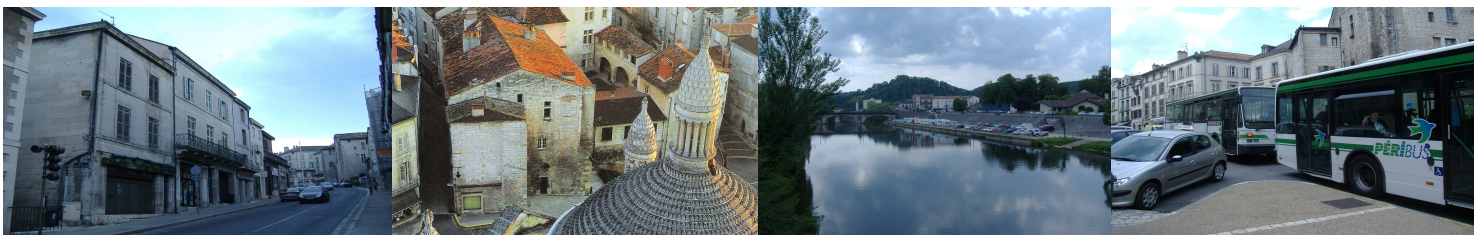


DE NOUVELLES DYNAMIQUES POUR UN ESPACE DEGRADE



Aménagement de l'avenue Daumesnil (Périgueux, 24)

DE NOUVELLES DYNAMIQUES POUR UN ESPACE DEGRADE

Aménagement de l'avenue Daumesnil (Périgueux, 24)

GABOREAU Mélina
Ingénieur 1
Année 2006-2007

Remerciements :

Je tiens à remercier tous les interlocuteurs, professionnels ou non, que j'ai rencontrés lors de ce travail, et qui ont accepté de m'accorder un peu de leur temps.

Merci à Mme Ingrid Voisin, responsable adjoint du service Urbanisme et Aménagement Urbain de la ville de Périgueux, ainsi qu'à ses collègues M. Neveu et M. Lacour, pour leur aide précieuse et leur disponibilité.

Merci aussi à M. Bernard Delage, chargé de l'urbanisme à la Communauté d'Agglomération Périgourdine, pour ses conseils et les informations qu'il m'a fournies.

Merci à M. Sanchez, chargé de la section des archives municipales de Périgueux aux archives départementales de la Dordogne, qui a orienté mes recherches.

Merci à mon tuteur M. Larribe.

Merci, enfin, aux commerçants de l'avenue Daumesnil que j'ai rencontrés, ainsi qu'aux usagers qui ont répondu à mes questions.

Sommaire :

Introduction :	6
PARTIE 1 :	7
Le quartier du Bas St Front :	7
entre richesses historiques et dysfonctionnements actuels.....	7
I. Un lieu emblématique de la ville, souffrant pourtant d'une mauvaise image.....	8
1. Les quartiers Moyen Âge – Renaissance et la cathédrale St Front sont des éléments forts de l'histoire de Périgueux	8
2. L'avenue Daumesnil :une déclivité caractéristique	9
II. Une situation paradoxale. Eléments de diagnostic.....	11
1. Une rue beaucoup traversée par le trafic automobile.....	11
2. Des espaces publics difficiles d'accès.....	17
3. Un commerce moribond et des immeubles délabrés et inhabités	19
PARTIE 2 :	21
Vers de nouvelles dynamiques :	21
perspective urbaine soulignée, circulation maîtrisée,.....	21
et mise en scène du lieu.....	21
I. Habiter le lieu, et accueillir de nouvelles populations, dans un bâti réhabilité.....	22
1. Rénover le bâti pour en révéler l'intérêt.....	22
2. Favoriser la mixité sociale.....	23
3. Attirer des commerces.....	23
II. La réappropriation du lieu par les piétons.....	24
1. Réduire le trafic automobile de transit :	24
2. Mieux répartir et adapter les espaces de stationnement.....	27
3. Remettre le piéton au centre du plan de circulation	28
4. Un aménagement durable et évolutif	29
III. Une mise en scène qui donne à voir la ville autrement, et à la (re)découvrir.	30
1. Souligner la perspective	30
2. Faire de la rue une scène ouverte	31
Conclusion.....	33
Annexes.....	34
Table des matières.....	39
Bibliographie.....	40

Introduction :

La ville contemporaine doit s'ingénier à s'accorder avec les richesses de son patrimoine historique, tout en répondant aux besoins de ses habitants et visiteurs.

Aujourd'hui, la ville de Périgueux doit en effet concilier les contraintes actuelles, les besoins nouveaux, et le souci de mieux mettre ses quartiers historiques en valeur, afin d'accueillir un large public. Cette volonté s'est affirmée dans les travaux engagés au sein du secteur sauvegardé, créé dès 1970 autour de l'ancienne cité du Puy-Saint-Front.

L'avenue Daumesnil est en plein cœur du quartier historique du 'Bas Saint Front'. Pourtant, elle est aujourd'hui un espace urbain abandonné à la voiture, déserté par ses anciens habitants, et qui a perdu sa dynamique commerçante originelle.

Refaire de ce quartier un espace attrayant et agréable, ancré dans les activités de la ville d'aujourd'hui, et changer son image négative : tels sont les enjeux d'un aménagement au service d'un avenir dynamique et au plus près des aspirations des usagers.

Comment cet espace urbain, aujourd'hui fatigué, peut-il, par un aménagement adapté et volontaire, dégager de nouvelles dynamiques et attirer de nouveaux publics ?

Nous étudierons d'abord les éléments problématiques du quartier, avec un diagnostic de la situation actuelle. Nous verrons ensuite les aménagements proposés en réponse à ce diagnostic. Ils seront déclinés dans les domaines de la réhabilitation du bâti, de la régulation des circulations, et enfin de la mise en scène du lieu, encourageant à porter un regard nouveau sur le quartier.

PARTIE 1 :

Le quartier du Bas St Front : entre richesses historiques et dysfonctionnements actuels

I. Un lieu emblématique de la ville, souffrant pourtant d'une mauvaise image

1. Les quartiers Moyen Âge – Renaissance et la cathédrale St Front sont des éléments forts de l'histoire de Périgueux

La mise en valeur de son patrimoine représente un enjeu majeur pour la ville, dont le monument emblématique est la cathédrale. Très massive, elle est édifée près de la rivière, sur la hauteur de l'ancienne cité du Puy St Front. Elle domine aujourd'hui le quartier médiéval-renaissance de la ville de Périgueux. Ce monument est recensé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1998.



Périgueux cultive son attrait touristique, afin de séduire des touristes venus de plusieurs pays européens

Source : brochure 'Périgueux, Moments d'émotion'

Dans ce quartier ancien, les tracés urbains ont subi peu de modifications et témoignent de cette époque : on trouve aujourd'hui de nombreuses rues très étroites et peu accessibles. Cependant, certains axes élargis au XIX^e siècle (rue St Front, avenue Daumesnil), perçant le tissu urbain, ont ouvert la voie à une circulation automobile qui n'a cessé de se développer.

Aujourd'hui, la réappropriation des espaces publics de ce secteur, et la réhabilitation des immeubles, sont indispensables à sa mise en valeur.

L'avenue Daumesnil est un axe important de circulation, au cœur du centre ancien.

Le secteur sauvegardé de Périgueux couvre 22 ha de la ville, en bordure de la rivière :

- en bleu, le secteur sauvegardé.
- en rouge, l'avenue Daumesnil et la place Daumesnil
- en vert, la cathédrale St Front

Source photo : Dordogne Libre- www.leuropevueduciel.com



2. L'avenue Daumesnil: une déclivité caractéristique

L'avenue Daumesnil relie le cœur de ville aux quartiers construits de l'autre côté de la rivière, l'Isle. A l'extrémité haute de l'avenue se trouve le carrefour de la place Daumesnil, avec les rues Denfert Rochereau et St Front, ainsi que la rue de Clarté, piétonne. A l'extrémité basse, l'avenue croise le boulevard Georges Saumande, longeant les quais de l'Isle, et rejoint le pont des Barris qui traverse la rivière.

Elle accueille l'entrée principale actuelle de la cathédrale (façade Nord de l'édifice), mais il n'existe pas réellement de parvis sur cette face. Des voitures stationnent sur le mince espace protégé de la circulation.

Source : réalisation personnelle



Vue de l'extrémité haute : l'avenue Daumesnil ouvre une perspective sur l'autre rive de l'Isle, soulignée par le bâti.

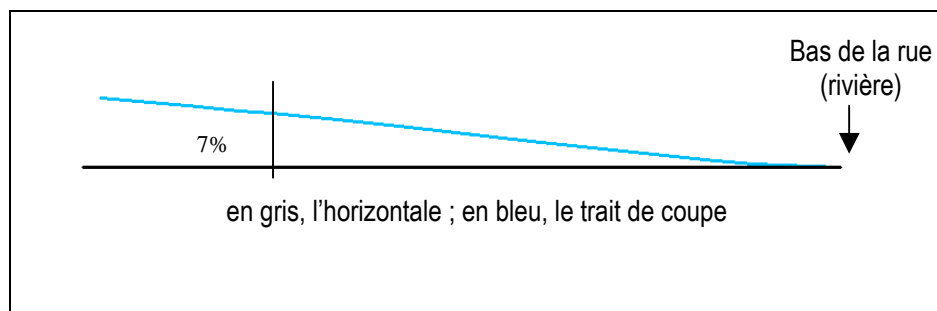
Source : réalisation personnelle

La rue est assez courte (environ 150m), et sa pente atteint 7%, descendante de la cathédrale vers la rivière. On trouve dans cette caractéristique topographique l'origine du surnom la désignant : 'montée du Greffe' (de 'degrès', c'est à dire les escaliers qui permettent d'arpenter le quartier).

Cette déclivité rend moins aisés les déplacements à pieds et à vélo. Elle est de plus à l'origine de l'augmentation du bruit et de la pollution, lors du démarrage en côte des véhicules arrêtés au feu.

L'avenue Daumesnil présente une déclivité environ constante de 7% (environ 10m de dénivelé sur toute la longueur)

Sources : relevés topographiques-mairie de Périgueux

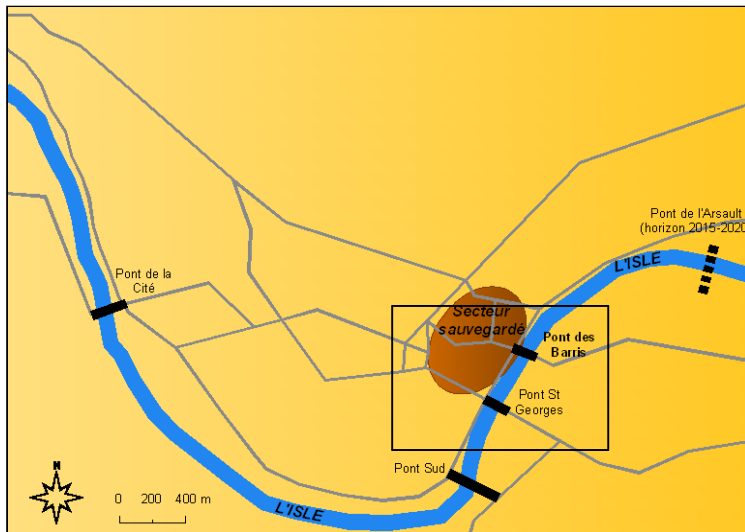


L'avenue est peu attrayante, elle souffre d'une mauvaise image et d'une perception négative de la part de nombreux passants et automobilistes. Pourtant, cet axe principal de l'ancienne cité du Puy-St-Front était autrefois caractérisé par sa dynamique importante reposant sur le commerce et l'artisanat.

La 'montée du Greffe', pourtant située dans le secteur protégé de la ville, souffre aujourd'hui d'un développement excessif des déplacements automobiles : cet axe relie stratégiquement le centre ville de Périgueux aux quartiers de la berge opposée, et constitue une entrée de la vieille ville.

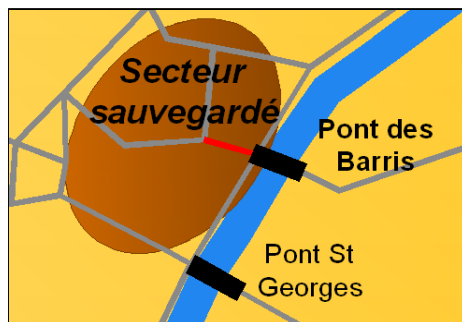
II. Une situation paradoxale. Eléments de diagnostic.

1. Une rue beaucoup traversée par le trafic automobile



La ville de Périgueux, édifiée à l'origine dans une boucle de la rivière, possède deux ponts donnant sur le centre historique

Source : réalisation personnelle



En rouge, l'avenue Daumesnil, qui donne sur le pont des Barris

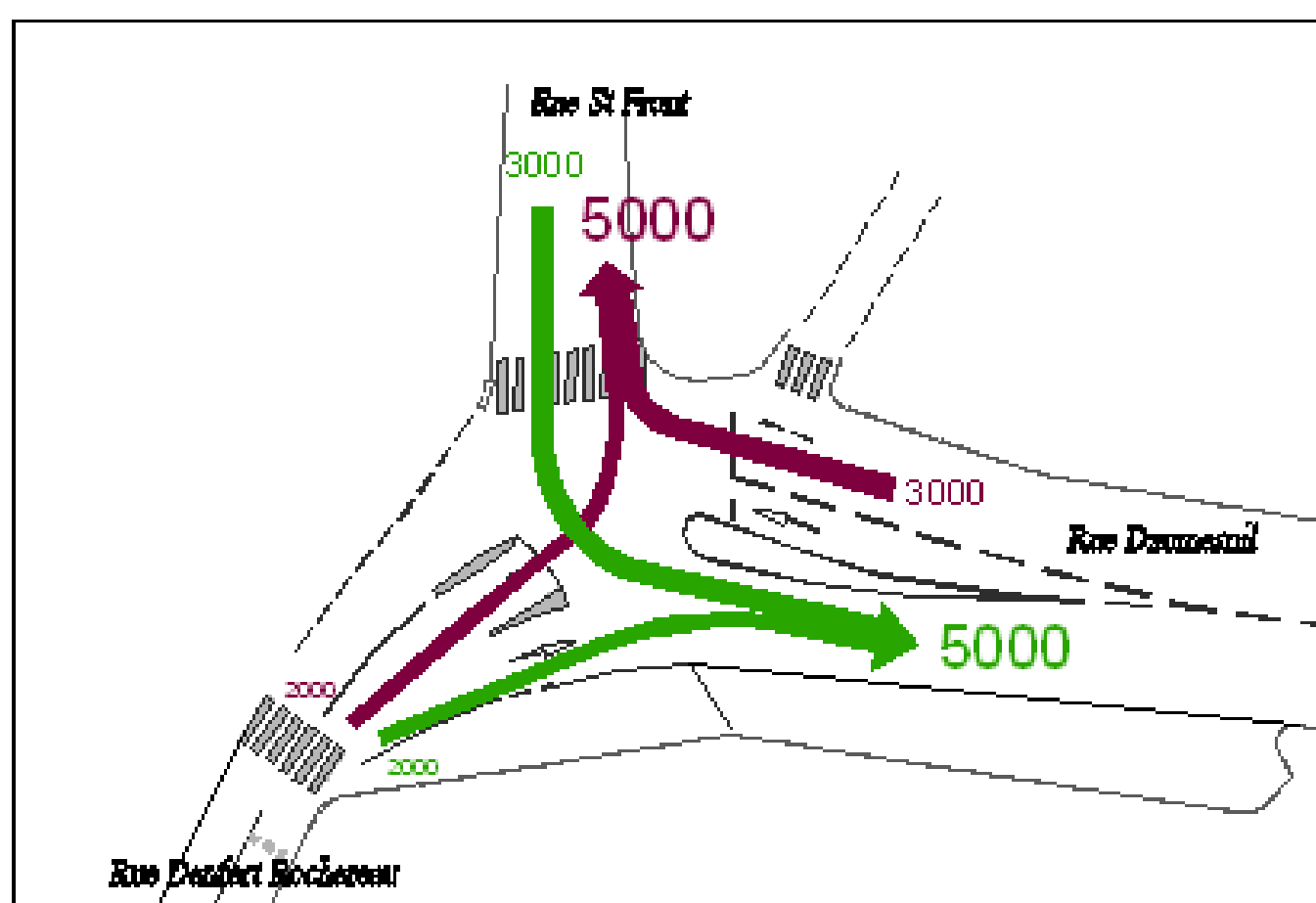
□ Une circulation traversante dense



Il s'agit d'un espace dominé par la circulation automobile : la rue est aujourd'hui empruntée par de nombreux automobilistes, car elle ouvre sur l'un des deux ponts principaux du centre de Périgueux : le pont des Barris. Ces déplacements sont caractéristiques d'une circulation de transit, qui apporte des nuisances, mais ne crée aucune retombée économique positive pour les commerçants de la rue.

Cet axe n'est pas adapté à un trafic si abondant et dense, ce qui provoque des encombrements, accompagnés de pollution et de bruit continuels. En effet, des voitures et bus restent fréquemment bloqués aux feux durant plusieurs minutes avant de redémarrer.

Le débit journalier moyen de véhicules empruntant le carrefour du haut de l'avenue (carrefour de la place Daumesnil), nous indique l'importance de cet axe dans les déplacements réguliers des automobilistes : 10.000 véhicules s'y croisent en moyenne, par jour.

Débit journalier moyen de véhicules empruntant le carrefour de la place Daumesnil



-  Direction pont des Barris
(descente de la rue)
-  Direction Cours Tourny
(montée de la rue)

Sources : Mairie de Périgueux,
réalisation personnelle

Ces véhicules arrivent, d'une part, des rues Denfert Rochereau et St Front, en direction de l'avenue Daumesnil, et d'autre part, de l'avenue Daumesnil elle même, pour aller notamment vers le centre ville.

Une partie du trafic est constituée de camions rejoignant le centre ville pour des livraisons, et de bus de ville.

La rue est en effet fréquentée par les deux lignes principales du réseau 'Péribus' (lignes 1 et 2), et on y trouve un arrêt ('St Front') dans les deux sens. Ainsi, 100 à 200 bus empruntent quotidiennement l'avenue Daumesnil (voir [Annexe 1](#) et [Annexe 2](#)). Leurs arrêts et redémarrages répétés occasionnent du bruit et contribuent à la pollution ambiante.



Au cours de la journée, la rue est fréquemment encombrée par une file continue de véhicules.

Ci-dessus : plusieurs bus peuvent parfois se suivre, gênant la circulation lorsqu'ils s'arrêtent à l'arrêt 'St Front'. Leur gabarit accentue de plus la longueur des embouteillages.

Ci-contre : la file d'attente de véhicules arrêtés au feu du bas de la rue remonte jusqu'au carrefour de la place Daumesnil, engorgeant tout le secteur.

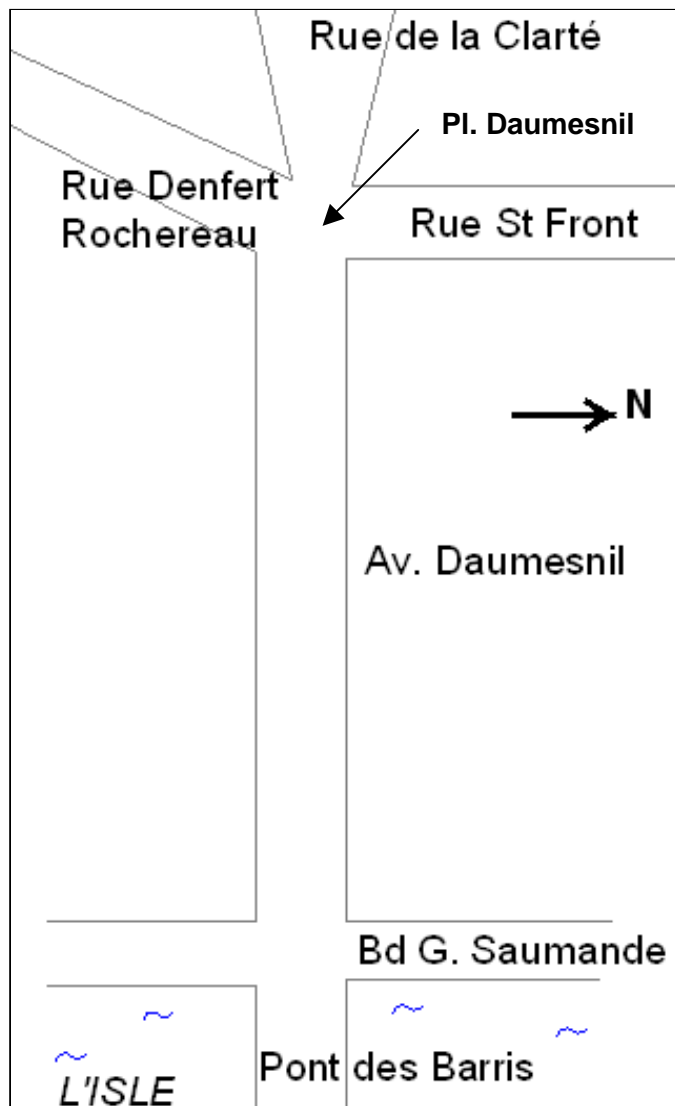
Sources : réalisations personnelles



❑ Des carrefours encombrés

La circulation est régulée aux deux extrémités de la rue par des feux tricolores. La rue n'étant pas très longue (150m), elle ne compense pas les écarts temporels entre les différents feux. On assiste, aux heures d'affluence, à l'allongement des files de véhicules, puis au blocage simultané des deux carrefours. (Voir documents ci-après). Ce phénomène est accentué par la présence des bus, qui encombre davantage les voies, et par l'immobilité des véhicules souhaitant tourner à gauche, bloquant le reste de la circulation lorsque le trafic est dense.

Par exemple, les bus arrivant de la rue St Front tournent à gauche pour s'engager dans l'avenue Daumesnil. Si celle-ci est déjà encombrée, le bus ne peut pas s'extraire du carrefour de la place Daumesnil avant le passage au vert des autres feux du carrefour. Ainsi, les liaisons entre l'avenue Daumesnil et la rue Denfert Rochereau sont momentanément impraticables. Le carrefour est alors bloqué jusqu'au désengorgement de la descente de l'avenue, par passage au vert du feu situé en bas de celle-ci.

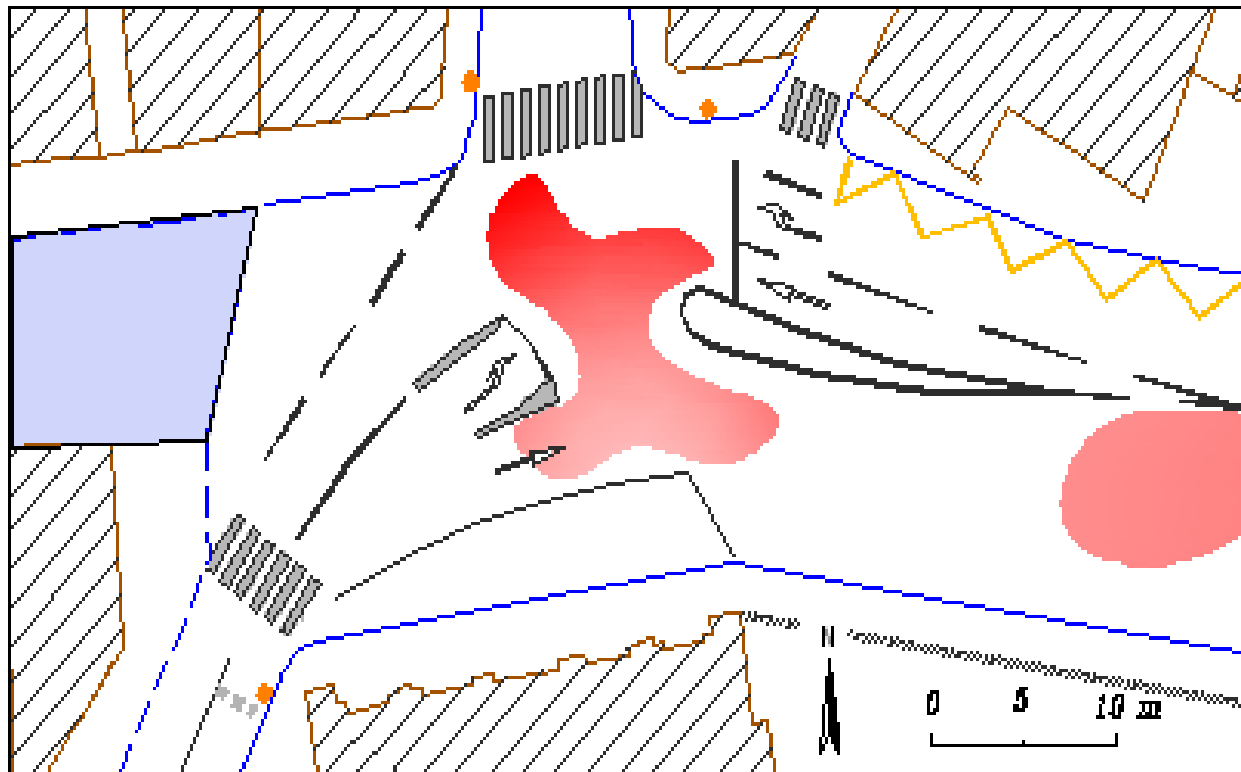











L'avenue Daumesnil est située entre deux carrefours, souvent encombrés :

- à l'ouest, le carrefour de la place Daumesnil
- à l'est, le croisement avec le boulevard Georges Saumande

source : réalisation personnelle

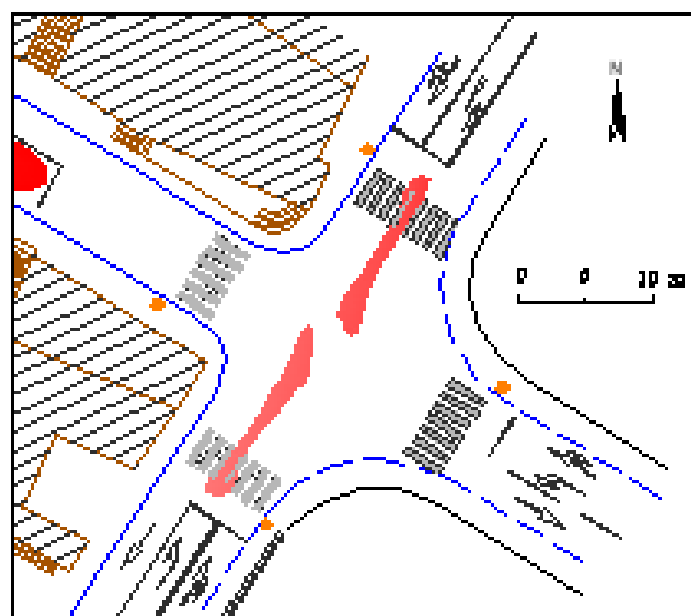
Carrefour de la place Daumesnil : une zone de blocage de la circulation



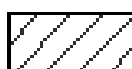








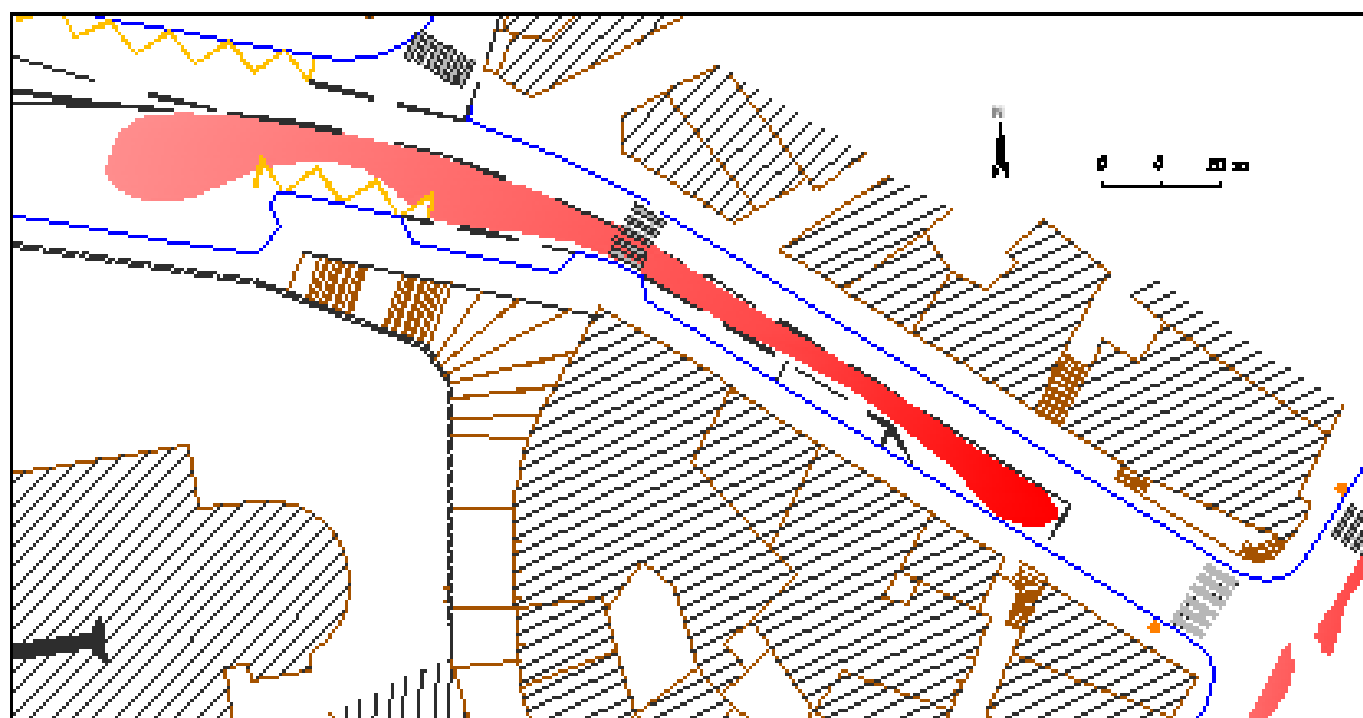
-  Lieux de blocage
-  Bâti
-  Limites de parcelles
-  Limites de trottoirs
-  Marquages des voies
-  Zones bus
-  Passages piétons
-  Rue piétonne
-  Feux tricolores

Carrefour Av. Daumesnil - Bd Georges Saumande : vecteur d'encombrement Av. Daumesnil

Sources : Mairie de Périgueux,
réalisation personnelle



-  Blocage
-  Limites de parcelles
-  Bâti
-  Escaliers
-  Marquage des voies
-  Limites de trottoirs
-  Passages piétons
-  Feux tricolores
-  Zones bus



□ Des stationnements occupés à la journée



La dizaine de places de stationnement présente sur la rue est en particulier destinée au stationnement de proximité. On observe pourtant que ces places sont fréquemment occupées à la journée par des personnes travaillant dans le centre de Périgueux, par exemple.

Ainsi, l'intérêt de ces places pour les commerçants est altéré, et la possibilité de s'arrêter dans la rue pendant la journée est quasiment nulle.

Source : réalisation personnelle

2. Des espaces publics difficiles d'accès

L'accès à cet axe est rendu difficile par une pente assez forte qui peut dissuader les piétons les plus fragiles (personnes âgées, poussettes, personnes en fauteuil roulant, etc.). De plus, plusieurs rues adjacentes sont étroites et relient l'avenue par des escaliers endommagés et dangereux.



Trottoirs endommagés et encombrés, pas-de-porte non entretenu, et passage piéton effacé : le piéton n'a pas la tâche facile.

Sources : réalisations personnelles



Les espaces publics sont en mauvais état, et on trouve seulement un banc sur l'avenue, qui de plus est situé dans un lieu de passage

Source : réalisation personnelle

La rue Port-de-Graule, vue de l'avenue Daumesnil : on y accède difficilement par des escaliers, en partie obturés par du matériel de chantier (l'immeuble de gauche est en cours de réhabilitation).

Source : réalisation personnelle



Un réel besoin de soigner le traitement des lieux piétonniers apparaît, afin de faire (re)découvrir cette partie du quartier historique de la ville, aux locaux et aux touristes.

3. Un commerce moribond et des immeubles délabrés et inhabités

L'inventaire des commerces de la rue est particulièrement explicite quant à la perte du dynamisme économique autrefois caractéristique du lieu.

Sur 14 fonds de commerce donnant directement sur la rue, 5 sont encore en activité (boulangerie, école de conduite, restauration rapide, démothèque, pâtisserie périgordine), un a été récemment transformé en logement, et 8 sont fermés depuis plusieurs mois ou plusieurs années, non remplacés.

On constate ainsi le délabrement avancé de certains immeubles, et l'esthétique désastreuses des rez-de-chaussée.



Fissures, enduits abîmés et sales, et un café récemment fermé en rez-de-chaussée (n°13 de l'avenue)

Un fond de commerce sale et délabré, fermé depuis plusieurs dizaines d'années (n°10)



Quelques maisons plus loin, la même situation. (n°8)

Sources : réalisations personnelles

Le très mauvais état de certains immeubles de la rue (en particulier dans le bas de la rue) est en partie responsable de l'image négative que véhicule cet espace. Plusieurs immeubles sont totalement vacants : ils constituent un potentiel de logements bien situés, proches du centre ville, et dans un cadre agréable.

Cependant, la mairie ne peut contraindre les propriétaires d'immeubles délabrés à les réhabiliter.

Remarquons que plusieurs réhabilitations ont été récemment initiées par des Associations Foncières Urbaines.

On dénombre 7 immeubles très dégradés, à réhabiliter. Ces bâtiments présentent 2 à 3 étages, et un fond de commerce en rez-de-chaussée.

Ils sont concentrés dans le bas de l'avenue Daumesnil, et on remarque qu'ils sont mitoyens, et répartis de part et d'autre de la rue. En fait, 4 îlots sont touchés par ce besoin de réhabilitation.



On découvre ainsi une rue vidée de ses habitants et de ses commerçants : son dynamisme a disparu, les échanges économiques et sociaux sont au ralenti.

Pour faire revivre ce quartier, l'aménageur doit tout mettre en œuvre afin de favoriser l'installation de nouvelles populations, et de rendre les espaces publics plus agréables et adaptés aux besoins des usagers.

Pour faire de cette rue un lieu plus vivant et attrayant, et lui donner un rôle de véritable lien entre le centre ville et l'autre rive, les enjeux résident dans la réussite d'un nouveau dessin de la rue, et dans le dégagement de nouvelles dynamiques.

PARTIE 2 :

Vers de nouvelles dynamiques :

**perspective urbaine soulignée,
circulation maîtrisée,
et mise en scène du lieu**

I. Habiter le lieu, et accueillir de nouvelles populations, dans un bâti réhabilité

1. Rénover le bâti pour en révéler l'intérêt

Le nouveau dessin de la rue passe par une réhabilitation du bâti en cohérence avec les autres immeubles anciens, afin de replacer la rue dans son contexte urbain, et de souligner sa fonction de lien entre centre et quartiers.

Ce travail consiste à redessiner le paysage urbain de la rue pour la rendre plus esthétique, tout en mettant en évidence les qualités architecturales existantes, souvent non entretenues.



Un immeuble récemment réhabilité : les travaux doivent aménager des appartements adaptés aux besoins actuels, tout en améliorant l'aspect extérieur du bâtiment.

Détail : les façades sont nettoyées, et la structure des murs apparaît. Le parement a été repris lors de la rénovation, et les joints ont été réalisés au mortier de chaux brossé.

Sources : réalisations personnelles



La continuité et la cohérence du bâti permettra de souligner la perspective vers la rivière, recomposer un profil de rue en lien avec les autres axes du centre, en s'intégrant dans la logique du paysage environnant. Cette volonté est en accord avec le règlement du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, qui stipule que « les constructions existantes et protégées doivent, à l'occasion de leur restauration ou transformation, retrouver leur aspect d'origine » (règlement d'urbanisme du secteur sauvegardé, p15). Le bâti devra être rénové de manière durable, avec une bonne maîtrise des consommations énergétiques, et un confort d'isolation phonique suffisant.

Dans les parcelle n'ayant aucun vis à vis avec la cathédrale, on peut imaginer une architecture plus contemporaine, établissant un dialogue avec les bâtiments d'aspect plus anciens. Si les matériaux et l'aspect des toitures sont imposés, l'architecte peut cependant apporter des éléments nouveaux, qui donneront à la rue

un ancrage dans les réalités contemporaines, tout en soulignant ses richesses patrimoniales.

De plus, les immeubles existants représentent un potentiel foncier intéressant et très bien situé par rapport au centre. Il s'agit de bâtiments en R+2/3, qui peuvent accueillir plusieurs appartements chacun, avec un rez-de-chaussée aménagé en commerce. Pour tous, il existe déjà une entrée indépendante du fond de commerce.

L'évolution vers des réhabilitation de qualité est permise en particulier grâce aux défiscalisations prévue par la loi Malraux, qui incite les propriétaires à entreprendre des travaux.

2. Favoriser la mixité sociale

La réhabilitation des immeubles de l'avenue sera l'occasion d'accueillir de nouveaux occupants, bénéficiant d'un emplacement de qualité. Afin de permettre une certaine mixité sociale urbaine, il serait intéressant de mobiliser une partie de ces logements pour l'accueil d'étudiants.

En effet, la ville accueille 1500 à 2000 étudiants, à la recherche de logements peu chers et en centre ville (voir [Annexe 3](#)). Il est possible d'encourager la création et la location d'appartements répondant à ces besoins (par exemple, de petits meublés ou des chambres reliées à un pôle de vie collectif), grâce à des subventions versées aux propriétaires bailleurs s'engageant à louer à des loyers modérés ou à des étudiants.

L'installation de nouveaux habitants dans ces immeubles permettra de densifier, et de diminuer encore le taux de vacance des habitations à Périgueux, qui était de 15,7% en 1999 (28,9% en 1990) *.(données : Mairie de Périgueux, Communauté d'Agglomération Périgourdine).*

Le quartier pourra ainsi retrouver une animation, et des habitants demandeurs de commerces de proximité.

3. Attirer des commerces

Une rénovation de qualité pourra ainsi redonner une grande valeur aux commerces de rez-de-chaussée, bénéficiant d'une bonne situation, proche du centre ville. La rénovation du bâti peut attirer de nouveaux commerçants, et des clients potentiels.

II. La réappropriation du lieu par les piétons

1. Réduire le trafic automobile de transit :

Pour améliorer la situation actuelle de l'avenue Daumesnil, il importe de limiter la prééminence du trafic motorisé de transit, qui ne fait pas vivre le quartier, mais lui cause des nuisances (encombrements, bruit, pollution).

La réduction de la circulation routière passe par la mise en place d'un plan de circulation adapté, et par le maintien du réseau de bus de ville indispensable pour permettre aux automobilistes volontaires de diminuer leurs déplacements en voiture.

❑ **Maintien et développement des dessertes de bus**

Le réseau de bus doit être maintenu et amélioré, afin de répondre au mieux aux besoins des habitants, et de réduire le nombre de véhicules entrant dans le secteur. La fréquence de passage doit être maintenue sur les arrêts de la rue.

De plus, le réaménagement de la rue permet d'initier l'esquisse d'un réseau en site propre, pouvant voir le jour à moyen terme : une voie est réservée aux bus (dans un sens), qui devront être équipés de moteurs 'propres' et moins bruyants.

❑ **Modification du plan de circulation**

On peut imaginer plusieurs hypothèses de plans de circulation. Les interactions avec les autres axes sont à prendre en compte, et pour cela le Plan de Déplacement Urbain aujourd'hui en étude sur la communauté d'agglomération sera un outil précieux dans l'avenir.

L'hypothèse retenue ici est la suivante :

- Sens unique descendant pour les voitures (avec bande cyclable)
- Voie montante réservée aux bus. Le virage à droite en haut de la rue Daumesnil est facilité (virage plus large pour les bus).
- La rue St Front est aussi en sens unique, en direction de la place Daumesnil, et conserve une voie réservée aux bus en sens inverse.
- La rue Denfert Rochereau est en sens unique descendant.
- Les feux tricolores sont remplacés par deux giratoires, à chaque extrémité de l'axe.

Cette proposition permet de limiter le nombre de véhicules empruntant l'avenue. De plus, le remplacement des feux tricolores par des ronds-points aux carrefours permet d'éviter les blocages par des véhicules tournant à gauche.

La voie montante étant réservée aux bus, elle sera empruntée par un nombre sensiblement inférieur de véhicules, ce qui limitera les nuisances de bruit dues au démarrage en côte.

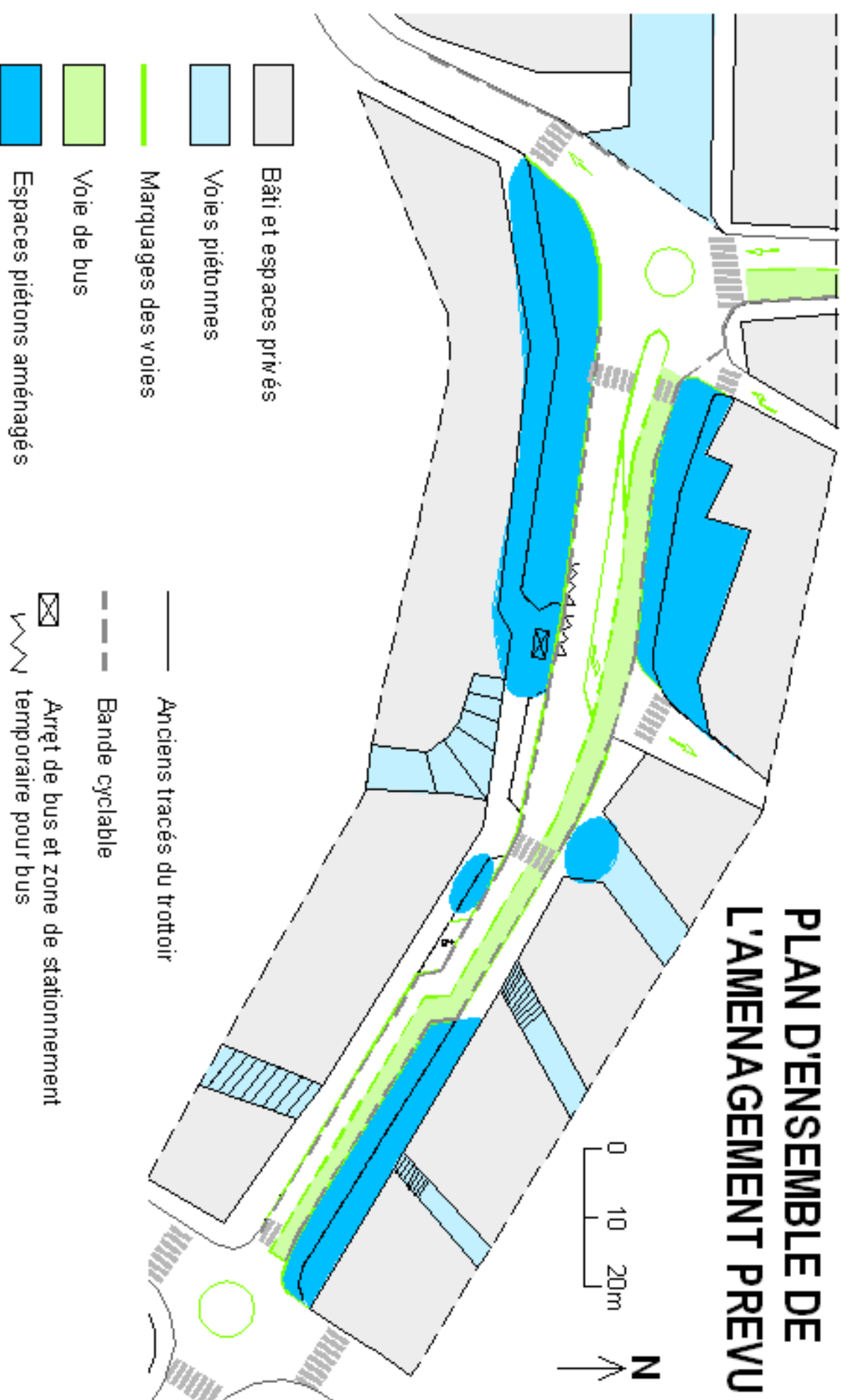
La chaussée donne une place au vélo, sous forme de bande cyclable, afin de protéger le cycliste et d'alerter l'automobiliste. En effet, même si la pente est défavorable, des cyclistes empruntent cette voie, car elle relie le centre ville à la 'voie verte' des bords de l'Isle réservée aux vélos et piétons.

Cet aménagement incite les automobilistes de transit à éviter cet axe, et à contourner le secteur sauvegardé par le Pont St Georges ou les quais, selon leur trajet. Ce plan déleste en partie la circulation passant par le pont des Barris, sur le

pont St Georges. Le risque existe d'engorger davantage ce second passage sur l'Isle. Cependant, il est limité car l'avenue Daumesnil reste un axe important, et devient surtout beaucoup plus fluide.

Cet aménagement des voies permet de dégager des espaces pour la déambulation piétonne : les fonctionnalités sont ainsi mieux réparties sur l'espace public, et d'autres usages que la circulation routière sont promus.

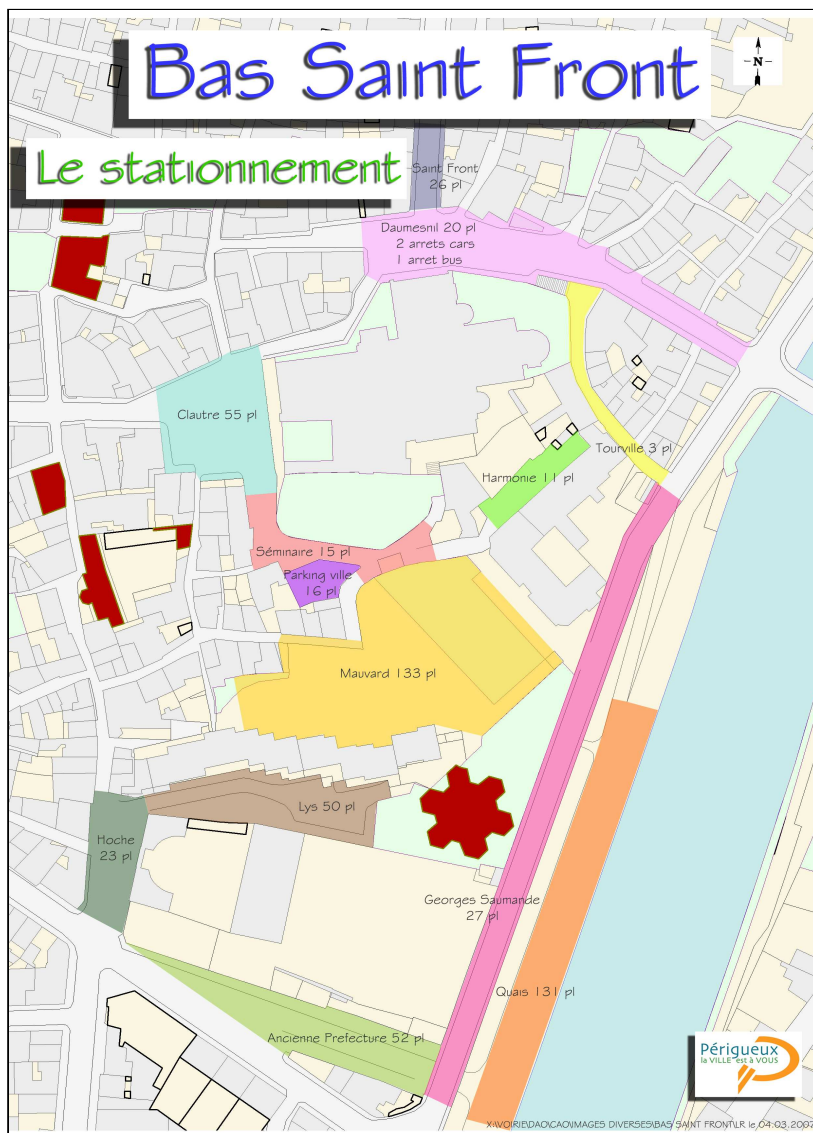
PLAN D'ENSEMBLE DE L'AMENAGEMENT PREVU



2. Mieux répartir et adapter les espaces de stationnement

Une meilleure répartition des stationnement passe par la suppression de la plupart des places de la rue, pour n'en conserver que trois, explicitement réservées à des arrêts de courte durée. Une de ces places est destinée aux personnes à mobilité réduite. On préserve ainsi l'intérêt fonctionnel du stationnement de proximité (accès aux services et administrations, achats), tout en limitant sa nuisance visuelle et en récupérant du foncier pour d'autres usages (espaces piétons notamment).

Cette décision tient compte de la construction prochaine d'un parking souterrain d'environ 300 places à proximité (place Mauvard, actuellement zone de stationnement de 130 places), et de l'état actuel de l'offre de stationnement alentour.



L'offre actuelle de stationnement s'élève à environ 550 places disponibles à proximité de l'avenue Daumesnil. La création prochaine du parking souterrain de 300 places de stationnement place Mauvard permet de délester les autres stationnements de surface.

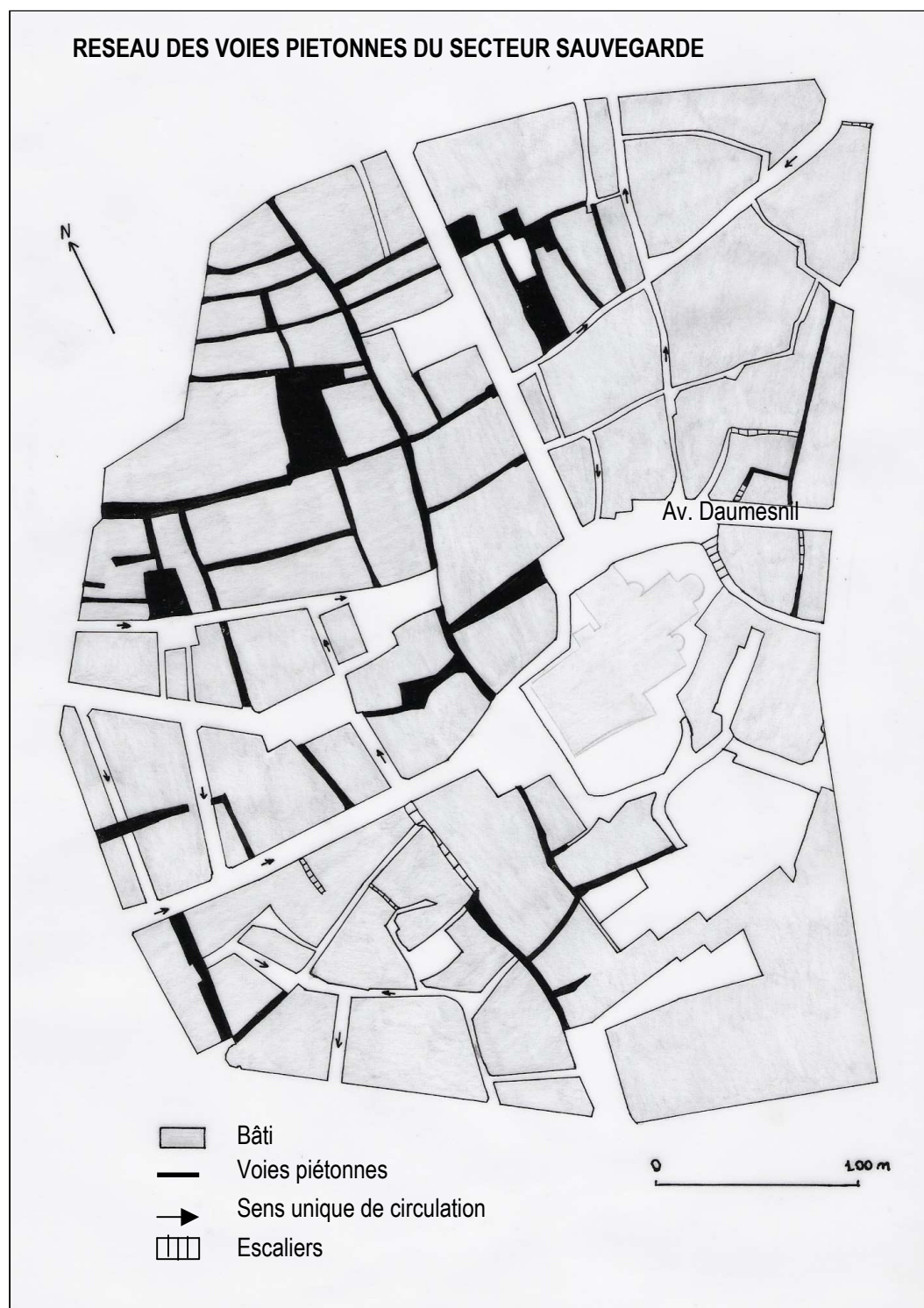
Source : Mairie de Périgueux

3. Remettre le piéton au centre du plan de circulation

□ Un besoin d'espaces piétonniers

Le besoin piétonnier dans cette zone est justifié par le réseau important de rues piétonnes, commerçantes et résidentielles, du secteur sauvegardé. Ce réseau est arpenté par les périgourdins, mais aussi par les touristes suivant le 'circuit médiéval-renaissance' balisé par l'office de tourisme. (voir document ci-après)

De plus, la 'voie verte' réservée aux modes doux de déplacements passe juste de l'autre côté de la rivière, et la capacité de stationnement est assez importante dans le quartier (notamment le parking des quais, accueillant des camping-cars).



Sources : cadastre, réalisation personnelle

En aménageant des espaces piétonniers au sein de la rue, on complète un réseau, et on fait cette avenue la prolongation d'un axe du centre ville, le reliant aux lieux de loisir et de résidence.

❑ **Des espaces publics piétons accessibles à tous**

L'aménagement proposé prévoit de créer des espaces piétons plus larges, facilement accessibles pour tous et plus attrayants, en mettant à profit les espaces dégagés par le changement de plan de circulation. La pente doit être 'cassée' par des marches et des replats. De plus une rampe sans obstacles est aménagée pour les poussettes et les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, de part et d'autre de la chaussée.

Les trottoirs sont surbaissés et des bandes d'éveil et de vigilance sont placées devant chaque passage piéton pour les personnes atteintes d'un handicap visuel. Un troisième passage piéton est ajouté en haut de l'avenue, au niveau actuel du feu tricolore.

Les accès par les rues adjacentes doivent aussi être améliorés, en particulier en soignant la rénovation des escaliers et en installant des rampes en pente douce lorsque c'est possible.

Les déplacements des piétons sont facilités, et ils trouvent un agrément à se promener ici.

❑ **Des espaces conviviaux**

Le projet prévoit de réduire la chaussée au profit de larges trottoirs et d'espaces piétonniers. Ces derniers seront de tailles différentes, de part et d'autre de la chaussée, et permettront d'avoir un recul et une bonne visibilité sur les alentours (en particulier en haut de la rue).

Là, les piétons pourront s'asseoir en direction de la cathédrale, de la rivière et, des autres rues anciennes. Ouvert à son environnement, le promeneur peut alors profiter d'un espace convivial de repos.

4. Un aménagement durable et évolutif

La conception de cet aménagement intègre la possibilité d'évolution, par exemple vers une limitation plus importante du trafic motorisé à moyen terme, permise par la création d'un nouveau pont sur l'Isle.

En effet, les espaces piétons seront au même niveau que la chaussée, afin de les rendre modulables (les limites de ces espaces seront soulignées par un traitement du sol différent, et protégées des voitures par des plots amovibles) . Ils pourraient par exemple accueillir ponctuellement quelques places de stationnement en cas de besoin exceptionnels (manifestations diverses à proximité). A plus long terme, ces espaces pourraient bénéficier d'une limitation plus ample de la circulation motorisée et s'agrandir.

Le projet se veut en devenir, et s'enrichira des réactions des usagers Il trouvera sa durabilité dans sa capacité d'adaptation aux besoins futurs de la ville.

III. Une mise en scène qui donne à voir la ville autrement, et à la (re)découvrir.

1. Souligner la perspective

□ Un traitement minéral du sol

Le traitement du sol sera particulièrement travaillé sur les espaces piétons. Il sera traité dans un souci de continuité de l'espace, avec la collaboration d'un artiste contemporain, qui créera un dallage, une mosaïque ou un pavage. Cette intervention de l'artiste suggèrera une approche sensible de la ville.

La conservation d'une dominante minérale permettra un usage pluriel des espaces et un entretien aisé des sols.

Cette intervention permettra de renforcer l'identité urbaine de l'axe, en exploitant la 3^{ème} dimension du sol conférée par la pente. Elle sera un élément symbolique de l'ouverture de la ville à sa rivière.

Perspective de l'avenue Daumesnil, vue depuis le pont des Barris.

De ce point de vue, le traitement particulier du sol sera visible et prendra tout son sens

Source : réalisation personnelle



□ Des points de vue suggérés

Les mobiliers urbains (en particulier les bancs) seront disposés dans les espaces piétons afin de mener le promeneur curieux à porter un regard nouveau et spécial sur le lieu : scruter, observer, s'approprier les lieux pour mieux les habiter et les faire vivre.

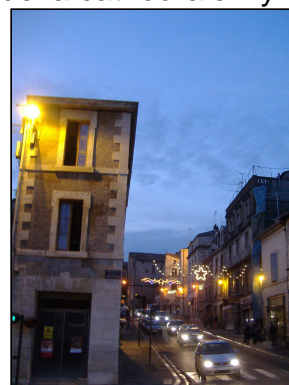
□ Une mise en lumière soignée

La mise en lumière permettra de souligner la perspective, et de mettre en valeur la cathédrale qui domine la rue, en atténuant son caractère massif.

Là aussi, l'appel à un artiste contemporain permettra d'établir un dialogue entre l'art et la ville. Cette démarche a déjà permis à Michel Brandt, artiste périgourdin, d'effectuer une mise en lumière de la cathédrale il y a quelques années.

L'éclairage actuel ne met pas les lieux en valeur. Intégrer le regard de l'artiste contemporain à la conception de l'aménagement permettra de souligner des qualités propres au lieu, pour les révéler.

Source : réalisation personnelle



2. Faire de la rue une scène ouverte

La rue pourra, enfin, trouver un dynamisme nouveau en s'ouvrant à de nouvelles fonctions : ancrée dans son époque et dans les activités de la ville, la rue se fera scène ouverte.

En effet, la ville accueille chaque année Mimos, le festival international du mime de Périgueux. Cet événement festif et culturel investit les rues et places du centre ville pour donner de nombreux spectacles en plein air, faisant de la ville son théâtre.

Jusqu'à présent, cet axe n'était pas du tout adapté pour accueillir de tels spectacles. L'aménagement proposé intègre la volonté de saisir l'opportunité de Mimos pour attirer le public dans l'avenue. Ainsi, la promotion du lieu va de paire avec le renforcement de son identité, mêlant regards sur l'histoire et ancrages contemporains.



L'événement de Mimos sera l'occasion de faire de la rue une scène :
les espaces aménagés pour les piétons se prêtent à l'accueil de comédiens, venus exercer leur art sur l'espace public.

Source : www.mimos.fr

L'espace public peut être détourné par l'artiste, et trouver un sens nouveau le temps du spectacle

Source : réalisation personnelle



Deux endroits de l'avenue semblent pouvoir se prêter à l' 'exercice' :

- Le 'recoin', un escalier sans issue, (cf photo précédente) présente l'intérêt d'être un petit espace protégé et en hauteur, il faut donc favoriser le recul des spectateurs et leur confort afin qu'ils voient au mieux les artistes se produisant.
- L'esplanade en pente (de l'autre côté de la rue, en face) est un espace relativement grand : elle couvre un espace important pour les acteurs, mimes, danseurs et artistes divers. La contrainte de dénivelé peut s'avérer être élément fondateur de projets artistiques, capables de détourner les équipements urbains de leur fonction première, et de provoquer la surprise, l'inattendu.

On peut attirer les festivaliers dans ces lieux, qui peuvent paraître incongrus, en initiant en même temps un partenariat avec les commerçants qui y trouveront des retombées économiques intéressantes.

Enfin, on pourra imaginer d'autres interventions artistiques dans l'avenue Daumesnil, du type installations d'art contemporain. En interpellant le passant, le commerçant, le touriste ou le périgourdin pris par ses habitudes, ces interventions donnent à voir et à vivre la ville autrement.

Conclusion

Face aux réalités urbaines actuelles, la ville de Périgueux doit composer avec ses richesses patrimoniales. L'avenue Daumesnil se trouve au cœur de cette difficulté. Elle souffre d'une circulation motorisée prééminente, et d'un état dégradé de ses espaces publics et de ses immeubles.

L'aménagement proposé prend le parti de donner à voir une image plus positive de l'espace étudié, en intégrant au projet la collaboration entre aménageur et artiste. Ce travail cherche à en faire un lieu qui affirme son identité : entre la ville et sa rivière, cet axe se fait scène de théâtre.

Sans doute, l'étude d'un territoire plus vaste autour de cette rue permettrait d'orienter encore davantage le travail sur un rapport de la rue au reste de la ville, et sur une cohérence des aménagements, afin de créer une réelle lisibilité de l'espace.

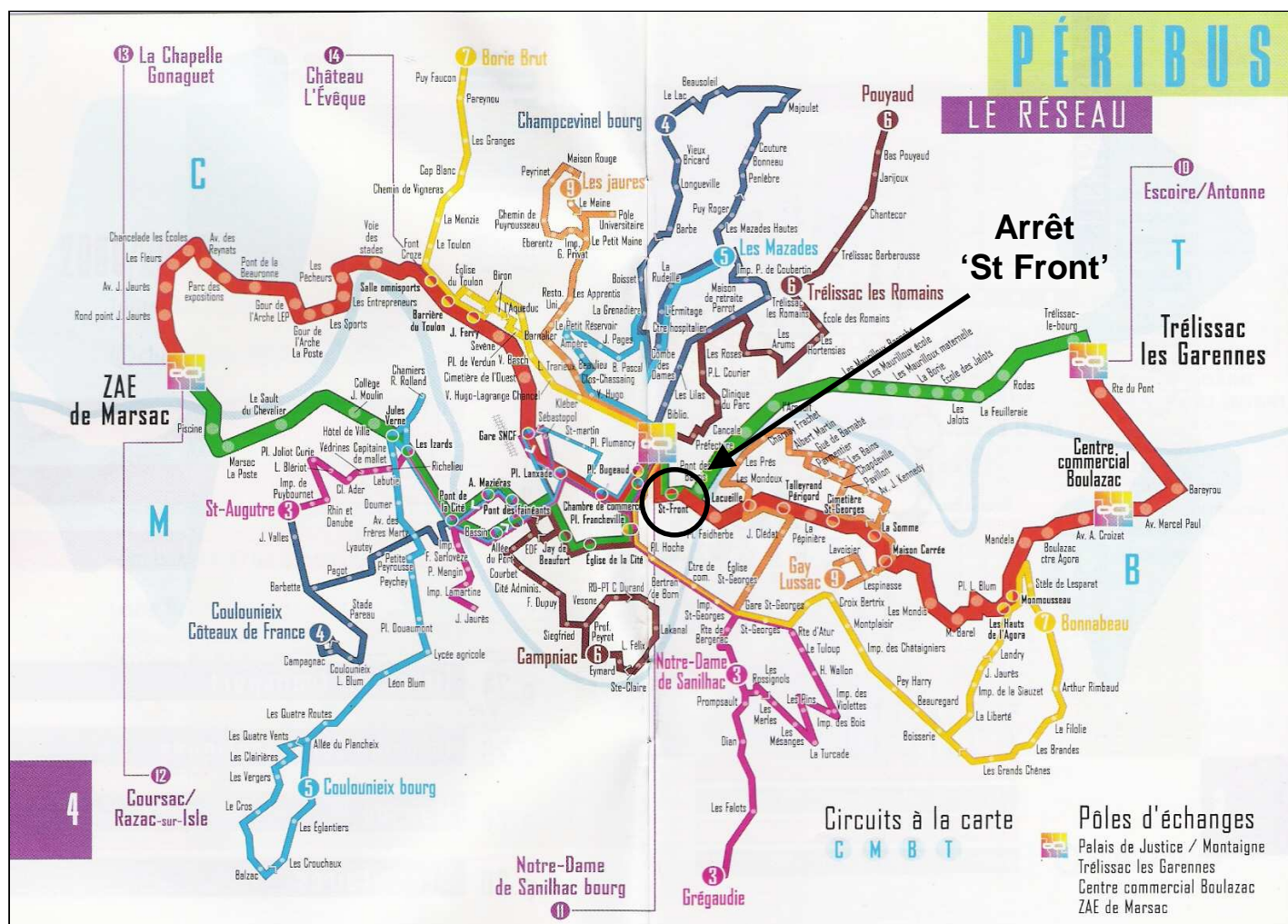
Gageons qu'un tel aménagement pourra évoluer vers une mise en valeur plus efficace des ressources des lieux, en sachant s'adapter aux aspirations des usagers et aux évolutions de la ville entière.

Annexes

Annexe 1 : Réseau de bus Péribus. Lignes 1 et 2 : passage par la rue Daumesnil, arrêt 'St Front '

Annexe 2 : Fréquence des bus de ville dans l'avenue Daumesnil, lignes 1 et 2 confondues

Annexe 3 : Extrait modifié du projet proposé au Conseil Communautaire du 27 avril 2007 pour le Programmes Local de l'Habitat



Annexe 2

Fréquence des bus de ville dans l'avenue Daumesnil, lignes 1 et 2 confondues (arrêt 'St Front')

En période scolaire :

heures	6 h	7 h	8 h	9 h	10 h	11 h	12 h	13 h	14 h	15 h	16 h	17 h	18 h	19 h
Nombre de bus (montée)/heure	5	8	8	6	6	6	6	8	6	6	8	8	8	6
Nombre de bus (descente)/heure	3	9	8	6	6	6	8	6	6	6	8	8	8	7

Nombre de bus / jour (montée de la rue)	95
Nombre de bus / jour (descente de la rue)	95

En période de vacances scolaires :

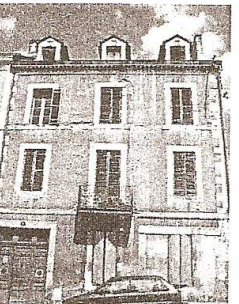
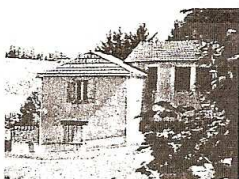
heures	6 h	7 h	8 h	9 h	10 h	11 h	12 h	13 h	14 h	15 h	16 h	17 h	18 h	19 h
Nombre de bus (montée)/heure	3	3	4	4	4	2	6	3	3	4	4	2	4	2
Nombre de bus (descente)/heure	0	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	2	4

Nombre de bus / jour (montée de la rue)	48
Nombre de bus / jour (descente de la rue)	46

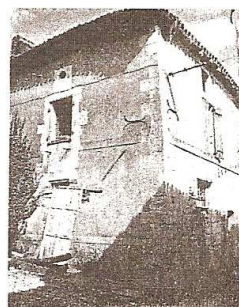


COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
PERIGOURDINE

COURRIER ARRIVÉ
24 AVR. 2007
Service de l'Urbanisme
et de l'Aménagement Urbain



Projet proposé au Conseil
Communautaire du 27 avril 2007



3.3 Le logement des jeunes et des étudiants

Les jeunes représentent un public en réalité très hétérogène. Les 18-28 ans doivent généralement composer avec la mobilité et instabilité lors de cette période correspondant aux études ou aux premières expériences professionnelles. Elle s'accompagne, le plus souvent, d'une précarité en termes de ressources et d'un taux de cohabitation élevé.

Les besoins en logements de ce type de public sont donc assez ciblés : petits, peu chers, en centre-ville, permettant une grande mobilité. Le parc HLM semble être une réponse tout à fait appropriée, de même que le parc privé conventionné.

Concernant le logement étudiant, il convient de rappeler que le CROUS n'a pas vocation à loger tous les étudiants mais uniquement les étudiants boursiers. Il apparaît qu'il n'est pas prévu de développement des filières nouvelles et par conséquent que l'offre spécifique n'aurait pas lieu de se développer considérablement.

Face à ces constats qualitatifs, le PLH de la CAP peut fixer un certain nombre d'objectifs :

- Répondre aux besoins en logement des jeunes, actifs ou en voie d'insertion professionnelle dont la situation est spécifique du fait de leur faible solvabilité et de leur statut parfois précaire.
- **Proposer une offre nouvelle adaptée en locatif social** : Le logement autonome des jeunes ne doit pas être nécessairement "spécifique". Il doit être petit et bon marché (**PLUS voire niveaux de loyers PLAI**) mais doit permettre une mixité d'âge et de niveau social. Un objectif de 10 logements par an.
- **Dans le parc privé, des moyens peuvent être mis en place** pour que les récentes évolutions (amélioration via les OPAH, développement d'une offre neuve de petits logements via le Robien) puissent être mobilisées au profit du logement des jeunes.

Table des matières

Introduction :	6
PARTIE 1 :	7
Le quartier du Bas St Front :	7
entre richesses historiques et dysfonctionnements actuels	7
I. Un lieu emblématique de la ville, souffrant pourtant d'une mauvaise image	8
1. Les quartiers Moyen Âge – Renaissance et la cathédrale St Front sont des éléments forts de l'histoire de Périgueux	8
2. L'avenue Daumesnil : une déclivité caractéristique	9
II. Une situation paradoxale. Eléments de diagnostic	11
1. Une rue beaucoup traversée par le trafic automobile	11
□ Une circulation traversante dense	11
□ Des carrefours encombrés	14
□ Des stationnements occupés à la journée	17
2. Des espaces publics difficiles d'accès	17
3. Un commerce moribond et des immeubles délabrés et inhabités	19
PARTIE 2 :	21
Vers de nouvelles dynamiques :	21
perspective urbaine soulignée, circulation maîtrisée,	21
et mise en scène du lieu	21
I. Habiter le lieu, et accueillir de nouvelles populations, dans un bâti réhabilité	22
1. Rénover le bâti pour en révéler l'intérêt	22
2. Favoriser la mixité sociale	23
3. Attirer des commerces	23
II. La réappropriation du lieu par les piétons	24
1. Réduire le trafic automobile de transit :	24
□ Maintien et développement des dessertes de bus	24
□ Modification du plan de circulation	24
2. Mieux répartir et adapter les espaces de stationnement	27
3. Remettre le piéton au centre du plan de circulation	28
□ Un besoin d'espaces piétonniers	28
□ Des espaces publics piétons accessibles à tous	29
□ Des espaces conviviaux	29
4. Un aménagement durable et évolutif	29
III. Une mise en scène qui donne à voir la ville autrement, et à la (re)découvrir.	30
1. Souligner la perspective	30
□ Un traitement minéral du sol	30
□ Des points de vue suggérés	30
□ Une mise en lumière soignée	30
2. Faire de la rue une scène ouverte	31
Conclusion	33
Annexes	34
Table des matières	39
Bibliographie	40

Bibliographie

Ouvrages :

- *Sols urbains : pour une approche sensible* ; Certu, 2004
- *La fabrique du lieu [Installations urbaines]* ; J-N.Blanc avec F.Nordemann, publications de l'Université de St Etienne, 2004
- *New Urban Spaces* ; Links, 2006
- *La maison ancienne - Construction, diagnostic, interventions* ; J.Coignet et L. Coignet, Eyrolles, 2003
- *Regards partagés (sur la Terre et les Hommes)* ; Y.Arthus-Bertrand, A.Jacquard, I.Delannoy , éditions de la Martinière, 2006
- *Penser la ville par l'art contemporain* ; (sous la direction de) A.Masboungi, éditions de la Villette, 2004
- *Fabriquer la ville* ; (coordonné par) A.Masboungi, la documentation française
- *La rue* ; (sous la direction de) J.Brody, Presses universitaires du Mirail, 2005

Magazines :

- Urbanisme, nov.-déc. 2001, n°321
- Périgueux Magazine, Janv 2007
- Périgueux Magazine, Printemps 2007
- Mouvement, juill.-sept. 2006, n°40, cahier spécial 'l'interdisciplinaire des arts vivants'

Sites internet :

- www.agglo-perigueux.fr
- www.perigueux.fr
- www.sdap24.fr
- www.mimos.fr