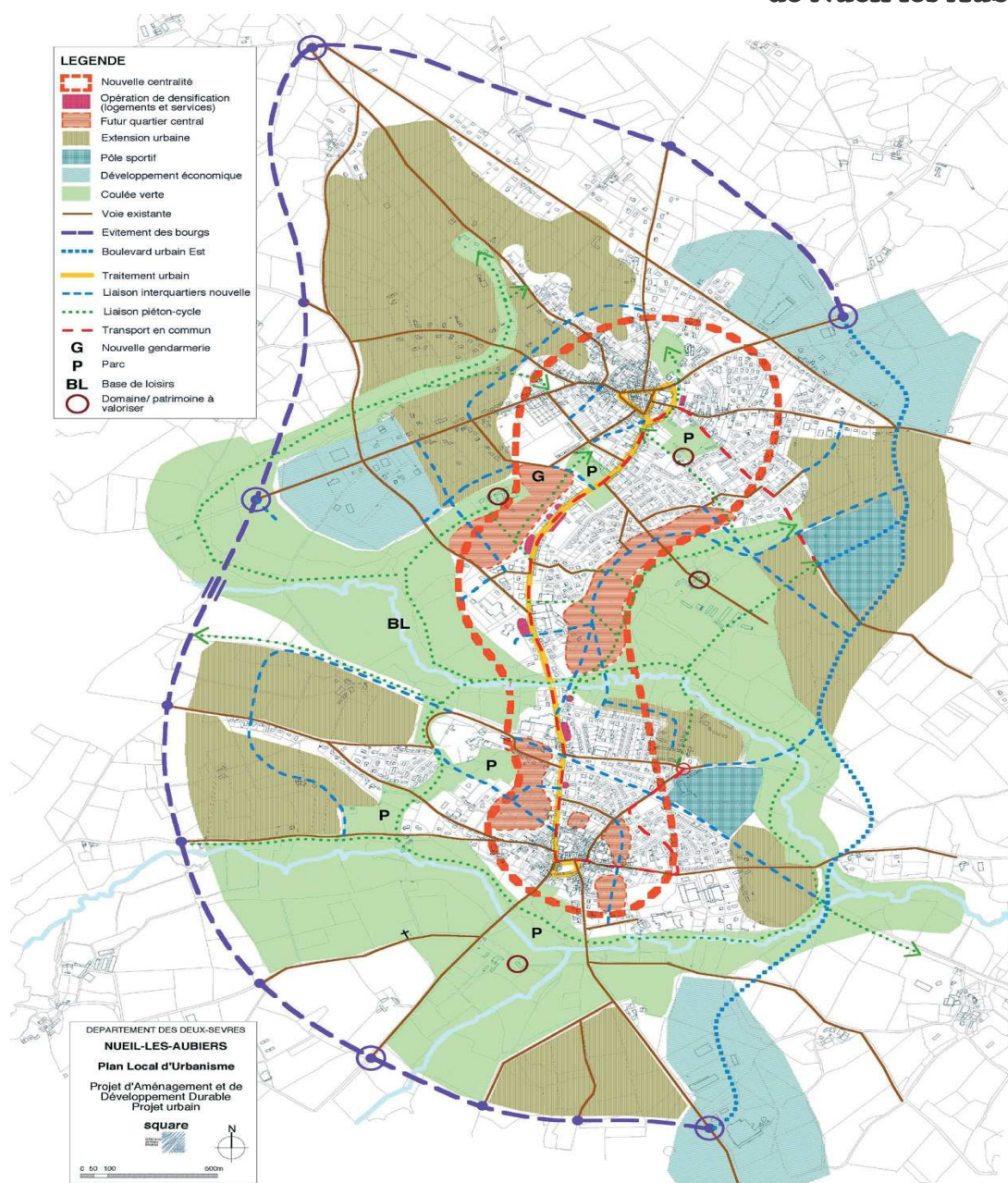


Réaménagement du centre ville

de Nueil les Aubiers



GRAVELEAU Guillaume Ing1 2006-2007

REMERCIEMENT

Je remercie tout particulièrement mon tuteur : Mr Hervé BATISTE pour ses précieux conseils et son soutien, ainsi que la secrétaire de mairie Mlle Virginie DEBARRE pour la rapidité et la fiabilité de ses informations.

SOMMAIRE

Présentation de la commune : Dossier 1

4 pages
Orange

Diagnostic du centre-ville : Dossier 2

Les différents problèmes du centre
12 pages
Bleu

Réaménagement du centre-ville : Dossier 3

La solution proposée
24 pages
Vert

Point de vue financier : Dossier 4

2 pages
Rose

Annexe

6 pages
Micro trottoir, PLU
Jaune

Index et résumé

5 pages

AVANT PROPOS

Toutes les cartes sont considérées comme orientées vers le nord sauf en cas d'indication contraire, les cartes où figure la source Graveleau Guillaume, ont été créées à l'aide d'information recueillies par l'intermédiaire d'Internet principalement, mais aussi sur le terrain.

De plus, pour que le réaménagement du centre soit le meilleur possible, il ne faut pas que les poids lourds puissent rentrer dans le centre de la ville, une rocade dont l'étude est terminée mais qui n'est pas encore construite (début des travaux courant 2007) serait la solution à ce problème, dans tout le projet je suppose que la rocade est déjà construite ou va se construire en parallèle de celui-ci.

Il va de soit que l'aménagement du centre-ville, doit se faire en concertation avec un territoire plus large et notamment avec les personnes concernées par la rocade (ce qui a été fait). Concernant les commerçants, je doute que la baisse du nombre de camion circulant dans le centre ne fasse baisser la fréquentation des commerces (aucun restaurant routier ni de place de parking pour poids lourds n'existe dans le centre), mais au contraire.

Les comptages réalisés ont été fait à un carrefour précis (place St Méline) étant donné la forme circulaire du centre-ville, les comptages ne reflètent que partiellement le nombre de véhicule circulant dans le centre.

Les équipements tels que le Noxer peuvent être remplacés par d'autres moins coûteux, mais j'ai voulu développer ma vision du développement durable dans ce projet, qui s'inscrit parfaitement dans la logique de développement mis en place par le Delta Sèvre Argent sur tout son territoire.

Г А В С З И П Р Д Ф З Н О З Ш > Н Я О З П З Ш Э Ш Т



Nueil les aubiers se situe au nord de la région Poitou-Charentes dans le département des Deux-Sèvres à environ 10 km de la région pays de la Loire.



Source : Géo Portail
Echelle : 1cm=200 km

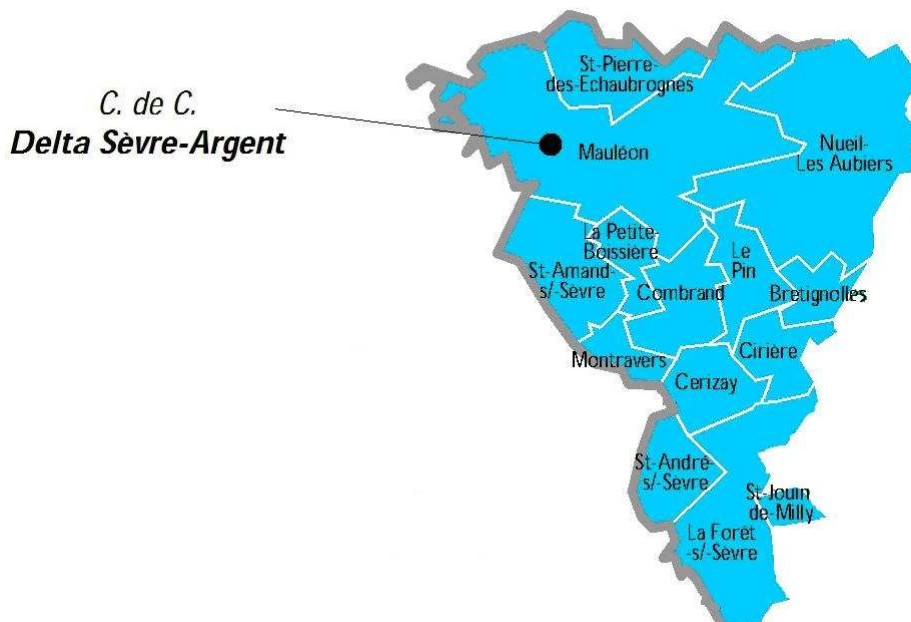
La ville compte environ 5000 habitants, c'est la plus grande ville en termes de superficie avec 98.83 km², loin devant Niort 68,20 km² pour 57873 habitants, la population est donc principalement agricole. Nueil les Aubiers fait partie de la communauté de commune créée en 1992, Delta Sèvre-Argent qui regroupe 14 communes (superficie de 479 km² pour 27043 habitants).



Source : SCREP Multimédia
Echelle : 2cm=30 km

Les rôles du Delta Sèvre Argent sont d'ordre économique et concernant l'habitat. En premier lieu il aide à la création/reprise d'activité type artisanat/commerce, en soutenant l'initiative privée (ex : soutien aux projets d'investissement de tout type des petits artisans et commerçants du territoire), en contrepartie les bénéficiaires s'engagent à créer ou à maintenir un nombre défini d'emplois dans les 3 années qui suivent cette aide et à maintenir leurs activités dans les lieux pendant une période d'au moins 5 ans.

Concernant l'habitat le Delta Sèvre Argent, subventionne les travaux d'amélioration avec notamment des fonds (ex : fonds façades, fonds assainissement ...), il assure également l'instruction des actes et autorisations du droit des sols (permis de construire, déclaration de travaux, certificats d'urbanisme, tous les documents d'urbanismes de chaque commune du Delta Sèvre Argent sont uniformisés). **Il encourage les activités visant à la promotion des énergies renouvelables** et à la sensibilisation sur la consommation de l'énergie et de l'eau. Enfin il gère le ramassage des ordures ménagères sur tout le territoire.



Source : Préfecture
Echelle : 1cm=4 km

Après la fusion des communes de Nueil-sur-Argent et des Aubiers pour former Nueil les Aubiers en mars 2001, dans un contexte de fort développement démographique et économique, il fallait à la nouvelle agglomération un véritable projet à long terme qui dessinerait l'avenir de la commune. Les objectifs du PLU sont clairs à ce sujet :

- Accompagner les zones d'activité en mutation
- Protéger les principaux sites bâtis de qualité
- Protéger les principaux espaces agricoles
- Protéger les sites naturels de valeur

Ils passent par la réalisation de plusieurs projets soit en cours de réalisation soit encore au stade d'idée :

- Diversifier les développements urbains
- Prévoir un maillage de liaisons à l'échelle de l'agglomération entière
- Relier les anciens bourgs par de nouveaux quartiers centraux
- Contourner l'agglomération par l'ouest
- **Conforter les centres bourgs anciens (en rapport avec le projet individuel).**

Le projet porte sur le centre du quartier des Aubiers. Beaucoup de commerce et services y sont implantés (environ une vingtaine, les ronds bleus sur le plan) ainsi que l'église, la mairie, une école primaire et une place qui fait office de parking.



D
H
A
G
Z
O
S
T
H
C
D
C
U
E
Z
T
R
E
H
V
H
L
L
E



Source : Géo portail

Echelle : 1cm=20m

La première chose qui frappe quand on rentre dans le centre-ville, est la difficulté que l'on a, à pouvoir circuler rapidement et sans risque, le bruit et notamment celui des poids lourds, est omniprésent contrairement aux espaces verts, qui eux se font rare.

LA CIRCULATION ET SES DANGERS

Les véhicules :

Le principal problème est celui de la **circulation des véhicules**, plusieurs facteurs en sont à l'origine, tout d'abord le fait qu'il n'y ait pas de rocade (voir annexe). La population n'étant que de 5000 habitants, la construction d'une rocade ne trouve pas son sens, sauf que dans le cas présent, plusieurs grands groupes et entreprises se sont installées en périphérie de la ville, c'est le cas notamment du groupe Gastronome (voir photo ci-dessous n°1) spécialisé dans l'agro-alimentaire (1250 salariés) ainsi que Arrivée Bélanné, l'entreprise C.A.M.N. spécialisée dans la fabrication de caisse pour fruit et légume, Polyplast spécialisée dans la fabrication de silos, la société S.M.M pour la métallurgie et le mobilier scolaire (une des plus importantes de France) et le laboratoire Body Nature spécialisé dans la fabrication de produit de beauté biologique.



Groupe Gastronome
Photo n°1

Etant donné que le seul moyen de transport que les entreprises ont à leur disposition est le transport routier, qui génère beaucoup de trafic (camion) et au vu de l'importance des entreprises, le fait qu'il n'y ait pas de rocade fait passer un grand nombre de ces camions par le bourg de la commune, (voir photographie ci-dessous n°2) ce qui crée beaucoup de nuisances sonores, de pollution et des dégradations importantes de la voirie. De plus à cause de l'activité du groupe Gastronome les camions (du groupe) passent par le centre-ville la nuit (20h heure de départ des poids lourds à 8h le lendemain avec un pic vers 3h du matin pour alimenter les premières chaînes de production).

J'ai réalisé un comptage des camions circulant dans le centre de 14h à 15h (soit 1h) le jeudi 10 mai 2007, 17 camions (1 de l'entreprise TRS, 1 Pasquier, 2 des Transport Frigorifique Européen, 2 pour la C.A.M.N., le reste étant des camions de travaux public à cause des aménagements en cours dans la commune ou des camions citerne et autre sans identifiant) au vu de l'horaire de comptage et du nombre de camion (aucun du groupe Gastronome qui en possède une vingtaine), il est facile d'extrapoler ce chiffre sur un jour, 408 camions auxquels il faut ajouter le nombre de camion du groupe Gastronome multiplier par au moins deux (aller-retour) mais il faut retrancher ceux qui ne circule pas la nuit (par exemple les poids lourds de travaux public), on arrive facilement à plus de 440, de se fait le centre se trouve régulièrement bloquer par l'un d'eux.



Camion bloquant le centre-ville
Photo n°2

La petite largeur de la route du bourg (photo n°3, n°4 et n°5), qui se trouve de surcroît occupée sur sa moitié par le **stationnement de véhicule** (3 mètres pour deux voies de circulation), détériore encore davantage les conditions de circulation. Cholet se trouvant à 30 kilomètres au nord et qui n'est accessible qu'en passant par le bourg, ainsi qu'une grande entreprise de pâtisserie (Pasquier) et une entreprise de transport (TRS) se situant sur cet axe, les nombreux commerces du centre et le manque de visibilité de certains carrefours, augmente encore le nombre de véhicules circulant dans le bourg et ralentisse la fluidité du trafic.



Photo n°3



Photo n°4



Photo n°5

Photo du centre illustrant les problèmes de circulation

Le manque de visibilité dans chaque carrefour (voir photographie ci-dessous n°6), de part et d'autre de l'entrée du centre, est dangereux et ne permet pas une circulation fluide. Pour quitter l'axe principal du centre, à cause du manque de visibilité ne permettant pas de voir venir les véhicules venant en sens inverse, il faut quasiment s'arrêter ce qui n'arrange en rien les problèmes de circulation déjà rencontrés

L'axe principal du centre est en fait le prolongement d'une route limitée à 90 km/h, l'absence de dos d'âne ou d'infrastructure permettant un ralentissement des véhicules, les panneaux de limitation ne dissuade pas les conducteurs de rouler moins vite (les contrôles radars ne permettent pas un ralentissement général du fait de leur ponctualité). La vitesse excessive des automobilistes, le manque de visibilité et les véhicules stationnés sur le bas côté de la route, font qu'il faut souvent freiner au dernier moment si une voiture venant en sens inverse empreinte déjà la seule voie de circulation restante.

Le parking existant, couper en deux par la rue St Hubert, ne possède qu'une seule entrée/sortie (cul de sac), sans possibilité de faire demi-tour (pas assez de place entre les deux rangées de voiture) voir photographie n°7.

Dans le même style, j'ai réalisé un comptage des voitures circulant dans le centre, toujours de 14h à 15h (soit 1h) le jeudi 10 mai 2007, 215 voitures, ce chiffre relativement faible ne représente pas la circulation totale du centre (heure creuse et un seul carrefour couvert sur les trois existants).



Photo n°6



Photo n°7

Manque de visibilité et parking en cul de sac

Les piétons :

La circulation des piétons n'est pas en reste, le stationnement des véhicules sur le bord de la route, ajouté au **trottoir de petite taille** (50 cm de large) ne permet pas à deux usagers de se croiser, l'un étant obligé de passer sur la route le long des voitures (photo n°8), à cause du manque de visibilité et des voitures stationnées sur le côté de la route, les véhicules arrivant dans le bourg ne voient pas de suite les piétons voulant traverser la route, ou marchant sur la route le long des voitures stationnées sur le côté.

Le problème se pose encore davantage quand il s'agit de personne à mobilité réduite (une maison de retraite se trouve à proximité), les trottoirs étant en **mauvais état** (photo n°9), la circulation des personnes en fauteuil est impossible et les voitures stationnées ne permettent pas l'accès à celui-ci. De l'autre côté de la route la hauteur des trottoirs (20 cm) est une barrière pour bon nombre de personne âgée (photo n°9), et même un obstacle infranchissable pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant (aucun abaissement des trottoirs), des plots réduisent encore davantage la largeur du trottoir (photo n°8). Deux passages protégés sont la pour permettre la traversée de la route, mais le bord des trottoirs n'est pas adapté (trop haut) (photo n°9).



Photo n°8



Photo n°9

Trottoir étroit et en mauvais état

Le trajet entre l'école et la cantine municipale, où les élèves des écoles primaires viennent déjeuner à midi (photo n°10), n'est absolument **pas protégé** par des barrières sur le côté des trottoirs de l'avenue St Hubert (principale voie de circulation).

Toujours dans le même état d'esprit j'ai réalisé un comptage des piétons de 14h à 15h (soit 1h) le jeudi 10 mai 2007, je n'ai pris en compte que les piétons entrant dans le centre-ville à pied et non les automobilistes stationnant leurs véhicules et se déplaçant ensuite à pied. 12 personnes ont traversées le centre -ville, un chiffre inexploitable, pour les mêmes raisons que celle évoquées précédemment pour les voitures (beaucoup de personnes viennent en voiture puis se déplacent à pied d'où l'importance du stationnement gênant à cause des parkings inadaptés).



Photo n°10
Groupe de collégiens (illustration)

Les cyclistes :

En ce qui concerne les cyclistes qui sont soumis au même régime de circulation que les véhicules, il n'y a aucune voie de circulation leur étant réservée, ni de parking pour attacher leur vélo.

Le comptage sur les cyclistes toujours à la même date et heure ne permet pas non plus de tirer d'information, puisqu'avec 0 cyclistes traversant le bourg, on ne peut rien conclure (au vu de la tranche horaire du recensement et du jour, cela peut expliquer ce résultat).

LES USAGES

Les automobilistes qui stationnent leurs véhicules sur une large partie de la route empêchent les piétons de circuler correctement sur le trottoir déjà étroit (photo n°8), et rendent l'accès aux commerces difficile. Ceux-là sont complètement masqués de la route et ne peuvent absolument pas être mis en valeur, de même que les bars/tabacs, qui ne peuvent pas proposer à leur client des tables à l'extérieur disposées sur une terrasse. Il existe pourtant bien un parking à proximité (très rarement plein) mais son accès est rendu difficile à cause du manque de visibilité de certain carrefour, et comme il n'y a aucune restriction de stationnement, les utilisateurs préfèrent se garer le plus près possible des commerces plutôt que sur le parking qui les obligent à faire un détour dangereux (carrefour photo n°13).

En ce qui concerne les poids lourds en transites, **il existe des routes en périphérie** de la ville, mais elles sont inadaptées et très sérieusement abîmées par leurs passages (ex : chemin de chausserais, photo n°11), ce qui par rapport au trajet par le centre occasionne une perte de temps considérable.



Photo n°11



Photo n°12



Photo n°13

Les parkings et les dégâts causés par le passage des poids lourds

LE MOBILIER URBAIN

Beaucoup d'équipements sont en sous effectifs, **voir même inexistants**, il n'y a aucune poubelle, les panneaux de signalisation et de direction sont soit, mal placés et donc invisible pour les automobilistes, soit cachés par le stationnement gênant et pas assez nombreux (ex : panneaux pour indiquer la direction ou pour indiquer le nombre de places disponibles) ce qui rajoute à l'incompréhension des automobilistes déjà grande. Il n'y a pas de panneau électrique pour informer les usagers des événements à venir dans la commune, n'y d'emplacement publicitaire que la commune pourrait louer. L'éclairage n'est pas adapté (insuffisant et mal situé car sur les toits des habitations, photo n°15), il n'éclaire que les façades des bâtiments situées de l'autre côté de la voirie. Il n'y a pas non plus de rambarde de sécurité devant l'entrée des commerces, pour éviter d'exposer les clients, directement à la circulation des véhicules en sortant des commerces.

Il n'y a que très peu d'espace vert dans le centre, seulement quelques arbres situés devant la mairie, La Grand rue est désuète de toute verdure, tout comme l'intérieur de l'îlot central, les maisons n'ont pas de jardin, les façades des bâtiments sont terne, le centre-ville est triste sans aucun attrait pour les personnes habitants aux alentours (photo n°14).



Photo n°14



Photo n°15

Les façades tristes, sans vie

LISTE DES PRINCIPAUX PROBLEMES RENCONTRER

- Absence de rocade (en construction) :
 - Trafic important de poids lourds
 - Pollution et dégradation
 - Danger

- Stationnement de véhicules gênant :
 - Largeur de la route diminuée
 - Mauvaise fluidité du trafic
 - Parking mal organisé
 - Masque les commerces
 - Masque les panneaux de signalisation

- Manque de visibilité :
 - Mauvaise fluidité du trafic
 - Danger
 - Eclairage défaillant

- Petit Trottoir en mauvais état :
 - Impossibilité de se croiser
 - Personne à mobilité réduite en difficulté
 - Danger
 - Impossibilité pour les commerçants d'avoir une terrasse
 - Peu d'équipement

- Aucune voie de circulation pour les cyclistes :
 - Danger
 - Mauvaise fluidité du trafic des véhicules

- Aucun parking pour vélo :
 - Vol
 - Baisse de l'utilisation du vélo

- Aucun espace vert :
 - centre-ville triste
 - Peu d'attrait

PLAN CADASTRAL AVEC REPERAGE GEOGRAPHIQUE DES DIFFERENTS PROBLEMES

Les stationnements gênants sont en vert sur le plan cadastral, les carrefours ou le manque de visibilité empêche la bonne marche des véhicules sont repérés en bleu, les trottoirs trop étroit ou en mauvais état sont quant à eux en rouge. Les points bleus au milieu de certaines parcelles représentent les différents commerces et services du centre (bar, boulangerie, pharmacie, ...). Les points jaunes représente le mobilier urbain (poubelle,...).

Cf. : document joint page suivante (plan cadastral)

Légende :

Rouge : Trottoir en mauvais état

Bleu : Carrefour dangereux

Violet : Parking

Point bleu : Commerce et service

Point jaune : Mobilier urbain

Echelle : 1/1000

Source : Cadastre (Delta Sèvre Argent)

Plan cadastral

Echelle : 2cm=1.5km

En vue des différents problèmes listés précédemment, il convient de les régler en plusieurs étapes, d'abord ceux concernant la circulation et le stationnement, et enfin ceux des équipements, mais sans les isoler des uns par rapport aux autres pour ne pas **créer davantage de problème**.

Les objectifs essentiels retenus pour l'ensemble des interventions :

- une mise en valeur globale de l'ensemble des espaces
- une optimisation des zones de stationnement (existant à conforter ou à créer)
- un schéma adapté pour la circulation automobile et piétonne

Légende des cartes ci-dessous :

Rouge : Zone piétonne
Violet : piste cyclable
Vert : Espace vert
Jaune : Voie non prioritaire
Noir : Passage piéton
Flèche : sens de circulation des véhicules

Source : Cadastre (Delta Sèvre Argent)

Echelle : 1 / 1000

LA CIRCULATION

Le centre de la commune est composé d'un îlot central, dans la solution envisagée dans ce projet, cet îlot est utilisé comme un giratoire « géant », ou les véhicules n'ont plus qu'une seule voie de circulation ce qui permet de libérer de l'espace (une voie de circulation entière), cet espace servira à la construction d'une piste cyclable indépendante de la voirie faisant elle aussi le tour complet de l'îlot, ainsi que des trottoirs plus larges. L'îlot central quant à lui devient entièrement piéton, pour faciliter la circulation des piétons dans le centre et leur garantir une sécurité optimale.

Les Piétons :

En ce qui concerne les piétons, l'**espace intérieur** de l'îlot central (rue Neuve, en rouge sur le plan n°1) leur est **entièrement réservé**, de plus pour leur permettre de profiter de ce nouvel espace par tous les temps, un abri composé principalement de verre pour le toit (pour laisser entrer la lumière plus facilement, compte tenu de la hauteur des bâtiments (3 étages) et de la largeur de la route (6 mètres avec le trottoir), qui est relativement faible) y sera installé sur toute la longueur de la rue Neuve le long des bâtiments, la rue piétonne traversant l'îlot central, évitera aux piétons qui voudraient se rendre de l'autre côté de l'îlot de faire un détour (permet de rapprocher les commerces et le parking voiture). **Aucun véhicule motorisé** ne sera autorisé, pour garantir aux usagers une sécurité accrue tout en réduisant les nuisances sonores et pollutions pour les habitants et les commerçants vivant dans cette partie du centre-ville. La rue Eugène Bernier, en prolongement de la rue Neuve, elle aussi piétonne permettra de relier le centre de l'îlot à la place Saint Méline où sont situés la bibliothèque, la pharmacie, les médecins et dentistes ainsi que l'église.



Plan n°1

Les trottoirs autour de l'îlot central, grâce à l'espace gagné sur la voirie, **tripleront de largeur** pour passer à 1,50 mètre, contre 50 centimètres précédemment, les piétons pourront se croiser sans avoir à passer sur la route, les personnes à mobilité réduite pourront également circuler puisque les trottoirs seront refait entièrement à neuf, leur surface sera sans dénivellation et sans trous contrairement à ceux existant. De l'autre côté de la Grand rue, même chose avec le trottoir, mais étant donné qu'un bar/tabac y est implanté, la largeur du trottoir sera encore davantage augmenté pour permettre la disposition d'une terrasse sur celui-ci. (2,50 mètres tout le long de la rue pour accueillir l'éclairage, et 5 mètres devant le bar/tabac, plan n°2).



Plan n°2

Pour le reste des trottoirs, la largeur minimum sera de 1 mètre, (dans les rues les plus étroites), l'espace sera gagné au détriment de la rue (certaines rues en sens unique mesure 5 mètres de large (voir photo ci-dessous), les autres rues mesurent toutes aux minimums 6 mètres de large, 5 mètres étant suffisant, cela permet de gagner un mètre soit 50 centimètres de chaque côté pour les trottoirs).

Ils seront tous surélevés de 20 centimètres par rapport à la route et incruster de petite lumière bleue visible la nuit pour ne pas mettre en danger les automobilistes, ce qui ne les incitera pas à avoir le pied lourd, à chaque passage piéton les trottoirs seront surbaissés au même niveau que la route et la piste cyclable, pour permettre une circulation plus facile aux personnes à mobilité réduite.

Les passages piétons seront au nombre de 3 par rue (voir plan d'équipement), sur la Grand rue un de chaque côté de la rue d'Anjou, et un juste avant le terre plein central en face du parking de la mairie. Pour l'Avenue St Hubert ils seront disposés de la même façon, un de chaque côté de la rue de la Fiacrie et le dernier en face du parking de la mairie. Au niveau de la rue du Petit Logis, un passage à niveau sera présent devant chaque sortie de la rue piétonne et le dernier juste avant le carrefour avec la rue de l'Aumônerie.



Photo n°16

Photographie illustrant la place disponible sur la chaussée

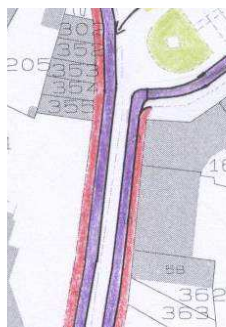
Les cyclistes :

La piste cyclable étant entre l'îlot central et la Grand rue (voir plan n°3 ci-jointe), celui-ci est plus **facilement accessible** pour les cyclistes, ils n'ont pas la rue à couper, ce qui est beaucoup moins dangereux et ne ralentit pas la circulation des automobilistes. Cette piste cyclable **complètement indépendante** de la voirie en violet sur la carte (une bordure les sépare, avec lumière visible le soir) de 2 mètres de large assure une sécurité maximum pour les cyclistes, son revêtement en « Végécol » d'aspect très lisse, offre un grand confort de roulement aux cyclistes et rollers, qui n'ont plus à se soucier des véhicules, ce qui pour les personnes âgées n'est pas négligeable, ils n'hésiteront moins à oser venir seul dans le centre-ville.



Plan n°3

Les autres pistes cyclables, sont quant à elle, **sur la voirie** (plan n°4), la place disponible entre les deux côtés de la rue étant insuffisante pour permettre au piéton et au cycliste de circuler indépendamment, le trottoir étant indispensable aux piétons, la seule possibilité était de réserver sur la chaussée de chaque côté une partie de 60 centimètres (plus si possible) pour les cyclistes, en leur donnant la priorité par rapport aux voitures dans un souci de sécurité.



Plan n°4

La piste cyclable passant derrière l'église évite à ses usagers de passer par le carrefour prévu en lieu et place de la place Saint Mélaïne, ce qui est beaucoup moins dangereux (la maison de retraite étant de l'autre côté de la rue face à l'église, à la pharmacie et aux médecins, les personnes (visiteurs, ou résidents) n'auront que la Grand rue à traverser pour rejoindre la piste cyclable ce qui est à mon sens moins dangereux que de passer par un carrefour, qui n'a de surcroît qu'une seule voie de circulation). Cette piste cyclable existe partiellement, seule la partie qui va de la place de la croix de la jeunesse à la rue du petit logis étant à réaliser.



Plan n°5

La piste cyclable passant sur le bord de la rue du Souvenir Français, utilise un passage existant déjà qui longe un parking la séparant de la route, cette piste cyclable sera donc **indépendante de la voirie**. Au niveau de la place de la Girainerie, le parking central faisait office de giratoire, la rue du Souvenir Français était en double sens, dans ce projet elle devient à sens unique, la voie de circulation ainsi dégagée sera utilisée pour la piste cyclable d'un côté de la place de la Girainerie. Le parking voiture quant à lui sera utilisé comme parking à vélo pour permettre aux utilisateurs de déposer leur vélo sans risque. Un restaurant, la cantine municipale ainsi que le centre sociaux culturels, se situent au niveau de la rue du Souvenir français, qui est donc sujette à de nombreux déplacement.

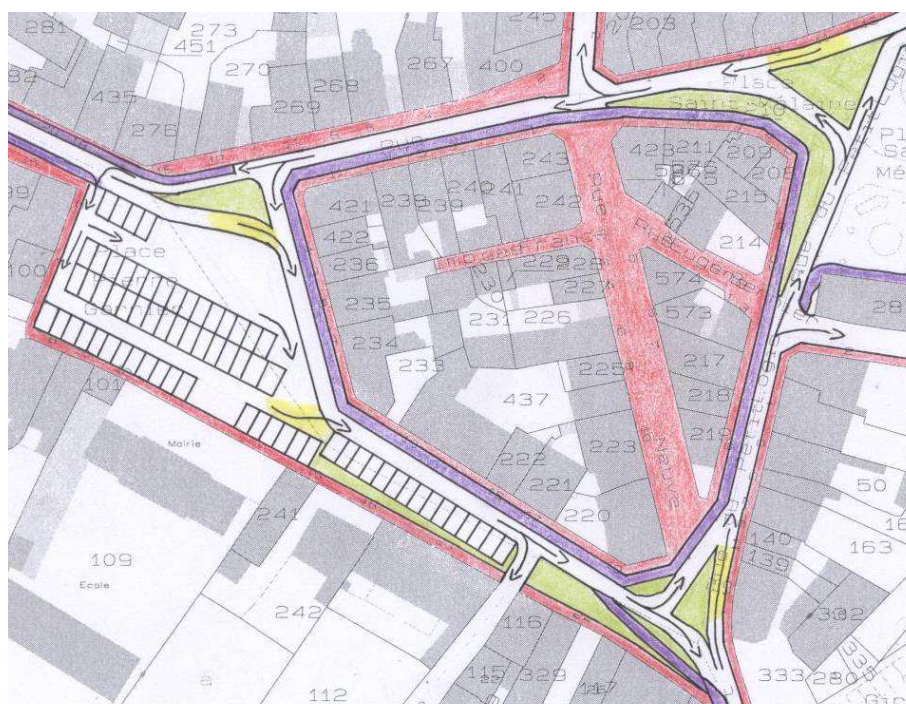


Plan n°6

Les véhicules :

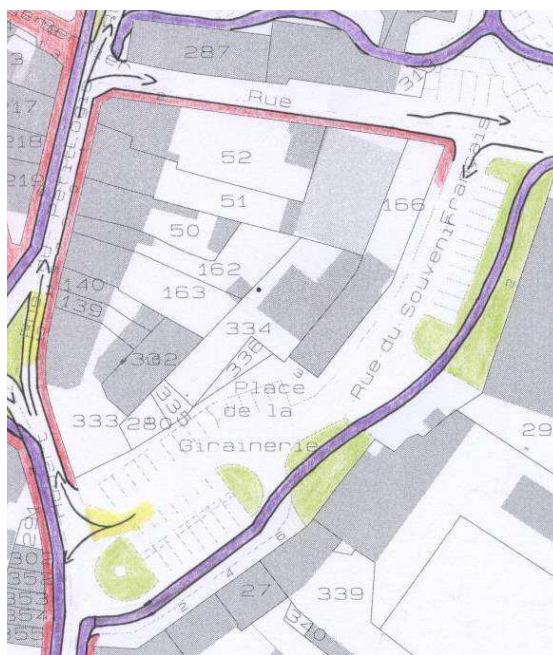
L'unique voie de circulation de 3 mètres de large, faisant le tour de l'îlot central, sera prioritaire par rapport aux voies d'accès (en jaune sur le plan n°7), pour permettre une bonne fluidité du trafic dans le centre, cette zone sera d'ailleurs limitée à 30 km/h, toujours dans le cadre de garantir aux différents usagers une sécurité maximum. A chaque carrefour, les voies de circulation seront séparées par des terres pleins pour palier au manque de visibilité, les automobilistes et motocyclistes n'auront plus de problèmes d'accès au parking par exemple (l'entrée du parking étant décalées pour encore plus de visibilité). Celui-ci comptera environ le double de place que précédemment, avec une entrée et une sortie différente pour ne pas qu'il soit en cul de sac (plus facile pour manœuvrer). Plusieurs places handicapées seront disponibles juste en face de la Mairie et aux abords de la rue piétonne (donnant directement sur la rue St Hubert).

La grosse modification est le nouveau tracé de la rue St Hubert, qui ne coupe plus la place Pierre Garnier (place en face de la mairie) en deux, mais qui longe désormais les bâtiments de l'îlot central, ce qui permet au parking de s'agrandir (34 places supplémentaires, avant 34, après 68) de décaler son entrée pour le rendre plus accessible. Le revêtement de la route sera en goudron absorbant Noxer.



Plan n°7

Pour les rues adjacentes à celle faisant le tour de l'îlot, elles seront toutes en **sens unique** (deux des trois rues sont actuellement en sens unique), la nouveauté concernera la rue de l'Aumônerie qui sera en sens unique jusqu'au croisement avec la rue du Souvenir Français (qui était un carrefour dangereux de même que celui entre la rue de l'Aumônerie et la rue du Petit Logis). L'îlot délimité par les rues du Petit Logis, de la rue de l'Aumônerie et de la rue du Souvenir Français fonctionnera de la même manière que l'îlot central à savoir en giratoire avec sens de circulation inversé. La rue du Souvenir Français sera en sens unique, avec pour obligation pour les automobilistes venant de l'Ouest de la rue de l'Aumônerie sur la carte de l'emprunter (le début de la rue de l'Aumônerie étant en sens unique).



Plan n°8

Au carrefour de la rue de Vendée (l'axe menant à Mauléon ainsi qu'à une zone commerciale) avec la Grand Rue (la D 759) et la rue du Champ de Foire (l'axe principal pour rejoindre Cholet), étant donné la place disponible, **un petit giratoire** permettra d'une part de palier au manque de visibilité et de fluidifier le trafic (plan n°9). Un parking le long de la rue du Champ de Foire avec une douzaine de place dont une handicapé (située la plus près des commerces) servira les commerces situés à ses abords.



Plan n°9

Plan entier de circulation

Légende des cartes ci-dessous :

Vert : Espace vert



: Arbuste



: Lampadaire

1 : Table

2 : Poubelle

3 : Banc

4 : Feu

5 : Point d'information

6 : Espace publicitaire

7 : Arrêt de bus

P : Parking vélo

Echelle : 1/1000

Source : Cadastre (Delta Sèvre Argent)

Le but de cet aménagement est de réduire au maximum l'utilisation de la voiture, en donnant plus de place au moyen de transport alternatif, que sont la marche à pied et le vélo (il n'y a pas de transport en commun, seulement des lignes de ramassage scolaire). L'embellissement du centre-ville passe par la création d'espace vert (inexistant actuellement) pour redonner une vie au centre, qui lui fait cruellement défaut.

LES EQUIPEMENTS ET LE MOBILIER URBAIN

A la place de la voirie existante de l'îlot central (l'îlot giratoire) sera installé, directement sur le sol des lattes en bois juxtaposées les unes à côté des autres pour ne pas laisser de trou entre elle, le long des murs sera creusé un petit canal d'environ 50 cm de large pour autant de profondeur (à la place du trottoir existant) sur tout le long de la rue Neuve et Eugène Barnier. A l'extrémité des lattes sera installé une rambarde du même style que celles-ci (l'aluminium peut être utilisé avec une imitation bois pour plus de sécurité pour les enfants), cette rambarde sera donc à environ 50 cm du mur et sera haute d'environ 1 mètre (aussi haute que les fenêtres les plus basse le permettent, pour ne pas gêner leurs ouvertures), une passerelle devant chaque entrée de maison sera installée. Le centre de l'îlot ainsi aménagé ressemblera à un pont de bois avec dans le petit canal plusieurs espèces de poisson (comme par exemple les carpes rouges du Japon), le petit canal sera recouvert dans l'eau d'un petit grillage très peu visible pour éviter le vol de poisson et pour garantir une meilleure sécurité des enfants, s'ils venaient à basculer (ils ne pourront pas tomber dedans).

Ce passage sera recouvert par alternance de vitre pour laisser passer facilement la lumière de sorte que la lumière soit dirigée vers les éclairages avec panneaux solaires pour qu'ils puissent fonctionner correctement (avec de petite ouverture entre elles) et d'arceau recouvert de plante verte (des plantes tombante serait l'idéal), pour assombrir la rue pour encore renforcer l'idée de se trouver dans un sous-bois (les arceaux seront disposés à 1 mètre d'intervalle et seront également d'un mètre de large).

Pour aller plus loin dans la recherche de l'immersion d'un sous-bois, les façades des bâtiments pourront être recouvert de végétal (de la même manière que l'architecte Patrick Blanc : l'inventeur des murs végétaux, à réaliser au musée du quai Branly à Paris, face à la tour Eiffel, photo n°17). La terre dont les plantes ont besoin pour se développer correctement, est ici remplacée par une matière synthétique qui n'est pas bio dégradable, le feutre, directement agrafé sur les murs, l'arrosage est assuré par un petit système muni d'une pompe reliée au canal qui laisse couler le long du mur un mince filet d'eau. Il se déclenche trois fois par jour (toutes les 8 heures) pendant 1 minute, l'eau ainsi utilisée n'est pas perdue puisqu'elle retombe directement dans le canal situé au pied des bâtiments. Les murs des bâtiments sont munis d'une petite plaque de plastique (entre le feutre et les murs) pour assurer l'étanchéité du système et ne pas risquer d'infiltration.

A chaque saison son passage, les plantes évoluant au cours du temps et en fonction du temps, elles permettent de rompre avec la monotonie, puisqu'elles sont constamment en évolution, la rue devient donc vivante, différente à chaque passage (les plantes à choisir seront de préférence des plantes d'altitudes, car plus résistante à la neige et au froid).



Photo n°17

Façade du musée du quai Branly

croquis

Pour profiter de ce sous-bois, de cet espaces sauvages dans la jungle urbaine, les équipements de l'îlot central seront constitués par plusieurs bancs, tables et poubelles, qui seront disposés un peu partout sur toute la zone piétonne dans le même style que les lattes de bois (à chaque entrée sa poubelle), ainsi qu'un parking pour vélo. Des éclairages utilisant des ampoules basse consommation, ainsi que l'énergie solaire coupler au réseau l'électrique (pour minimiser la consommation électrique et donc la facture d'électricité tout en préservant l'environnement) seront installés au milieu de l'allée, ils seront dirigés sur la façade des bâtiments ce qui donnera aux plantes un aspect de chaleur. Des petits arbustes seront disposés en alternance avec les éclairages. Chaque extrémité de la rue piétonne sera fermée par une petite haie pour l'isoler de la circulation des véhicules.



Plan n°10

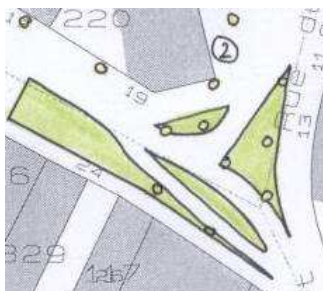
Pour réduire la vitesse des automobilistes qui passeront par le centre-ville, les hauts trottoirs alliés à la réduction de la largeur de la route (une seule voie de circulation) seront une force de dissuasion, mais le principal moyen de ralentissement, pour garantir une zone à 30 km/h tout autour de l'îlot central, sera trois feux tricolores disposés au milieu de chaque côté de l'îlot, à savoir un dans la Grand Rue, un dans la rue du Petit Logis et un dans l'Avenue St Hubert. Ses feux tricolores ont la particularité, d'être équipé d'un radar réglable (on peut choisir la limitation que l'on veut ainsi que le seuil de tolérance, photo n°18) qui en cas d'infraction (vitesse excessive) fera automatiquement passer le feu au rouge (le feu étant par défaut vert pour ne pas ralentir le trafic des automobilistes en règle au regard de la loi), cela permet une répression douce car aucune amende ni point seront retirés, seulement une perte de temps. A chacun de ses feux, un passage clouté avec feux et signal sonore (pour les malentendants) sera présent, pour permettre la traversée de la chaussée plus facilement (les feux seront équipés de bouton poussoir, pour qu'ils passent au rouge afin que les piétons puissent traverser s'il n'y a pas d'infraction commise).



Photo n°18

Feu équipé de son radar, (lieu : la Suze sur Sarthe)

Les espaces verts sur les terres pleins de chaque carrefour, pour ne pas gêner la visibilité des automobilistes, seront uniquement constitués de petite plante (ex : parterre de fleur ou de pelouse), ce qui contribuera aussi à la convivialité du centre. L'arrosage automatique réglé pour un déclenchement de nuit pour éviter l'évaporation et donc le gaspillage de l'eau, repoussera les entretiens de ses espaces verts. Des lampadaires (les mêmes que dans la rue piétonne) éclaireront de nuit la route et la piste cyclable à proximité.



Plan n°11

Plusieurs panneaux de signalisation seront rajouter pour permettre une meilleure orientation des véhicules dans le centre-ville, deux panneaux pour indiquer l'emplacement du parking (un à chaque carrefour du centre), au niveau du rond point des panneaux de direction ainsi que sur les nouveaux terre plein central. Des panneaux d'information (ex : un plan du centre-ville) et des panneaux électriques de diffusion des événements de la commune seront installés. Des espaces publicitaires seront mis en location à disposition d'entreprises ou d'associations



Photo n°19

Panneau électrique

Sur toute la distance de la rue du souvenir français des barrières de sécurité seront installées sur le bord du trottoir pour assurer une meilleure sécurité pour les enfants de l'école primaire empruntant ce chemin tous les jours. Devant chaque entrée de commerce, une barrière sera également installée au bord du trottoir, pour ne pas sortir, et être exposé directement à la circulation des véhicules, pour plus de sécurité, ainsi que devant chaque passage protégé.

Le parking de la mairie conservera ses arbres mais se verra rajouter quelque parterre de fleur. Sur le petit giratoire sera installé des œuvres de Mr Bourasseau (photo n°20) : sculpteur d'acier (par respect de la loi sur les œuvres d'art). Les barrières installées devant la sortie des commerces seront des barrières vertes composées de plante et d'aluminium pour la partie rigide.



Photo n°20

Œuvre de Mr Bourasseau représentant la fusion des communes

La piste cyclable sera séparée de la route par une petite bordure constituer de plante d'une hauteur de 50 centimètres (pour que les cyclistes voulant couper la route reste visible des automobilistes). Son revêtement en Végécol est le premier matériau de sa génération à être élaboré à partir de matières premières végétales issues de l'agriculture (photo n°21). Ce liant durable ne contient aucun dérivé pétrochimique et présente aussi l'intérêt de pouvoir être utilisé avec des granulats locaux. Il ne demande aucun traitement ni méthode d'application spécifique et permet de réaliser des revêtements routiers particulièrement résistants.

Gain énergétique à l'application, intégration écologique à l'usage, des enrobés de route satisfaisant les critères du développement durable, le Végécol a aussi l'avantage de s'appliquer à 110° au lieu des 150° exigés par les revêtements habituels. Ce gain énergétique à la pose participe à la réduction de gaz à effets de serre. Le Végécol cumule les bons points du développement durable puisque son utilisation ne contamine pas les eaux de ruissellement et ne dégage ni vapeur ni gaz toxique.

Ce premier de la classe du liant « écolo » possède aussi la qualité de s'intégrer harmonieusement dans un environnement naturel : sa transparence lui permet de laisser apparaître la teinte naturelle des granulats qui le constituent.



Photo n°21

Différentes teintes de végécol

La route quant à elle sera en goudron absorbant (les gaz d'échappement : l'oxyde d'azote) Noxer. Ce revêtement a pour conséquence de diminuer la pollution liée à la circulation automobile. Il est essentiellement composé de dioxyde de titane mélangé à un ciment spécial (dont l'entreprise ne souhaite pas communiquer sur la formule), qui réagit, par photocatalyse, aux rayons ultraviolets et absorbe alors l'oxyde d'azote. Plus précisément, le gaz est transformé en composés azotés, stabilisés par la chaux du ciment puis évacués par la pluie. Les tests en laboratoire présentent de bons résultats : 90% des gaz d'oxyde d'azote ont été éliminés grâce à ce principe, le goudron est de couleur clair (gris), plus il y a de soleil, plus ça marche. Mais, la réaction chimique se produit aussi avec un éclairage artificiel classique. Reste que l'enduit coûte 10 à 15 euros le mètre carré, soit plus de 15% à 20% du prix de construction de la route.



Photo n°22

Le Noxer en Gris sur la photo

Plan entier d'équipements

LISTE DES PROBLEMES RESOLUS

- Plus de stationnement de véhicules gênant : → Plus de place pour la circulation
→ Meilleure fluidité du trafic
→ Commerces visibles
→ Augmentation de la visibilité et du nombre de panneau de signalisation
- Amélioration de la visibilité des carrefours : → Meilleure fluidité du trafic
→ Moins dangereux
→ Nouveaux Eclairages plus performant
- Nouveau Trottoir : → possibilité de se croiser
→ Accès et utilisation facile pour les personnes à mobilité réduite
→ Possibilité pour les commerçants d'avoir une terrasse
→ nombre d'équipement suffisant
- Piste cyclable : → Voie de circulation protégée
→ Ne ralentit pas la circulation autour de l'îlot central
→ Ecologique
- Parking pour vélo : → Limitation des vols
→ Permet l'utilisation du vélo
- Espace vert : → Le centre devient vivant et accueillant
- Rocade (en construction) : → Désengorgement du centre-ville (plus de poids lourds)
→ Moins de pollution et dégradation

LES NOUVEAUX PROBLEMES CREES

Au niveau des feux de circulations, une personne respectant les limitations de vitesse se trouvant derrière quelqu'un qui ne les respectent pas, peut se retrouver bloquée, il risque aussi de se passer la même chose qu'avec les radars automatiques, les gens vont ralentir à l'endroit où les radars des feux les contrôlent, et réaccélérer après (la route n'étant pas très longue, c'est peu probable).

L'entretien de la rue piétonne et plus généralement celui des espaces verts, va rajouter une charge de travail aux employés communaux (service technique), ainsi que les espaces publicitaires et les poubelles à vider.

Le centre-ville ainsi aménagé peut paraître plus compliquer au premier abord, mais il est facile d'y circuler.



La commune est en court de réalisation d'un projet visant à valoriser son avenue principale : nouvelle construction (rond point, bâtiments publics), enterrement des différents réseaux (électricité, eau, ADSL...), création d'une nouvelle voirie en remplacement de celle présente..., de plus pour que le projet de réaménagement du centre soit le meilleur possible il convient de réaliser soit en parallèle soit avant ce projet, celui de la rocade (il ne reste plus que la construction, les études étant terminées) dans cette conjoncture actuelle de dépense publique, ce projet de réaménagement du centre paraît difficilement réalisable financièrement, **il convient donc de relayer au deuxième plan l'aspect financier** et de se focaliser sur la résolution des problèmes, mis en avant dans la partie précédente.

RETOMBER ECONOMIQUE

L'ouverture au moyen de transport tel que le vélo ou la marche à pied allié à la réduction de la circulation dans le centre, peut favoriser le déplacement des personnes âgées qui ne possèdent pas de voiture et qui sont désireuses de se rendre dans le centre-ville, la valorisation du centre grâce notamment aux espaces verts ainsi que celle des commerces (comme par exemple les terrasses) peuvent permettre d'attirer le consommateur plus facilement, de ce point de vue là, cela peut favoriser l'essor des commerces du centre en augmentant leur bénéfice et donc la taxe professionnelle pour la commune.

La location de panneaux publicitaire, peut également profiter à la commune ainsi que la location des terrasses utilisées par les commerçants.

Avec les nouveaux éclairages, utilisant des panneaux solaires monté sur batterie, alliées aux ampoules base consommation, la consommation d'électricité prise sur le réseau EDF peut sensiblement baisser, de même que la consommation d'eau pour l'arrosage automatique de nuit (plus efficaces et moins gourmande en eau), sont autant d'économie réalisée.

Les espaces verts alliés au Végécol ainsi qu'au Noxer, sont une vitrine technologique pour la commune qui s'inscrira encore davantage dans le développement durable. Le Végécol utilisant les produits de l'agriculture locale, peut permettre à celle-ci de se développer, tous les travaux envisagés se situent dans le même cas de figure.

Je ne tiens donc pas compte des dépenses engendrées par tous les travaux, comme par exemple le Noxer qui coûte 15 à 20% de plus par rapport au bitume classique. Comme je l'ai dit dans l'avant propos, cela s'inscrit dans la logique du Delta Sèvre Argent de promouvoir les énergies renouvelables ainsi que le développement durable dont fait partie le Noxer et le Végécol.