

NICOLAS Pierre-Adrien
Ingénieur1
Projet individuel
Tutrice : Mme Hernandez

Ecole Polytechnique de
l'université de Tours
Département aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP30553
37205 Tours

Réaménagement de la Place Jean Buffaven

2006/2007

Sommaire

Remerciements	p.3
Introduction	p.4
Partie I : Présentation de la ville de Nyons et de la place Joseph Buffaven	p.5
1. Localisation de la ville de Nyons	p.6
2. Démographie	p.7
3. Economie	p.8
4. Localisation de la place J.Buffaven	p.10
5. La place J.Buffaven à travers l'histoire	p.11
6. La place J.Buffaven aujourd'hui	p.13
Synthèse	p.17
Partie II : Les enjeux du projet de réaménagement de la place Joseph Buffaven	p.18
1. Les disfonctionnements existants	p.19
2. Les contraintes de la place	p.24
3. Les potentialités de la place	p.26
4. Les objectifs visés par le réaménagement de la place	p.27
Synthèse	p.33
Partie III : Propositions d'aménagement	p.34
1. Création d'un cheminement piétonnier	p.35
2. Modification du plan de circulation	p.41
3. Modification du plan de stationnement	p.43
4. Végétalisation de la place	p.44
5. Modification de l'éclairage du site	p.45
6. Enterrement du dispositif de collecte des déchets	p.47
7. Plan de l'aménagement	p.48
8. Coût du projet	p.50
Conclusion	p.51
Bibliographie	p.52
Index des documents	p.53

Remerciements

Ils vont en premier lieu à Mme Boterro, adjointe au maire de Nyons et à Mr Goudard, directeur général des services qui ont montré de l'intérêt pour ce projet et m'ont donné leur accord pour bénéficier de l'aide de leurs équipes afin de le mener à bien.

A Mr Buy et Mr Brusse, membres des services techniques municipaux de la ville de Nyons, pour avoir été disponibles et à mon écoute tout au long de ce projet.

Aux équipes des services techniques, de l'urbanisme et des archives qui m'ont fourni de nombreux renseignements pour réaliser cette étude.

Je remercie aussi tout particulièrement Mme Hernandez, maître de conférence à l'école Polytech'Tours et tutrice de ce projet, qui m'a accompagné durant cette démarche que représente le projet individuel, en m'écoutant, me guidant et répondant à mes interrogations.

Enfin, merci à toutes les personnes que je n'ai pas nommément citées mais qui m'ont aidé et apporté leur soutien par leur réflexion, leurs conseils et leurs encouragements.

Introduction

Dans le cadre de l'enseignement d'ingénieur première année en génie de l'aménagement à l'école Polytech'Tours, le projet individuel occupe une place primordiale. Il nous donne pour la première fois la possibilité de mener à la fois une démarche de diagnostic et de propositions.

J'ai choisi d'étudier un territoire que je connais et dans lequel je me rends régulièrement en toute saison : la ville de Nyons en Drôme provençale. Ce qui m'a permis de bien recenser et vivre les dysfonctionnements existants.

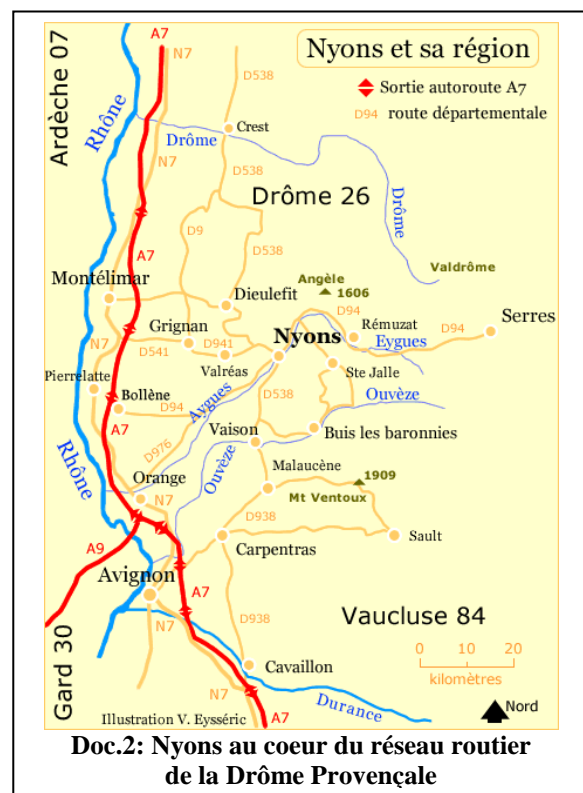
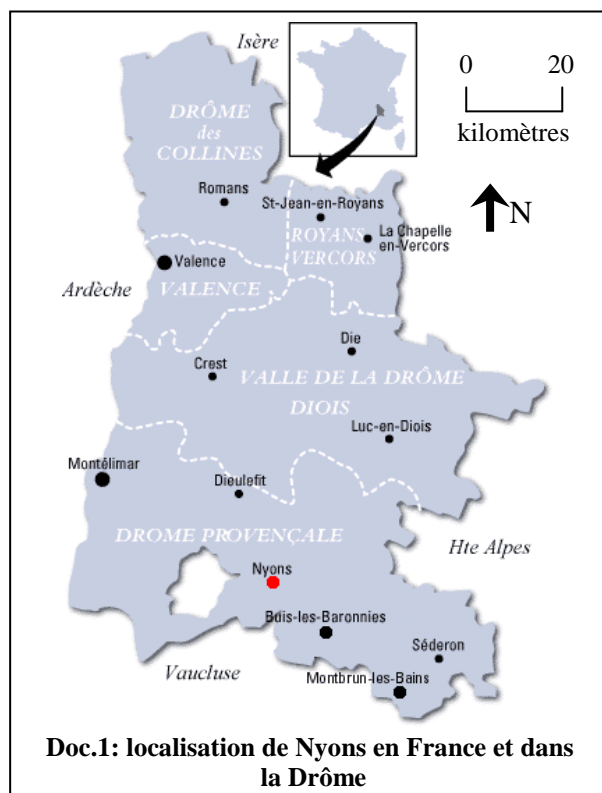
Je trouve dommage qu'il existe dans le centre ville d'une cité touristique de cette renommée, une place qui délaisse l'importance de l'occupation piétonnière et favorise l'usage des véhicules motorisés. Ce choix engendre un certain nombre de problèmes et rend ce quartier peu attractif. Il m'apparaît judicieux de mettre en valeur la place Jean Buffaven, d'autant plus qu'elle concentre des lieux incontournables dans la vie de la cité.

PARTIE I :

Présentation de la ville de Nyons et
de la place Joseph Buffaven

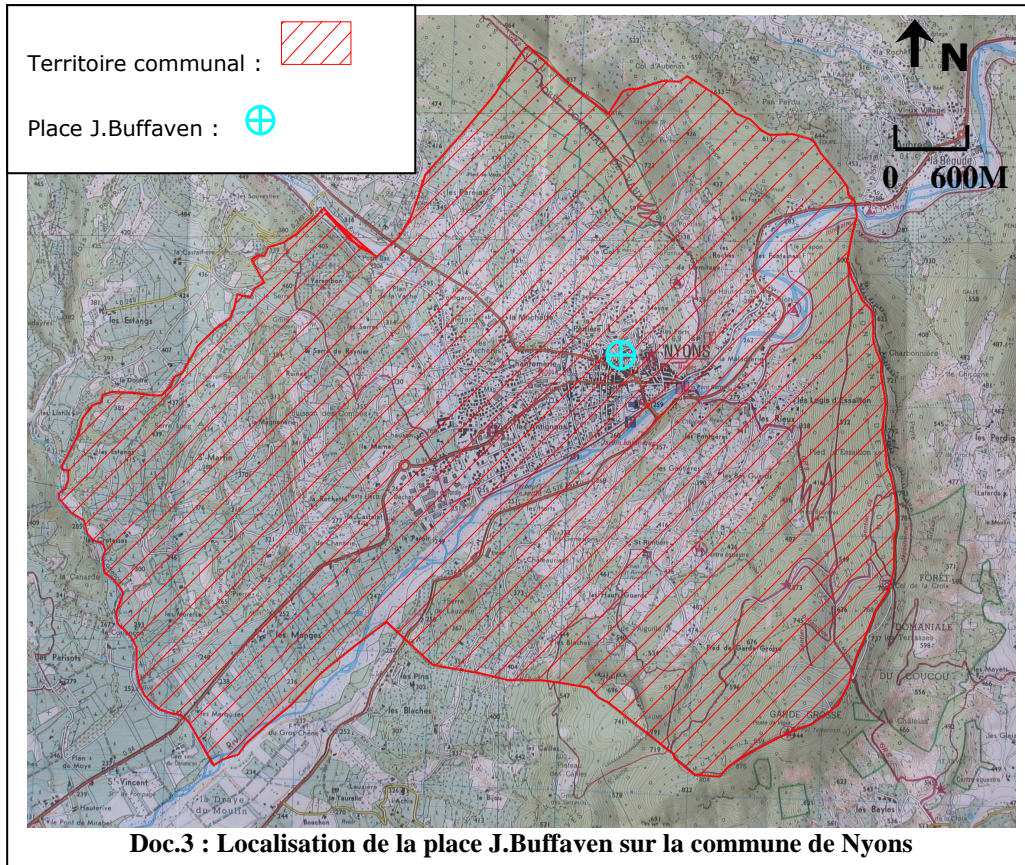
1. Localisation de la ville de Nyons

Au cœur de la Drôme Provençale, en région Rhône-Alpes, la commune de Nyons est l'une des deux sous-préfectures du département de la Drôme et est ainsi chef-lieu d'arrondissement et de canton. Capitale du Nyonsais-Baronnies, la ville s'est développée au débouché de la vallée encaissée de l'Eygues, un des affluents du Rhône. Elle se voit dominée au nord par les premiers contreforts alpins, à l'est et au sud par la colline du Devès, les montagnes de Vaux et de Garde Grosse, tandis qu'à l'ouest elle est bordée par la vallée du Rhône. Située à quarante cinq kilomètres de l'autoroute A7, Nyons profite depuis peu de l'influence de la desserte TGV de la gare de Valence distante de cent kilomètres.



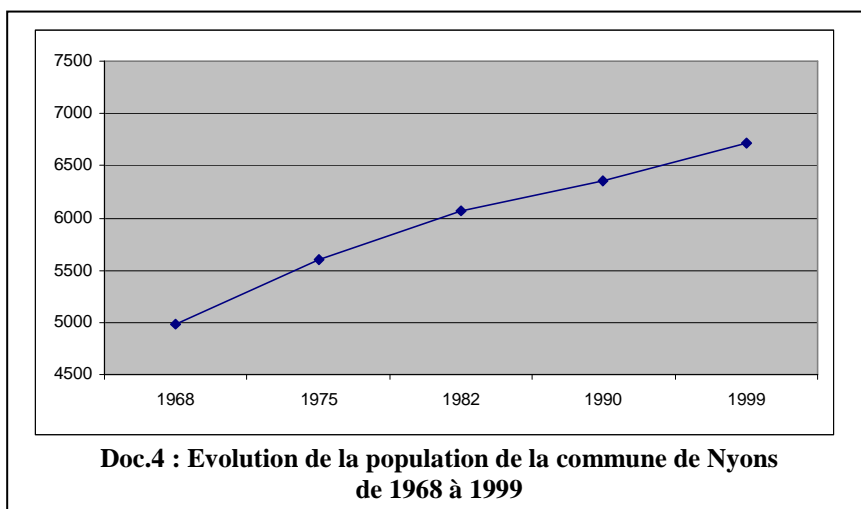
Nyons par sa localisation a toujours été au carrefour des voies de communication venant de la vallée du Rhône et des Alpes. Aujourd'hui encore on retrouve cette particularité car elle se trouve à la jonction de :

- La D538 qui relie Vaison-la-Romaine à Dieulefit,
- La D94 qui relie Orange et Bollène à Gap.



2. Démographie

La proximité de grands axes routiers et ferroviaires a été en partie à l'origine du développement de la région depuis les années soixante. Depuis le recensement de 1968, la commune de Nyons a vu sa population régulièrement s'accroître. On dénombrait alors 4982 habitants alors qu'en 1999 on atteignait les 6723, ce qui correspond à une augmentation d'environ 35%.



Cette progression régulière est principalement explicable par un solde migratoire positif qui compense un solde naturel négatif. Lors du dernier recensement de 1999 on enregistre entre 1990 et 1999, 961 nouveaux arrivants et 591 naissances de moins que de décès.

Selon l'analyse de la population en trois tranches d'âges :

- Moins de 18 ans : 17,95%,
- De 18 à 59 ans : 43,60%,
- Plus de 60 ans : 38,45%,

on s'aperçoit que les personnes retraitées en représentent une part non négligeable. Cette donnée explique le solde naturel négatif. Si l'évolution annuelle du nombre de nyonsais apparaît être constante, ce phénomène cache l'irrégularité des flux saisonniers de résidents. En saison estivale, le nombre d'habitants dépasse les 12000. La population est donc quasiment multipliée par deux. Cette variation a tendance à s'accroître comme l'atteste l'augmentation annuelle de l'ensemble du parc immobilier des résidences secondaires.

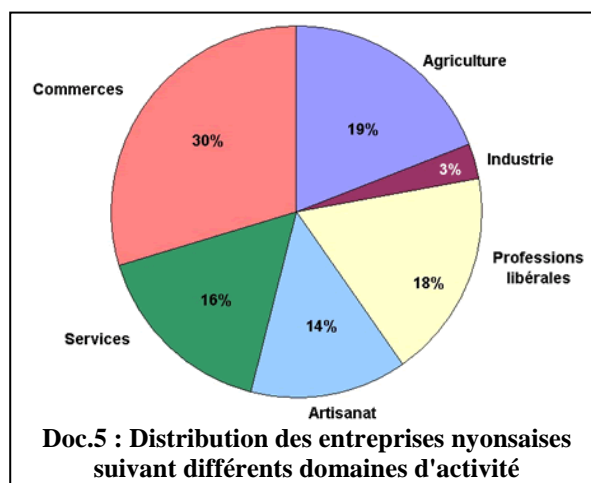
Les jeunes du canton peuvent accomplir leur scolarité sur place jusqu'au baccalauréat. Ils sont actuellement près de 2000 à le faire.

3. Economie

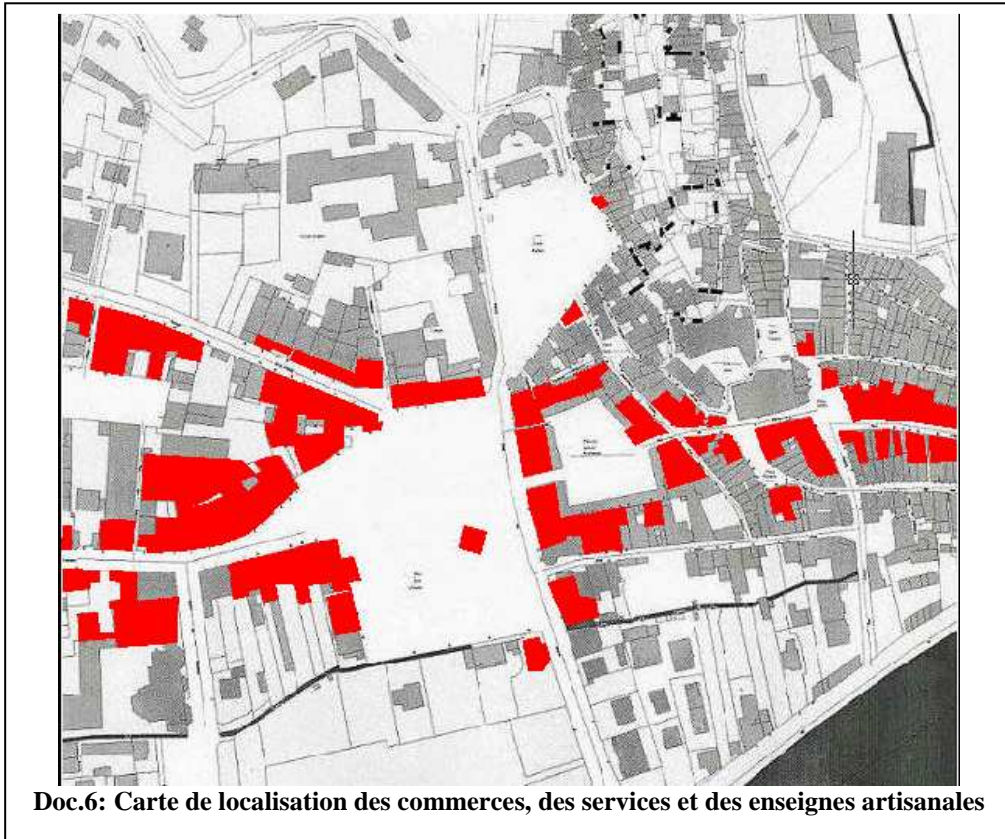
Nyons fait partie des six premières villes les plus attractives de la Drôme. Cette commune se trouve au centre d'un bassin d'emploi de plus de 20000 habitants. 60% des entreprises se localisent à Nyons.

Depuis le début du XX^{ème} siècle, les activités essentielles se sont tournées vers le tourisme, la production de l'olive et de ses produits dérivés, la culture d'arbres fruitiers et le travail de la vigne.

Mais depuis les années 90, l'économie locale s'est surtout développée dans les domaines des services, du commerce et des professions de santé, afin d'accueillir les flux de touristes et mieux répondre aux besoins des personnes retraitées. En 1999, 2582 personnes actives salariées ou non se répartissent dans les 354 entreprises localisées sur la commune, selon la distribution suivante:



Chaque année, le nombre de touristes progresse. Cette population, par ses besoins, est très demandeuse en commerces, artisanat et services. Cette demande augmente plus vite que l'offre correspondante. Comme le montre la carte ci-dessous, le centre ville de la commune est presque totalement occupé quand cela est possible par une activité économique. Seuls quelques espaces comme la place J. Buffaven et les routes de Montélimar et Bollène pourraient potentiellement accueillir de nouvelles activités. Pour répondre aux besoins dans le domaine de l'artisanat, se développe depuis 1990 une zone artisanale en périphérie du territoire de la commune, à plus de deux kilomètres de son centre.



Doc.6: Carte de localisation des commerces, des services et des enseignes artisanales

Le marché hebdomadaire accueille près de 300 forains, il constitue un pan important de l'activité économique nyonsaise. Sur la place J. Buffaven, chaque jeudi ce sont 300 mètres linéaires d'étals qui sont installés. Ce rendez-vous attire aussi bien les autochtones que les vacanciers.

Mais l'activité économique n'est pas le seul facteur attractif pour les estivants.

Nyons est surtout connue pour la qualité de son air qui a attiré et attire encore beaucoup de personnes qui viennent soigner leurs problèmes respiratoires et se reposer. Tout cela dans un lieu où règne un climat méditerranéen caractérisé ici par un ensoleillement de plus de 250 jours, l'absence de mistral et des températures douces l'hiver. Ce qui lui a valu le surnom de « petit Nice ». Nyons se caractérise aussi par un environnement de qualité. Des milieux naturels très contrastés sont

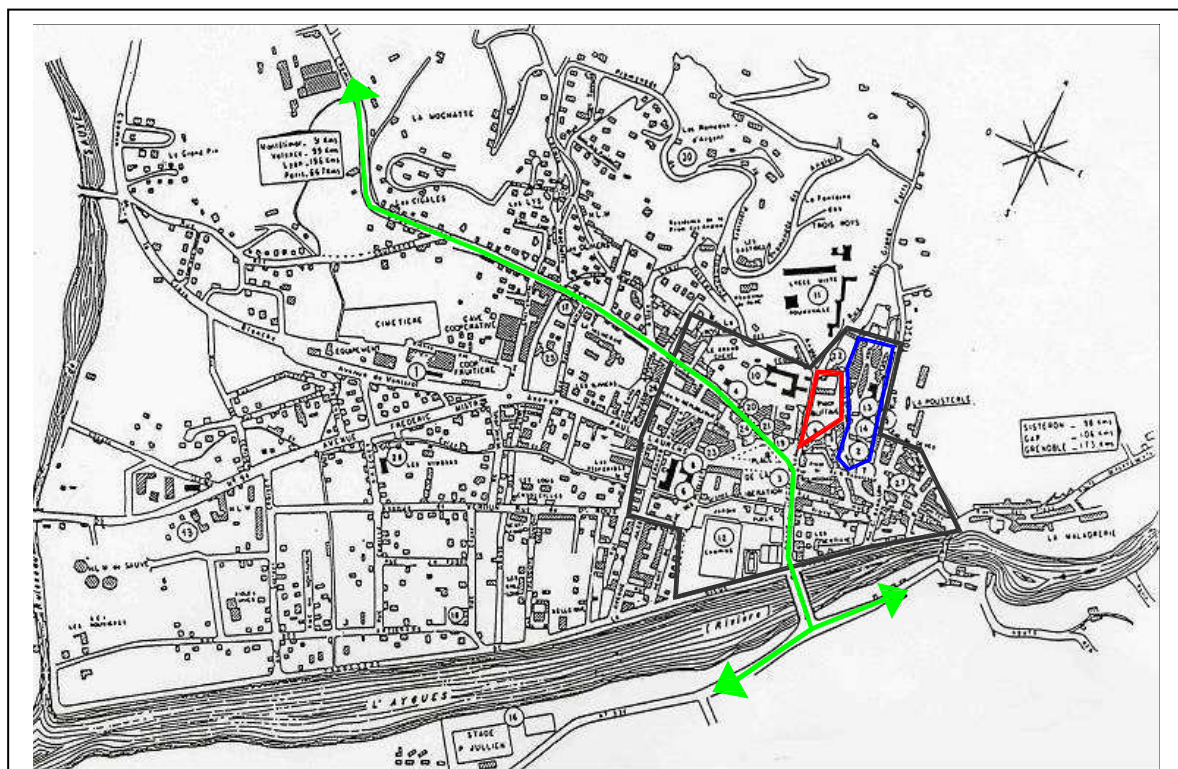
présents sur son territoire, on y distingue plusieurs zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique ainsi que différents périmètres de zones AOC : Côtes du Rhône, Côtes du Rhône Village et Olives de Nyons.

Mais Nyons est aussi réputée pour son patrimoine architectural. La visite de la ville permet de découvrir la Tour Randonne, le Pont Roman, la Place des Arcades, le Château Vieux, l'Eglise St-Vincent, les ruelles de la vieille ville. On peut connaître l'histoire de cette commune en visitant les musées de l'Olivier, archéologique, la scourtinerie, différents moulins à huile, la distillerie de lavande (encore en activité).

Depuis 2001 Nyons a ouvert un complexe aquatique ; Nyonsoleïado qui a comptabilisé 130000 entrées sur les deux premières saisons d'exploitation.

Ce cadre agréable attire donc de plus en plus de touristes à la recherche d'un lieu où il fait bon vivre. Ceci explique l'augmentation du nombre de résidences secondaires, l'importance du marché et la part prépondérante des commerces dans l'économie locale.

4. Localisation de la place J.Buffaven



Doc.7 : Localisation en centre ville de la place J.Buffaven



La place est localisée en centre ville, elle jouxte la partie la plus ancienne de la cité. Un axe routier important (la liaison entre la région de Vaison-la-Romaine, de Gap et de Montélimar) passe à proximité.

5. La place J. Buffaven à travers l'histoire

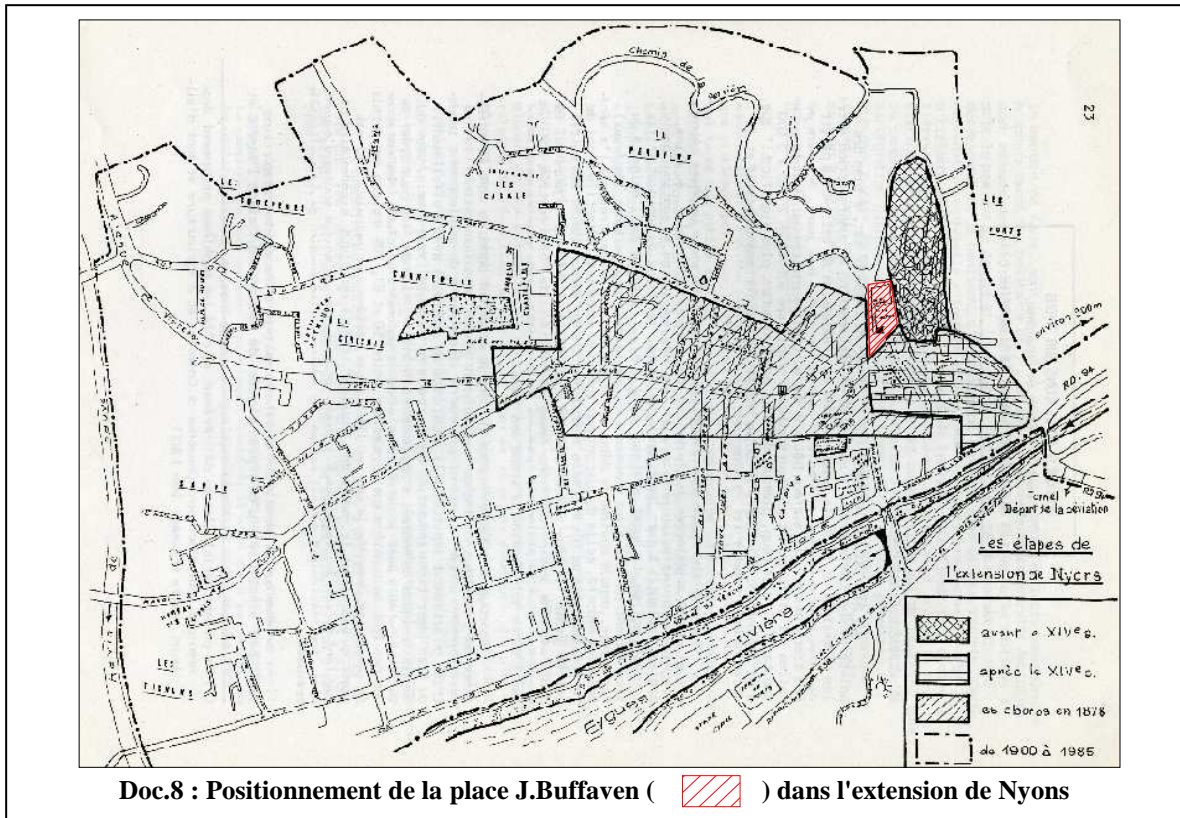
La ville se compose de différents quartiers qui reflètent chacun une époque de l'histoire de Nyons. Les premières traces d'occupation du site datent du haut empire de l'époque romaine, ce sont les restes d'une nécropole, de villas et de monuments gallo-romains. Mais c'est seulement à partir du X^{ème} siècle que l'on possède des écrits témoignant de l'existence de l'église St-Vincent et d'un castrum. Autour de ce château se développe le plus ancien quartier de Nyons, celui des Forts.

Le quartier des Forts est définitivement structuré à la fin du XIII^{ème} siècle. Il prend place sur le pied de la colline du Devès sur une crête rocheuse. Il se caractérise par une enceinte fortifiée dont plusieurs tours sont encore visibles, comme la tour Randonne réaménagée en chapelle.

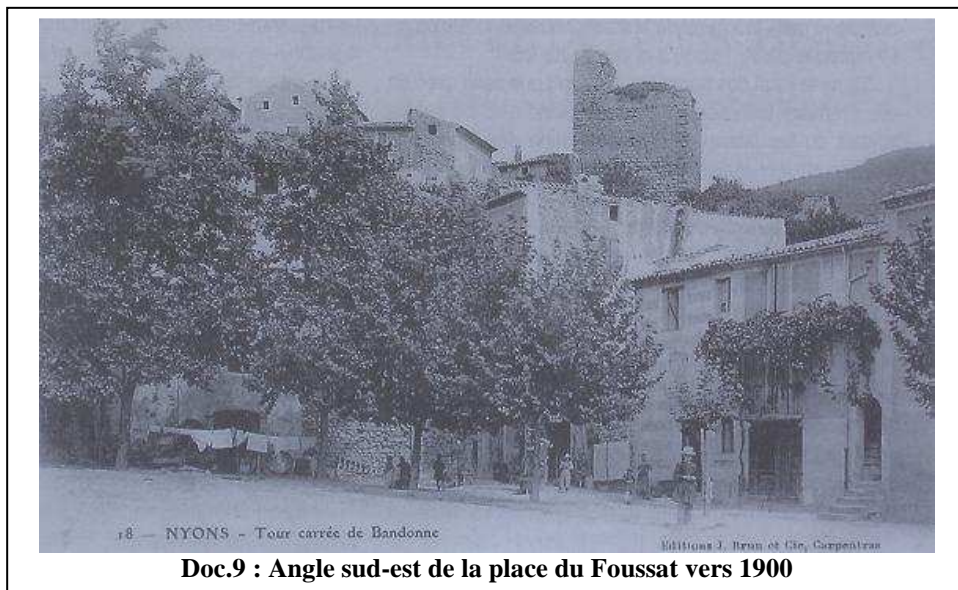
En contrebas, un second quartier s'est développé autour de l'église St-Vincent. Il fut en partie occupé par un cimetière qui a été progressivement gagné par l'urbanisation. Au XIV^{ème} siècle, il est entouré par les fortifications et est ainsi rattaché au quartier des Forts.

A partir du XIII^{ème} siècle se développe à l'ouest de la ville un bourg marchand qui constitue les premiers faubourgs. On y construit le pont Roman de 1341 à 1401, la place du marché devenue place des Arcades. Cette extension a été favorisée par la situation géographique de la cité le long d'un axe reliant le Comtat Venaissin à l'Italie. Ce quartier est également fortifié à la fin du XVI^{ème} siècle, certaines activités artisanales comme la savonnerie et la tannerie y prospèrent.

L'extension urbaine continue régulièrement, plus particulièrement après la fin des guerres de religions. On installe surtout hors des limites de la ville les activités artisanales. Mais ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle que Nyons connaît un véritable essor avec la mise en place d'activités industrielles comme la poterie, la filature et le moulinage, le sciage et d'autres industries mécaniques. A cette époque, les bourgeois aisés se font construire des maisons à l'ouest de la ville, dans des anciens vergers et prés, désormais protégés par une digue des caprices de l'Eygues. Cette nouvelle ville se structure autour de l'actuelle place du marché et des routes menant à Montélimar et à Orange.



C'est lors de cette extension que naît la place J. Buffaven alors appelée place du Foussat. Comme l'indique l'étymologie du mot, cet espace a été jusqu'aux années 1880, un fossé bordé par des terres agricoles sur lesquelles poussait de la vigne. Jouxant les remparts de la vieille ville, cet ancien lieu de défense a été aménagé en un lieu de rassemblement pour les enfants, de campement pour les gens du voyage, d'installation pour diverses manifestations, de « parking » pour les attelages et de rencontre pour les habitants. Aux abords immédiats on trouvait la gendarmerie, la prison, des habitations et des petits commerces.



Petit à petit dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, la fonctionnalité de la place a évolué. Rebaptisée place Jean Buffaven, en mémoire d'un ancien maître coiffeur nyonsais mort dans un camp de la mort en 1944, la place occupe désormais de nouvelles fonctions.

6. La place J. Buffaven aujourd'hui

Cette place du centre ville de Nyons constitue avec la place de la Libération et celle des Arcades, le cœur du centre ville. On y trouve maintenant la mairie, les services du trésor public, les bureaux de la chambre de commerce et d'industrie, la maison des associations, tout un groupe scolaire qui s'étend de la maternelle au primaire, une agence de voyages et un snack. Ce site dessert un collège et un lycée, une médiathèque, un hôtel. Il est aussi le siège des rotations des bus de transport scolaire et du conseil général. Il marque enfin une des entrées vers la vieille ville, la rue des Grands Forts constituant un de ses côtés. La Promenade des Anglais qui surplombe une partie de la ville et qui parcourt des quartiers résidentiels, trouve son point de départ à l'un des angles de la place.



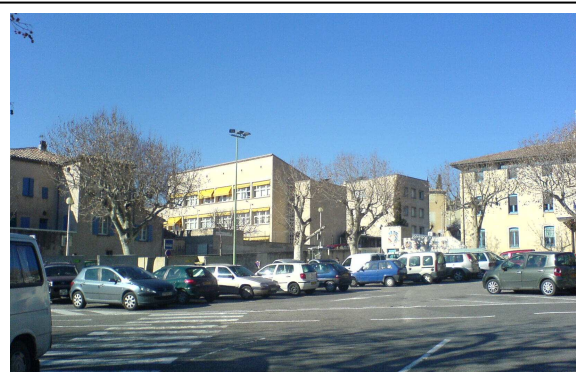
Doc.10: Les locaux du trésor public et de la chambre de commerce et d'industrie



Doc.11: Habitations traditionnelles des Grands Forts et tour Randonne



Doc.12: Habitations traditionnelles récemment rénovées



Doc.13: Les locaux de la maison des associations et des écoles maternelle et primaire

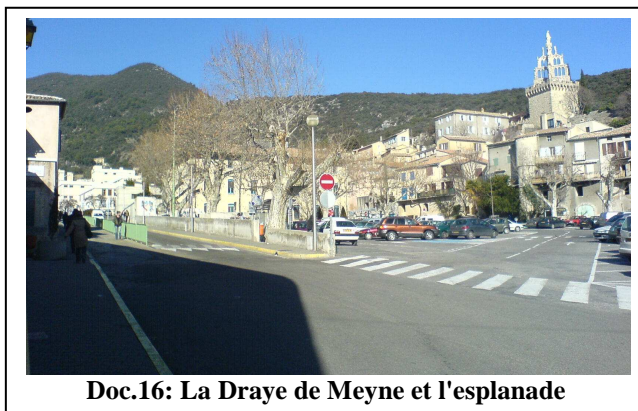


Doc.14:Mairie

Une grande partie des personnes qui fréquentent les services, les équipements de la place se l'approprient en y garant leur véhicule. En effet, une des fonctions les plus importantes de cet endroit, outre celles que l'on vient de mentionner, est celle du stationnement. Avec 99 cases, ce lieu représente un des plus grands parkings de la ville qui compte près de 800 places. Cette vaste étendue non bâtie au cœur de la ville permet aussi les jours de marché, à une partie des forains de monter leurs étals, pour certains à l'abri d'un des nombreux platanes qui ceignent la place.



Doc.15: Vue de la place J. Buffaven depuis le 1^{er} étage de la mairie, le vendredi en milieu d'après midi



Doc.16: La Draye de Meyne et l'esplanade

La place de forme trapézoïdale se divise en deux parties, d'une superficie totale de 4367m² :

- une grande esplanade devant la mairie
- la Draye de Meyne, une rue à sens unique qui connaît un plus fort dénivelé que la partie restante du site.

L'unique revêtement de sol est le bitume, à de nombreux endroits il est en mauvais état, seules les voies de circulation ont été refaites récemment.

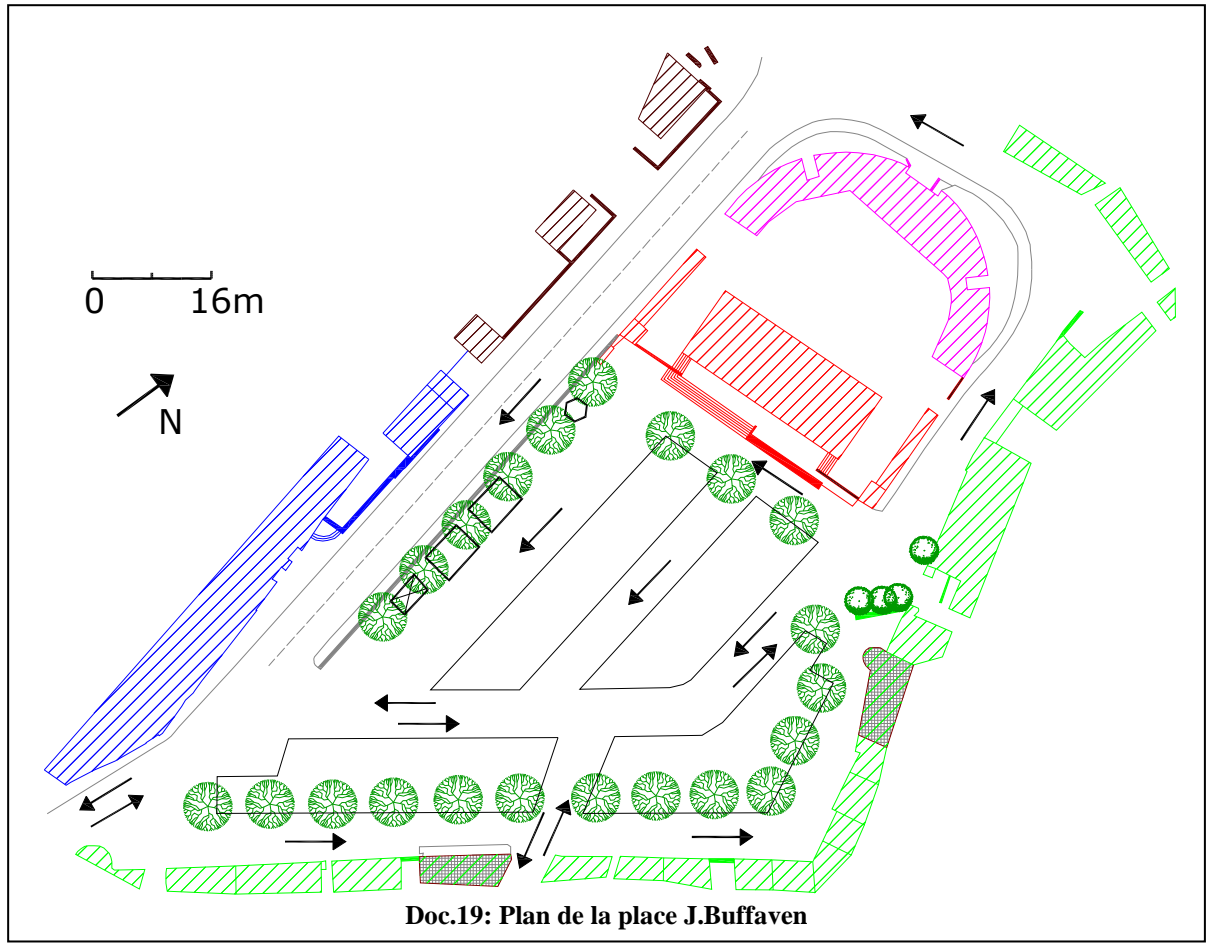


Doc.17: Le revêtement de sol dégradé














Doc.18: Petite fontaine entourée par les places de stationnement

22 platanes viennent rompre la monotonie du lieu. On y distingue aussi une cabine téléphonique, des enclos pour les différents types de poubelles (ordures ménagères, recyclage), un râtelier à vélos, une boîte aux lettres, deux bancs en pierre et une petite fontaine publique.



Doc.19: Plan de la place J. Buffaven

	Bâtiments scolaires et maison des associations		Mairie
	Habitations		Commerces
	Chambre de commerce et d'industrie, Trésor public		Médiathèque
	Abri bus		Enclos poubelles
	Cabine téléphonique		Sens de circulation des véhicules
	Aires de stationnement		

Synthèse :

La place Jean Buffaven située au centre de la ville de Nyons, ne possède pas actuellement de véritable identité. Elle regroupe à la fois des fonctions de parking, d'accès aux administrations et aux établissements scolaires, de desserte des quartiers d'habitations de la haute ville et des sites historiques.

Cet imbroglio nuit à la lisibilité des lieux, il paraît donc nécessaire de leur donner un statut afin qu'ils deviennent plus attrayants.

PARTIE II :

Les enjeux du projet de réaménagement
de la place Joseph Buffaven

1. Les disfonctionnements existants

La place est surtout le territoire de l'automobile. Cette appropriation engendre un certain nombre de perturbations. Ce qui provoque un manque de lisibilité de la place pour le quidam, si ce n'est une perception du lieu comme parking.

- ❖ La plupart du temps en journée la quasi-totalité des places de stationnement est occupée. Ce phénomène est essentiellement dû à l'usage du lieu par:
 - les riverains, ceux de la vieille ville en particulier car ils ne peuvent pas y circuler en voiture en raison de l'étroitesse et du dénivelé de la voirie ; mais aussi par une part des habitants des immeubles mitoyens de la place qui ne possèdent pas de garage,



Doc.20: Ruelles de la vieille ville

- les employés de la mairie, la médiathèque, la chambre de commerce et d'industrie, du trésor public et des établissements scolaires,
 - les personnes qui fréquentent ces différents services.
- ❖ Aux heures de pointe, arrivées et sorties du travail ou de l'école, de nombreuses voitures sont donc obligées de stationner en double file. Les bus de ramassage scolaire attendent les élèves dans l'unique voie de la draye de Meyne. Ceci occasionne un arrêt prolongé de la

circulation, gênant les usagers et une éventuelle intervention des services d'urgence.



Doc.21: La circulation arrêtée par le ramassage scolaire

- ❖ Les jours de marché, sur la place, seul le stationnement est interdit. La circulation continue à s'y faire, les automobiles et les bus passent donc au milieu des étals et des passants. Ce qui est désagréable pour tous les acteurs du marché et peut être source de danger car il n'existe pas de limite entre les véhicules motorisés et les piétons.

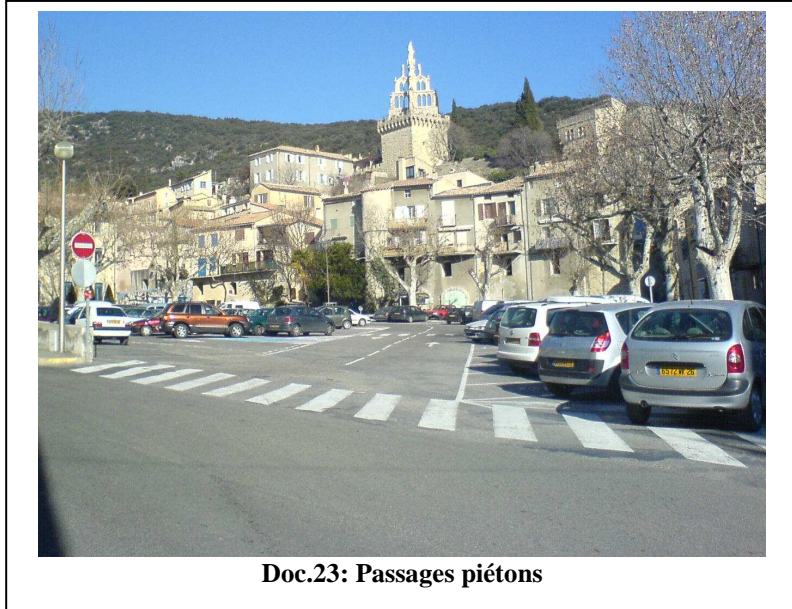


Doc.22: Passage des véhicules motorisés entre les étals du marché

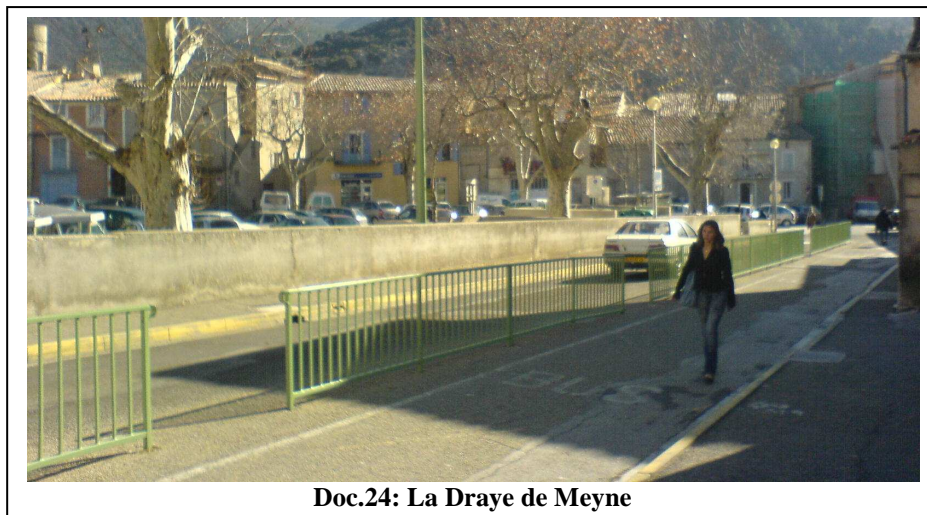
Le réaménagement de la place va donc devoir prendre en compte les différences de fonctionnalité à l'échelle de la journée, de la semaine et de l'année.

- ❖ L'absence de trottoir et de zone piétonne contribue à ne pas délimiter clairement l'espace réservé au marcheur. Il ne sent pas à l'aise au milieu des voitures, que ce soit pour se déplacer entre les files de

stationnement, pour traverser les voies de circulation (malgré l'existence de plusieurs passages piétons) ou enfin pour se rendre aux différents bâtis qui bordent la place. Cette situation est une source potentielle d'accidents et d'altercations.



- ❖ L'unique zone réellement aménagée qui permet une nette séparation entre piéton et automobiliste est la Draye de Meyne. Cet axe à sens unique est bordé de part et d'autre par un trottoir. Il n'existe qu'une seule voie de circulation. L'autre voie est réservée aux élèves des différents établissements scolaires qui y attendent leur bus de ramassage. Une barrière métallique de protection a été installée pour séparer les deux voies.



- ❖ Les deux commerces existants (un snack-bar et une agence de voyage) ne disposent pas devant leur porte d'espace mettant en valeur leur activité, il existe un petit trottoir de un mètre de large devant l'agence mais les voies de circulation le longent.



Doc.25: Le trottoir devant l'agence de voyage

- ❖ Il n'existe pas de transition entre le domaine public et le domaine privé, les immeubles d'habitation bordent directement la place et son stationnement. La seule zone qui pourrait marquer ce passage est les quelques marches d'escalier qui permettent d'accéder aux portes d'entrée des habitations surélevées.



Doc.26: Absence de transition entre domaines public et privé

- ❖ Il en est de même pour la mairie qui ne possède pas de parvis. Son entrée se limite à un escalier et à une rampe pour les personnes handicapées. Les places de stationnement longent pratiquement cet accès, seule une voie de circulation les sépare très souvent encombrée de voitures.



Doc.27: Les abords de la mairie

Bien que la place J.Buffaven soit située en centre ville, elle ne tient pas véritablement son rôle d'espace façonnant la cité, elle n'est pas essentielle à la vie quotidienne des nyonsais, si ce n'est en tant que parking. Ses manques d'identité, d'attractivité et de cachet n'incitent pas les touristes à la fréquenter, surtout depuis la mise en valeur récente des deux places voisines.



Doc.28: La place de la Libération



Doc.29: La place des Arcades

2. Les contraintes de la place

❖ La topographie :

La topographie des lieux, suite à des travaux de terrassement à la fin du XIX^{ème} siècle, scinde la place en deux parties de dénivellation différente. La rupture de pente entre elles se fait par un mur. L'esplanade a une pente plus douce que celle de la Draye de Meyne qui était anciennement le lit d'un torrent.



Depuis ce nivellement, tous les différents corps de bâtiments construits autour de la place ont adapté leur architecture au relief du terrain : par la construction d'escaliers, de murs de soutènement et en creusant des caves semi enterrées. Modifier la topographie de la place apparaîtrait donc être un choix peu judicieux.

❖ La présence d'établissements scolaires :

Autre contrainte : la présence d'écoles maternelle et primaire aux abords directs de la place, ainsi qu'un collège et un lycée à proximité. Il faudra donc :

- préserver la sécurité des scolaires en dehors des bâtiments, c'est à dire sur le domaine public,
- offrir la possibilité aux parents d'élèves de pouvoir venir chercher en voiture leur(s) enfant(s) et de stationner sans gêner la circulation sur la voie publique,
- permettre aux bus de ramassage scolaire de pouvoir circuler et de stationner à proximité de la sortie des établissements.

❖ Le service de transport du conseil général :

Les autocars des conseils généraux de la Drôme et du Vaucluse qui effectuent plusieurs liaisons journalières avec les villes de Montélimar et Avignon, ont leur terminus sur la place. Il faut donc faire attention à leur conserver un espace suffisant pour qu'ils puissent y circuler et y demeurer le temps de prendre leurs clients.



Doc.31: Abri bus pour les clients des autocars des conseils généraux

❖ L'usage de l'automobile par les riverains de la vieille ville :

Les habitants de la vieille ville ne peuvent pas s'y déplacer en voiture du fait de la faible largeur des rues. Ils sont donc obligés par souci de commodité de stationner en bordure directe de ce quartier. La place J. Buffaven leur offre une grande capacité de stationnement proche de leur domicile. La place doit donc garder en partie sa vocation de parking. Les autres grands parcs de stationnement de la ville étant plus éloignés.

❖ L'accès aux personnes handicapées :

Tous les services publics ont l'obligation de rester des lieux accessibles à tous. Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir s'y rendre en stationnant dans les environs immédiats.

❖ Les véhicules municipaux :

Il y a aussi nécessité de conserver des places de parking pour les voitures de la police municipale et d'en créer pour celles des services techniques et des élus. Les personnes qui utilisent ces véhicules, en ont besoin dans leur travail quotidien pour effectuer les trajets entre la mairie et le reste du territoire de la commune. Ils ne peuvent donc se permettre de se garer sur un parking éloigné et de passer du temps à chercher une place de stationnement.

❖ Le marché :

La place J. Buffaven, comme une partie du centre ville, accueille le marché tous les jeudis matin de l'année. Ce lieu devra rester disponible pour les forains.

❖ La végétation :

22 platanes sont disposés tout autour de la place. Ces arbres ne peuvent pas être coupés ou arrachés, s'ils meurent ils doivent être remplacés. Cette obligation est stipulée dans le document d'urbanisme de la ville. Le plan d'occupation des sols mentionne dans l'article 13, de la section 1-nature de l'occupation et de l'utilisation du sol, du chapitre 1- dispositions applicables à la zone UA, que : « les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées ».

❖ Le secteur sauvegardé :

La place appartient entièrement au secteur sauvegardé qui entoure dans un rayon de cinq cents mètres les monuments historiques suivants : le Pont Roman, la Place des Arcades et l'entrée de l'ancien château. Tous les travaux d'aménagement devront bénéficier de l'aval de l'architecte des bâtiments de France avant de pouvoir être réalisés.

3. Les potentialités de la place

La place, par sa superficie assez importante et par sa localisation en centre ville (à proximité de la vieille ville et de nombreux services), a un potentiel d'attractivité qui jusqu'à présent, n'a peu ou pas été exploité.

Cette surface vierge de tout obstacle, hormis la Draye de Meyne, peut continuer à accueillir facilement un espace de stationnement, nécessaire à la vie quotidienne des riverains.

Ce site représente une opportunité pour implanter un peu plus de végétation en centre ville et rompre la quasi hégémonie des platanes sur la place.

Plusieurs anciens commerces sont aujourd'hui inutilisés. La mise en valeur de la place la rendrait plus attrayante. La demande commerciale étant en constante augmentation du fait de l'accroissement du nombre de touristes et d'habitants, de nouvelles enseignes pourraient s'y ouvrir comme cela a été le cas lors du réaménagement d'une rue du centre ville : la rue des Déportés. Ce mouvement serait peut-être favorisé par effet d'entraînement suite à la future ouverture d'un salon de thé à l'emplacement d'un ancien garage automobile.



La place connaîtrait probablement une augmentation de sa fréquentation piétonnière, en raison de la proximité avec le cœur historique de la ville.

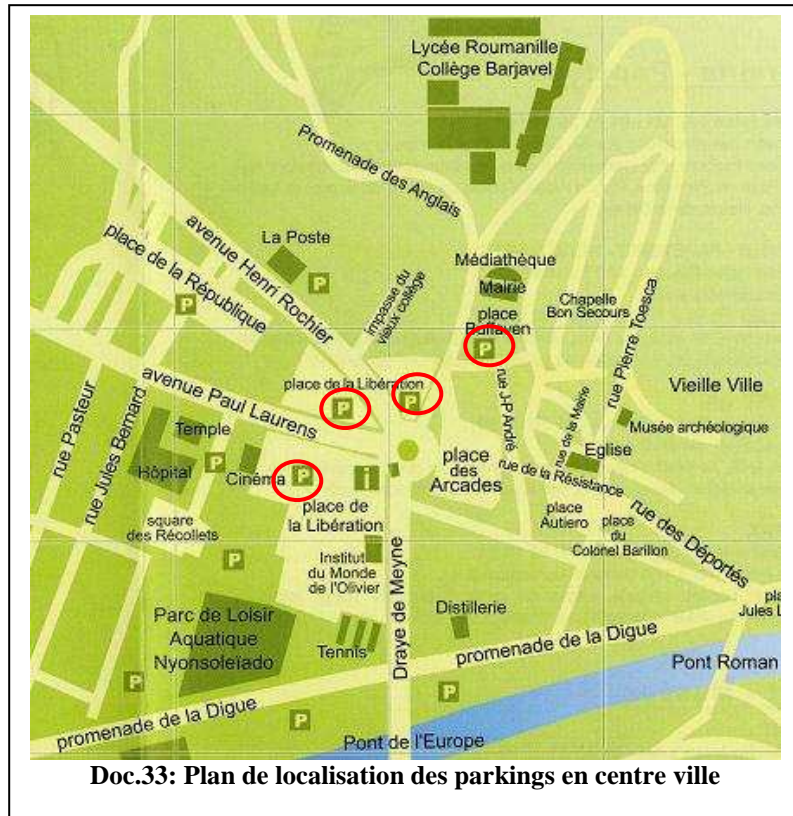
4. Les objectifs visés par le réaménagement de la place

Tous les objectifs qui vont être énoncés visent un seul but. Celui de rendre la place plus lisible pour les personnes qui la fréquentent en lui donnant une véritable identité.

❖ Préserver une partie du stationnement :

Au niveau de la ville et plus particulièrement de son centre, on trouve onze parcs de stationnement d'une capacité totale d'environ 800 places. En temps normal, c'est-à-dire hors heures de marché, cette capacité devrait en théorie suffire à répondre à la demande des automobilistes. D'autant plus qu'il existe une centaine de cases sur la voirie.

Or on s'aperçoit que les parkings sont inégalement fréquentés. On constate que les trois parkings de la place de la Libération sont pratiquement toujours pleins. Celui de la place J. Buffaven quant à lui est très utilisé pendant la journée dans la semaine, son occupation diminue le soir et le week-end. Les autres aires de garage sont beaucoup moins pratiquées sauf lors des marchés et autre manifestations. Alors qu'elles totalisent 600 places sur les 800 existantes dans les parkings du centre ville.



Cette utilisation inégale des lieux est facilement explicable par le fait que les personnes cherchent à se garer à proximité immédiate de leur domicile de leurs occupations (travail, école, courses, loisirs ...).

Les quatre parcs cités précédemment, ont des usagers différents. La place de la libération est surtout utilisée par les touristes et par les personnes qui se rendent en centre ville.

La place J. Buffaven est fréquentée par:

- les riverains,
- les personnes qui vont travailler (environ une centaine) et qui se rendent pour diverses raisons à la mairie, à la chambre de commerce et d'industrie (CCI), au trésor public, dans les établissements scolaires.

Ceci explique les « heures creuses et les heures pleines ». Les touristes n'utilisent pas ou très peu cet endroit, le stationnement aura pour principal objectif de répondre aux besoins des riverains.

Des places devront être réservées aux personnes à mobilité réduite et aux véhicules des services municipaux (neuf).

❖ Donner plus de place aux piétons :

La place est aujourd'hui dominée par la présence de l'automobile. Le piéton n'a pas de véritables zones qui lui sont propres. Le passant est obligé d'emprunter les mêmes axes de déplacement que les voitures. Ce fait est souligné par l'absence de différence de revêtement au sol. Un marquage à la peinture a été fait le long des habitations, mais celui-ci est peu visible car à moitié effacé et souvent caché par les véhicules.



Doc.34: Cheminement piétonnier

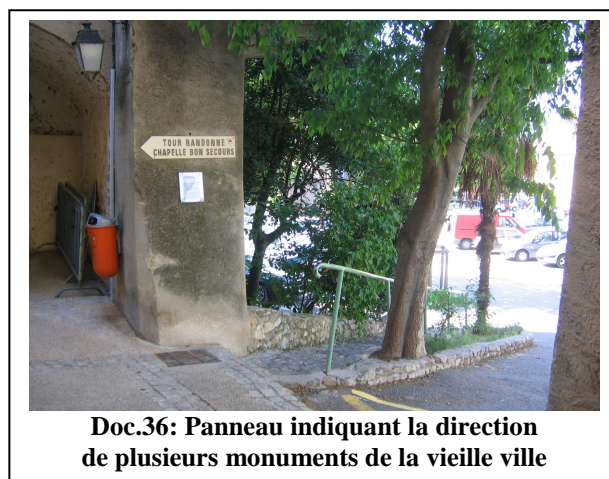
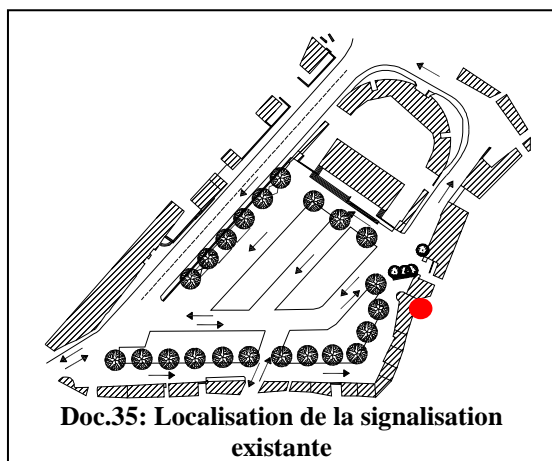
Les piétons devront se sentir en sécurité : pour traverser la place, visiter la vieille ville et les hauts quartiers de Nyons et aussi accéder aux différents services municipaux. Des espaces piétonniers devront être créés.

Pour que la cohabitation se passe au mieux, il apparaît important que les deux fonctions de la place soient séparées par une « barrière ». Cette dernière dans le souci de renforcer la présence de la végétation sur la place pourra être végétale.

Une diminution du nombre de places de stationnement s'avèrera nécessaire pour rendre une partie du site au piéton.

❖ Améliorer la signalétique :

Pour inciter les passants et plus particulièrement les touristes à emprunter la place pour se rendre dans la vieille ville et les hauts de Nyons, des nouveaux panneaux d'information devront être installés. Ils auront pour but de guider les visiteurs par un passage jusqu'à présent délaissé au profit de celui de la place des Arcades.



❖ Créer une transition entre les domaines public et privé :

Nous l'avons vu précédemment le passage entre l'habitat et la place se fait de manière abrupte. Les portes d'entrée et de garage donnent directement sur la rue. L'existence d'une zone « tampon » permettrait aux habitants de mieux vivre cette proximité. Les voitures et les passants arrêteraient de circuler devant leurs fenêtres. Pour pleinement remplir son rôle, cette zone devra être « infranchissable ». Elle incitera tous les non résidents à ne pas longer dans leurs déplacements les façades des maisons. Toujours dans l'optique de végétaliser un peu plus la place, ces espaces pourront être plantés.

❖ Aménager la terrasse des commerces :

Dans la continuité de l'objectif précédent, les commerces existant et à venir, devront bénéficier d'un espace extérieur, sans avoir à empiéter sur la voirie. Cela pour pouvoir installer soit leur mobilier s'il s'agit de café ou de restaurant, soit disposer leurs présentoirs pour les magasins et boutiques.



❖ Attirer de nouveaux commerces :

La demande commerciale bien qu'irrégulière au cours de la saison, du fait de la plus ou moins grande fréquentation de la ville par les touristes, est constamment en augmentation chaque année. Si le cadre et l'ambiance qui règnent sur la place s'amélioraient, d'autres commerces pourraient s'y implanter.

❖ Valoriser l'entrée de la mairie :

L'hôtel de ville ne dispose que d'un modeste parvis. Donner plus d'espace au site permettrait une meilleure mise en valeur de ce lieu symbolique pour une commune.



Doc.38: Façade principale de la mairie

❖ Accroître l'emprise de la végétation :

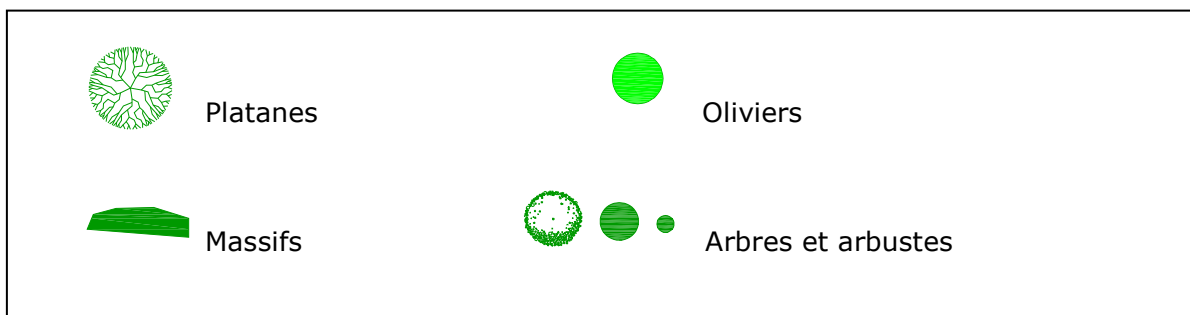
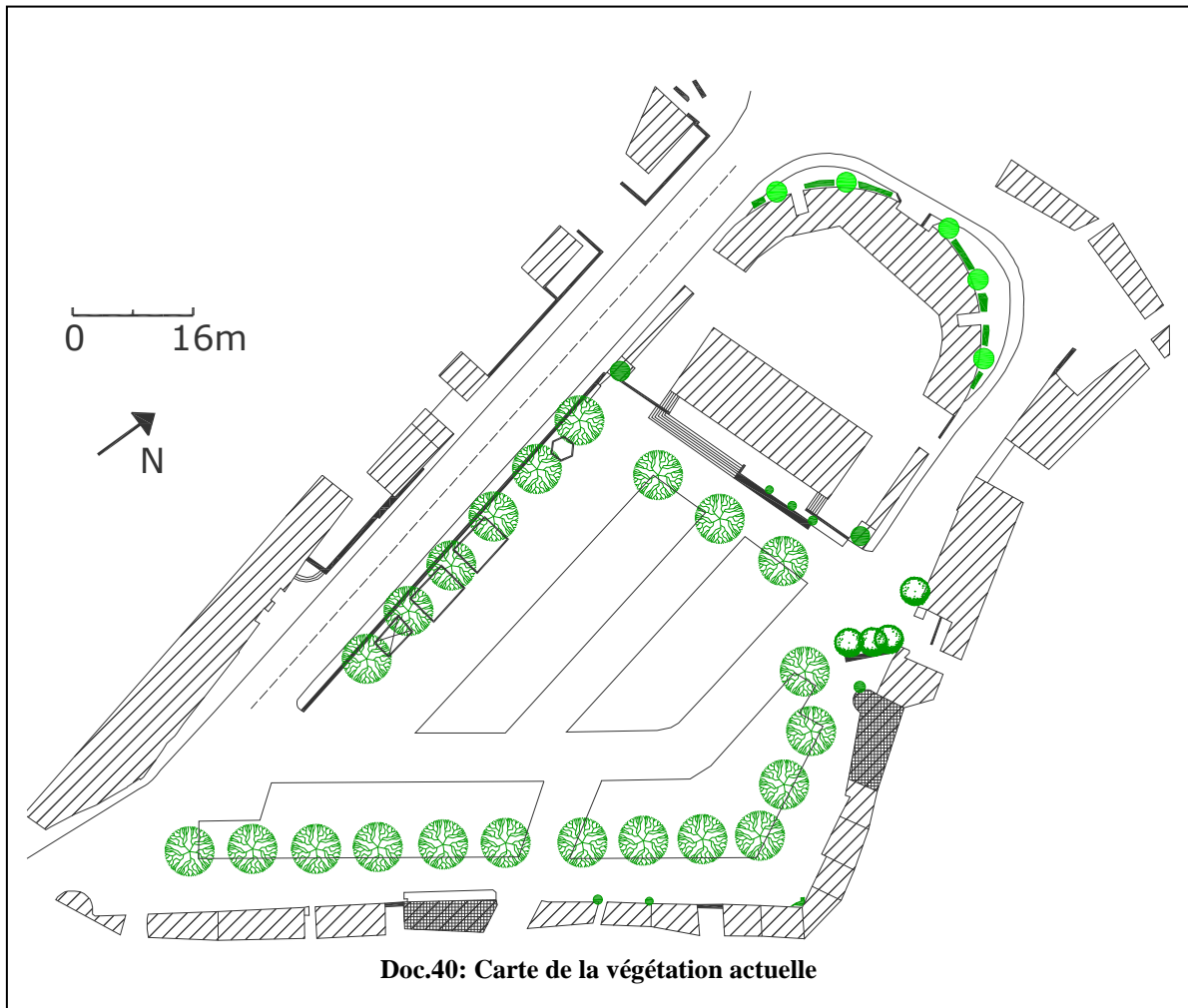
Sur la place la végétation présente est surtout de type haute, car composée uniquement de platanes plus ou moins vieux. Cette disparité s'explique par le fait que ces arbres meurent lorsqu'ils atteignent leur maturité, ils sont alors coupés puis remplacés.

Quelques arbres d'espèces diverses sont plantés au pied de la rue de la Chapelle qui mène au vieux Nyons. On dénombre aussi deux vignes vierges qui grimpent sur des immeubles et un massif au pied de la mairie.



Doc.39: Végétation au bas de la rue de la Chapelle

Partout ailleurs l'univers n'est que goudron. Le réaménagement de la place doit donc viser à casser cette monotonie et à rendre l'espace plus agréable. La création de nouvelles zones vertes aura pour objectif de séparer piétons et voitures ; mais aussi de marquer plus agréablement la transition entre espace public et privé. L'implantation de nouvelles espèces sera guidée par : la volonté d'utiliser une végétation adaptée au climat méditerranéen et d'introduire des variétés de faible hauteur (moins de deux mètres), de manière à ne pas trop segmenter la place. Il faut qu'elle reste une entité et non pas une mosaïque d'espaces.



Synthèse :

De nombreux dysfonctionnements et contraintes ont été mis en évidence. Mais la place possède un potentiel qui par sa mise en valeur devrait permettre à tous les riverains et usagers de s'approprier les lieux de façon harmonieuse.

PARTIE III :
Propositions d'aménagement

1. Création d'un cheminement piétonnier

Pour que les piétons aient envie de venir sur la place, l'amélioration des voies d'accès au site apparaît être une nécessité. Les passants doivent être guidés. Pour atteindre cet objectif, les revêtements de sol actuels sont à changer. Il y a nécessité de marquer une continuité entre les secteurs semi-piétonniers de la place des Arcades, de la rue de la Résistance (cf. Doc.33) et la place J.Buffaven. Ce prolongement devra être réalisé au niveau des rues J-P André, passage du Tripo et draye de Meyne dans sa partie intermédiaire.

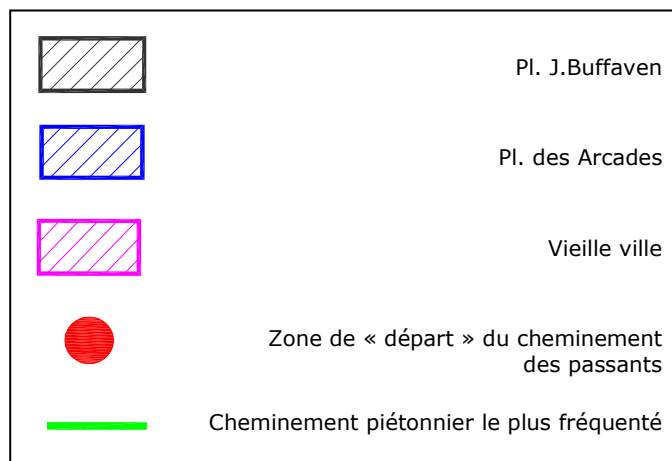
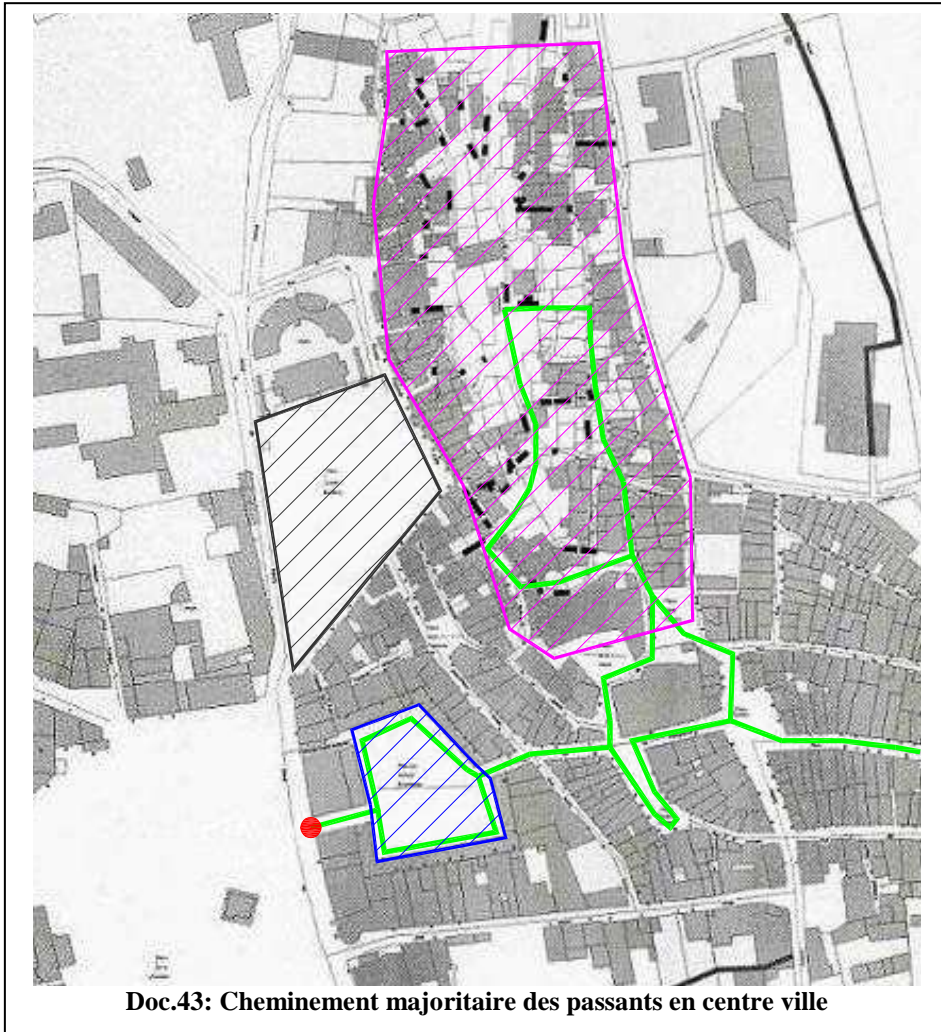


Doc.41: Passage du Tripo



Doc.42: Rue J-P André

La morphologie du tracé à créer s'explique par la fréquentation actuelle des lieux. Aujourd'hui la grande majorité des promeneurs emprunte le même circuit. Ce dernier constitue donc la base de toute modification de parcours.



Le cheminement piétonnier se divisera en deux parties :

- un tracé amènera sur la place J. Buffaven, puis il permettra d'en faire en partie le tour pour finalement se diriger vers la vieille ville ou inversement,
- une ramification du parcours assurera la traversée de la place en direction de la mairie.

Sur la place J. Buffaven, le cheminement piétonnier ne devra pas longer directement les habitations. Ceci pour veiller à la tranquillité des riverains et permettre la création d'un espace tampon entre domaines privé et public. Le « parcours » bénéficiera de l'ombre protectrice des platanes et de la quiétude du pourtour du site, lieux interdits à la circulation. Il sera seulement interrompu à l'intersection avec la rue J-P André et aux entrées des garages privés. La rue J-P André restera semi-piétonne, la typologie des lieux limite d'elle-même la vitesse de circulation des véhicules.

Une autre zone piétonne sera créée à partir de l'entrée de la mairie, elle traversera la place. Elle visera à assurer la sécurité des usagers qui se rendront à pied à l'hôtel de ville et à la médiathèque. Ils seront séparés des voitures stationnant de part et d'autre de cet accès.

Le sol sera traité de manière à marquer une rupture entre les zones de circulation des voitures et celles des piétons. Les revêtements seront identiques à ceux existants aux alentours de la rue de la Résistance.



Doc.46: Pavés marquant l'intersection entre une zone piétonne et une rue ouverte à la circulation



Doc.47: Dallage de la rue semi-piétonne

Les zones piétonnes seront dallées en pierre de Montalieu-Villebois et les espaces où se côtoient voitures et marcheurs seront pavés, toujours avec le même matériau de base. Il s'agit d'un calcaire marbrier extrait en Isère.



Doc.48: Grille en fonte

Les platanes seront entourés au sol par une grille en fonte massive de manière à ne pas gêner la croissance de leur tronc.

Du mobilier urbain viendra agrémenter le cheminement. Des bancs et des tabourets seront régulièrement installés pour permettre aux passants de s'asseoir et de favoriser les échanges entre les personnes, ce qui se passe déjà au niveau du muret qui sépare la draye de la place et au niveau de l'unique banc actuel. Des petites fontaines viendront s'ajouter à celle existante. Des corbeilles de propreté seront implantées. Un distributeur de sachets et une poubelle pour crottes de chiens viendront compléter le dispositif. Des bornes escamotables situées aux intersections avec les voies de circulation permettront aux véhicules d'entretien et de livraison d'accéder à la zone, tout en limitant la majorité du temps, l'accès du cheminement aux seuls piétons. Au pied de la mairie, de nouveaux appuis pour vélos seront installés de manière à accroître la capacité de garage.



Doc.49: Tabourets en pierre Montalieu-Villebois



Doc.50: Bancs en pierre Montalieu-Villebois



Doc.51: Fontaine en pierre Montalieu-Villebois



Doc.52: Appuis pour vélos



Doc.53: Corbeille de propreté



Doc.55: Borne escamotable



Doc.54: Distributeur et poubelle pour sacs canins

Devant les marches de l'hôtel de ville, un parvis réservé aux piétons sera réalisé. Dallé en pierre de Montalieu-Villebois, il s'étendra jusqu'aux platanes devant l'entrée de la mairie. Le parking étant alors plus éloigné, l'espace dégagé rendra le site plus agréable et favorisera la convivialité lors des différentes manifestations communales ou des mariages.

Le devant des commerces sera traité de la même manière. Le trottoir qui existe devant l'agence de voyage sera lui aussi remplacé par du dallage.

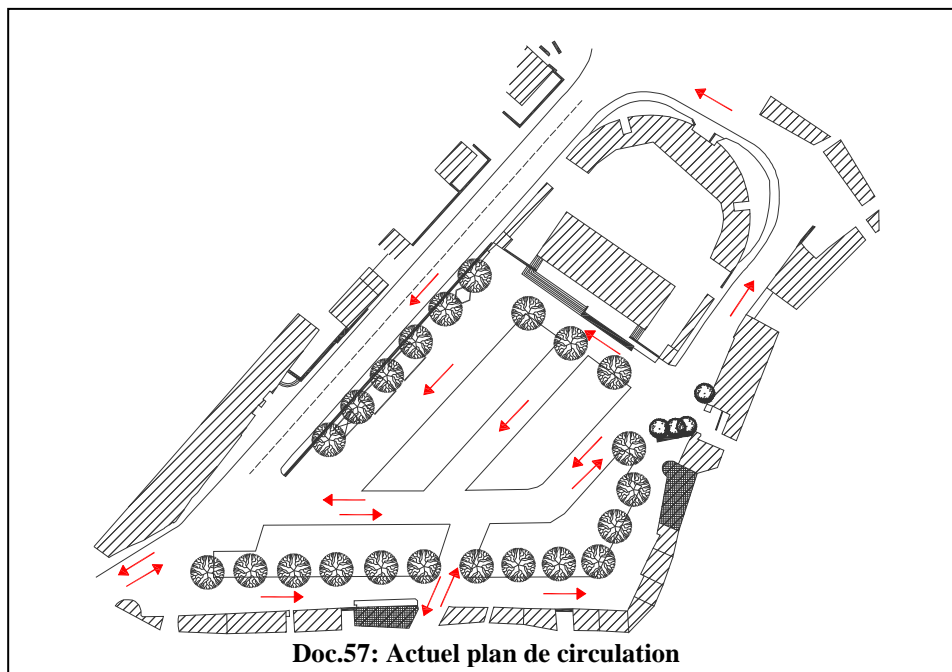
Les touristes découvrant les lieux seront guidés par une signalétique. Elle les incitera tout d'abord par un plan à parcourir le circuit illustré au document 42. Puis des panneaux indicatifs montreront régulièrement le chemin à suivre. Ils seront disposés aux « carrefours » pour empêcher les marcheurs de se tromper de direction.



Doc.56: Panneaux indicateurs

2. Modification du plan de circulation

Actuellement la circulation au niveau de l'îlot de la place J.Buffaven se fait comme suit :



Doc.57: Actuel plan de circulation

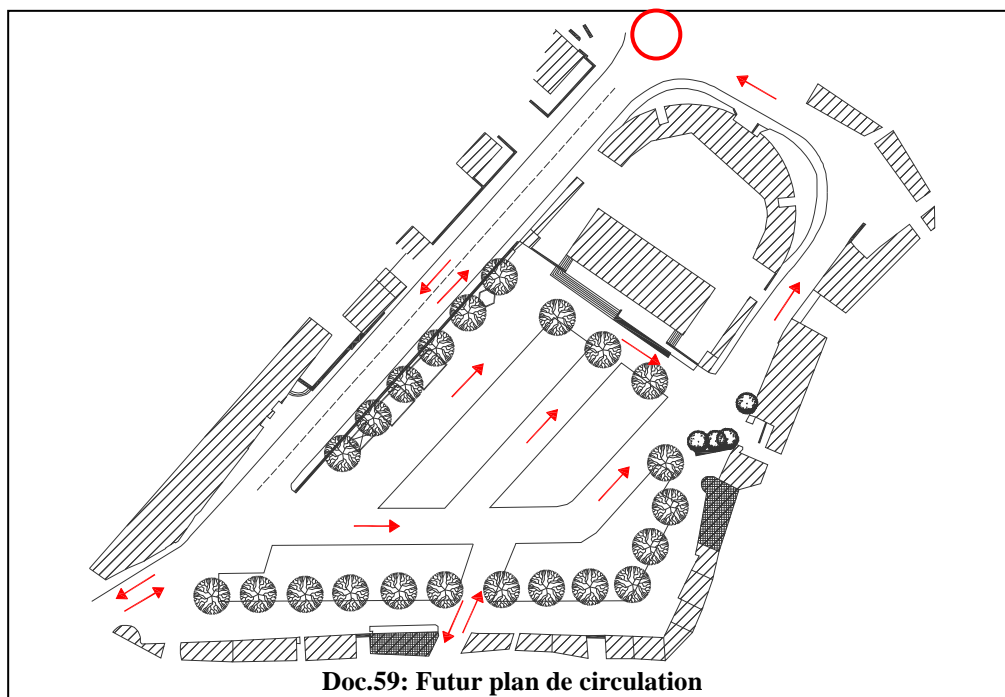
Le double sens de circulation sur une partie du site n'incite pas les automobilistes à rouler calmement et à avoir une conduite respectueuse des piétons. Dans la Draye de Meyne, des gendarmes couchés ont du être installés pour limiter la vitesse des véhicules. Par ailleurs, cette largeur de la voirie favorise le stationnement illicite en double file et les dépassements hasardeux.

Le square devant l'entrée du collège va être prochainement réaménagé. La cour de l'établissement va être réduite pour laisser plus de place à la voirie et au stationnement. Les cars de ramassage scolaire y déposeront et y attendront les élèves. Les parents pourront eux aussi venir y amener et chercher leur(s) enfant(s). Les bus des conseils généraux viendront s'y garer entre deux services (le départ et l'arrivée des voyageurs se feront en bas de la Draye de Meyne, à proximité du parking).



Le dispositif actuel de circulation de la Draye de Meyne ne se justifiera plus. L'aire réservée à l'attente des bus par les élèves deviendra inutile. Seuls les trottoirs resteront des zones sécurisées afin que les plus jeunes ne soient pas tentés de traverser n'importe où. Pour cela l'installation de barrières de protection sera nécessaire, on gardera les gendarmes couchés et on installera des panneaux lumineux de signalisation (à batterie solaire).

Une file de circulation étant libérée, on pourra rétablir le passage des véhicules dans les deux sens. La création d'une voie « montante » permettra de délester la place d'une partie de son trafic routier. Les personnes qui se rendront aux différents établissements scolaires et aux quartiers des hauts de Nyons seront incitées à y circuler. L'unique voie de la place sera essentiellement destinée à la desserte de l'aire de stationnement, à l'accès réservé aux riverains de la rue J-P André et aux habitations de la place.



3. Modification du plan de stationnement

La construction d'un parking souterrain pourrait être une bonne solution pour répondre à la demande en stationnement, même si elle s'avère irrégulière. Cela permettrait de résoudre les problèmes de sur-fréquentation du lieu, de donner plus de place aux piétons mais aussi d'accroître l'offre de stationnement à l'échelle de l'hyper centre ville. Néanmoins, cette éventualité n'est pas envisageable pour des raisons financières.

En effet, construire un tel ouvrage coûte trop cher pour une commune de la taille de la ville de Nyons. Les travaux pourraient être alors financés par une grande entreprise de bâtiment et travaux publics. Cependant, en contre partie elle exigerait un bail d'exploitation, ce qui veut dire pour l'utilisateur du site, que le stationnement deviendrait payant. Ce serait ressenti comme injuste pour les riverains pour qui la fonction parking de cette place est indispensable.

La place J.Buffaven devra donc en partie garder sa capacité de stationnement tout en faisant de la place au piéton. Toute l'offre sera regroupée en un seul parking de manière à limiter les flux de voitures sur le site. Cela évitera aux automobilistes qui recherchent une place de circuler d'une aire à une autre.

Certains utilisateurs actuels du site devront changer leurs habitudes, notamment la centaine de salariés qui travaille à proximité (il n'existe pas de service de transport en commun à Nyons, l'usage de la voiture est donc très répandu).

Ce mouvement s'inscrira dans une politique globale de stationnement à l'échelle du centre ville de Nyons. Il faudra inciter les touristes et les personnes extérieures à se diriger vers les aires périphériques de parking qui pour le moment ne sont pas signalées à toutes les entrées de la cité.



Si ce dispositif était étendu, les non résidents de Nyons se gareraient plus facilement dans ces parcs libérant des emplacements sur la place de la Libération, rendus disponibles pour les personnes qui travaillent aux alentours de la place J.Buffaven.

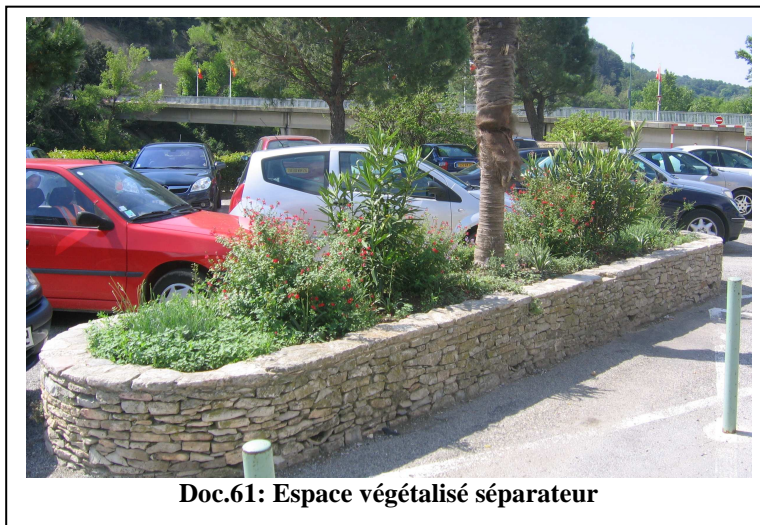
Dans cette optique, deux mesures seront à mettre en place:

- installer de nouveaux panneaux aux entrées de la ville qui n'en possèdent pas, dans le but de diriger les automobilistes vers les parkings relais,
- mener une campagne de sensibilisation auprès des personnels de la mairie, de la chambre de commerce et d'industrie, du trésor public et des établissements scolaires pour qu'ils privilégient le stationnement sur la place de la Libération.

4. Végétalisation de la place

Différents secteurs de la place seront végétalisés afin d'accompagner le cheminement piétonnier en le bordant de part et d'autre. D'un côté ils sépareront la zone piétonne de celle de circulation des véhicules. De l'autre, ils assureront le rôle d'aire tampon entre espaces privé et public.

Dans l'optique de tenir un rôle de séparation, ils prendront la forme de bacs de un mètre de large ceinturés par un muret en pierre de cinquante centimètres de haut. Leur longueur dépendra de l'intersection avec les sorties de garage, l'accès aux habitations, aux commerces et la voirie.



Pour ne pas fermer l'espace visuel devant les habitations, la végétation sera plantée à même le sol isolée du dallage par des bordures.

On privilégiera les espèces méditerranéennes peu gourmandes en eau et d'entretien facile, par exemple: laurier rose (*Nerium sp.*), lavande (*Lavandula angustifolia*), santoline (*Santonica herba*), romarin (*Rosmarinus sp.*), sauge (*Salvia sp.*), buddleia (*Buddleia sp.*), viburnum (*Viburnum sp.*)...



Doc.62: *Rosmarinus sp.*



Doc.63: *Buddleia sp.*

5. Modification de l'éclairage du site

Le système d'éclairage qui existe actuellement sur la place est réduit à sa plus simple expression. Il n'y a pas de cohérence entre les différentes sources lumineuses.

Un grand mat d'éclairage brutalise le site par son côté inesthétique et par sa capacité d'éblouissement. Quatre lampadaires à une boule bordent la Draye de Meyne, ils diffusent de la lumière dans toutes les directions de l'espace, la voirie s'en retrouve mal éclairée. On note aussi l'existence de deux lanternes murales. Une est fixée sur les murs de la chambre de commerce et d'industrie, l'autre sur une habitation.



Doc.64 : Système actuel d'éclairage de la place



Doc.65: Existence de zones d'ombre autour de la place

Ce système crée des espaces non éclairés qui ne facilitent pas les déplacements et risquent de favoriser les activités illicites.

Le système actuel sera à modifier par diverses mesures :

- supprimer toute l'installation existante,
- installer des candélabres de faible hauteur (3,5 mètres) sur le trottoir de la Draye de Meyne, côté Est de la chaussée, ils seront disposés en quinconce par rapport aux platanes de manière à éclairer aussi une partie de la place,



- fixer aux murs des habitations des lanternes (identiques à celles existantes en centre ville) qui mettront en valeur le cheminement piétonnier tout en n'encombrant pas le sol par un support. L'éclairage de couleur dorée des lampes à vapeur de sodium basse pression sera ni violent ni éblouissant pour les passants et n'inondera pas de lumière les façades,
- souligner le cheminement piétonnier qui traverse l'esplanade en direction de la mairie par un système de lampes encastrées (espacées de 5 mètres), cet éclairage basse tension à défilé bas indiquera la nuit le tracé sans éblouir,
- baliser les bacs végétalisés du côté de la voie de circulation de façon continue par des projecteurs encastrés (tous les 5 mètres) dans les murets pour mieux en définir les contours,
- mettre en valeur la mairie par un éclairage en contre-plongée de la façade grâce à deux spots insérés dans le sol et des balises encastrées dans le dallage pour souligner son parvis.

6. Enterrement du dispositif de collecte des déchets









Les enclos poubelles encombrants et d'aspect inesthétique devront être supprimés au profit d'un dispositif de bacs enterrés moins disgracieux.

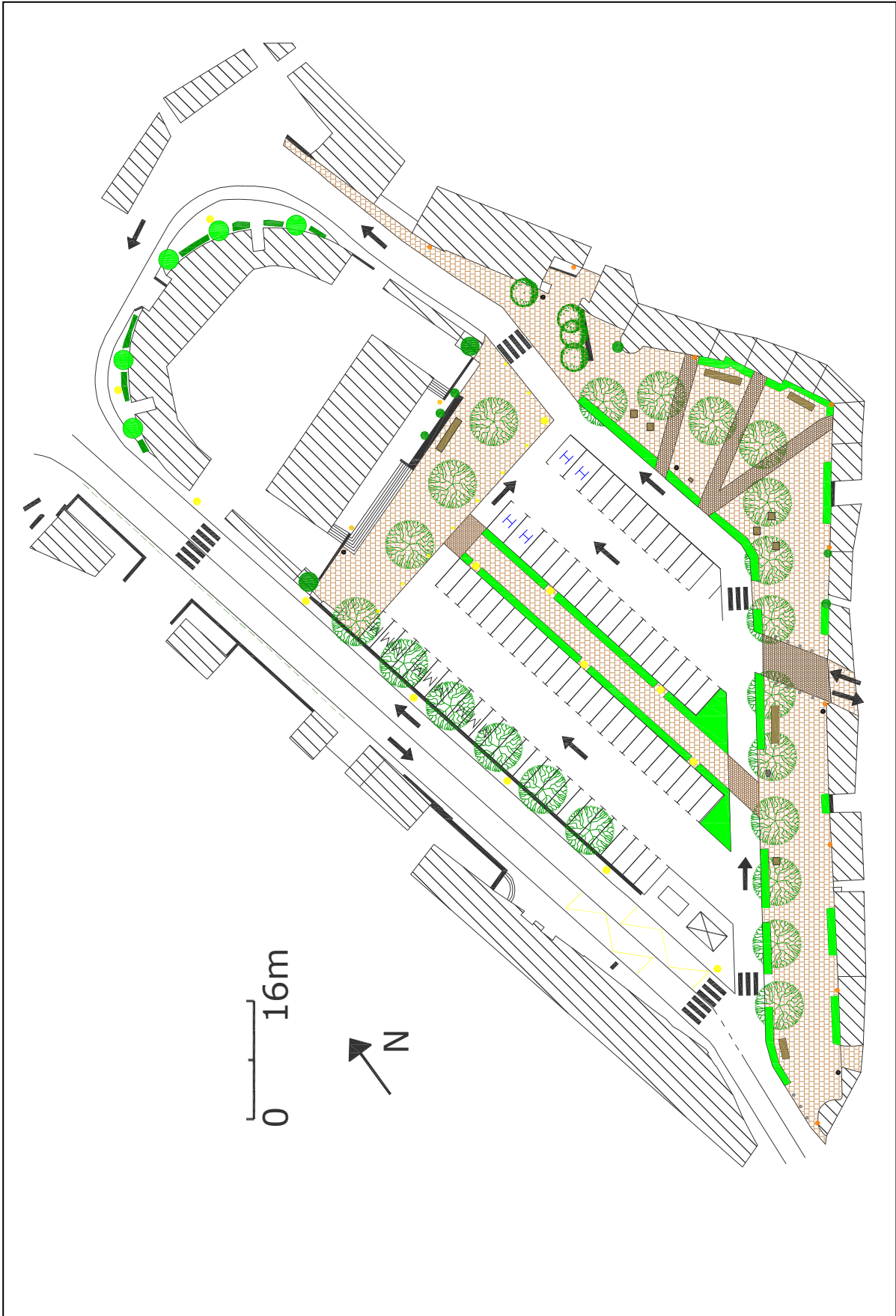


Doc.67: Bacs enterrés

7. Plan de l'aménagement

Légende :

	Bâtis
	Dallage
	Pavage
	Place de parking
	Place de parking pour les personnes handicapées
	Place de parking pour les services municipaux
	Passage piéton
	Espace végétalisé séparateur
	Platanes
	Arbres et arbustes
	Candélabres
	Lanterne
	Spots
	Balises
	Bacs poubelle enterrés
	Corbeille de propreté
	Banc
	Tabouret
	Barrière
	Borne escamotable / fixe
	Appuis vélos
	Fontaine
	Abris bus
	Arrêt bus
	Poubelle canine
	Sens de circulation



8. Coût du projet

Les estimations suivantes ne reflètent pas la totalité du coût total des travaux à réaliser. En effet, elles ne comprennent pas les frais de démolition et de terrassement de la voirie (90000 € HT environ), la mise en place du chantier (20000 € HT environ), les modifications de réseaux (assainissement, câblages électriques et téléphoniques), la pose de l'enrobé, le marquage au sol, l'équipement et une partie de la maçonnerie.

Désignation des éléments	Unité	Prix unitaire hors taxes en euros	Quantité	Montant total hors taxes en euros
Candélabres	U	1930	14	27020
Projecteurs encastrés	U	680	19	12920
Lampes encastrées	U	90	19	1710
Spots	U	900	2	1800
Balises	U	200	10	2000
Dallage	M ²	170	1609,3	273581
Pavage	M ²	170	200,65	34110,5
Bac enterré	U	26000	1	26000
Corbeilles de propreté	U	950	4	3800
Bancs	M	765	18	13770
Tabourets	U	1330	8	10640
Bornes escamotables	U	1950	6	11700
Bornes fixes	U	300	5	1500
Appuis vélos	U	200	4	800
Fontaine	U	2110	1	2110
Grilles en fonte	U	2300	22	50600
Abris bus	U	5000	1	5000
Arrêt bus	U	600	1	600
Panneaux indicateurs	U	150	4	600
Plaques touristiques/ Plan	U	300	2	600
Végétation	M	50	220	11000

Coût partiel du projet hors taxes	601 861,5 €
Coût partiel du projet toutes taxes comprises	719 826 735 €

Conclusion

Depuis le début du XX^{ème} siècle, la place Jean Buffaven occupe une position centrale dans la ville de Nyons. Son réaménagement paraît indispensable pour plusieurs raisons :

-identitaire : son manque actuel de lisibilité ne permet pas de comprendre son véritable statut,

-historique : Jean Buffaven, martyr local de la résistance, ayant donné son nom à la place, il est important qu'elle soit reconnue comme un rappel de l'Histoire nyonsaise et fasse partie intégrante du patrimoine de la ville,

-stratégique : centre de vie incontournable des habitants, les personnes s'y croisent sans vraiment se rencontrer, principalement par la part prépondérante qu'y tient l'automobile.

Loin d'être exhaustif, j'ai voulu en menant ce projet d'aménagement proposer une nouvelle image du site qui s'inscrit dans la politique actuelle de rénovation de la commune.

Mais pour que ce travail trouve un jour son aboutissement, il faudrait mener une démarche de concertation et approfondir les aspects techniques et financiers auprès des professionnels, des autorités et des usagers.

Bibliographie

Ouvrages :

Patrimoine des Baronnie, paysage, architecture et histoire
Le Département de la Drôme - Conservation du Patrimoine
Diffusion : La Mirandole

Guide pour la conception de l'éclairage public en milieu urbain
Ministère de l'urbanisme et du logement – Ministère des transports

La lumière urbaine – Eclairer les espaces publics
Roger Narboni
Edition : Le Moniteur

Aménager les espaces publics – Le mobilier urbain
Annie Boyer / Elisabeth Rojat-Lefebvre
Edition : Le Moniteur

Terre d'Eygues n°38
Société d'études nyonsaises

Documents administratifs :

Plan d'Occupation des Sols de Nyons – Drôme – Règlement
Chapitre I : Dispositions applicables à la zone UA

Sites Internet :

www.insee.fr
www.nyons.com
www.paysdenyons.com
www.infotourisme.net

Index des documents

- Document 1 : Carte extraite du site Internet www.infotourisme.net
- Document 2 : Carte extraite du site Internet www.nyons.com
- Document 3 : Extrait de la carte topographique IGN au 1:25000 de Nyons
- Document 4 : Graphique personnel
- Document 5 : Extrait de la rubrique Economie du site Internet www.nyons.com
- Document 6 : Extrait du plan cadastral de la ville de Nyons
- Document 7 : Extrait du plan de situation de la ville de Nyons
- Document 8 : Carte issue des archives municipales de la ville de Nyons
- Document 9 : Photo extraite du semestrielle n°38 Terre d'Eygues / p29
- Document 10 : Photo personnelle
- Document 11 : Photo personnelle
- Document 12 : Photo personnelle
- Document 13 : Photo personnelle
- Document 14 : Photo personnelle
- Document 15 : Photo personnelle
- Document 16 : Photo personnelle
- Document 17 : Photo personnelle
- Document 18 : Photo personnelle
- Document 19 : Réalisation personnelle d'après le plan topographique numérique/ Place Joseph Buffaven et Draye de Meyne (partie)
- Document 20 : Photo personnelle
- Document 21 : Photo personnelle
- Document 22 : Photo personnelle
- Document 23 : Photo personnelle
- Document 24 : Photo personnelle
- Document 25 : Photo personnelle
- Document 26 : Photo personnelle

Document 27 : Photo personnelle

Document 28 : Photo personnelle

Document 29 : Photo personnelle

Document 30 : Photo personnelle

Document 31 : Photo personnelle

Document 32 : Photo personnelle

Document 33 : Carte extraite du Plan Guide Officiel de la Ville de Nyons

Document 34 : Photo personnelle

Document 35 : Réalisation personnelle d'après le plan topographique numérique/ Place Joseph Buffaven et Draye de Meyne (partie)

Document 36 : Photo personnelle

Document 37 : Photo personnelle

Document 38 : Photo personnelle

Document 39 : Photo personnelle

Document 40 : Réalisation personnelle d'après le plan topographique numérique/ Place Joseph Buffaven et Draye de Meyne (partie)

Document 41 : Photo personnelle

Document 42 : Photo personnelle

Document 43 : Extrait du plan cadastral de la ville de Nyons

Document 44 : Extrait du plan cadastral de la ville de Nyons

Document 45 : Extrait du plan cadastral de la ville de Nyons

Document 46 : Photo personnelle

Document 47 : Photo personnelle

Document 48 : Photo personnelle

Document 49 : Photo personnelle

Document 50 : Photo personnelle

Document 51 : Photo personnelle

Document 52 : Photo personnelle

Document 53 : Photo personnelle

Document 54 : Photo personnelle

Document 55 : Photo personnelle

Document 56 : Photo personnelle

Document 57 : Réalisation personnelle d'après le plan topographique numérique/ Place Joseph Buffaven et Draye de Meyne (partie)

Document 58 : Photo personnelle

Document 59 : Réalisation personnelle d'après le plan topographique numérique/ Place Joseph Buffaven et Draye de Meyne (partie)

Document 60 : Photo personnelle

Document 61 : Photo personnelle

Document 62 : Photo personnelle

Document 63 : Photo personnelle

Document 64 : Photo personnelle

Document 65 : Photo personnelle

Document 66 : Photo personnelle

Document 67 : Photo personnelle