil Général, la Région et l'État. La maîtrise d'ouvrage du projet est confiée à la SEP (Société d'Équipement du Poitou) dans le cadre d'une convention publique d'aménagement qui a été signée en novembre 2001.

Le Projet «Poitiers, Cœur d'Agglomération» qui est actuellement en concertation, veut mettre en place un centre ville plus grand et créer des rues où piétons, vélos et automobilistes se partagent l'espace. Ainsi, la mairie de Poitiers, prétend renforcer l'attractivité commerciale et urbaine de la partie sud du centre ville, en la rendant plus accessible.

Enfin, les aménagements ponctuels de quelques places complètent ces projets.

2. Un tissu urbain médiéval qui crée des conflits d'usage de la voirie

a) Un peu d'histoire

La ville de Poitiers a environ 2000 ans d'histoire, installée dès l'Antiquité sur un promontoire rocheux dominant le Seuil du Poitou, entre les rivières Boivre et Clain.



Au fil des siècles, Poitiers se développe selon un tracé de voies en damier, au Moyen Âge les rues et les places s'organisent en fonction des centres de la vie sociale. Selon Jacques Péret, dans son texte : « Poitiers du XVI^{ème} au XIX^{ème} siècle : Le développement urbain et l'héritage des années 1500 à 1900 dans l'urbanisme » il existe trois grandes périodes de l'évolution de la ville. D'abord, de 1500 au règne de Louis XIV, la ville garde son caractère médiéval, elle évolue peu à l'exception de la création de bâtiments religieux et de la densification de l'habitat. Ensuite, de la fin du XVII^{ème} siècle à la Révolution, tous les boulevards autour du promontoire sont construits, car sur celui-ci les « ruelles sont étroites et tortueuses » et ne sont pas adaptés aux nouvelles conditions de circulation.

Photo n°4 : Rue R. Descartes, carte postale du début du XX^{ème} siècle Coll. Dubois.

Enfin, de 1789 à 1900 il y a eu le réaménagement complet de la ville autour de l'arrivée du chemin de fer, mais l'arrangement entre la ville médiévale et le nouvel urbanisme n'a pas été parfait, « ceci traduit la force et la pesanteur du passé à Poitiers ». Pour Robert Favreau dans son texte « L'héritage médiéval dans le Poitiers d'Aujourd'hui » pour le colloque : « Poitiers 1981 » : « Le Moyen Age a laissé à Poitiers l'organisation de ses quartiers, le schéma de ses rues et places et la meilleure part de son patrimoine monumental ». Ce n'est qu'après la Seconde Guerre Mondiale que la ville s'est véritablement étendue en dehors des barrières naturelles, à savoir, Le Clain et La Boivre.

b) Les accès au centre-ville

Comme nous l'avons vu dans la carte précédente, les principaux axes qui permettent d'atteindre le centre ville sont les boulevards qui l'entourent et les voies de taille inférieure qui remontent jusqu'au plateau. Aux heures de pointe des nuisances sonores, visuelles et environnementales dues à la circulation automobile, sont constatées.

Ainsi, la municipalité a voulu créer une politique de transport en commun assez vigoureuse, on compte une douzaine de lignes de bus qui passent par l'Hôtel de ville, et cinq arrêts différents. De même la mairie a créée plusieurs parkings en centre-ville, dont le parking Blossac (ou parking Rivaud) qui compte avec 1200 places, ce qui permet de diminuer le nombre des voitures en ville.

Quant au vélo, il est très peu utilisé, il ne représentait que 2% des déplacements en 1999, par rapport à la moyenne nationale de 6% (PDU de Poitiers, 1999). Il n'y a que quelques voies discontinues et il y a peu d'équipements pour leur stationnement. Le Plan Bleu, veut créer des véritables liaisons cyclables (entre le campus et le centre ville par exemple), en créant des itinéraires sécurisés dans les axes à fort trafic, et sur les routes secondaires et en développant l'offre de stationnement. Pour l'accès au centre ville, il n'y a pas des véritables voies cyclables, on ne compte que 520 m de voies cyclables dans le Boulevard Jeanne d'Arc et dans la rue du Marché (Projet individuel Coste Céline : Proposition d'aménagements cyclables à Poitiers⁽⁸⁶⁾ : étude de la liaison campus – centre ville. Année 1998-1999 Magistère 1).

Pour les piétons, l'accès au centre ville est aménagé dans quelques zones (escaliers de la gare, rue Carnot, rue Jean Jaurès) mais est assez mal aménagé dans d'autres, notamment dans la partie nord.

L'accès au centre-ville de Poitiers se fait actuellement en grande partie en voiture.

c) La zone piétonne dans le centre ville

Poitiers fut une des premières villes à avoir des rues piétonnes, à partir de 1977 (Mémoire d'étude de LECHARPENTIER Mathilde : Le quartier pour composer le paysage urbain : démarches d'urbanisation appliquées à la ville de Poitiers 1928-1986, 1986).

La zone piétonne va de l'Hôtel de ville jusqu'à Notre-Dame (voir carte n°1). La présence de nombreux cafés, bars et restaurants, ainsi que de nombreux magasins et bien sur, du centre commercial des Cordeliers, donnent à cette zone une dimension commerciale. Elle est, en fait, une « aire piétonne circulée », c'est-à-dire, une zone délimitée par des plots rétractables, dont l'accès aux véhicules est réglementé selon les jours, et à certains véhicules (riverains, bus, camion ramasse ordures, livraisons...)

Néanmoins, en dehors de cette zone, les piétons ne sont pas pris en compte. Les trottoirs sont très étroits et mal adaptés à une circulation piétonne, ce qui favorise l'usage de la voiture en ville.



Photo n° 5 : Rue du Marché « aire piétonne circulée », les piétons et les bus cohabitent sans problème



Photo n° 6 : Rue de la Cathédrale : le piéton est obligé de marcher sur la chaussée.

d) Les stationnements et les livraisons

Une offre importante dans les parkings publics couverts est constatée, cependant le stationnement de longue durée sur la voie publique reste particulièrement fort. Ce stationnement encombre les rues. Sur les rues où il n'y a pas des stationnements, quelques personnes décident de se garer sur le trottoir (déjà très étroit pour la circulation des piétons) ce qui oblige les piétons à marcher sur la chaussée et ainsi, prendre un risque. Cependant, dans quelques rues il y a des plots pour empêcher les voitures de stationner sur le trottoir, et donner un peu plus de place au piéton.



Photo n°7 : Rue St Simplicien des plots ont été installés pour éviter le stationnement devant les maisons

Conclusion

C. Les accès existants entre le cœur de la ville et le quartier des Trois Rois

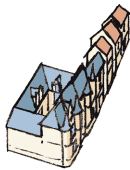
a) Délimitation de la zone d'étude

[illegible]

15

b) Un quartier touristique

Au départ de l'Eglise Notre Dame-La-Grande, trois bandes de couleur (bleu, rouge et jaune) sont peintes sur le sol. Ces bandes délimitent trois chemins différents pour découvrir les monuments de Poitiers. Le fil jaune, conduit vers l'Eglise de Montierneuf et le quartier médiéval des Trois Rois. En suivant ce chemin par la rue de la Chaîne, rue qui doit son nom à la chaîne qui permettait de la fermer au Moyen Age., nous pouvons découvrir de nombreuses maisons à colombage mais aussi :



* **L'Hôtel Fumé** : Castel urbain de style gothique flamboyant, il a été édifié au XVIème siècle par la famille Fumé (François Fumé était Maire de Poitiers). Le bâtiment comporte deux corps séparés par une cour intérieure et réunis par des galeries à colombages. Aujourd'hui l'édifice abrite la Faculté des Lettres et Arts.

* **L'Hôtel Berthelot** : hôtel construit au XVIème siècle pour un maire de Poitiers, il accueille le Centre d'Etudes Supérieures de Civilisation Médiévale.



* **L'église Saint-Germain** : est située sur l'emplacement d'anciens thermes antiques. Elle a subi plusieurs transformations, aux XIIIème, XVème et XVIème siècles qui ont provoqué un mélange de nombreux styles dans son architecture : roman, gothique, Renaissance... Depuis mai 1992, l'auditorium du Conservatoire National de la Région s'y est installé.



* **L'église Saint-Jean de Montierneuf** : datant du XIème siècle, faisait partie d'une Ancienne Abbaye fondée par Guy-Geoffroy (Guillaume VIII) Duc d'Aquitaine. Pendant la Révolution, l'abbaye fut convertie en caserne et quelques bâtiments furent ajoutés. Ces bâtiments abritent, à l'heure actuelle, de diverses facultés, une cité universitaire, et un Institut d'administration des entreprises. On trouve également, dans un bâtiment à l'écart, le cinéma associatif Le Dietrich.

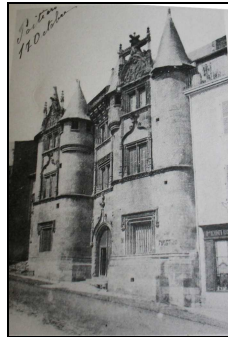
De même, deux autres éléments touristiques qui ne figurent pas sur le chemin du fil jaune de Notre Dame, sont :



* **Le Moulin de Chasseigne** : a été parfaitement restauré, il est l'un des survivants d'une époque où les moulins abondaient sur le Clain.



* **Le Jardin des Plantes** : Ce jardin fut créé en 1869 sur les jardins de l'Hôtel-Dieu. Il possède une superficie d'environ 1ha 5, il a été conçu pour être un jardin d'agrément, avec sa grotte, sa pièce d'eau, ses massifs de mosaïculture et ses allées au tracé paysager. Il regroupe environ une centaine d'espèces d'arbres et d'arbustes, qui par leur ancienneté et leur volume sont remarquables. Le jardin botanique, créé à l'initiative des professeurs de médecine dans un but de documentation pour les étudiants de la Faculté toute proche, est entouré de haies qui le séparent du parc. La serre de collection, abrite 150 espèces différentes.



c) Vers un pôle administratif et tertiaire

Toute cette zone connaît aujourd'hui des nombreux changements. On trouve, quelques commerces de proximité (boulangeries, superettes, bar-brasseries, laveries ...), mais surtout sur le boulevard Chasseigne il existe quelques bureaux (Groupe d'assurances, centre de reprographie, entre autres).

De même, à côté de l'église de Montierneuf, le bâtiment où se trouve le cinéma associatif Le Dietrich, a été vendu pour créer des bureaux et des commerces au rez-de-chaussée. Toute la zone sera aménagée, des places de stationnement seront réduites, pour donner plus de place aux piétons.

D'autre part, un pôle administratif est entrain de se créer dans cette partie, le Palais de Justice, par exemple va déménager toute sa partie administrative dans la partie nord-ouest de la zone. Dans cette zone est déjà installé le CROUS, l'Inspection d'Académie et l'Inspection de l'Education Nationale.

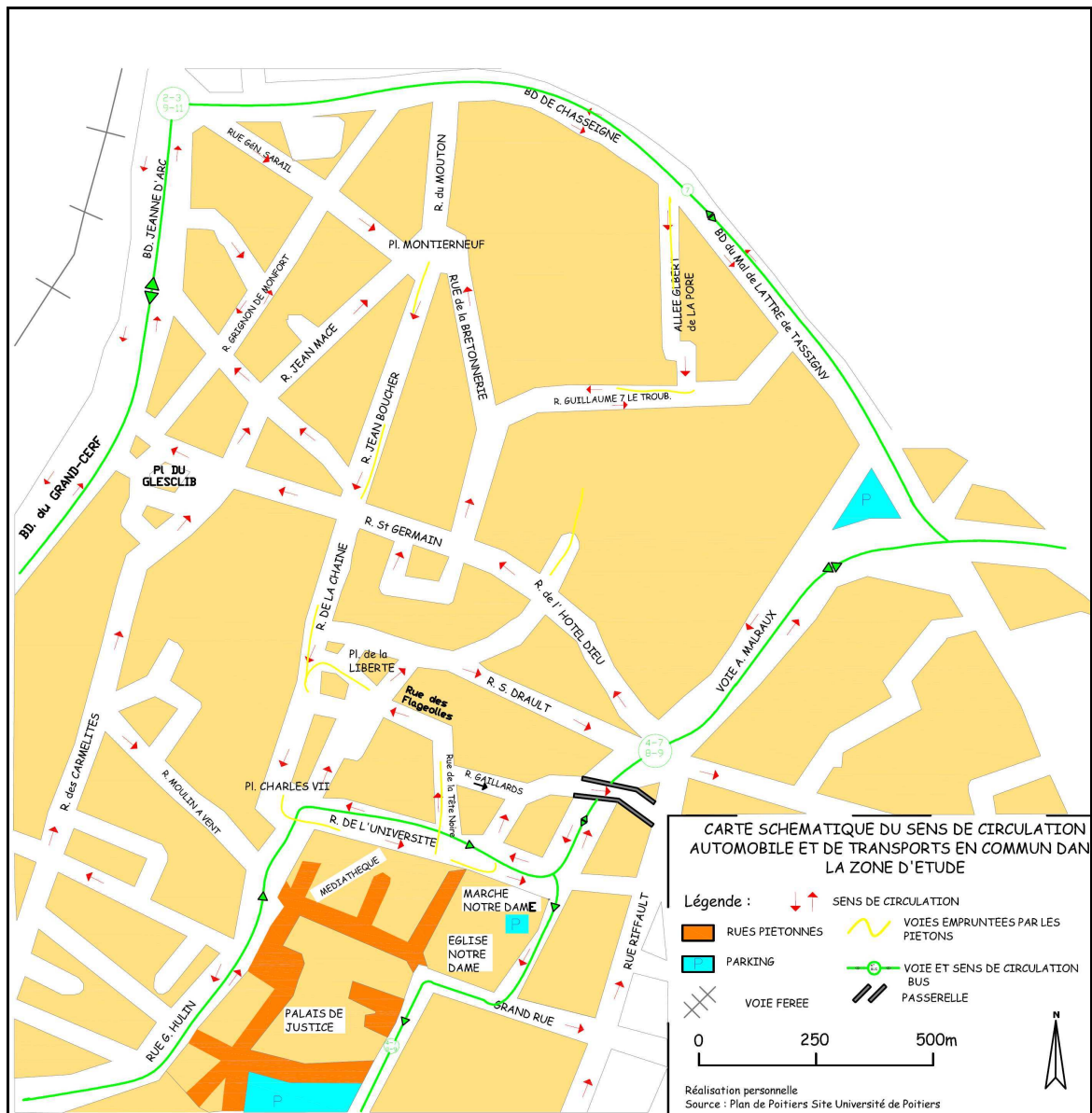
Ce développement est dû à l'attractivité de la zone, car elle est facile d'accès, par les boulevards et elle est proche de la gare, mais il s'avère nécessaire d'aménager les axes vers le cœur de la ville (Plateau du centre ville).

2. Les flux entre le quartier des Trois Rois et le cœur de la ville

a) Accès au cœur de la ville

A partir de la zone d'étude plusieurs voies permettent d'accéder au cœur de la ville (voir document suivant).

Plusieurs lignes de bus, vont de la partie nord du centre-ville vers le cœur même de la ville. Pour les voitures, il existe différentes voies d'accès. La voie André Malraux permet de rejoindre en peu de temps le centre-ville à partir de la zone Ouest de Poitiers; le boulevard de Chasseigne, permet de regagner la rue de Paris, les autoroutes et les nationales. A partir de ces grands boulevards, de plus petites rues font le lien avec le centre ville ce sont : la rue Jean Bouchet, la rue de la Chaîne, la rue Guillaume VII le Troubadour et la rue du Moulin à vent.



Document n°10: Carte des flux des modes de déplacement dans la zone d'étude.

b) Les voies empruntées par les piétons

Les principales voies empruntées par les piétons qui veulent accéder à la zone, notamment les étudiants, les touristes, les employés et les habitants, sont : la rue de la Chaîne, la rue Descartes, la rue de la Tête Noire, et la rue des Flageolles (voir carte n° 2)

Les différents acteurs de la zone, trouvent que ces voies sont très fréquentées par les voitures, sont en mauvais état et ont des trottoirs assez étroits ; ainsi il n'y a pas assez de place pour les voitures et les piétons.



Photo n °11 : Rue R. Descartes, absence de trottoir et les poubelles encombrant le passage.

Dans le sens inverse, c'est-à-dire, pour les gens qui vont de la partie nord du centre-ville vers le cœur de la ville, surtout des employés et des habitants, les voies empruntés sont, la rue Jean Bouchet, la rue de la Chaîne, et un dernier chemin que les gens prennent : ils traversent l'ancien hôpital où se trouve actuellement le CROUS et l'Inspection de l'Education Nationale sur la rue Guillaume VII le Troubadour, pour arriver sur l'impasse Chasseigne, et puis remonter par la rue P. Rat. (Voir carte n°3)



Photo n° 12 : Porte qui donne accès au centre Guillaume le Troubadour à partir de l'impasse Chasseigne

Conclusion :

La zone d'étude est très dynamique, elle connaît un développement économique dû à son accessibilité en voiture et à la proximité avec la gare, cependant les accès avec le centre-ville restent limités pour les piétons. Les voies empruntées par ceux-ci sont en mauvais état et sont très sollicitées par les voitures, les piétons doivent alors emprunter d'autres chemins et trouver des raccourcis plus sûrs et agréables.

Des aménagements de voies pour les piétons pourraient aider au développement de cette zone, qui pourrait s'intégrer plus facilement dans le cœur de la ville.

Deuxième Partie :

Propositions d'aménagement : **Liaison entre le centre-ville et le** **quartier des Trois Rois**

A. Les piétons nécessitent :

1) D'espace :

Le plus important pour avoir une voirie accessible à tous, est l'espace. En effet, le piéton doit disposer de cheminements avec une trame continue. Pour des rues étroites, à trafic limité et à vitesse réduite, dans lesquelles il est impossible d'avoir deux trottoirs de largeur suffisante, on peut mettre toute la superficie à disposition des piétons.

De même, on peut donner la priorité aux piétons sur les automobiles tout en les faisant cohabiter : par le réaménagement total de la voirie, par la suppression de la limitation ou la réorganisation du stationnement, par la réduction de l'espace roulant.

Ainsi, l'accessibilité à tout le monde sera favorisée et une offre de déplacement de qualité aux personnes sans voiture sera assurée.

2) Des repères

Il est essentiel d'avoir une signalétique qui permette une clarification de l'information pour le piéton. Cette signalisation doit être intégrée dans le paysage urbain. Elle ne doit pas créer un obstacle pour le piéton, doit être à moins de 3 mètres du sol, lisible, homogène, et le contenu de l'information doit être clair. De cette manière, des monuments, des symboles ou des événements historiques de la ville, peuvent être mis en valeur et ainsi faire ressortir l'esprit du lieu.

3) Un environnement agréable

Comme nous l'avons vu précédemment, le piéton est très sensible au paysage qui l'entoure. Celui-ci a accès à la majeure partie de l'espace public, il peut adopter plusieurs allures de marche, il aligne son itinéraire sur le trajet le plus direct. Ainsi, il est difficile de faire marcher un piéton dans des cheminements qui ne sont pas conçus en fonction de sa logique. Il a besoin de confort, le cheminement doit être continu et il ne doit pas y avoir de changement de niveau, ni des obstacles ou des trous. De même si les itinéraires sont trop longs ou s'il y a des obstacles, le piéton abandonnera son chemin. Le piéton marche plus longtemps dans un environnement pacifique sans les nuisances de la circulation et du bruit.

Ainsi, le soin apporté au traitement des sols, l'éclairage, le mobilier urbain pour protéger les piétons de la pluie et du vent, l'accompagnement végétal et surtout la propreté sont essentiels dans les aménagements piétons. A Poitiers, une charte de propreté urbaine a été mise en place pour sensibiliser les gens et les inciter à garder un cadre de vie agréable (voir Annexe n°21)

D'autre part, à titre d'exemple, les stationnements à la périphérie d'un pôle, reliés aux commerces par un cheminement agréable et confortable sont bien acceptés.

L'ambiance urbaine d'un quartier est donc, très liée à la vision du piéton.

4) Se sentir en sécurité :

Les piétons sont largement concernés en matière de sécurité routière, ils sont impliqués dans presque un accident sur quatre et représentent environ un quart des victimes graves (Technicités n°67 «Les piétons sur le devant de la scène»). Alors, assurer la sécurité de ces déplacements s'avère très important.

Pour cela plusieurs aménagements de la voirie sont nécessaires.

D'abord, la circulation des piétons doit être protégée sur les trottoirs, leurs traversées doivent être organisées et localisées en des endroits sûrs, c'est-à-dire presque exclusivement aux carrefours. Le piéton doit voir et être vu, cela est surtout très important pour les enfants.

Ainsi, la séparation avec la chaussée peut être faite avec des poutres en bois qui peuvent fonctionner comme bancs ou bien des barrières métalliques ou avec de la végétation qui permet de protéger les piétons d'éclaboussures, de projections de gravillon, et de l'émanation des gaz d'échappement. Néanmoins, il faut éviter les bornes basses (moins de 30 cm de hauteur) car elles peuvent causer des accidents pour les enfants, les malvoyants, les distraits.

Ensuite, l'éclairage public est indispensable pour faire sentir en sécurité le piéton, surtout dans les lieux de forte fréquentation et les traversées de chaussées. De plus la lumière permet aussi de souligner l'ambiance urbaine.

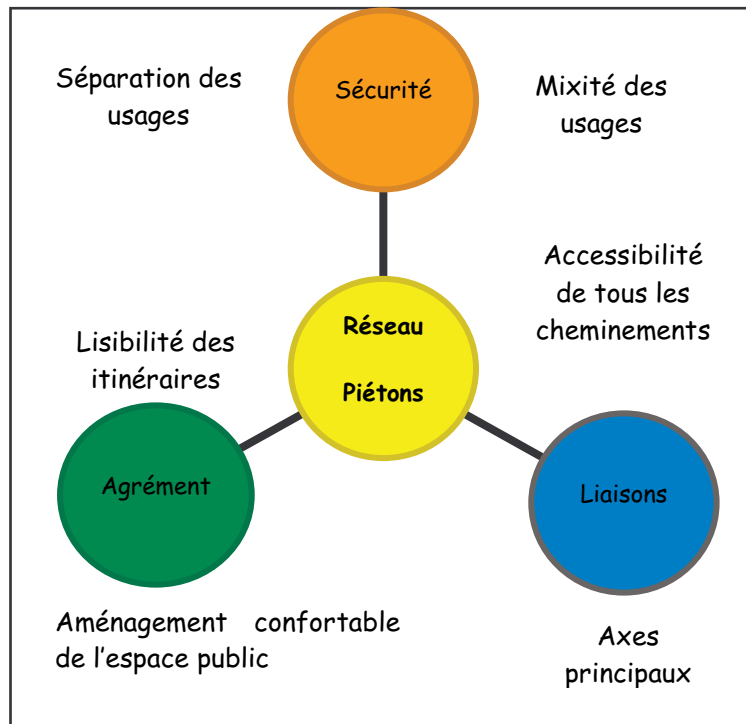
Enfin, la modération de circulation de voitures dans certaines zones (sorties des écoles, zones résidentielle, zones de desserte) est indispensable. Quelques solutions sont : la limitation de l'accès des voitures pour calmer le trafic, le développement de la vigilance des conducteurs ou la réglementation de la vitesse. Ainsi les zones 30 peuvent être étendues pour créer des quartiers 30, voire même des villes 30, comme Stockholm qui est passé entièrement en zone 30 en janvier 2005.



Document n°11

Conclusion :

Les piétons ne marchent pas de la même façon partout, ils sont très sensibles à la beauté de l'endroit, à la qualité de l'environnement, aux conditions de confort et avant tout de sécurité. Nous avons vu, les différents types d'aménagements nécessaires pour satisfaire les besoins des piétons. Le diagramme suivant montre les éléments les plus importants pour ces aménagements.



Document n°12 : Les principaux besoins du piéton

Pour aménager des chemins pour les piétons dans la zone d'étude, il sera pris en compte tous ces facteurs. Pour réaliser un chemin cohérent de la zone d'étude vers le centre-ville nous partirons de l'église de Montierneuf pour remonter jusqu'au centre-ville.

B. Eclairage du passage de l'église Montierneuf

1. Etat des lieux

Entre la place de Montierneuf et l'église de même nom il existe un passage. Celui-ci est très mal éclairé le soir. Dans le cinéma le Dietrich les employés définissent la zone le soir comme un « film d'horreur » ! En effet, l'éclairage existant est très ponctuel ce qui crée ce sentiment d'insécurité et détériore l'image du quartier. Eclairer davantage toute la zone pourrait faire que les employés et habitants se sentent plus en sécurité. Avec l'installation future de bureaux et commerces sur le bâtiment du cinéma Le Dietrich, l'éclairage doit être un des éléments majeurs dans l'aménagement de la zone, pour redonner de la vie au quartier. En effet, les commerces placés sur la place Montierneuf sont en majorité fermés. Il ne reste plus

Aménagement de cheminements pour les piétons dans le Centre ville de Poitiers

qu'un bar-brasserie, une laverie, et un coiffeur. Toute la zone pourrait être mise en valeur avec un meilleur éclairage.



Photos 13 à 16 : Passage de l'église Montierneuf à la Place Montierneuf

2. Mise en place de l'éclairage

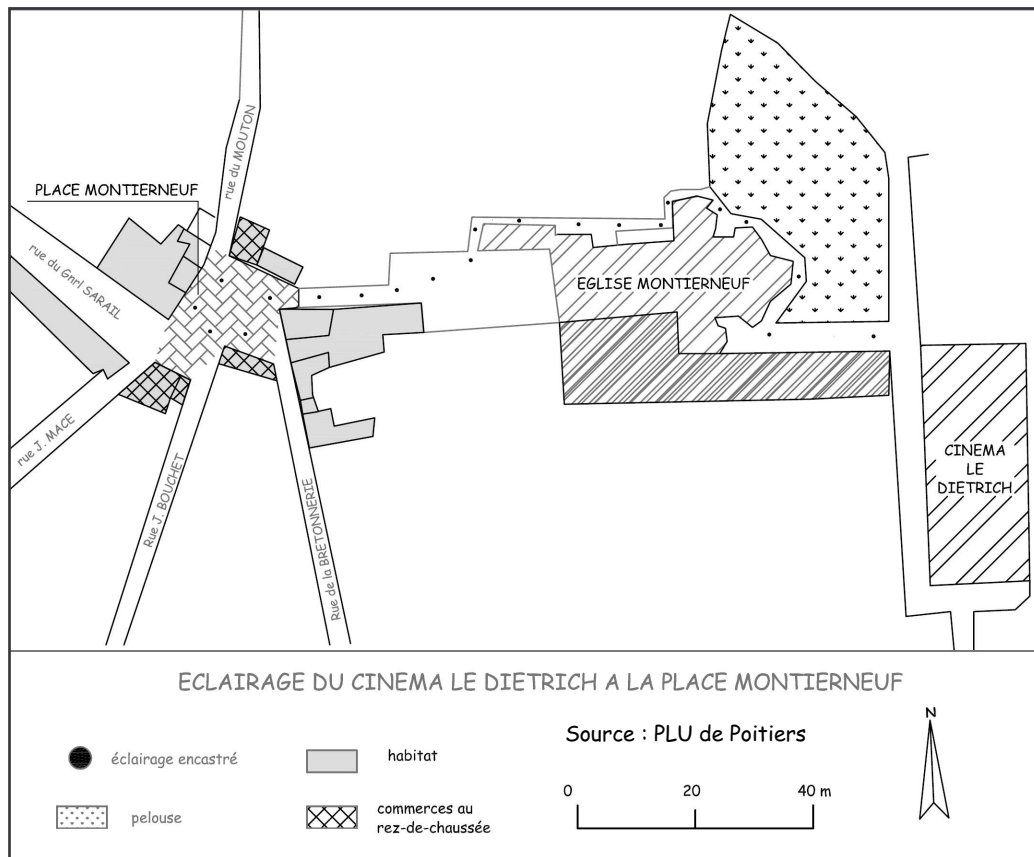
L'éclairage utilisé ne devra pas être très fort car il s'agit d'une zone résidentielle majoritairement. Un éclairage ponctuel qui suit le passage entre le cinéma et la place en passant par l'église pourrait être installé. Pour cela des lampes encastrées de sol pourraient marquer le chemin de l'église à la place ou bien des lampes sur le mur qui longe le chemin.



Photos n°17 et 18 : Différents types de lampes encastrés

La profondeur d'encastrement dépend des lampes, elle peut aller de 6 mm à 30 cm. De plus elles sont résistantes à l'humidité, sont inoxydables, ont des détecteurs de mouvement et des ampoules LED.

L'emplacement de ces lampes pourrait être le suivant :



Document n°13 : Mise en place des lampes encastrées sur le passage de l'église Montierneuf

Si le piéton se sent en sécurité il préférera prendre ce chemin que passer par un endroit moins sûr et plus court. Les commerces autour de la place pourront se développer, mais il serait important que la zone reste un endroit calme. Le tourisme pourra être plus important en mettant en valeur la place et le cinéma qui serait mieux intégré dans la zone. Actuellement ce bâtiment est en rénovation, mais dû à son éloignement avec le centre ville il n'est pas assez fréquenté, ce qui est dommage car c'est un cinéma indépendant très important pour la vie culturelle de la ville.

C. Création d'une zone 30 dans les rues Jean Bouchet, de la Chaîne et des Trois Rois

1. Etat des lieux

Ces trois rues sont très fréquentées car elles remontent vers le centre-ville. La rue Jean Bouchet commence à la place Montierneuf (au nord) et se termine au croisement avec la rue St-Germain. La rue de la Chaîne est la continuation de la rue J. Bouchet elle va jusqu'à la Place de la Liberté puis continue sous le nom de rue R. Descartes, qui aboutit sur la Place Charles VII. (Voir carte de délimitation de la zone d'étude).

Plusieurs problèmes sont observables :

- * Trottoir qui fait entre 77 cm et 1 m
- * Absence de trottoir sur plusieurs parties de la rue
- * Encombrement du trottoir par les poubelles
- * Chaussée de 3,5 m de largeur
- * Les voitures se garent sur le trottoir



Les Piétons marchent sur la chaussée



Photo n° 19 : Voiture garée sur un des trottoirs (le plus large) de la rue de la Chaîne

De plus, sur cette zone sont situés deux bâtiments scolaires : sur la rue Jean Bouchet l'école maternelle et primaire « Sainte-Anne – Saint Louis », et sur la rue Descartes (continuation de la rue de la Chaîne) le collège « La Providence ».

J'ai pu discuter avec le Directeur de l'école maternelle et primaire « Sainte-Anne – Saint Louis », il a souligné deux autres problèmes : premièrement quand les professeurs emmènent les enfants à la médiathèque (rue de l'Université) ils sont obligés de marcher sur la rue et empêchent alors, les voitures de circuler, ceci est embêtant tant pour les automobilistes que pour les piétons. Deuxièmement, les parents n'osent pas laisser leurs enfants aller seuls à

l'école à pied, même s'ils habitent très près à cause de la forte circulation automobile de la rue et des trottoirs mal adaptés aux piétons.

Un dos d'âne à l'entrée de l'école, permet de ralentir la vitesse des voitures mais cela n'est pas suffisant pour faire sentir en sécurité les parents d'élèves.

Sachant que parmi les victimes piétonnes des accidents sur la route, les enfants de moins de quinze ans et les personnes âgées sont les plus touchés, il faut réaménager ces rues pour les rendre plus sûres et rendre le quartier plus agréable.

Sur la partie basse de la rue de la Chaîne, les trottoirs sont plus larges (ils ont été aménagés y a peu de temps, et font environ 1,40 m), néanmoins les étudiants de la faculté de Sciences Humaines et d'Arts et les élèves du collège « La Providence » trouvent que le haut de cette rue est dangereuse pour les piétons, quand ils la remontent ils sont obligés de marcher sur la chaussée, et doivent se décaler vers les trottoirs à chaque fois qu'une voiture passe.

Il serait intéressant de faire de la rue Jean Bouchet et de la rue de la Chaîne une zone 30 pour que piétons et automobilistes cohabitent mieux et ainsi rejoindre la zone 30 de la rue Descartes.

De même la rue des Trois Rois, connaît de nombreux problèmes, les trottoirs ont été élargis en éliminant des places de stationnement il y a peu de temps, mais cela n'empêche pas que les gens se sentent encore en danger face aux voitures qui ont tendance à accélérer vu qu'elles n'ont plus d'obstacles. Cette rue a été transformé en endroit de passage au lieu de créer un endroit de rencontre. Elle pourrait aussi devenir zone 30.

Même si sur cette zone les voitures ne dépassent pas généralement, 40 km/h car les rues ont une pente assez forte. Il faudrait peut-être rappeler à l'automobiliste qu'il s'agit de rues résidentielles, où il y a des écoles et des piétons constamment.

2. Créer une Zone 30

a) Réglementation

Les zones 30 ont été introduites dans le code de la route par le décret du 29 novembre 1990 dans l'article R.110 -2 du code de la route, qui indique que le terme "zone 30" désigne une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune, une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques.

b) Aménagements nécessaires

Une des actions du Plan Bleu est l' « Aménagement de zones 30 dans les centres de ville et les cœurs de Quartier ». Transformer tout ce secteur en zone 30 s'intègre parfaitement dans cette action. Selon le Plan Bleu, les aménagements devront suivre les préconisations suivantes :

- Largeur minimale libre d'obstacles de trottoir de 1,40 m
- Les passages pour les piétons seront systématiquement traités en dénivelé, à niveau avec les trottoirs
- Les files de circulation limitées à 3,00 m de largeur
- Les places de stationnement seront systématiquement matérialisées au sol
- Des emplacements pour livraisons et arrêts-minute seront systématiquement prévus

Il existe trois catégories d'aménagements : ceux pour limiter la vitesse, des aménagements qualitatifs (revêtement du sol, éclairage, végétation) et les aménagements fonctionnels (organisation du stationnement, des cheminements piétons).

D'autre part, il faut signaler à l'automobiliste qu'il entre dans une zone 30, pour cela il existe de la signalisation verticale et horizontale (en changeant le matériel du revêtement de la chaussée).



Panneau B30 indique l'entrée en zone 30



Panneau B51 indique la sortie de la zone 30.

c) Une réflexion sur le revêtement

Actuellement, il existe une réflexion sur le revêtement des rues, pour les adapter à une plus grande partie de la population ; pour les aveugles et les malvoyants par exemple au Royaume Uni ils utilisent une bande très colorée à valeur contrastée avec le revêtement avoisinant qui est perceptible par les malvoyants (Voir photo suivante). Son caractère podotactile avec bandes latérales permet un guidage parfait pour les aveugles tout en leur indiquant la direction à prendre lors des traversées.



Photo n°20 : Revêtement coloré pour aider les malvoyants et aveugles à mieux se déplacer

En plus, la loi sur "l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" de février 2005, dit dans l'article 45 : « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Il faut donc trouver un revêtement qui permette une voirie accessible à tous.

d) Proposition

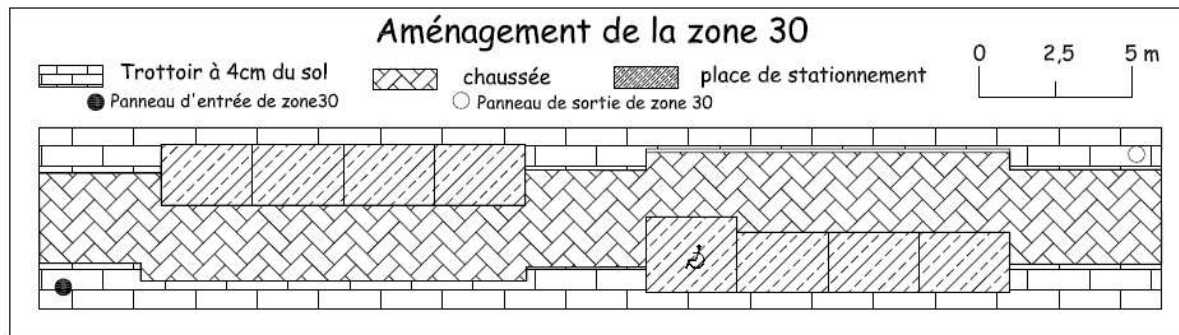
Sur cette zone, les trottoirs font entre 70 cm et 1 m, et les rues font entre 3,5 m et 4m (sur la rue Jean Bouchet quand il y a du stationnement), au total il y a en moyenne 6m de largeur. A cause de la pente des rues l'installation de coussins berlinois ou autres dispositifs

Aménagement de cheminements pour les piétons dans le Centre ville de Poitiers

pour faire ralentir les voitures est impossible. Le stationnement peut être alors un bon moyen pour réduire la vitesse des voitures.

Il faut arriver à prendre en compte : le stationnement, très important pour les habitants ayant un ménage avec des enfants, les piétons qui doivent être en sécurité et les voitures qui doivent circuler. Ainsi, mettre les trottoirs au même niveau de la chaussée, ou légèrement élevés, comme dans la rue du marché (photo n°5) permettraient au piéton de marcher sur la totalité de la rue quand il n'y a pas de voiture et de lui donner un peu plus d'espace.

Ces aménagements pourraient alors être les suivants :



Document n°15

Ce schéma n'est qu'un modèle, il peut s'appliquer à des rues de 6m de large. En général, les rues en question font cette largeur. Pour les zones plus étroites il n'y aurait pas de stationnement possible, par contre dans les zones plus larges il pourra être mis en place, en laissant bien sur 1,40m de trottoir au moins d'un côté.

Quant aux panneaux de signalisation il en faut trois. Deux panneaux d'entrée seraient installés : l'un au début de la rue J. Bouchet et l'autre à l'intersection de la rue J. Macé et la rue des Trois Rois. Un panneau de sortie serait placé sur la place Charles VII.

Le revêtement des trottoirs pourrait être un pavé en béton de couleur brun (même matériel utilisée dans le nouvel aménagement des rues des Trois Rois et de la Chaîne). Tandis que celui de la chaussée pourrait être un pavé en calcaire comme celui déjà utilisé dans la Place Montierneuf, pour ainsi créer une continuité. Ces matériaux permettraient aux personnes en fauteuil roulant, aux parents avec poussettes, aux aveugles de marcher sans problème.

Les places de stationnement seront marquées sur le sol.

Créer une zone 30 pour les rues J. Bouchet, des Trois Rois et de la Chaîne, permettrait aux piétons de se sentir en sécurité face aux voitures. De même la zone pourrait être plus un lieu de rencontre en accentuant le côté architectural des maisons médiévales pour développer le tourisme. De même cela permettrait de créer une ambiance plus conviviale et respectueuse entre tous les piétons et l'automobiliste.

D. Transformer la rue de la Tête Noire en rue piétonne

1. Etat des Lieux

La rue de la Tête Noire et la rue des Flageolles relient la rue de l'Université à la Place de la Liberté. C'est une des rues les plus empruntées par les étudiants de la faculté de Sciences Humaines et d'Arts pour rejoindre le centre-ville, de même le chemin jaune au départ de Notre-Dame passe par ces deux rues. La rue des Gaillards permet de rejoindre la rue Ste Opportune. Ces rues sont très importantes car elles permettent d'atteindre la place du marché qui est un important pôle économique, ainsi que la médiathèque qui est très fréquentée par les étudiants et les habitants de la ville, et l'arrêt de bus Notre Dame où passent quatre lignes de bus (voir document n°10). Les mêmes problèmes que sur les rues J. Bouchet, des Trois Rois et de la Chaîne sont constatés.

De plus la circulation de cette rue n'est pas très importante, il s'agit surtout des habitants qui garent leurs voitures.



Photo n°21 : Rue de la Tête Noire, les gens marchent sur la chaussée



Photo n°22 : Rue de la Tête Noire, les poubelles encombrant le trottoir

Ainsi, ces rues pourraient très facilement se transformer en rues piétonnes, avec un accès pour les riverains. Cela permettrait de continuer le chemin jaune de forme plus agréable pour les touristes ainsi que pour les habitants, et ainsi rendre plus agréable les flux vers la place du marché, la médiathèque et la place de la Liberté. En plus, le square des Flageolles sur la rue de la Tête Noire, donne un peu de verdure à la rue, et pourrait être mis en valeur davantage si la rue était piétonne.

2. Aménagements piétons

Plusieurs éléments sont à prendre en compte pour faire de ces rues des rues piétonnes avec accès pour les riverains. D'abord les bornes escamotables (bornes rétractables), l'éclairage, le revêtement de la rue, et surtout réserver des endroits pour la collecte des ordures.

a) Une réflexion sur le revêtement et l'éclairage.

Pour le revêtement de la rue, il faudrait utiliser le même que celui utilisé dans les autres rues piétonnes, pour ne pas rompre avec le paysage urbain, et créer une continuité.

Cependant, il ne faut pas oublier les personnes handicapées, à mobilité réduite, les parents avec poussettes.



Ainsi, il faut trouver un revêtement qui puisse permettre à tout le monde de circuler sans problème. Pour trouver le juste milieu entre ces deux types d'aménagements, il faut utiliser un matériel naturel qui soit en accord avec l'architecture de la rue, un pavé naturel en grès pourrait être utilisé.

Photo n°23 : Pavé en grès

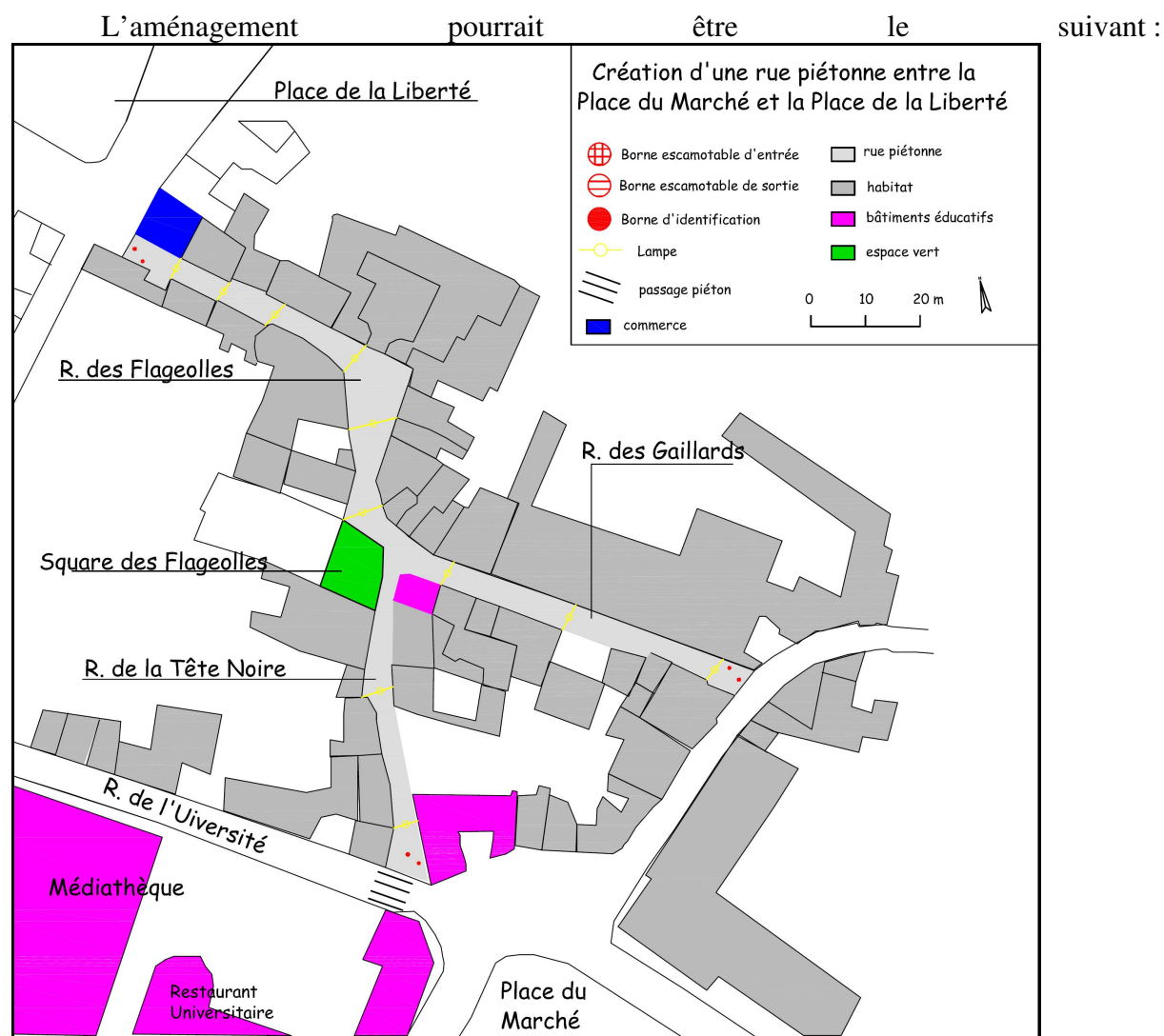
Quant à l'éclairage, il est bien installé mais les lampes de la rue de La Chaîne et la rue des Trois Rois pourraient continuer à créer l'effet de quartier médiéval.



Photo n°24 : Lampes dans la rue de la Chaîne

b) Propositions

La rue de la Tête Noire, et sa prolongation la rue des Flageolles font environ 144 m, la rue des Gaillards fait environ 72 m.



*Document n° 16 : Aménagement des rues de la Tête Noire, des Flageolles, des Gaillards
(Les bornes et les lampes ont été agrandies pour être visibles sur le plan.)*

Quant à la collecte des ordures, les habitants de la zone devraient prendre connaissance de la charte de propreté urbaine (voir annexe D) mise en place par la CAP (Communauté d'Agglomération de Poitiers) et respecter les heures et jours de collecte.

Rendre ces rues piétonnes pourrait améliorer le cadre de vie de ses habitants. De même cela pourrait être une bonne continuation de la zone piétonne du reste du centre-ville. Ainsi, la Place de la Liberté serait intégré davantage au centre-ville. Ces rues tisseraient un lien agréable pour les habitants de la partie nord du centre-ville avec la place de Notre Dame, pôle économique (marché et commerces sur la place), religieux (église Notre Dame-la-Grande) et éducatif (médiathèque, IUP, faculté de droit...), ainsi que lien avec le reste de la ville (arrêt de bus très fréquenté).

E. Coût et financement

1. Coût des aménagements

Les prix suivants ont été donnés par le service déplacement et signalisation ainsi que par le service Rue et Places de la Mairie de Poitiers.

a) Eclairage du passage entre le cinéma Le Dietrich et la place Montierneuf

Au total 21 lampes encastrées seraient nécessaires pour éclairer le passage entre le cinéma Le Dietrich et la Place Montierneuf. Le coût par unité de ces lampes est de 65 €. Cela fait un coût total de : **1365 €**. L'installation n'est pas prise en compte, aucun chiffre n'a été spécifié sur cet aspect.

b) Aménagement de Zone 30 sur les rues des Trois Rois, Jean Bouchet et rue de la Chaîne

	PRIX A L'UNITE (en euros)	QUANTITE A REALISER	COUT ESTIME (en euros)
Signalisation : Panneaux Zone 30	400	3 (deux d'entrée en zone 30 et un de sortie de zone 30)	1200
Pavage des chaussées des trois rues	50€/m ²	-rue Jean Bouchet : 211*3 = 633m ² -rue des Trois Rois : 105*3 = 315m ² -rue de la Chaîne : 134*3 = 402m ² TOTAL : 1350m ²	67 500
Pavage des trottoirs de la rue J. Bouchet	13€/m ²	211*3 = 633m ²	8229
Eclairage rue Jean Bouchet	100	7	700
TOTAL			77 629

c) Aménagement des rues de la Tête Noire, des Flageolles, et des Gaillards

	PRIX A L'UNITE (en euros)	QUANTITE A REALISER	COUT ESTIME (en euros)
Bornes escamotables	25 000	3	75 000
Pavage des trois rues	80 €/m ²	-rue de la Tête noire : 62*6= 372m ² -rue des Flageolles : 82*6=492m ² -rue des Gaillards : 72*6=432m ² -TOTAL : 1296	103 680
Eclairage	100	11	1 100
TOTAL			179 780

Le coût total de l'ensemble du projet s'élève, donc à **258 774 €**. A ce prix il faut ajouter le coût de la main d'œuvre et de logistique.

2. Financement

a) Budget

Pour l'année 2007 la ville de Poitiers dispose d'un budget de 198,7 millions d'euros (M€). Dont 19,3 M€ sont destinés au Développement Urbain, Environnement, Action économique.

La Communauté d'Agglomération de Poitiers (CAP), compte pour 2007 avec un budget principal de 99,25 M€ et 110,67 M€ pour les budgets annexes (Voir annexes n° 7 et 8). La CAP a prévu 51,6M€ pour les dépenses en transport, ces dépenses sont majoritairement destinées au projet « Poitiers Quartier Gare 2007 » et pour l'achat de bus au gaz naturel.

b) Financement

Le financement des aménagements pour le cheminement piéton entre le quartier des Trois Rois et le cœur de la ville pourrait s'inscrire dans le budget Développement Urbain, Environnement, Action économique de la ville de Poitiers, ainsi que dans la partie Transport du budget de la CAP.

Le coût de ces aménagements ne représente que 1,4 % du budget Développement Urbain, Environnement, Action économique de Poitiers, et 0,5 % du budget Transport de la CAP.

Ainsi, l'effort de financement peut être largement pris en charge par la mairie de Poitiers et la Communauté d'Agglomération.

Conclusion Générale :

Créer des villes accessibles à tous en respectant l'environnement est un des défis actuels. A Poitiers, par son histoire et sa topographie les piétons n'ont pas toujours été privilégiés dans les aménagements de la ville. Or, les piétons ont un rôle très important dans la vie de la ville. Par leurs déplacements ils peuvent déterminer l'attractivité d'une zone. Malheureusement ce mode de déplacement doux, simple, économique et efficace est très souvent laissé de côté. De plus, celui-ci étant très exigeant en ce qui concerne la beauté, la propreté et surtout la sécurité (dû à sa grande vulnérabilité face aux modes de déplacements motorisés) d'un endroit, permet à la ville de s'améliorer dans tous ces aspects. Cependant il ne faut pas privilégier qu'un seul mode de déplacement, pour avoir une ville accessible à tous il faut d'abord voir une cohérence en matière de déplacements urbains en accordant les différents modes de transport aux besoins des citoyens.

Le Plan Bleu met en place une nouvelle politique qui vise à « rendre l'espace public au public » en s'interrogeant sur la problématique du partage de la voirie. Il s'avère que les piétons en dehors des zones piétonnes ne sont pas pris en compte. Néanmoins, le projet « Cœur d'Agglo » a la volonté de redonner une place aux piétons en élargissant la zone piétonne circulée mais ce projet n'est prévu que pour la partie sud du centre-ville.

La partie nord se développe petit à petit et se transforme en un pôle administratif et tertiaire. Cette zone est aussi très riche historiquement, c'est la partie médiévale de la ville. Ceci est un atout pour le tourisme mais provoque des conflits d'usage de la voirie.

Il serait donc intéressant de faciliter l'accès en ville, en aménageant des voies pour les piétons. La remontée vers le cœur de la ville peut se faire en environ 10 minutes. Ainsi, les employés de ces différents services pourraient aller en centre ville pour manger ou se distraire pendant leur pause. Les étudiants des facultés, des écoles, des collèges, les habitants en général, les touristes et les visiteurs pourraient s'approprier beaucoup mieux l'espace car ils trouveraient un espace plus agréable pour se balader, pour marcher. Ce quartier pourrait mieux s'intégrer au centre-ville et continuer à se développer.

Pour cela il s'agit de créer des rues piétonnes, telle la rue de la Tête Noire et la rue des Gaillards (très utilisées pour se rendre à Notre Dame ou à la Place de la Liberté). En conséquence, plusieurs aménagements doivent être réalisés : il faut penser au ramassage d'ordures, à l'éclairage, au revêtement, et à l'accès aux rues. De même une zone 30 pourrait être créée sur la rue Jean Bouchet, rue de la Chaîne, la Rue R. Descartes, et la rue des Trois Rois. Cette zone permettrait d'avoir une meilleure cohabitation entre les voitures, les piétons et les vélos.

Ensuite, il faudrait réfléchir sur l'éclairage du passage entre la place Montierneuf, et le cinéma Le Dietrich où plusieurs bureaux seront installés. Ceci permettrait d'éviter que les gens traversent le Centre Guillaume le Troubadour pour atteindre le centre-ville.

Ainsi, le quartier des Trois Rois et de Montierneuf pourra continuer à se développer, en créant un endroit plus sûr et pourra répondre à des exigences en matière de développement durable. En effet, la marche à pied peut bénéficier l'économie du quartier en augmentant le tourisme, et les commerces qui sont majoritairement fréquentés par les piétons. Quant à l'aspect social, les aménagements pour les piétons améliorent la qualité de vie de la ville et des citoyens, facilite la rencontre des gens et dynamise l'ambiance d'un quartier. De même, la marche à pied est un mode de déplacement doux qui ne pollue pas.

Bibliographie :

Ouvrages

- CETUR : La Ville à Pied, 28 février 1986
- FAVREAU Robert : L'héritage médiéval dans le Poitiers d'Aujourd'hui, colloque « Poitiers, 1981 »
- LECHARPENTIER Mathilde : Le quartier pour composer le paysage urbain : démarches d'urbanisation appliquées à la ville de Poitiers 1928-1986, 1986
- LEROUX Hubert : Poitiers pas à pas : ses rues, ses monuments, ses hommes célèbres, 1987
- PERET Jacques : Poitiers du XVIème au XIXème siècle : Le développement urbain et l'héritage des années 1500 à 1900 dans l'urbanisme, colloque « Poitiers, 1981 »

Magazines

- Techni.Cités n° 67 : Les piétons sur le devant de la scène
- Rapport CNT (Conseil National des Transports) : Une Voirie pour Tous : Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage, novembre 2004

Rapports DA/CESA

- COSTE Céline : Propositions d'aménagements cyclables à Poitiers (86) : étude de la liaison Campus/Centre-ville, 1999
- Maire Guillaume : Piétons et Vélos : une passerelle pour une cohésion et un dynamisme territorial à Olivet (45), 2006

Sites internet

- Site de la Mairie Poitiers : www.mairie-poitiers.fr
- Site de l'Office de tourisme de Poitiers : www.ot-poitiers.fr
- Site de la CAP (Communauté d'Agglomération de Poitiers) : www.agglo-poitiers.fr
- Conférences internationales « WALK 21 », « Marcher au XXIe siècle » : www.walk21.com
- Plan piétons de la ville de Genève : www.ville-ge.ch/plan-pietons
- Wikipedia Poitiers : fr.wikipedia.org/wiki/poitiers

Table des documents :

• Document n° 1 : Comparaison de la capacité de transport entre les différents modes de déplacement en ville. <i>Source : Etude Suisse, Genève.</i>	.....6
• Document n° 2 : Dessin de A. Armeni, architecte CERTU. <i>Source : Techni.Cités n°67</i>	.....7
• Document n° 3 : Carte des principales activités dans le centre-ville de Poitiers <i>Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007</i>	.....11
• Document n° 4 : Délimitation de la zone d'étude. <i>Source : Plan Touristique de la ville de Poitiers.</i>	.....15
• Document n° 5 : Dessin de l'Hôtel Fumé. <i>Source : site de l'office de tourisme de Poitiers</i>	.....16
• Document n° 6 : Dessin de l'église St-Germain. <i>Source : site de l'office de tourisme de Poitiers</i>	.....16
• Document n° 7 : Dessin de l'église St-Jean de Montierneuf. <i>Source: site de l'office de tourisme de Poitiers</i>	.....16
• Document n° 8 : Dessin du Moulin de Chasseigne. <i>Source : site de l'office de tourisme de Poitiers</i>	.....16
• Document n°9 : Dessin du Jardin des Plantes. <i>Source : site de l'office de tourisme de Poitiers</i>	.....17
• Document n°10 : Carte des flux des modes de déplacement dans la zone d'étude. <i>Réalisation Julieta Espinosa, mai 2007</i>	.....18
• Document n°11 : Zone 30 aux Pays-Bas. <i>Source : Rapport <u>Une Voirie pour Tous</u>, CNT</i>	.....23
• Document n° 12 : Les principaux besoins des piétons. <i>Source : Techni.Cités n°67</i>	.....24
• Document n° 13 : Eclairage du passage de l'église Montierneuf <i>Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007</i>	.....26
• Document n° 14 : Panneaux B30 et B51. <i>Source <u>Les zones 30 en France bilan des pratiques en 2000</u>, CERTU</i>	.....29

Aménagement de cheminements pour les piétons dans le Centre ville de Poitiers

- Document n°15 : Aménagement de la zone 3030
Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007

- Document n° 16 : Aménagement des rues de la Tête Noire33
des Flageolles, des Gaillards

Réalisation : Julieta Espinosa, mi 2007

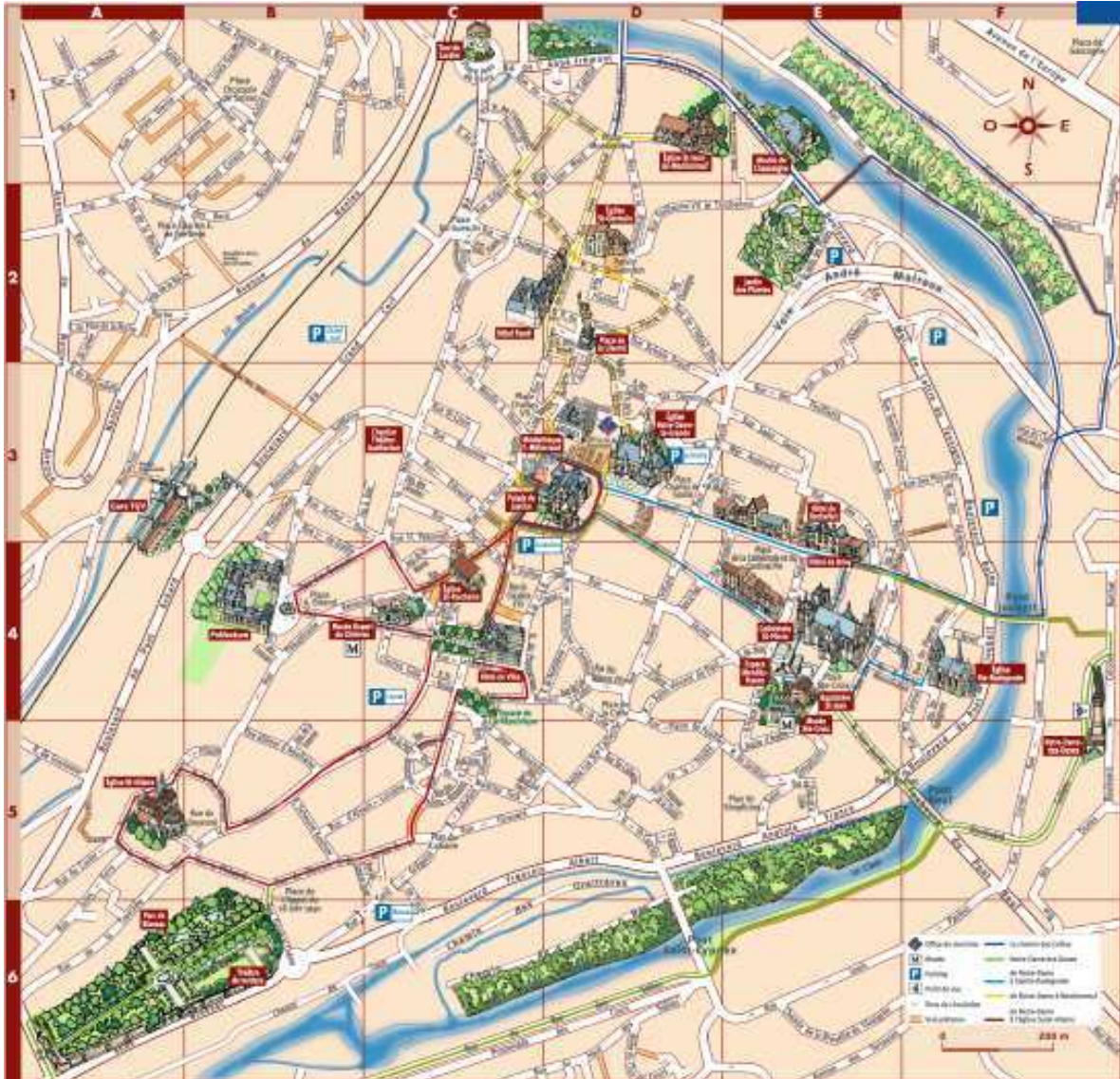
Table des photos :

- Photos n°1 et 2 : Avant et après la réhabilitation de la cité d'Amnéville8
Source : La ville à pied CETUR, p.
- Photo n°3 : Vue aérienne de Poitiers.10
Source : Google maps
- Photo n°4 : Rue R. Descartes, carte postale du début du XXème siècle.....12
Source : Poitiers pas à pas H. Leroux, p.77
- Photo n°5 : Rue du marché.....14
Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007
- Photo n°6 : Rue de la cathédrale.14
Réalisation : Julieta Espinosa mai 2007
- Photo n°7 : Rue St. Simplicien.....14
Réalisation : Julieta Espinosa mai 2007
- Photo n°8 : Eglise St-Jean de Montierneuf.17
Réalisation : Julieta Espinosa mai 2007
- Photo n°9 : Hôtel Fumé.17
Source : Poitiers pas à pas H. Leroux, p.75
- Photo n°10 : Jardin des Plantes.17
Source : site www.jardinez.com
- Photo n°11 : Rue R. Descartes.19
Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007
- Photo n°12 : Impasse Chasseigne porte vers le Centre19
Guillaume Le Troubadour.
Réalisation : Julieta Espinosa
- Photos n° 13 à 16 : Passage de l'église Montierneuf25
à la Place Montierneuf
Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007

Aménagement de cheminements pour les piétons dans le Centre ville de Poitiers

- Photos n°17 et 18: Différents types de lampes encastrés24
Source : BATIPRODUITS
- Photo n°19 : Voiture garé sur un des trottoirs de la27
rue de la Chaîne
Réalisation : Julieta Espinosa
- Photo n°20 : Revêtement coloré utilisé au Royaume-Uni29
pour aider les malvoyants et aveugles à mieux se déplacer
Source : Rapport CNT, Une voirie pour tous
- Photo n°21 : Rue de la Tête Noire les gens marchent sur la chaussée31
Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007
- Photo n°22 : Rue de la Tête Noire les poubelles encombrent le trottoir31
Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007
- Photo n°23 : Pavé en grès32
Source : Pierre et sols
- Photo n°24 : Lampes dans la rue de la Chaîne32
Réalisation : Julieta Espinosa, mai 2007

LOCALISATION DES PHOTOS



REMERCIEMENTS :	2
INTRODUCTION :	3
Première Partie : Le Centre ville de Poitiers nécessite des aménagements pour les piétons	5
A. La place des piétons dans la ville	6
1. La marche à pied : mode de déplacement adapté à la ville ...	6
2. ... qui répond aux objectifs du Plan Bleu	7
3. Les besoins des piétons sont en accord avec l'amélioration de la qualité du paysage urbain	8
4. Une cohérence entre les différents modes de déplacement pour un partage de la voirie	9
Conclusion	10
B. Le fonctionnement du centre ville de Poitiers	10
1. Répartition des activités dans un petit centre ville	10
a) Délimitation du centre ville de Poitiers et quelques chiffres	10
b) Différentes activités du centre ville	11
c) Développement futur du centre ville	12
2. Un tissu urbain médiéval qui crée des conflits d'usage de la voirie	12
a) Un peu d'histoire	12
b) Les accès au centre-ville	13
c) La zone piétonne dans le centre ville	13
d) Les stationnements et les livraisons	14
Conclusion	15
C. Les accès existants entre le cœur de la ville et le quartier des Trois Rois	15
1. Le quartier des Trois Rois	15
a) Délimitation de la zone d'étude	15
b) Un quartier touristique	16
c) Vers un pôle administratif et tertiaire	17
2. Les flux entre le quartier des Trois Rois et le cœur de la ville	18
a) Accès au cœur de la ville	18
b) Les voies empruntées par les piétons	19
Conclusion :	19
Deuxième Partie : Propositions d'aménagement : Liaison entre le centre-ville et le quartier des Trois Rois	21
A. Les piétons nécessitent :	22
1) D'espace :	22
2) Des repères	22
3) Un environnement agréable	22
4) Se sentir en sécurité :	23
Conclusion :	24
B. Eclairage du passage de l'église Montierneuf	24
1. Etat des lieux	24
2. Mise en place de l'éclairage	25
C. Création d'une zone 30 sur les rues Jean Bouchet, de la Chaîne et des Trois Rois	27
1. Etat des lieux	27
2. Créer une Zone 30	28
a) Réglementation	28
b) Aménagements nécessaires	28
c) Une réflexion sur le revêtement	29
D. Transformer la rue de la Tête Noire en rue piétonne	31
1. Etat des Lieux	31
2. Aménagements piétons	31

Aménagement de cheminements pour les piétons dans le Centre ville de Poitiers

a) <i>Une réflexion sur le revêtement et l'éclairage</i>	32
b) <i>Propositions</i>	32
E. Coût et financement	34
1. Coût des aménagements	34
a) <i>Eclairage du passage entre le cinéma Le Dietrich et la place Montierneuf</i>	34
b) <i>Aménagement de Zone 30 sur les rues des Trois Rois, Jean Bouchet et rue de la Chaîne</i>	34
c) <i>Aménagement des rues de la Tête Noire, des Flageolles, et des Gaillards</i>	35
2. Financement	35
a) <i>Budget</i>	35
b) <i>Financement</i>	35
Conclusion Générale :	36
Bibliographie :	37
Table des documents :	38
Table des photos :	39
LOCALISATION DES PHOTOS	41

Annexes :

A. Plan de Déplacement Urbain de Poitiers

B. Projet « Cœur d'Agglo »

C. PLU Poitiers

D. Plan Touristique du centre-ville de Poitiers

E. Charte de Propreté Urbaine

F. Carte « L'Agglomération de Poitiers 2000 ans d'espace urbain. »

G. Budget 2007 de la ville de Poitiers

H. Budget 2007 de la Communauté d'Agglomération de Poitiers

RESUME :

Aménagement de cheminements pour les piétons dans le Centre ville de Poitiers

Liaison entre le cœur de la ville et le quartier des Trois Rois

Le centre ville de Poitiers possède un tissu urbain médiéval très dense. Cela crée des conflits d'usage de la voirie et nuit notamment les piétons. Le quartier des Trois Rois (partie nord du centre ville) connaît une transformation, il devient un pôle administratif, mais reste un endroit touristique important pour le centre ville. Il s'avère donc nécessaire de créer des cheminements pour les piétons, pour rendre ce quartier accessible à un plus grand nombre de personnes, et pour le mettre en lien de façon plus directe avec le cœur de la ville.

Pour cela plusieurs propositions sont faites : transformer des rues dangereuses pour les piétons en rues piétonnes, créer des zones 30 et éclairer une partie du quartier pour la rendre plus sûre. Ainsi la marche à pied pourra se développer dans cette zone et alors diminuer l'utilisation de la voiture qui nuit à la qualité environnementale et paysagère de cet espace.

MOTS-CLES : Centre-ville de Poitiers, Rues médiévales, Modes de Déplacement Urbain, Accessibilité pour Tous, Piétons, Sécurité, Zone 30, Zone piétonne, quartier touristique.