

Stage DA3

2007 - 2008

Réaménagement des Allées Aristide Briand et de la Place de la Liberté à Villefranche de Rouergue (12) :

Le partage équilibré de l'espace public en milieu rural



Tuteur : Jean BENABDALLAH

GINESTE Aurélie

Remerciements

Je tiens à remercier ces personnes pour le temps qu'ils m'ont consacré à me fournir les différentes informations et explications dont j'avais besoin pour établir mon projet:

- L'ensemble des membres des services municipaux et en particulier :
 - M OLIVIER, directeur des services techniques
 - M POURCEL, directeur du service urbanisme, foncier
 - Mlle TERISSE, directrice du service économie, tourisme
 - M JULIEN, directeur du service communication
 - M VETTESE, placier du marché
- Des membres du CAUE :
 - M JACOMET, architecte et directeur du CAUE de l'Aveyron
 - Mlle AUBRY, paysagiste et membre du CAUE de l'Aveyron
- M EVRARD, président de l'Association Bastides du Rouergue
- Mme CARNU, responsable des transports au sein du conseil général
- Les instituteurs des écoles Notre Dame, Jean Pendaries et Haute Guyenne
- Les habitants de Villefranche pour leur accueil et leur conseil
- Ma famille et mes amis pour leur soutien et leurs suggestions
- M BAPTISTE, professeur au département aménagement, pour ses conseils de méthodologie
- M BENABDALLAH, tuteur de ce projet, pour ses conseils de méthodologie.

Un grand merci à toutes ces personnes pour leur aide qui m'a permis de réaliser ce projet.

SOMMAIRE

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	6
Première Partie : Diagnostic de l'espace étudié	7
1. Villefranche de Rouergue, une ville au cœur du monde rural	8
a. Localisation géographique	8
b. Particularités de la ville	9
i. Caractéristiques générales	9
ii. Les caractéristiques naturelles	10
c. Les axes routiers	11
i. Villefranche est un lieu de transit	11
ii. Le tour de ville sert de boulevard autour du cœur de la bastide	12
d. Le stationnement dans la ville	13
i. La présence de stationnements aux abords du centre ville	13
ii. Les usagers de ces parkings	14
e. Des réaménagements récents présents le long du tour de ville	15
2. Les allées Aristide Briand et la Place de la Liberté, deux lieux où le partage de l'espace public n'est pas effectif	17
a. L'histoire de ces lieux est particulière	17
b. Localisation et description de ces espaces	19
i. Localisation et détermination du périmètre étudié	19
ii. L'organisation de ces lieux	20
iii. Deux documents d'urbanisme imposent des règles sur ces espaces	24
c. Les différentes utilisations de ces espaces	25
i. Le stationnement	25
ii. La circulation	28
iii. Le marché : une circulation et un stationnement particulier	31

d.	La sécurité est à améliorer	34
i.	La présence de plusieurs écoles	34
ii.	Le ramassage scolaire	35
iii.	Le marché : jour des dangers	36
e.	Une esthétique à améliorer	37
i.	La végétation	37
ii.	L'aspect esthétique des différents lieux	37
iii.	Le mobilier urbain	39
Deuxième Partie : Parti d'aménagement		40
1.	Synthèse des principaux atouts et faiblesses de ces lieux	41
2.	Les orientations d'aménagement à adopter pour résoudre le problème du partage de l'espace public	41
Troisième Partie : Propositions d'aménagement		43
1.	Les voies de circulation ne doivent pas être déplacées selon les jours de la semaine	44
a.	La création de nouvelles voies de circulation	44
b.	La réorganisation du stationnement	44
2.	La place du piéton doit être repensée en particulier devant les écoles	46
a.	La sécurité des piétons	46
b.	La sécurité devant les écoles	48
3.	La place et les allées seront gérées d'une manière particulière le jeudi	49
a.	Gérer le stationnement des personnes fréquentant le marché	49
b.	Gérer le stationnement des parents	50
c.	La mise en place d'une halle plus accessible	51

4. Aspect esthétique de ces lieux	52
a. Choix des différents revêtements des sols	52
b. Végétalisation des lieux	52
c. Mobilier urbain	52
5. Plan général de l'aménagement	53
6. Bilan financier approximatif	55
Conclusion	56
Bibliographie	57

Introduction

Différents usagers comme le piéton, l'automobiliste ou le cycliste utilisent l'espace public. Pourtant, durant les années 50 à 90, celui-ci a été aménagé autour d'un seul mode de transport : la voiture particulière, ce qui crée des problèmes au sein de ces espaces. Des réflexions sur le partage de l'espace public entre les différents usagers ont donc été menées notamment dans des grandes villes comme Nantes, Lyon ou Strasbourg et ont conduit à l'élaboration de plan de déplacement urbain. Ces derniers ont ainsi permis de développer d'autres moyens de transport tels que les transports en commun ou le vélo.

Toutefois, ces plans de déplacement urbains restent bien souvent réservés aux grandes agglomérations. En effet, les petites villes et en particuliers celles du monde rural ne possèdent pas de plan de déplacement urbain. L'habitat très dispersé entraîne une utilisation prépondérante de la voiture et limite la mise en place de transports en commun qui sont peu rentable et difficile à organiser. Ainsi, dans la plupart des cas, ces villes se préoccupent peu du partage de l'espace public qui est largement dévolu à la voiture.

Villefranche de Rouergue est l'une de ces petites villes rurales où l'espace public est inégalement partagé. Les difficultés y sont par ailleurs renforcées par la présence d'une topographie chahutée. En effet, celle-ci ne permet ni n'incite l'utilisation de certains moyens de transport et pose également des problèmes structuraux. L'étude de ce sujet étant très vaste même pour une ville telle que Villefranche de Rouergue, elle est ici limitée aux allées Aristide Briand et à la place de la Liberté. Sur ce territoire, se trouve l'ensemble des problèmes liés au partage de l'espace. En effet, ce site n'a pas été réaménagé depuis les années 80 et présente le défaut d'être un espace dédié principalement à l'automobile. Il est donc nécessaire de donner à cette ville des espaces partagées malgré la présence de la voiture.

Dans un premier temps, l'étude mettra en évidence les problèmes liés à ce défaut de partage de l'espace. La synthèse de ce travail permettra de justifier le parti d'aménagement choisi. Une partie des propositions faites seront développées.

Première Partie :

Diagnostic de l'espace étudié

1. Villefranche de Rouergue, une ville au cœur du monde rural

a. Localisation géographique

Situation de l'Aveyron en France



Source : <http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/carto/france/franc7.gif>
Auteur : Aurélie Gineste

Situation de Villefranche de Rouergue en Aveyron



Source : Pays du Rouergue Occidental
Auteur : Aurélie Gineste

Villefranche de Rouergue est située dans le Sud-ouest de la France et au Nord-est de la région Midi-Pyrénées. Cette ville est une des deux sous préfectures aveyronnaises. C'est également la troisième ville la plus importante de ce département après l'agglomération de Rodez (la préfecture, 65 300 habitants en 1999 (INSEE)) et la ville de Millau (une sous préfecture, 21 339 habitants en 1999 (INSEE)). Les autres villes aveyronnaises possèdent moins de 8 000 habitants. La population aveyronnaise vit plutôt en milieu rural (56,5 % de la population) puisque l'Aveyron est essentiellement constitué de collines, plateaux et montagnes qui sont répartis dans 8 régions naturelles différentes. Villefranche de Rouergue se situe à la frontière de deux de ces régions : le Ségala et le Causse, une position exceptionnelle pour les échanges et la communication. C'est la raison pour laquelle durant son histoire, la ville fut très développée et avait un rôle prédominant dans la région. Ce rôle est actuellement toujours présent.

b. Le territoire de Villefranche

i. Caractéristiques générales

Villefranche s'étend sur 4 585 hectares et possède 12 100 habitants (données INSEE, 2005). Après un déclin démographique ces dernières années, la population a tendance à augmenter de nouveau.

Villefranche offre de nombreux services et équipements diversifiés. Il y a tout d'abord de nombreux équipements administratifs. En effet, Villefranche héberge la mutualité sociale agricole, la gendarmerie nationale, la direction générale des impôts, le trésor public, l'ANPE, une subdivision de la DDE, la sous préfecture. L'ensemble de ces équipements font de Villefranche un centre administratif pour l'ensemble des communes avoisinantes.

Villefranche héberge de nombreux équipements scolaires. Ces équipements concernent l'ensemble des niveaux d'enseignement de la maternelle au secondaire. En effet, sur la commune sont présent 7 écoles maternelles (dont 2 privées), 6 écoles primaires (dont 2 privées), 2 collèges (dont 1 privé), 4 lycées (dont 2 privés) et un établissement régional d'enseignement adapté.

Il existe également des équipements de la santé comme le centre hospitalier, et des équipements d'actions sociales.

La présence de ces nombreux équipements fait de Villefranche un lieu de circulation et un lieu d'échanges notamment commerciaux. La diversité et l'importance du nombre de ces équipements engendre la présence de nombreux flux de personnes des communes avoisinantes vers cette ville. La plupart de ces flux sont effectués par des automobilistes, cela engendre donc une présence importante de la voiture dans la ville.

Villefranche recouvre une large zone de chalandise (zone géographique d'où provient l'essentiel des clients des commerces). Elle comprend 56 850 habitants répartis sur 85 communes. Celles-ci sont rurales, le moyen de locomotion utilisé est donc celui de la voiture particulière contrairement aux grandes villes où ils existent un réseau de transport en commun.

Villefranche possède des caractéristiques naturelles particulières qui ne permettent pas de disposer de grands espaces libres.

ii. Les caractéristiques naturelles

Villefranche se situe sur les berges de l'Aveyron, son centre ville est protégé des crues car il se situe sur des reliefs en retrait des berges. Ainsi, la route longeant l'Aveyron passe sur des quais qui sont à 5m au dessus des berges.

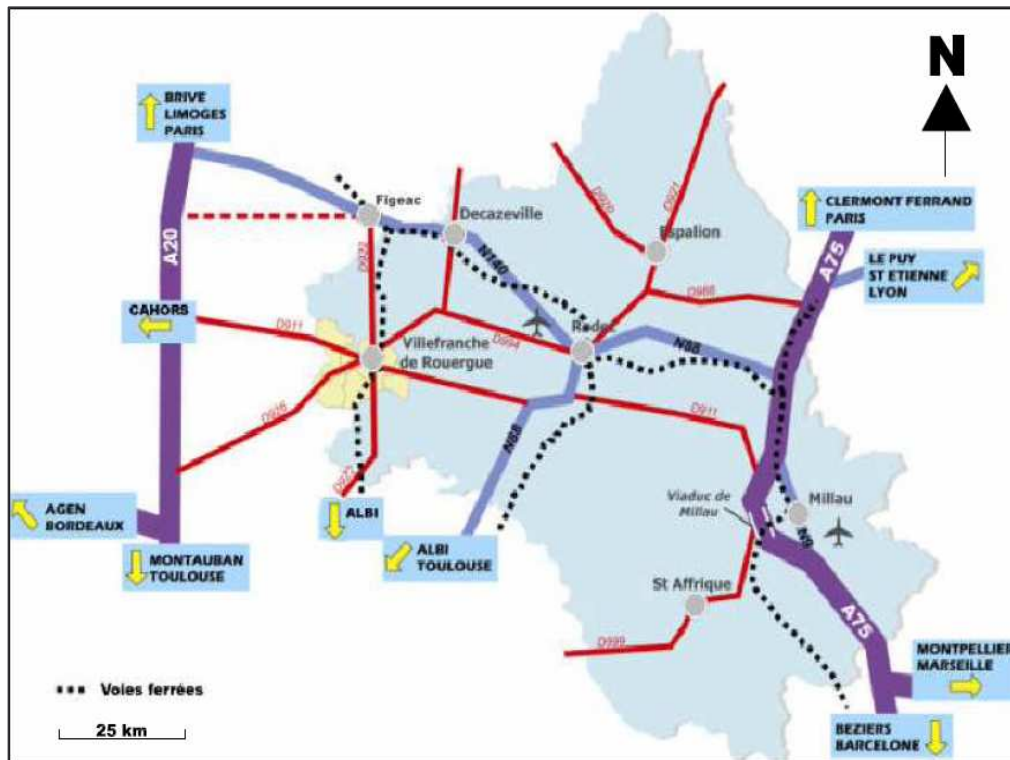
Ce centre ville situé sur la rive droite est construit sur le sol calcaire des causses. Ce type de roche favorise la formation d'une nappe phréatique -dont l'eau provient des coteaux, notamment de celui de Pénevayre- située à une profondeur comprise entre 0,3 m et 4,5 m.

Le centre ville de Villefranche est construit sur un lieu dont la topographie est mouvementée. En effet, il existe un dénivelé d'en moyenne 20m entre le nord et le sud du centre ville et ce dénivelé s'étend sur 500m, la pente est donc d'environ 5%. Cette moyenne gommant les variations, il faut savoir que le centre de Villefranche possède des pentes plus ou moins fortes. Villefranche possède donc une topographie chahutée qui sera à prendre en considération lors des propositions d'aménagement. Ce n'est pas seulement le centre ville mais l'ensemble de la commune qui possède cette topographie chahutée. En effet, Villefranche s'est construite entre et sur des collines.

Maintenant que nous avons vu les différentes caractéristiques de ce lieu, il faut s'intéresser à la présence de la voiture dans la ville et autour de la ville. C'est pourquoi la partie suivante traite des axes routiers.

c. Les axes routiers

i. Villefranche est un lieu de transit



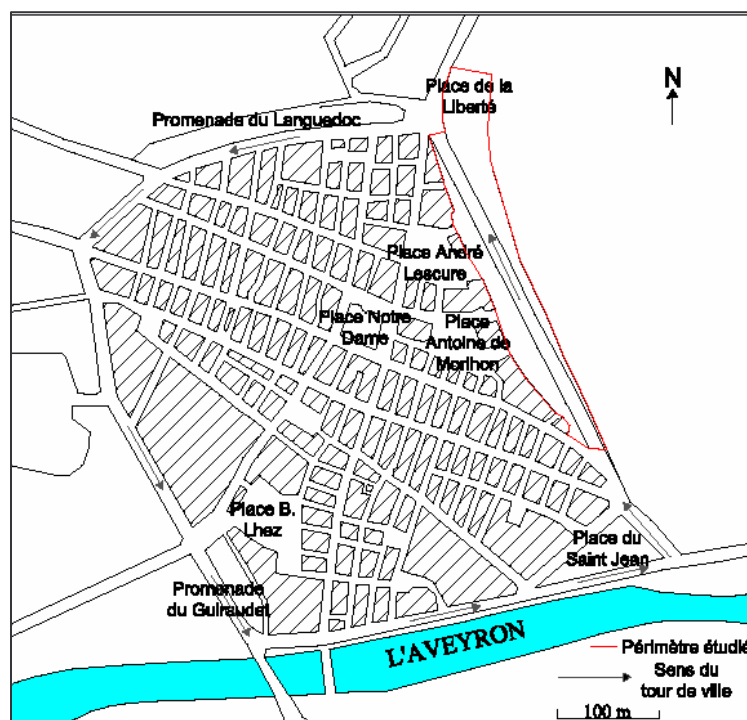
Les axes routiers majeurs proches de Villefranche de Rouergue

Source : Aveyron Expansion

Auteur : Aurélie Gineste

Villefranche se situe à moins de 1h30 de l'A20 qui relie Paris à Toulouse. Il existe un contournement Nord de la cité qui évite au centre ville de subir une partie de la circulation notamment celle de certains poids lourds. En effet, cette rocade possède un trafic de 6500 véhicules par jour (comptage de 2002) et a permis d'éviter les circulations de transit présent notamment entre Figeac et Toulouse, entre Figeac et Montauban, entre Cahors et Rodez,... Il n'existe pas de rocade Sud, des flux de transit passent donc par le centre ville ce qui contribue à son fort trafic.

ii. Le tour de ville sert de boulevard autour du cœur de la bastide



Sens du tour de ville à Villefranche de Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste

Comme dans de nombreuses villes issues du moyen-âge, les remparts ont été détruits, les douves comblées et recouvertes par la suite des voies automobiles. Ces deux voies étaient à double sens jusqu'en 1999 lorsque la mairie a décidé de les mettre en sens unique pour une période provisoire. Le sens unique fonctionnant correctement est depuis devenu définitif. Il est composé de deux voies automobiles supportant tous types de trafic dont celui des poids lourds. Ces deux voies automobiles présentes autour du centre historique sont appelées « tour de ville »,

elles seront ainsi nommé dans cette étude. De plus, le long de ces voies sont présentes des aires de stationnement. Ces deux voies faciles d'accès contrastent avec les rues du centre ville plus étroites. Ces rues sont plus faciles d'accès pour les piétons que pour les voitures même si ces dernières sont tout de même présentes. Ces doubles voies servent de boulevard de contournement du centre ville, cette voie est donc un axe fréquentée où la circulation y est plutôt rapide. Mais la présence de ce sens unique implique une utilisation plus forte des ruelles afin de l'éviter.

Le tour de ville est tout de même un axe fréquenté avec une circulation rapide. En effet, chaque jour, il y passe 9500 véhicules (comptage de 2002). C'est un trafic dense pour des voies de circulation de ville. De plus, une partie du trafic n'est qu'un trafic de transit. En effet, par exemple, le trajet Rieupeyroux/Toulouse ou Rieupeyroux/Cahors s'effectue en passant par le tour de ville. Ce trafic crée une circulation supplémentaire qui est néfaste pour le centre ville car il entraîne un regain de circulation sans contre partie pour la ville.

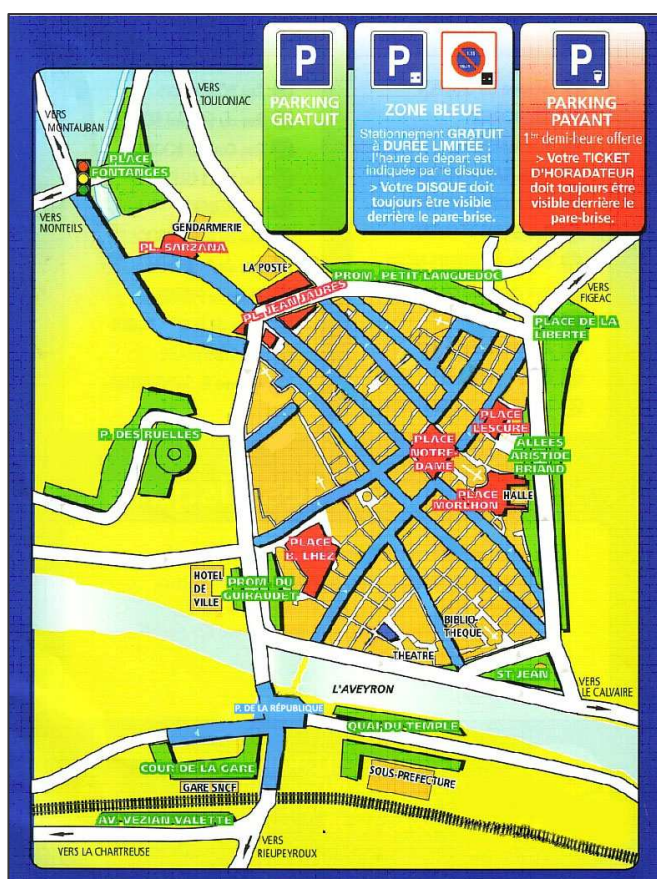
Cette présence de la voiture engendre des problèmes supplémentaires à ceux de la circulation. En effet, il existe également des problèmes de stationnement. Comment celui-ci est géré sur l'ensemble de la ville ?

d. Le stationnement dans la ville

Il y a à Villefranche de Rouergue 2 500 places de parking dont 250 payantes. Cela représente beaucoup de places pour une ville de 12 100 habitants mais peu pour une zone de chalandise de plus de 50 000 personnes. Le stationnement y reste donc problématique. Cette situation est de plus en plus problématique car le nombre de voitures des ménages augmente.

i. La présence de stationnements aux abords du centre ville

Nom du Parking	Nombre de places disponibles
Quai du Temple	56
Place de la République	54
Cour de la Gare	82
Place B. Lhez	109
P. des Ruelles	88
Promenade du Guiraudet	24
Place Notre Dame	45
Place Jean Jaurès	69
Saint Jean	90
Avenue Vézian Valette	84
Places Fontanges	200
Place Sarzana	13
Promenade du Languedoc	150
Place de la Liberté	35
Place Lescure	30
Place Morlhon	29
Allées Aristide Briand	190



Plan du stationnement du centre ville de
Villefranche de Rouergue

Source : la mairie de Villefranche de Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste

Les parkings présent dans le centre ville sont la place Notre Dame et toutes les rues dans lesquelles il est possible de trouver des stationnements. Mais il existe aussi des parkings en lien direct avec le centre ville : la place Bernard Lhez, les allées Aristide Briand, la place Morlhon, la place Lescure, la place Jean Jaurès et la promenade du Languedoc.

ii. Les usagers de ces parkings

Les parkings les plus proches du centre ville sont occupés par différentes populations : les résidents, les commerçants, les touristes et la clientèle des commerces de la bastide.

Les habitants de la bastide occupent une partie des places de parking. En effet, 80% des résidents de la bastide n'ont pas de garage privé et ces personnes qui possèdent très souvent une voire deux voitures, se garent donc sur les parkings présents autour de la bastide.

Les commerçants qui ont leur boutique dans la bastide se garent sur ces parkings. En effet, 90% des commerçants de la bastide n'habitent pas sur place et 80% se garent à proximité de leur magasin. Ces places auraient pu être occupées par des clients potentiels. Les personnes travaillant au sein de la bastide dans les autres domaines d'activité utilisent également ces places de parking. Elles occupent les places au moment où elles sont les plus convoitées c'est-à-dire durant la journée, ce qui n'est pas forcément le cas des voitures des résidents. L'ensemble de ces personnes occupe une grande partie des places de parking proche du centre ville, ces places ne sont donc pas disponibles pour les personnes venant de l'extérieur de la bastide ou de la ville et qui souhaitent se rendre en centre ville.

Les touristes occupent également les places de parking et particulièrement en été. En effet, très peu d'hébergements touristiques sont présents au sein de la bastide, très souvent les touristes de la bastide se logent donc dans les villages avoisinants et viennent en voiture au sein de la bastide. Ces personnes se garent dans les endroits les plus faciles d'accès et les mieux indiqués.

La dernière catégorie de personnes fréquentant ces parkings est les personnes fréquentant les commerces et équipements situés au cœur de la bastide car ces personnes veulent se garer sur des endroits proches et faciles d'accès à la bastide.

Le stationnement les jours de marché sera traité dans la partie liée au marché car c'est un jour particulier de la semaine.

Ces parkings situés sur le tour de ville sont progressivement réaménagés. Certaines de ces places restent des parkings pour les voitures et d'autres ont été transformés avec une volonté d'améliorer le cadre de vie. Voici une présentation de ces réaménagements.

e. Des réaménagements récents présents le long du tour de ville

De nombreux endroits du tour de ville ont été réaménagés ces dernières années. Cela a commencé en mai 2006 par l'inauguration de la promenade du Guiraudet. La place Jean Jaurès a ensuite été rénovée en juin 2007. A l'heure actuelle, des travaux ont lieu sur la place du Saint Jean et sur le boulevard Haute Guyenne. Nous allons nous intéresser aux politiques d'aménagement qui ont été menées sur ces différents endroits pour comprendre la politique de la ville sur cet endroit qu'est le tour de ville.



Promenade du Guiraudet
Auteur : Aurélie Gineste

La promenade du Guiraudet était une place goudronnée avec des arbres, elle n'avait aucun charme et était seulement un lieu de passage. Cet espace ne mettait pas en valeur la ville auprès des personnes de passage alors qu'il était situé à proximité de la mairie et de l'office du tourisme. Il y a eu une réelle volonté de faire de cet espace un espace emblématique de Villefranche du fait de sa proximité avec le pouvoir politique de la ville. Cet espace a été transformé en allée verte où il est agréable de s'y arrêter. Un réel travail d'esthétisme a été

effectué sur le choix du mobilier, du revêtement du sol. Ce lieu s'est réellement transformé en un endroit de promenade. Dans cet espace, le piéton est privilégié malgré la présence forte mais nécessaire de la voiture à proximité.

La place Jean Jaurès était un lieu de stationnement où la voiture était reine et le piéton menacé. Lors de l'aménagement, le confort des piétons a été pris en compte et les parkings ont été sécurisés. La verdure y a été maintenue et a été adaptée. Un travail sur l'esthétisme de ce lieu a également été effectué. Ce lieu a tout de même un peu trop été pensé autour de la voiture malgré les quelques aménagements effectués pour les piétons.



Place Jean Jaurès
Auteur : Aurélie Gineste



Projet du Saint Jean
Source : Site internet de la mairie de
Villefranche de Rouergue

La place du Saint Jean est un parking au milieu duquel les joueurs de pétanque jouent. En effet, personne n'a son espace délimité, il existe donc une certaine anarchie. De plus, les jours de marché, les voitures s'y garent de manière désordonnée. Ce lieu va être transformé en jardin où chacun possèdera un endroit qui lui sera dédié. De plus, une ouverture a déjà été effectuée afin d'accéder de manière plus aisée à la berge de l'Aveyron et un jardin d'enfant a été créé à proximité. Ce réaménagement impliquera la perte de place de parking. Mais ces places perdues seront

recupéré les jours de marché car la place réservée aux piétons sera autorisée au stationnement. Le principal reproche effectué à ce réaménagement est cette autorisation régulière de stationnement sur l'espace piétonnier. Ce lieu destiné à devenir un lieu de promenade et d'accès à la berge se transformera ainsi en parking une fois par semaine.

Le boulevard Haute Guyenne était un endroit dédié à la voiture. Il subit à l'heure actuelle des travaux de rénovations afin de sécuriser les espaces piétonniers et d'améliorer la chaussée. Cette rénovation passe par un réaménagement particulier des trottoirs du côté bastide. En effet, ces trottoirs ne sont pas réguliers et possèdent des marches ce qui ne respecte pas les normes pour les handicapés. Ces trottoirs ont été traités de telle manière à faire disparaître ces marches.

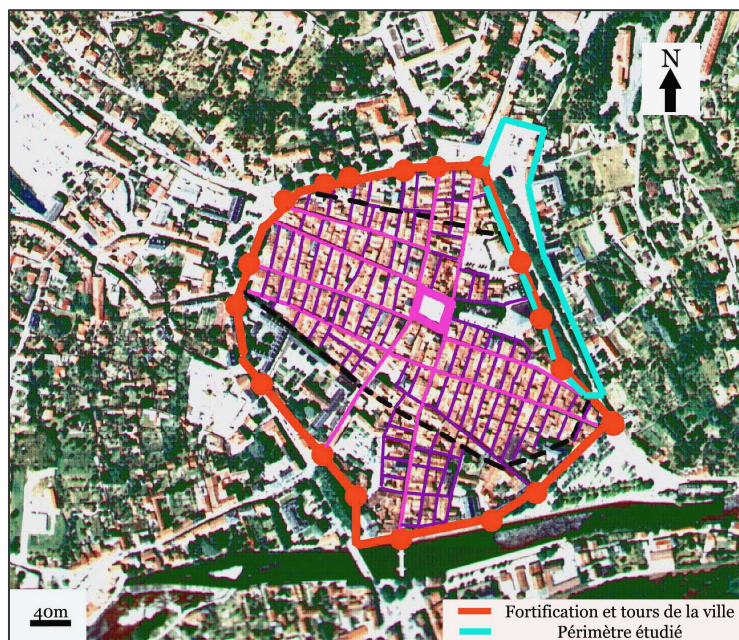


Travaux du boulevard Haute
Guyenne
Auteur : Aurélie Gineste

En ce qui concerne l'aménagement du tour de ville, la ville donne la priorité à la sécurité en particuliers des piétons et à l'esthétique notamment à la présence de verdure. Récemment le piéton a bénéficié d'une nouvelle importance, l'aménagement plus sécurisé et plus esthétique lui donne aussi une place, bien que la voiture reste au centre de l'organisation de cet espace. Ce boulevard constitue encore et surtout un contournement du centre ville destiné aux automobilistes. L'ensemble de ces lieux ont été aménagés de manière à améliorer le cadre de vie des résidents et des usagers mais pour cela ne devrait il pas diminuer les espaces réservés aux voitures.

2. Les allées Aristide Briand et la Place de la Liberté, deux lieux où le partage de l'espace public n'est pas effectif

a. L'histoire de ces lieux est particulière



Fortification du centre ville

Source : plan local d'urbanisme de Villefranche de Rouergue

La ville créée sur la rive droite en 1252 fut fortifiée dès 1342. Les allées se situent à l'emplacement de ces remparts et des douves qui étaient situées autour. Sur le périmètre d'étude se situait 4 tours. Les remparts et les douves ont été maintenus jusqu'en 1754 où ils ont commencé à être détruits. Lors de leur destruction, les fossés ont été comblés et aménagés en promenades plantées.

A leur début, cette promenade s'appelait la promenade de Villeneuve et se terminait par la place Villeneuve. Ce nom provient du fait que c'était l'axe permettant d'atteindre Villeneuve, ville toute proche.

Le cimetière se situait à l'emplacement de la place Antoine de Morlhon et de la halle. Il a été transféré durant le XIX^e siècle et la halle a été construite en 1887 – 1888.

La promenade de Villeneuve a changé de nom pour devenir le boulevard Alsace Lorraine, ce terme de boulevard témoigne de ces anciens remparts. La place Villeneuve change de nom en 1893 où il y fut planté un arbre pour fêter le centenaire de la République, elle a alors été nommée Place de la Liberté. Le boulevard Alsace Lorraine est devenu les Allées Aristide Briand (président du conseil dans les années 1920 -1930).

Des foires se déroulaient sur la place et les allées. Sur les allées, c'était celle aux bœufs et sur la place de la liberté se tenait celle aux chevaux. Jusqu'au XX^e siècle,

ce lieu était très dynamique les jours de foires mais beaucoup plus calme les autres jours. Ces foires se déroulaient tous les 22 du mois, elles se sont tenues en ce lieu jusqu'à la construction d'un foirail à l'extérieur de la ville dans les années 1960-1970. A partir de ce moment, le marché qui était limité à la place Notre-Dame a pu s'étendre aux allées et à la place Morlhon. Il s'est récemment étendu à la place Lescure. Les jours de foires ont gardé une très grande importance jusqu'à très récemment. C'est pourquoi à l'heure actuelle, le jour de foire a encore une symbolique pour beaucoup d'habitants, même si au niveau du marché, ce marché n'est pas plus important que ceux des autres jeudis.

Ce passé nous permet de comprendre qu'avant ce lieu était un lieu de parade des notables et de rencontre. Cette symbolique s'est perdue, sauf les jours de marché où l'on y vient encore pour se montrer et se parler. Il serait intéressant de réaménager de telle manière à faire de ce lieu de nouveau un espace de rencontre mais pour cela il faut d'abord délimiter l'espace exact d'étude et le fonctionnement de ce lieu.

b. Localisation et description de ces espaces

i. Localisation et détermination du périmètre étudié

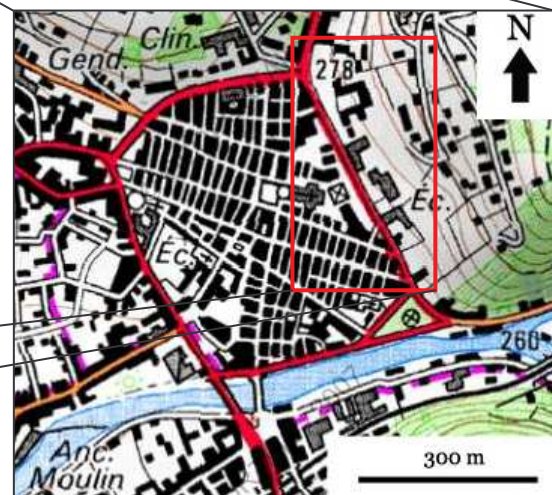
Les allées Aristide Briand constituent la partie Est du tour de ville, elles se terminent par la place de la Liberté. Il n'existe pas de réelle limite entre ces deux espaces, elle est juste ressentie.



Carte de la commune de Villefranche de Rouergue

Source : Géoportail

Auteur : Aurélie Gineste



Carte du centre ville de Villefranche de Rouergue

Source : Geoportail

Auteur : Aurélie Gineste



Délimitation du périmètre étudié

Source : Office du tourisme de Villefranche de

Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste

Le périmètre d'étude s'étend sur une surface de 17 000 m² environ. Il délimite des espaces qui sont indissociables. En effet, la place de la Liberté est en lien direct avec les allées et il n'existe aucun obstacle pour le passage de l'un à l'autre. En revanche, la place Lescure est indépendante. L'autonomie de cette place vis-à-vis des allées est matérialisée par un muret sur les côtés Est et Sud de la place. La place Antoine de Morlhon peut être également exclue de notre périmètre, car elle se situe en retrait et les deux rues qui encadrent la halle lui permettent d'être indépendante.

Le périmètre d'étude se limite donc aux allées Aristide Briand et à la place de la Liberté. Avant toute proposition d'aménagement, il est nécessaire de bien connaître l'organisation de ce vaste espace.

ii. L'organisation de ces lieux

La place de la liberté, fermée sur trois de ces côtés, fait 39 m de large et 81 m de long. L'ouest de la place est délimité par le mur de soutènement de l'avenue Etienne Soulié. La limite Nord de la place est constituée de bâtiments. Leur rez-de-chaussée est occupé par la devanture d'une auto-école et un cabinet d'orthophonistes, les étages sont occupés par des logements. La façade Est de la place abrite l'école maternelle Haute Guyenne, la gendarmerie (jusqu'en 2009) et des logements. La partie Sud de la place possède aucune limite et est entièrement ouverte sur le parking du côté pair des allées Aristide Briand.



Photo de la façade Nord de la Place de la Liberté

Auteur : Aurélie Gineste

Photo de la façade Est de la Place de la Liberté

Auteur : Aurélie Gineste



Les allées Aristide Briand sont une large avenue bordée de chaque côté par des aires de stationnement. Ces allées s'étendent sur 380 m et ont une largeur qui varie entre 25 m et 50 m. Les seuls commerces présents du côté pair sont situés au Sud. Ils sont réunis dans la résidence récemment construite. Les devantures sont occupées par une pharmacie, un volailler et un magasin de hifi-vidéo. Mais dans cette résidence, sont également présents des cabinets de médecins généralistes, de kinésithérapeutes, de cardiologues, de dentistes, d'infirmières et de podologues. Les bâtiments au numéro pair sont aussi occupés par l'école privée Notre Dame, l'école primaire Jean Pendaries et des logements. Un parking est présent devant les bâtiments de numéro impair. De ce côté, les commerces sont répartis tout le long des allées. En effet, il est possible d'y trouver un constructeur de maisons individuelles, un pompe-funèbre, une boucherie-charcuterie, une station de taxi médical, une laverie, un chauffagiste et une maison de la presse. Il y a également la halle, les locaux de la sécurité sociale, un cabinet d'orthodontistes, un cabinet de kinésithérapeutes et un notaire.



Vue des voies de circulation depuis le bas des allées Aristide Briand

Auteur : Aurélie Gineste



Vue du parking situé devant la halle sur les allées Aristide Briand

Auteur : Aurélie Gineste



Plan d'organisation de la Place de la Liberté et du Nord des Allées Aristide Briand

Sources : les services techniques de Villefranche de Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste



Plan d'organisation du Sud des Allées Aristide Briand

Sources : les services techniques de Villefranche de Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste

Ces deux plans présentent l'ensemble des équipements, marquages et arbres présents sur cet espace. Il permet de situer la position des places de stationnement, des arrêts écoles et des différents lieux de vie de cet ensemble.

iii. Deux documents d'urbanisme imposent des règles sur ces espaces

La commune de Villefranche de Rouergue possédait un Plan d'Occupation des Sols depuis 1982. En 2002, celui-ci a été revu et est devenu un Plan Local d'Urbanisme.

Les allées et la place sont classés en zone UB du PLU. Les zones UB sont les zones urbaines périphériques de la bastide correspondant à l'urbanisation des faubourgs. Ces zones sont affectées à de l'habitat, aux commerces, aux services et aux activités qui en sont le complément normal, la fonction d'habitat y est privilégiée. Ces zones UB ont subi une urbanisation ancienne, dense et principalement installée le long de la voie.

Le règlement permet la construction de nouvelles habitations mais elles doivent respecter certaines règles comme l'alignement à la voirie, la continuité du bâti sur l'ensemble des limites séparatives, une hauteur maximale des bâtiments de 17 m. Sur ces lieux, l'ensemble des réseaux électriques, télécom et d'eaux sont enterrés. En ce qui concerne le domaine de l'architecture du bâti, les matériaux de type traditionnel doivent être privilégiés, toute construction doit être en accord avec le bâti ancien. Les espaces libres doivent être engazonnés ou plantés.

La ZPPAUP donne des conseils pour l'aménagement des différents espaces publics. Le règlement de la ZPPAUP concernant la zone 2 des faubourgs s'impose au lieu étudié. Il faut « Qualifier et réaménager les espaces publics en cohérence avec l'esprit du lieu, son histoire et ses usages contemporains ».

c. Les différentes utilisations de ces espaces

Cet espace possède diverses fonctions, mais il est surtout utilisé comme lieu de stationnement et de lieu de circulation.

i. Le stationnement

Le stationnement est organisé en trois grandes aires qui sont parfois elles mêmes divisés en plusieurs sous aires. Ces trois aires sont réparties une côté pair des allées, une autre côté impair et la dernière est située place de la Liberté. Cette dernière est particulière parce qu'elle accueille également les bus, c'est le seul espace prévu pour à Villefranche de Rouergue.



Situation des aires de stationnement sur les Allées Aristide Briand et la place de la Liberté

Source : Les services techniques de Villefranche de Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste

Le parking côté pair des allées représente 60 places de parkings marqués au sol mais régulièrement 30 places supplémentaires voire plus sont utilisées. Les automobilistes ont l'habitude de s'y garer même si les places ne sont pas indiquées. Le parking côté impair des allées possède 130 places marquées au sol, elles sont réparties en 4 aires. Là encore certains automobilistes se garent sur des places non marquées, ce qui peut augmenter le nombre de véhicules effectivement garés jusqu'à 150 (20 étant mal garés). Le nombre de place disponible sur la place de la Liberté est de 35 mais il y existe également 8 places réservées à la gendarmerie et 15 places de bus. Sur cette place, certains utilisateurs se garent sur des espaces non consacré au stationnement. Ces stationnements s'effectuent en général sur les places de bus ou sur les arrêts écoles.

Ces parkings ont un taux d'occupation élevées quelques soit le jour de la semaine. La nuit, ce parking connaît encore un taux d'occupation élevé. Cette forte occupation pose des problèmes à certains moments de la journée ou de la semaine c'est-à-dire aux heures de sortie d'école et les jours de marché. Ces deux périodes feront ultérieurement l'objet d'une étude plus approfondie.

Les raisons de cette forte occupation sont multiples. En effet, ce parking permet de garer facilement et gratuitement sa voiture pour ensuite se rendre dans la bastide. Il est donc utilisé par les habitants, les personnes travaillant dans la bastide et les clientèles des commerces. L'été, les touristes s'y garent également. Ce parking est en effet bien indiqué et facile d'accès contrairement aux petites ruelles de la bastide.

Les trois parkings du périmètre d'étude présentent des défauts. Côté impair des allées, il n'y a pas de sens de circulation indiqués au sein des parkings. De plus, la position des arbres par rapport aux places est problématique. Il est en effet difficile de rentrer dans certaines des places. En ce qui concerne les piétons, très peu d'espace leur est réservé et le plus souvent des voitures s'y garent. Une place handicapée est présente sur ce parking mais aucune dispositions particulières de sécurité ne sont prises pour descendre en toute sécurité de leur voiture. Les entrées et sorties de parkings ne sont pas problématiques.



Arbre mal disposé par rapport à la place de parking

Auteur : Aurélie Gineste



Voiture garée sur le trottoir devant la halle

Auteur : Aurélie Gineste

Le côté pair des allées présente également des défauts. Là encore la position des arbres est gênante pour le stationnement et la circulation des véhicules. De plus, certains arbres nuisent à la visibilité des automobilistes. Ces difficultés de circulation sont renforcées par les flèches de circulation effacées au sol. Il faut savoir que ce parking est aussi utilisé comme voie de circulation par certains automobilistes. En effet, certains automobilistes, pour gagner du temps redescendent les allées afin de rejoindre la bastide sans effectuer le tour de la ville.



Photo d'un des arbres gênant à la fois le stationnement et la circulation sur le parking

Auteur : Aurélie Gineste

Enfin sur la place de la Liberté, les problèmes de stationnement existent aussi. De plus, aucun dispositif n'est mis en place pour diminuer la vitesse des voitures qui ont tendance à y rouler comme sur une voie de circulation. Certaines places ne sont pas forcément facile d'accès à cause de la présence des arbres. La présence d'un vaste espace où des places ne sont pas marquées incite les automobilistes à s'y garer de manière anarchique. De plus, cet espace est situé non loin du carrefour ce qui rend le stationnement encore plus anarchique. La vitesse des voitures est augmentée par le fait que certains automobilistes utilisent cette voie comme route afin d'éviter le tour de ville pour rejoindre la bastide.



Photo témoignant de l'absence d'un trottoir à proximité de l'école Haute Guyenne (devant la gendarmerie)

Auteur : Aurélie Gineste



Photos de voitures garées sur les places de bus de la Place de la liberté

Auteur : Aurélie Gineste

ii. La circulation

Sur la place et les allées, on distingue principalement deux types de circulation : celle des piétons et celle des véhicules motorisés. En effet, le vélo n'est quasiment pas présent à Villefranche de Rouergue puisque la topographie de la ville est très peu adaptée à ce type de transport et que les voies de circulation sont largement réservées aux voitures.

La circulation automobile s'effectue sur deux voies. Au bas des allées, les voies sont plutôt situées à l'ouest alors qu'en haut elles sont situées à l'est. La majorité des voitures accède aux allées par l'avenue Colombières mais il existe aussi d'autres entrées. En effet, il est également possible d'y accéder par la rue de l'Hôtel Dieu, par la rue sous la halle venant de la place Antoine Morlhon et la rue Belle Ile. Ces allées permettent l'accès à plusieurs rues, principalement à l'avenue Haute Guyenne et l'avenue Etienne Soulié. Les autres accès sont la rue Notre Dame, la rue de l'Hôtel Dieu et la rue du Docteur Pechdo.

Ces deux voies possèdent un fort trafic comme l'ensemble du tour de ville. Ce trafic est non seulement dense mais également rapide. En effet, les allées sont rectilignes et ne possèdent qu'un seul système de ralentissement des automobilistes. Ce système est un ralentisseur situé à un endroit où la route est plus étroite. Ces allées présentent le défaut d'être traité comme des routes et non comme des avenues de ville. Les passages piétons ne sont signalés que par des symboles visuels. En effet, ce sont de simples bandes blanches déposées sur la route qui sont signalé par des panneaux lumineux « attention passage piéton ». Le seul endroit aménagé pour le croisement des piétons et des automobilistes est le ralentisseur. Il est donc nécessaire d'en aménager d'autres.



Photo des voies automobiles des allées Aristide Briand

Auteur : Aurélie Gineste

Il existe également une circulation automobile sur les parkings. L'accès en voiture au parking est parfois difficile du fait de l'existence de trottoirs sur tous leurs abords. L'accès au parking sur le côté pair des allées est difficile à trouver car les entrées et sorties ne sont pas indiquées et ceux-ci sont situés sur les trottoirs. Le parking du côté pair sert parfois de voie de circulation afin d'éviter la circulation trop dense. De plus, les sens de circulation y sont mal indiqués. En ce qui concerne les parkings du côté impair, les accès sont clairement indiqués et correspondent à ceux des rues. Pour rentrer sur le parking situé devant la sécurité sociale, il faut toutefois monter sur un trottoir. Il est nécessaire d'indiquer les sens de circulation sur les côtés impair des parkings. Les sens de circulation du parking de la place de la Liberté sont clairement indiqués mais celle-ci est rapide car des automobilistes venant de l'avenue Etienne Soulié l'empruntent pour rejoindre la rue Notre Dame sans utiliser le tour de ville. Il est nécessaire de faire diminuer la vitesse de ces automobilistes.

Les piétons ne sont pas incités à se déplacer sur l'ensemble de ces lieux car ils n'existent que très peu de trottoir qui leur sont entièrement dédiés. Pourtant 3 chemins piétons débouchent sur le côté pair des allées. Sur le côté impair, il existe 2 rues piétonnes et 4 autres rues qui débouchent sur les allées. L'aménagement actuel des allées n'incitent pas les habitants à les utiliser, ce qui serait pourtant bénéfique pour le centre ville mais aussi à l'ensemble de la ville (diminution de l'utilisation de la voiture et incitation à la fréquentation du centre ville). Les seuls trottoirs qui sont à l'heure actuelle, dédiés aux piétons sont ceux situés devant la halle et qui sont très souvent obstrués par des voitures mal garées. Des barrières ont également été mises en place devant la façade des bâtiments aux numéros pairs mais celles-ci sont situées très proches du mur et le piéton est obligé de se décaler sur la voies de circulation lorsqu'un obstacle se présente sur son chemin. Le piéton n'est ainsi pas incité à rester derrière ces barrières.



Photo de voitures stationnant sur le trottoir situé devant la halle

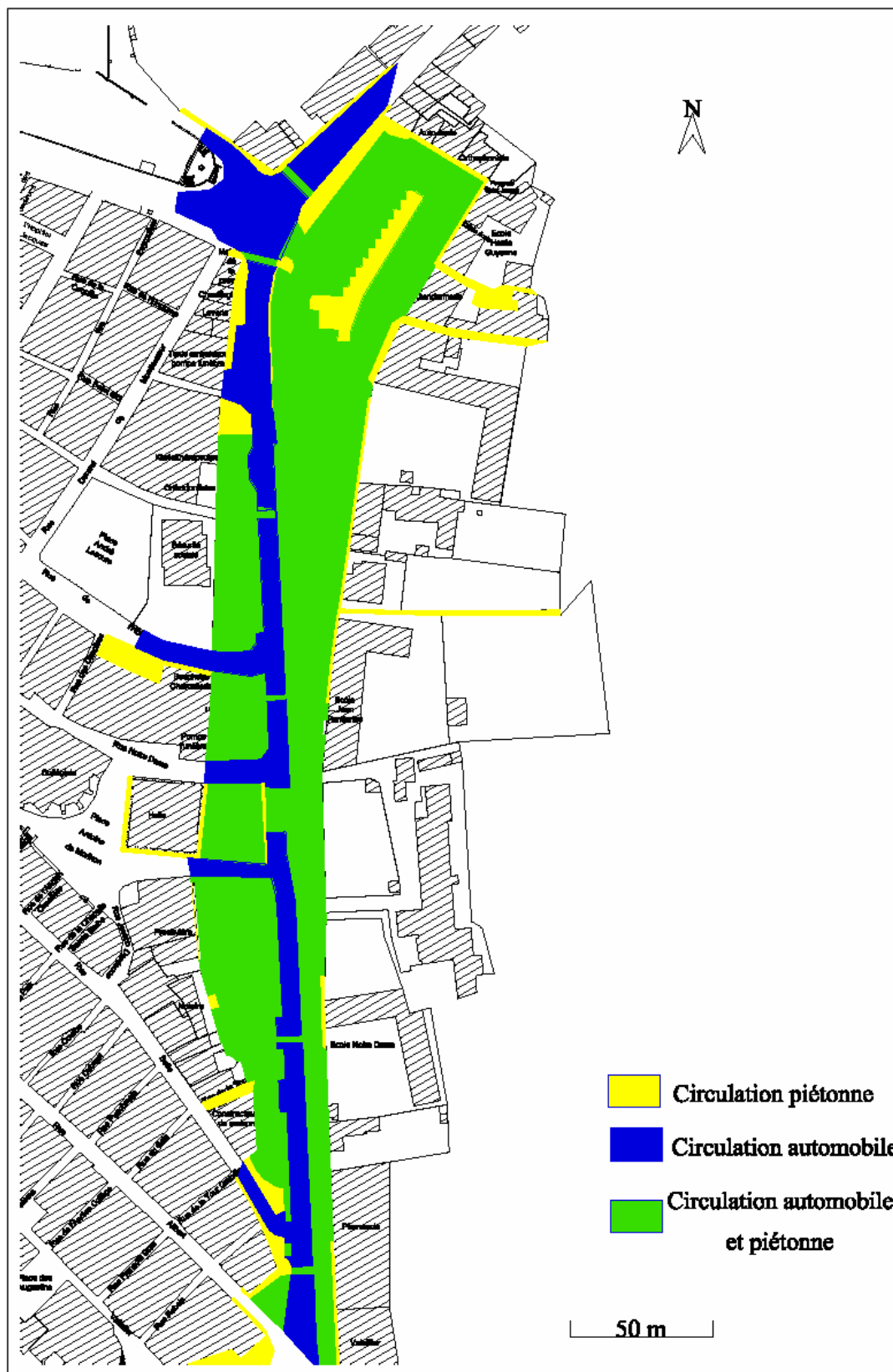
Auteur : Aurélie Gineste



Photo des barrières trop proche du mur

Auteur : Aurélie Gineste

Afin de visualiser au mieux cette prédominance de la voiture, un plan des types de circulation des allées et de la place est ici présenté.



Plan des types de circulation des allées Aristide Briand et de la Place de la Liberté

Source : les services techniques de Villefranche de Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste

iii. Le marché : une circulation et un stationnement particulier

Chaque jeudi matin se déroule un marché qui s'étend sur la place Notre Dame, la place Antoine de Morlhon, la place André Lescure et les allées Aristide Briand ainsi que dans les rues qui relient ces différents lieux.

Durant ces vingt dernières années, l'importance du marché a beaucoup diminué. En effet, le nombre de forains a diminué et leur fréquence de passage également. Depuis dix ans, le marché stagne, en particulier le nombre de forains. Mais ce marché reste un des plus importants de la région Midi Pyrénées.

Le marché connaît deux temps dans l'année : l'hiver et l'été. En hiver, le marché est beaucoup moins important et les forains viennent du département ou des départements limitrophes comme le Lot, le Tarn, ... Le nombre de forains est de 110 dont 75 abonnés. En été, le marché est plus important et est composé de revendeurs estivaux venant de toute la France en particulier du grand sud et plus particulièrement de Midi-Pyrénées et du Languedoc Roussillon. Le nombre de forains atteint alors les 200.

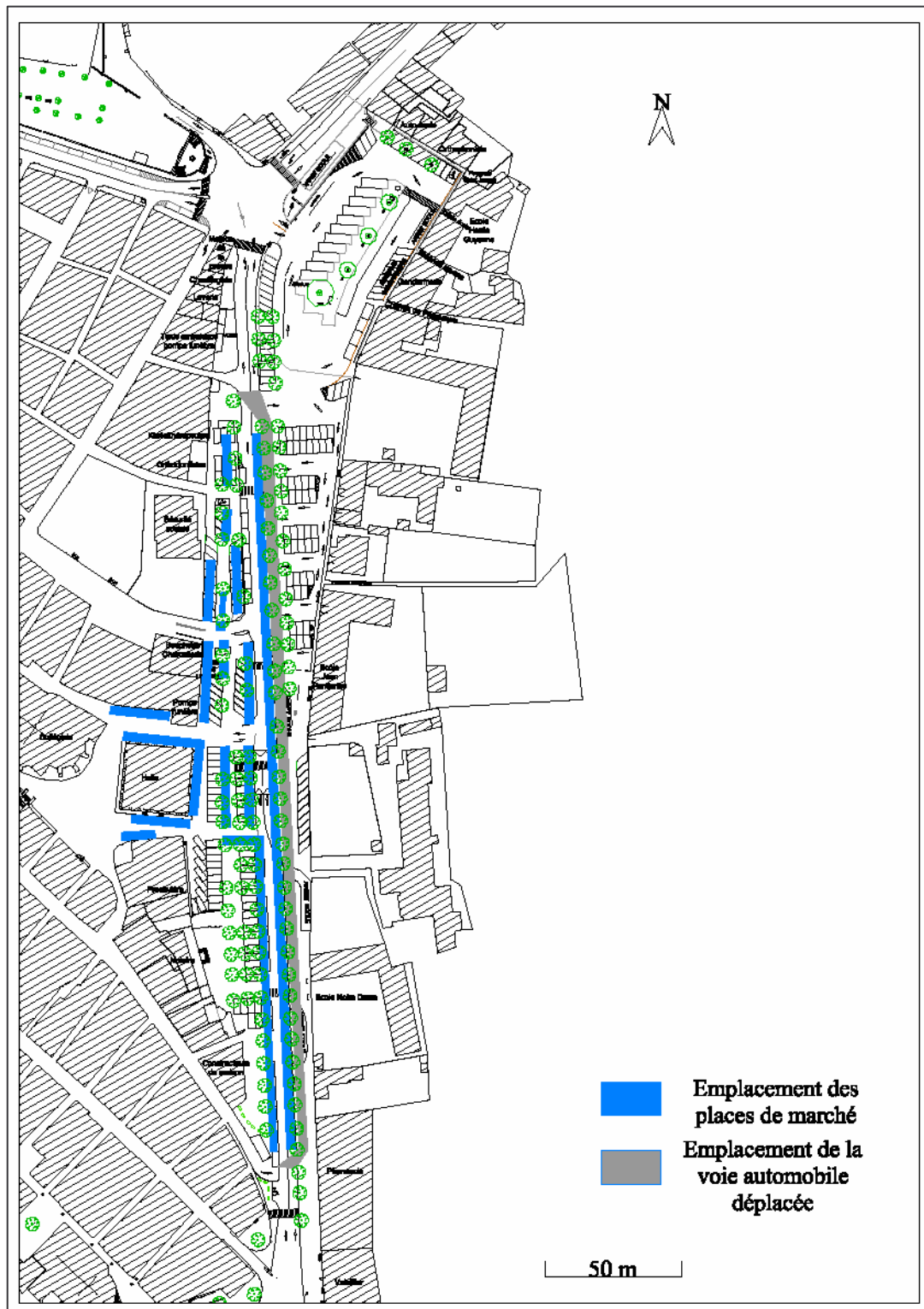
Les activités présentes sur le marché sont essentiellement alimentaires suivi par le vestimentaire pour personne âgées puis la maroquinerie. Le secteur alimentaire est de loin le plus important, les autres activités sont plus marginales et moins stables. En été, de nouvelles activités sont présentes. En effet, certains forains partent en hivers dans des endroits comme Madagascar, ... et reviennent l'été vendre leur marchandise sur les marchés de la région.

Le marché est essentiellement fréquenté par des personnes de plus de 55ans ou par de jeunes actifs qui viennent tôt le matin avant d'embaucher. Ces personnes fréquentent ce marché pour les denrées alimentaires qu'il propose, en particulier les fruits et légumes. Les vêtements à destination des personnes âgées sont ensuite les produits les plus vendus. En été le marché est fréquenté par la population habituelle comme par les touristes. La zone de chalandise du marché est la même que celle des commerces de Villefranche de Rouergue, elle comprend 56 850 personnes.

Le marché a également une influence sur l'activité des commerçants sédentaires du centre ville. En effet, 40% de leur activité commerciale s'effectue le samedi et 25% le jeudi. Le jeudi représente donc le deuxième jour où l'activité est la plus forte pour les commerçants. Réduire l'importance du marché nuirait donc non seulement aux forains mais aussi aux commerçants locaux. Le marché constitue donc un élément important pour le commerce dans la ville.

Il n'existe pas de plan fixe d'implantation sur le papier. C'est pourquoi les forains n'ont pas de limite de place. En effet, ils n'ont pas droit à une surface précise mais s'installent et payent selon le mètre linéaire. Les forains sont placés selon les habitudes de chacun. En effet, leur place est quelque chose de très important pour un forain et constitue leur fond de commerce. Il est ainsi très difficile de les déplacer car

ils craignent que les clients n'aillent à la concurrence plutôt que de chercher leur nouvel emplacement. Voici tout de même un plan indiquant l'organisation générale des allées les jours de marché.



Plan de l'organisation de la place et des allées lors du marché du jeudi matin

Source : les services techniques de Villefranche de Rouergue

Auteur : Aurélie Gineste

Ce plan indique les emplacements des forains. Les espaces vides entre ces emplacements sont, quand ils le permettent, occupés par les véhicules des forains. Le déplacement de la voie de circulation sur le parking s'effectue de 5h à 13h. Il existe deux bornes permettant aux forains d'accéder à l'électricité et une borne leur permettant d'utiliser l'eau. Cette borne est située dans le mur qui est à côté de la sécurité sociale. Les bornes électriques sont situées dans le même mur que le point d'eau pour l'une et au même niveau sur le trottoir de côté pair de la rue pour l'autre ; cette dernière étant escamotable.

Sur ce plan, une halle est également présente. Elle est uniquement utilisée au moment de la foire au gras qui se déroule le quatrième jeudi du mois des mois de novembre à janvier. Cela signifie que la halle n'est utilisée pour le marché que 3 fois dans l'année alors que celui-ci a lieu tous les jeudis. Cette halle est donc utilisée par la mairie comme salle de spectacle ou lieu d'exposition. Mais il serait pourtant souhaitable que cette halle retrouve sa vocation première pas seulement pendant la foire au gras. L'accès principal est situé sur la rue Notre Dame mais il existe aussi un escalier au sud de celle-ci.



Façade Nord de la halle, accès principal à l'intérieur de la halle

Auteur : Aurélie Gineste



Vue de la halle depuis les allées Aristide Briand

Auteur : Aurélie Gineste

Les problèmes rencontrés les jours de marché sont des problèmes de circulation. En effet, la présence d'une seule voie de circulation ainsi que d'arrêts école ne fluidifie pas le trafic. Il y a également de très gros problèmes de stationnement. Les jours de marché, toutes les places sont utilisées et un très grand nombre de voitures mal garées est observé. Certaines se garent sur les places de bus ce qui ne permet pas le stationnement des bus du transport à la demande qui permet aux habitants des villages voisins de venir à Villefranche. Le stationnement est très problématique car il est très difficile de se garer à proximité du marché. En effet, à 8h, toutes les places sont déjà prises et ne sont donc pas disponibles pour les personnes qui souhaitent se rendre au marché.

d. La sécurité est à améliorer

i. La présence de plusieurs écoles

Comme il a été dit précédemment, il existe trois écoles sur notre espace et une quatrième est située à proximité. Ces écoles sont l'école Notre Dame (école maternelle et primaire privée), l'école Jean Pendaries (école primaire publique) et l'école Haute Guyenne (école maternelle publique). L'ensemble des effectifs de ces écoles représentent 30% des élèves scolarisés dans les écoles de Villefranche.

L'école maternelle Haute Guyenne est située sur la place de la Liberté. Elle accueille 48 élèves mais seulement 25 à 30 parents accompagnent. Sur les 25-30 parents, la moitié accompagne leur(s) enfant(s) à l'école à pied, ce qui signifie qu'environ 10-15 parents amènent leurs enfants en voiture. L'école primaire Jean Pendaries est située en haut des allées Aristide Briand. Elle accueille 127 élèves, il y a donc environ 70-80 parents d'élèves. Environ 20% des parents récupèrent leurs enfants à pieds ce qui signifie qu'environ 60 parents viennent en voiture. Une garderie a été mise en place par le FCPE sur l'ensemble des écoles de la ville. L'école Notre Dame est située au bas des allées Aristide Briand. Elle accueille 229 élèves mais il n'y a seulement que 150 familles. Sur l'ensemble de ces familles, 40 (25%) viennent à pied. Une centaine de parents viennent donc chercher leurs enfants en voiture. Il faut savoir qu'il existe une garderie qui accueille chaque matin une vingtaine d'enfants et chaque soir une cinquantaine d'enfants. L'arrivée des enfants est plutôt répartie le matin alors que le soir les parents sont obligés de s'arrêter pour attendre la sortie des écoles.

Devant chacune des écoles est présente une dépose minute. Elles ont toutes été créées sur le même système. C'est une sorte de voie de déstockage. Ce genre de dépose minute incite les parents à ne pas s'arrêter mais à déposer et récupérer les enfants en s'arrêtant à peine ce qui n'est pas des plus sécuritaires notamment pour les enfants. De plus, lorsque les enfants descendent, ils sont obligés de longer le mur en faisant attention aux autres parents qui arrivent, il faut que ces derniers soient très vigilants. Des barrières ont été mises devant chaque école mais ces barrières sont assez proches du mur et donc les parents ne peuvent donc pas attendre derrière. Il faut savoir que deux des écoles donnent sur les allées où la circulation y est rapide. Il faut donc porter une attention toute particulière à l'aménagement de leur entrée. Ce qui n'est pas spécialement le cas pour le moment. La dernière école donne sur une aire de stationnement de bus mais les voitures ont tendances à y rouler rapidement. Les parents sont obligés d'être très attentif. Aucun dispositif particulier n'est pris sur la rue pour inciter les automobilistes à ralentir mis à part des signalisations visuelles mais les automobilistes sont peu sensibles à ce type d'incitation. C'est pourquoi il faut créer des obstacles réels qui obligent à ralentir. Seul le passage piéton devant l'école Jean Pendaries est surélevé et il n'existe pas de trottoir exclusivement réservé aux piétons.

Photo d'un arrêt école situé devant
l'école Notre Dame
Auteur : Aurélie Gineste





ii. Le ramassage scolaire

Le ramassage scolaire s'effectue au niveau de la Place de la Liberté. Il concerne des enfants scolarisés dans les établissements secondaires de la ville. Chaque jour d'école, sur la place de la liberté 452 élèves empruntent les 15 bus de ramassage scolaire. Ces élèves sont déposés sur un terre-plein central. De là, une partie des élèves remontent dans des navettes qui les déposent devant certains établissements de la ville qui sont le lycée agricole de Beauregard, le collège de la Douve et le collège du Tricot. Le reste des élèves se rend à pied à leur établissement qui sont le lycée Raymond Savignac, le collège Treize Pierre et le lycée Saint Joseph.

La sécurité est totale pour les élèves qui remontent dans les navettes car normalement ils ne descendent pas du terre-plein. Mais ce n'est pas la même chose en ce qui concerne les élèves qui se rendent à pied à leur établissement. Le lycée Saint Joseph et le collège Treize Pierre sont situés au même endroit, il existe sur la place un passage qui mène à ces deux écoles. Un passage piéton, non loin de celui-ci, mène au terre-plein. Ces élèves sont plutôt en sécurité. Seuls les élèves venant du lycée sont les plus exposés car ils n'existent aucune structures leur permettant de rejoindre le terre-plein.

Ce terre-plein est également utilisé par les bus de voyage et les navettes de transport à la demande durant la journée. Les voyageurs descendant sur ce terre-plein n'ont aucun moyen de rejoindre facilement la bastide, lieu où ils se rendent. Il faut savoir que le transport à la demande concerne en majeure partie des personnes âgées et qui ont donc de plus grandes difficultés à se déplacer. Ce transport à la demande est utilisé également le jeudi. Ces bus ont des difficultés à trouver une place le jeudi car des automobilistes se garent sur leur emplacement.



Photo du terre plein accueillant les élèves
Auteur : Aurélie Gineste

iii. Le marché : jour des dangers

Comme il a été dit précédemment, la circulation automobile est déplacée sur le parking. Cet endroit n'est pas aménagé pour accueillir le trafic routier, la sécurité y est donc faible. Les voitures sont donc mêlées à la circulation des piétons, car il n'existe pas de chaussée séparée. Des passages piétons ne sont pas aménagés alors que la circulation piétonne est très forte ce jour là. La voie de circulation est située entre le parking et le marché, de nombreux piétons la traverse sans dispositif de sécurité particulier même si les jours de marché, la circulation est beaucoup moins rapide et donc moins dangereuses que les autres jours. La voie de circulation est plus proche des façades, l'entrée des écoles est donc plus proche de la voie alors qu'il n'existe pas d'aménagement permettant aux piétons de circuler en toute sécurité.

Il faut savoir que les bus scolaires passent le matin au milieu du marché car la voie mis en place n'est pas adapté à leur passage. Il passe à une heure où les clients ne sont pas encore présents mais où les forains sont entrain de s'installer. Cette organisation n'est pas agréable ni pour les forains ni pour les bus.



Photo du bas des allées, début de la voie modifiée

Auteur : Aurélie Gineste



Photo prise devant l'école Notre Dame, piétons et voie de circulation automobile sont mêlées

Auteur : Aurélie Gineste

e. Une esthétique à améliorer

i. La végétation

La végétation se résume à quelques bacs de fleurs en bas disposées en bas des allées et sur le terre-plein des bus. Il y a également 4 allées de platanes et de tilleuls. Ces arbres ne datent pas des années où la promenade a été créée mais cette idée d'alignement doit être conservée car elle témoigne de la promenade qui existe depuis plus de 250 ans. Ces arbres sont entourés de bitume ce qui ne met en valeur ni eux-mêmes ni la place. Un certain nombre d'entre eux gêne la visibilité et les manœuvres et sont donc des sources d'insécurité.



Arbre non mis en valeur par une
présence trop importante de
bitume

Auteur : Aurélie Gineste

ii. L'aspect esthétique des différents espaces

L'ensemble des parkings est une vaste étendue de goudrons. Ce revêtement et les marquages sont en très mauvais état. Le revêtement présent derrière les barrières de sécurité n'est pas régulier. Ce qui n'incite pas les piétons à l'emprunter. En revanche, le revêtement comme le marquage des voies de circulation est adaptée et en bon état. Le revêtement du terre-plein est lui aussi en très bon état.



Revêtement du sol du parking du côté
impair des allées

Auteur : Aurélie Gineste



Revêtement du terre-plein de la Place de la Liberté

Auteur : Aurélie Gineste

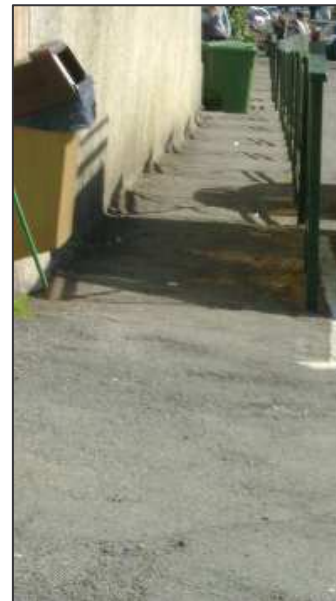


Photo du sol derrière les barrières

Auteur : Aurélie Gineste



Revêtement du sol du parking du côté pair des allées

Auteur : Aurélie Gineste

L'éclairage, situé sur le bord de la route contribue également à l'esthétisme du lieu. Il est effectué par des lanternes d'éclairage routier fixées sur des mats d'une hauteur d'environ 9 m. Il y a aussi des lampadaires fixées sur les façades des deux côtés des allées. Sur la Place de la Liberté, l'éclairage est réalisé par des lanternes de type urbain placées sur le terre-plein et fixées sur des mats dont la hauteur est d'environ 4 m. Sur cette place, des lampadaires sont également fixé sur certaines façades. Cet éclairage de type routier ne met pas en valeur cet espace.



Lampadaire des allées Aristide Briand

Auteur : Aurélie Gineste



Lampadaire de la Place de la Liberté

Auteur : Aurélie Gineste

iii. Le mobilier urbain

Sur l'ensemble des allées, il n'est possible de trouver qu'un banc qui est situé devant l'école Notre Dame. Deux poubelles sont situées sur le côté impair des allées et quatre sur le côté pair des allées. Sur la Place de la Liberté, il y a 4 bancs situés sur le terre-plein ainsi que 4 poubelles. Il y a donc très peu de mobiliers urbains ce qui témoigne la volonté de faire de ces allées un lieu dédié aux voitures. Le mobilier présent sur les allées n'est pas en bon état. Il est nécessaire de le renouveler.



Exemple de la forme du banc présent sur
les allées

Source : Pays d'art et d'histoire des Bastides du Rouergue

Deuxième Partie :

Parti d'aménagement

1. Synthèse des principaux atouts et faiblesses de ces lieux

Cette ville possède une grande qualité de vie qui est due à la présence de colline verte entourant une cité aux petites rues étroites. Ces ruelles contribuent aux charmes de cette bastide de 750 ans. Le marché présent tous les jeudis sur la place centrale de la bastide et s'étendant également sur les allées crée de l'animation et redonne vie au centre ville. Les allées et la place de la liberté deviennent ainsi des lieux de rencontre et d'échange tous les jeudis. Le marché permet également la rencontre de la population des communes rurales avoisinantes, et est donc important pour l'ensemble de la région. Cet espace bénéficie de l'implantation de quelques services comme les écoles, la sécurité sociale, des médecins, le presbytère. Quelques commerces y sont également présents. Elle est donc un lieu fréquenté par tous les types de population, quel que soit leur classe d'âge.

Mais cette ville et plus particulièrement les allées et la place possèdent des faiblesses. En effet, ces deux lieux sont des espaces publics non partagés. Les aménagements sont principalement dédiés à la voiture et créent des problèmes de sécurité pour les autres usagers (piétons, cyclistes...). Il est nécessaire de régler ce problème car cet espace accueille des écoles, le ramassage scolaire et le marché. Lors de l'aménagement, l'amélioration de l'esthétisme devra être prise en compte afin de valoriser ce lieu et ainsi la ville.

Il est donc nécessaire d'agir sur ce lieu et l'ensemble de la ville au sujet du partage de l'espace public. Un ensemble de propositions vont être effectué afin d'équilibrer le partage de ces deux espaces publics.

2. Les orientations d'aménagement à adopter pour résoudre le problème du partage de l'espace public

Ce problème n'est pas limité à cet espace mais est présent sur l'ensemble de la ville. Il est nécessaire d'organiser le stationnement et la circulation des voitures dans le centre ville, de promouvoir des modes de transport différents autres que la voiture particulière. Je propose donc de mettre en place un plan de déplacement urbain (PDU) car d'après la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), l'enjeu principal des PDU est de définir « les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement » pour permettre « une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun ». Ce plan doit être mis en place dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU). Ce document est créé par arrêté d'une collectivité territoriale (mairie, communauté de communes ...). Ce projet est un réel investissement de la part de la collectivité territoriale car il nécessite du temps et des fonds budgétaires. Il est établi pour une période de 5 à 10 ans. Ce document permet la planification des transports dans la ville, il faut donc une forte concertation entre différents acteurs : les services en charge de l'élaboration du PDU, les partenaires institutionnels, les acteurs économiques et la population concernée.

La loi SRU donne des thèmes à développer obligatoirement qui sont :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment par un partage équilibré de la voirie
- la diminution du trafic automobile
- le développement des transports collectifs et des modes non polluants
- l'aménagement et le partage modal de la voirie
- l'organisation du stationnement d'agglomération
- le transport et les livraisons de marchandises
- l'encouragement pour les entreprises à conduire un plan de mobilité
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées.

Ce PDU sera composé d'un diagnostic précis de la situation au sujet des différents modes de transport sur l'ensemble du périmètre, des enjeux et des objectifs souhaités pour ce périmètre.

A l'heure actuelle, ce PDU n'est pas mis en place et n'est pas prévu par le conseil municipal. Il faut donc trouver des solutions provisoires pour résoudre les problèmes existants sur la place et les allées.

Il faut tout d'abord que chaque usager ait son propre espace et que celui-ci soit permanent. C'est pourquoi il est nécessaire de déplacer les voies de circulation, de créer des espaces piétonniers et uniquement piétonniers sur l'ensemble de l'espace. Il faut également sécuriser les lieux où les différents usagers se croisent. Il est également nécessaire dans un but de sécurité, aménager les abords des écoles avec soin. Les espaces qui à l'heure actuelle sont des parkings ne peuvent changer de vocation pour le moment car il existe un manque de parkings proche du centre ville, en particulier depuis que l'un des parkings a été transformé en jardin. Mais ce parking doit être réorganisé afin de limiter le stationnement des véhicules sur des espaces non dévolus à cet effet. Cette réorganisation peut contraindre à l'arrachage d'arbres. Cela ne pose pas de problèmes si des arbres sont replantés mais il faut maintenir les alignements. En effet, les rangées peuvent être décalées ou arrachées mais il faut conserver ce nombre de 4 rangées alignées qui appartient à l'histoire de ce lieu.

Il est désormais nécessaire d'expliquer comment ces propositions seront concrètement appliquées.

Troisième Partie :

Propositions d'aménagement

1. Les voies de circulation ne doivent pas être déplacées selon les jours de la semaine

a. La création de nouvelles voies de circulation

Comme il a été démontré précédemment, il est nécessaire que les voies de circulation ne soient pas déplacées selon les jours de la semaine car le site qui les accueille n'est pas prévu à cet effet. Ce déplacement temporaire des voies ne permet pas à chaque usager de posséder son propre espace et de pouvoir circuler en toute sécurité. Il faut donc déplacer les voies de circulation.

Elles doivent être disposées entre les voies actuelles et la façade du côté pair de la rue, afin que le marché puisse s'étendre sur l'ensemble de la surface de la place sans les envahir comme c'est le cas à l'heure actuelle. Elles ne devront pas être trop proche des façades car certains bâtiments ayant un numéro pair sont des écoles. Devant chacune des deux écoles, il est nécessaire de laisser un espace pour que les parents puissent attendre leur enfant en toute sécurité. L'aménagement de l'espace devant l'école sera traitée dans la partie suivante. J'ai donc décidé de placer les voies à 4 m des façades ayant un numéro pair. Cela permet d'avoir un véritable trottoir de 1,5m et des stationnements.

Le carrefour existant au nord des allées ne sera pas modifié, il faut donc que les voies arrivent au même endroit qu'à l'heure actuelle. De plus, la place de la liberté sera indépendante. Cette décision implique l'impossibilité pour les voies de circulation de passer au ras des façades, il y aura donc création d'une aire de stationnement du côté pair. Mais elle sera réduite par rapport à celle qui existe à l'heure actuelle. J'ai choisi de conserver la voie qu'empruntent les véhicules le jeudi à l'heure actuelle. La présence d'un parking du côté pair permet aux véhicules sortant de garages privés de ne pas déboucher directement sur la voie mais d'emprunter les accès du parking. Cela permet de réduire le nombre de points de croisement de véhicules sur les voies de circulation.

Le nouvel aménagement des voies de circulation nécessite l'arrachage de 33 arbres. Ces arbres sont situés en bas et en haut des allées.

Cette modification des voies entraîne une réorganisation du stationnement.

b. La réorganisation du stationnement

La modification des voies a permis d'augmenter la surface des parkings situés du côté au numéro impair. Toutefois, le parking situé du côté pair a considérablement perdu de l'espace. De même, il a été isolé de la place de la liberté afin de hiérarchiser la circulation.

Une très grande surface est dédiée au stationnement au niveau des allées, choix qui s'impose car pour le moment, il est déficitaire à Villefranche de Rouergue.

Pour hiérarchiser le stationnement, il est d'abord nécessaire de réorganiser la circulation. L'aménagement des parkings s'effectue tout d'abord par la création d'une

entrée et d'une sortie indiquées pour chaque parking. Les entrées et sorties des parkings situés côté impair ne donneront pas directement sur la voie principale mais sur les petites rues. En revanche, le parking côté pair possèdera une entrée et deux sorties qui donneront directement sur la voie principale. Sur la voie principale, l'accès à chacun des parkings sera indiqué par un panneau. A l'intérieur de chacun des parkings, les voies de circulation possèderont des sens permettant ainsi de hiérarchiser la circulation. L'automobiliste sera guidé par des flèches dessinées sur le sol. Des panneaux « sens interdit », « entrée » et « sortie » permettront d'indiquer aux automobilistes les différents accès aux parkings. Des panneaux « cédez le passage » seront disposés à la sortie de chaque parking sauf au niveau de la place de la liberté où le feu tricolore sera conservé. Pour la place de la Liberté, un panneau « cédez le passage » sera mis en place au niveau de la statue afin d'éviter que les voitures qui attendent au feu obstruent l'entrée.



Panneau mis en place à l'entrée et à la sortie des parkings situés sur le côté impair des allées

Source : www.techni-contact.com

Auteur : Aurélie Gineste

L'aménagement de ces parkings ne permet pas de conserver tous les arbres d'où la nécessité d'en arracher une partie (32 arbres). En effet, les arbres sont plantés avec une maille de 5m sur 7m. Cette maille serrée ne permet pas de créer un grand nombre de stationnement de manière ordonnée. Dans une moindre mesure, des tilleuls seront replantés et l'organisation en allées sera maintenue. Sur l'ensemble des sites, il sera replanté 70 arbres.

L'indépendance de la place de la liberté permettra d'augmenter la sécurité de cette place qui accueille à la fois des élèves du secondaire et de maternelle. Sa circulation sera maintenue à sens unique comme c'est le cas à l'heure actuelle afin d'éviter que les bus ne reculent quand les élèves sont sur le terre-plein. De plus, dans ce sens, les bus reculent vers la voie de la circulation et non pas vers le terre-plein. J'ai choisi de conserver le terre-plein des bus car cette plateforme permet la sécurité d'un grand nombre de ces utilisateurs. Toutefois, je vais aménager ces abords afin de sécuriser l'accès à ce terre-plein ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Cet aménagement sera traité dans la partie concernant les piétons.

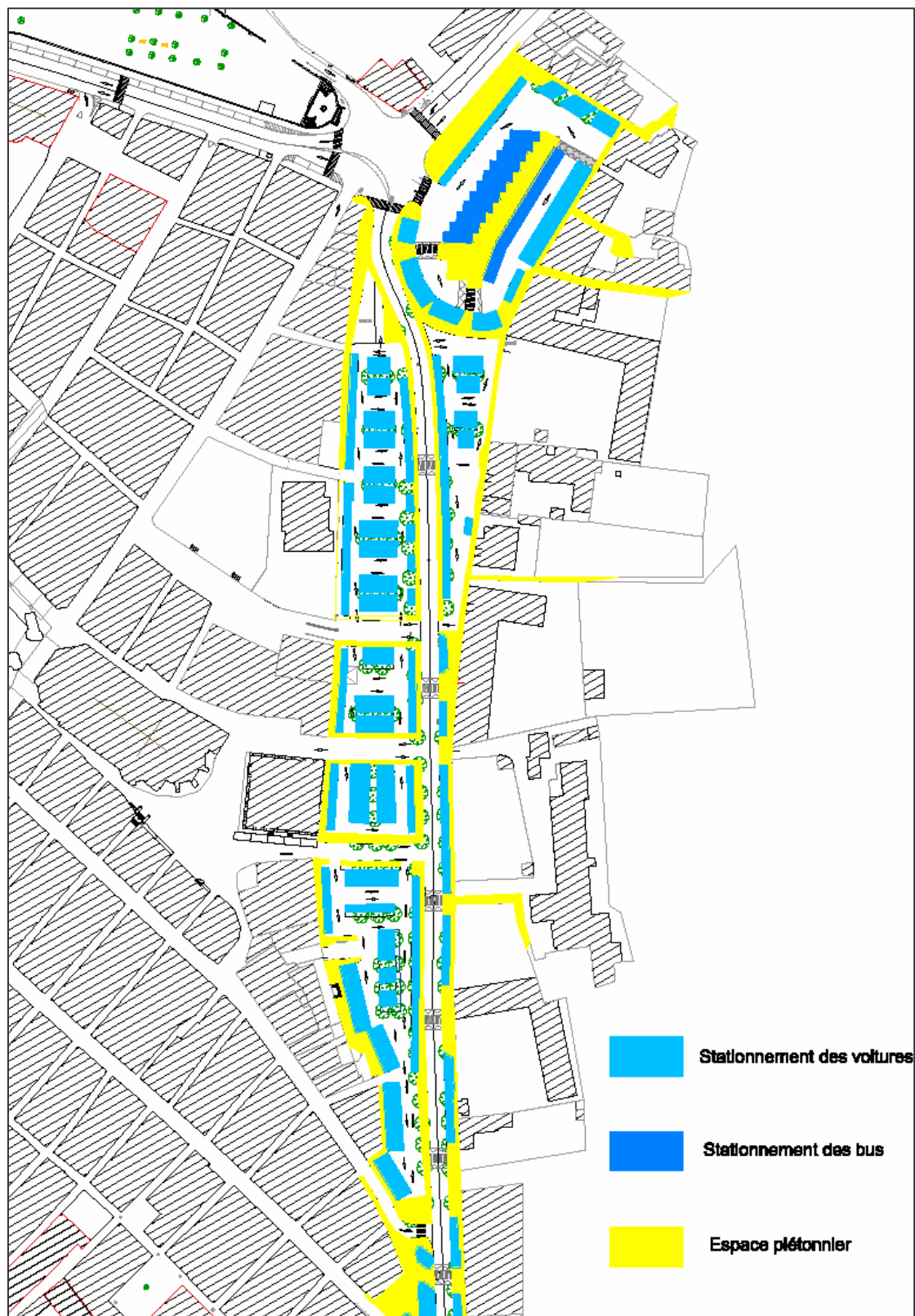
2. La place du piéton doit être repensée en particulier devant les écoles

a. La sécurité des piétons

Les piétons possèdent peu d'espace ; aussi il est nécessaire de leur offrir un accès suffisant à des zones protégées. C'est pourquoi devant les façades des bâtis aux numéros pairs, un trottoir permettant aux piétons de se croiser et notamment des mamans avec des poussettes, sera créé. Il sera possible de traverser les voies de circulation en utilisant des passages piétons surélevés, ces passages constitueront une continuité dans leur cheminement. Les passages piétons ne seront pas uniquement indiqués par des éléments visuels comme c'est le cas à l'heure actuelle, mais aussi par des ralentisseurs et un revêtement différent. Sur la place de la liberté, l'aménagement permettra enfin aux piétons de pouvoir circuler tranquillement autour de cette place en utilisant les trottoirs nouvellement créés. Des passages piétons ont été mis en place afin de pouvoir atteindre le terre-plein central en plus grande sécurité. Ces passages piétons sont également surélevés pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse sur cette place.

Les parkings seront également entourés d'un trottoir afin de pouvoir y circuler tranquillement, sans devoir prêter attention aux voitures. La mise en place de stationnements le long des trottoirs permettra en outre d'éviter le stationnement de voitures mal garées (notamment le jeudi) qui pourraient les obstruer.

Ce plan met en évidence l'augmentation de l'espace réservé aux piétons même si l'espace consacré au stationnement reste très important.



Plan de l'espace consacré au piéton et au stationnement des voitures

Source : Les services techniques de Villefranche

Auteur : Aurélie Gineste

b. La sécurité devant les écoles

Le principal problème qui existe devant les écoles Notre Dame et Jean Pendaries est que les enfants doivent en général traverser la voie de circulation où les voitures ont tendance à circuler rapidement. Lors de l'aménagement des passages cloutés, il est nécessaire que les automobilistes prennent conscience que les piétons sont prioritaires. Pour cela je propose de mettre en place des passages piétons dont le niveau est celui du trottoir, les automobilistes auront donc un ralentisseur à franchir. Pour renforcer la priorité des piétons sur les automobilistes, les passages piétons seront dans un revêtement différent de celui de la route. Des feux tricolores permettant aux piétons d'arrêter la circulation, permettra d'augmenter la sécurité aux abords de ces deux écoles.

Les arrêts écoles situés devant les écoles Jean Pendaries et Notre Dame qui permettaient à 4 voitures de stationner sont remplacés par de véritables places de parking. Elles seront indiquées comme des arrêts écoles. Devant ces deux écoles, il sera également mis en place un lieu permettant le stationnement d'un bus. Celui-ci sera utilisé comme arrêt école sauf le jeudi matin où il sera réservé à la navette.

L'espace devant les écoles sera aménagé avec des bancs pour inciter les parents à s'arrêter et se garer sur les parkings proches des écoles afin d'augmenter la sécurité des enfants car les parents ne sont parfois pas conscients des dangers qu'ils font prendre à leurs enfants.

L'arrêt école situé devant l'école Haute Guyenne sera également remplacé par des places de parking car les parents d'élèves en maternelle s'arrêtent plus longtemps pour accompagner leurs enfants jusqu'à l'école. Le passage clouté devant cette école sera surélevé afin d'atteindre le terre-plein de plein pied, ce qui permettra également aux automobilistes de prendre conscience qu'ils circulent près d'une école et qu'il faut donc qu'ils adaptent leur vitesse.

3. La place et les allées seront gérées d'une manière particulière le jeudi

a. Gérer le stationnement des personnes fréquentant le marché

Le jeudi matin, les parkings situés côté impair accueilleront le marché. Celui-ci sera donc limité à cet espace et n'empiétera plus sur les voies de circulation. Le stationnement sera donc considérablement réduit ces jours d'affluence, c'est pourquoi il est nécessaire de trouver une solution afin d'éviter ou du moins réduire le taux de stationnement non autorisé.

A l'heure actuelle, il n'existe pas de parking à grande capacité, il faudrait donc créer un parking de ce type à proximité du centre ville. Ce parking n'existant pas, il est nécessaire de trouver un lieu pouvant accueillir un grand nombre de voitures. Le foirail (lieu couvert accueillant les foires) situé à l'extérieur de la ville n'est pratiquement pas utilisé. En effet, très peu de foires sont organisées à Villefranche, les seules manifestations sont la foire aux chevaux (deux fois dans l'année) et quelques autres. Ce foirail est un vaste espace inutilisé. C'est pourquoi je propose de faire de ce lieu, un parking le jeudi. Celui-ci étant situé très loin du centre ville (10 minutes en voiture), il faudra organiser une navette entre ce lieu et le marché. Elle devra passer régulièrement pour être effectivement utilisée.



Situation du foirail par rapport aux allées Aristide Briand et la place de la Liberté

Source : Google maps

Auteur : Aurélie Gineste

Une navette avait été mise en place en 2002. Elle était gratuite et devait passer en théorie toutes les 20 minutes aux arrêts proches du marché et toutes les 30 minutes aux autres arrêts. Mais les horaires n'étant pas respectés et la navette arrêtant son circuit avant l'heure indiquée, elle ne restait que très peu fréquentée. En outre, les arrêts n'étant pas mis en valeur, les utilisateurs ne savaient donc pas où ils pouvaient l'attendre.

A l'heure actuelle, le petit train sert de navette mais il est peu emprunté car le petit train a un aspect un peu trop touristique pour inciter les habitués du marché à l'emprunter. De plus, celui-ci n'est pas gratuit.

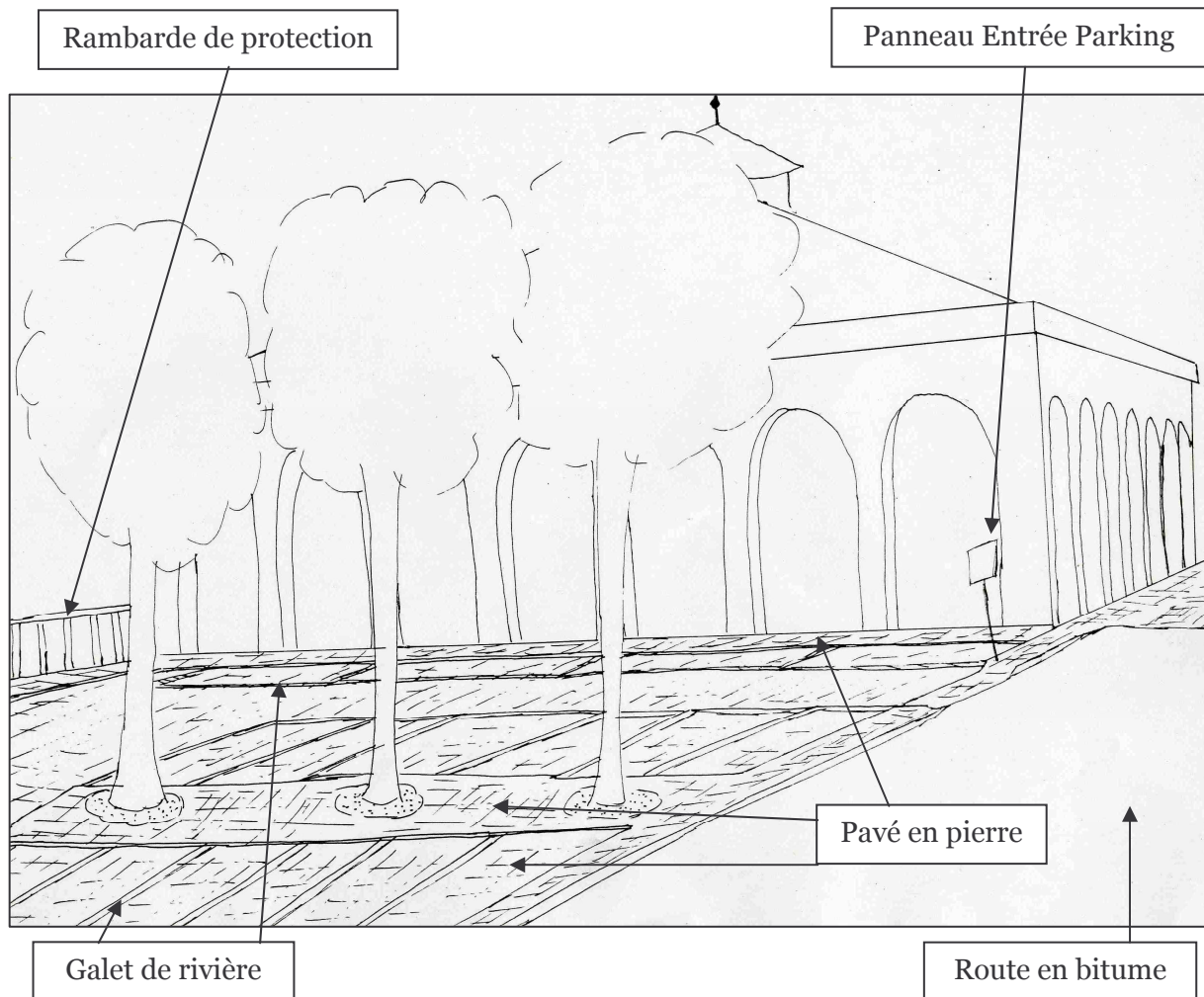
Afin de ne pas répéter ces erreurs, il sera nécessaire d'effectuer une étude auprès des personnes fréquentant le marché pour savoir quelle fréquence serait idéale. Il sera également nécessaire que cette navette soit facilement accessible aux personnes âgées car ce sont la majorité des habitués du marché. Il faudra aussi bien expliquer le mode de fonctionnement et les avantages qu'elle procure, aux personnes susceptibles d'utiliser la navette car les personnes issus du milieu rural sont peu habitués à fréquenter les transports en commun et ne savent pas toujours comment cela fonctionne. Les arrêts devront être clairement indiqués et aménagés afin d'inciter à l'utiliser. Les horaires devront être respectés et elle devra être gratuite. Il sera surement nécessaire qu'elle possède une haute fréquence de passage, elle effectuera donc très peu d'arrêt.

b. Gérer le stationnement des parents d'élèves

Il est certain que les parents auront également des difficultés à se garer. Afin de faciliter l'accès des enfants aux écoles je propose de mettre en place une navette. En effet, les parents déposeront leurs enfants sur un parking où de nombreuses places seront disponibles et les enfants seront ensuite déposés devant chacune des écoles en bus. Ce parking possèdera un lieu pour accueillir les enfants en attendant de prendre le bus. Cette navette peut être effectuée par deux ou trois bus scolaires.

c. La mise en place d'une halle plus accessible

La halle n'est pas utilisée car elle possède notamment un seul accès de plein pied. Je propose donc de créer un terrassement devant la halle la rendant ainsi plus accessible. La halle pourra ainsi être utilisée de manière plus aisée, elle sera donc sûrement plus fréquentée.



Dessin représentant l'aménagement du parking devant la halle

Auteur : Aurélie Gineste

4. Aspect esthétique de la place

a. Choix des différents revêtements des sols

Les sols de la rue Notre Dame et de la rue Belle Isle sont recouverts de pavé en pierre alors que les autres rues sont goudronnées. J'ai donc décidé de recouvrir la place de la halle et les trottoirs de pavé de pierre car cette place est proche du centre historique. Les places de parking ne pouvant pas être marqué à la peinture, elles seront signalées par l'utilisation de galet de rivière. L'ensemble des trottoirs seront recouverts de pavé en béton autobloquant (sauf celui des halles). Les bordures de trottoir du côté impair seront en pierre afin de faire référence à la bastide. En revanche, elles seront en béton du côté pair des allées ainsi que sur la place de la liberté. Les parkings seront recouverts de bitume (à part celui de la halle). Les pavés en béton autobloquant seront également disposés sur les passages cloutés, ce changement de revêtement permettra à l'automobiliste de prendre conscience qu'il doit faire attention.

b. Végétalisation des lieux

A l'heure actuelle, il est seulement possible de voir quelques arbres entourés d'asphalte. Ces arbres gênent très souvent le stationnement. Une partie des arbres devront être arrachés car ils sont situés à l'emplacement des futures voies de circulation ou ne permettent pas un meilleur agencement du stationnement. En contre partie, des tilleuls semblables à ceux encore présents seront replantés en conservant la structuration actuelle de l'espace dévolu aux arbres. Au pied de chaque arbre, des pelouses seront créés afin de les mettre en valeur et de créer un plus grand espace pour leur bien être.

c. Le mobilier urbain

Le peu de mobilier urbain présent aujourd'hui est en mauvais état. Je propose donc de mettre en place des bancs en particulier devant les écoles afin de créer un espace de rencontre entre les parents. Le règlement de la ZPPAUP recommande de mettre en place un « mobilier urbain [...] sobre et de couleur sombre ». Voici le type de banc et de corbeille de propreté qui peut être mis en place.



Exemple de banc à installer sur les allées

Source : www.techni-contact.com



Exemple de corbeille de propreté à installer sur les allées

Source : www.techni-contact.com



Plan du projet du bas des allées
Source : les services techniques de Villefranche
Auteur : Aurélie Gineste

6. Bilan financier approximatif

Ce bilan financier est très approximatif et ne prend pas en compte de nombreux paramètres comme l'assainissement, le terrassement, les frais de main d'œuvre.

		Unité	Prix unitaire en €	Nombres	Prix total en €
Voirie	Déblais chaussée	m ²	3,4	2 620	8 908
	Déblais trottoir	m ²	5,6	10 071	56 397,60
	Création chaussée	m ²	70	10 940	765 800
	Bordure trottoir en pierre	ml	50	1 374	68 700
	Bordure trottoir en béton	ml	38	755	28 690
	Pavé pierre	m ²	79	120	9 480
	Pavé en béton autobloquant	m ²	69	455	31 395
	Galet de rivière	ml	13 ,4	320	4 288
	Marquage au sol	ml	3,1	3 900	12 090
Végétaux	Abattage et arrachage des arbres	U	320	65	20 800
	Plantation de tilleuls et préparation du sol	U	700	70	49 000
	Pelouse	m ²	2,5	280	700
Mobilier	urbain				
	Banc	U	350	12	4 200
	Corbeille de propreté	U	280	20	5 600
	Panneau	U	320	6	1 920
Total avec T.V.A			19,60 %	1 277 290,45	

Cet aménagement ne sera pas seulement financé par la ville. En effet, la communauté de communes du Villefrancois a la compétence de la voirie et prend donc en charge les frais la concernant. Des subventions seront fournies par le département, la région et l'Etat. En effet, l'Etat peut subventionner le projet notamment avec la Dotation Globale de l'Equipement. La région finance les projets par l'intermédiaire du pays : Pays du Rouergue Occidental.

Conclusion

Villefranche de Rouergue est une ville rurale qui a des difficultés à gérer son espace public. En effet, comme de nombreuses villes de la même envergure, Villefranche a tendance à avoir un espace public dédié à la voiture où les autres usagers n'ont pas leur place.

La place de la Liberté et les allées Aristide Briand sont des témoins de ce défaut. Il est nécessaire sur ces deux lieux de redonner une place au piéton. En effet, ces deux lieux ne sont pas organisés et donc les piétons et les voitures partagent souvent le même espace. Cela pose des problèmes de sécurité, en particulier pour les écoles et le marché. C'est pour cela qu'une réorganisation de la place a été proposée.

Cette réorganisation consiste tout d'abord en un déplacement des voies de circulation de manière définitive ce qui notamment permettra d'assurer la sécurité des piétons. Le stationnement sera donc remanié afin de l'organiser et d'éviter le stationnement interdit. Des espaces piétonniers seront créés pour permettre aux piétons de se déplacer sur ces lieux en toute sécurité.

Ces propositions d'aménagement permettent de résoudre les problèmes cités mais possèdent le défaut d'être encore des aménagements où la voiture est très présente. Ce choix a été fait car le stationnement étant encore déficitaire à Villefranche, il n'est pas possible d'en supprimer davantage sans nuire au centre ville et au marché. Lorsque la ville décidera de créer un plan de déplacement urbain qui permettra de gérer le problème du stationnement, ces espaces pourront être remaniés en diminuant la présence de la voiture. Certains espaces comme la place de la halle pourront être des espaces réservés uniquement aux piétons.

Bibliographie

- BERTRAND M.J., LISTOWSKI H. – Les places dans la ville : Lecture d'un espace public – Dunod, 1984 – 92 p.
- BIEUZEN Pierre – Requalification urbaine du parking de la place Zola à Nantes – 80 f.
Projet individuel – Université de Tours : CESA, 2005
- BROCHE Martine – La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton – CETUR, 1986 – 61 p.
- Groupes CEU P. CARUDEL – Villefranche de Rouergue, tour de ville, concours-marché de définition
Etude urbanistique – Novembre 2000
- CROUZET R., POUX F., HEGOBURU J.P. – Aménagement des voies, places et accès autour du centre ville de Villefranche de Rouergue : Etude de définition
Etude urbanistique – Novembre 2000
- EVRARD Christophe – Villefranche de Rouergue – Villefranche de Rouergue : Graphes 12 imprimeur, 2002
- GAYME Steven - Conciliation des multiples usages de la place Parmentier : Accorder les fonctions des différents espaces publics du centre de la commune de Foix (09) – 54 f.
Projet individuel – Université de Tours : EPU-DA, 2007
- GOUYOU-BEAUCHAMPS L., BROICHOT C., LAIZE G. – ZPPAUP de Villefranche de Rouergue : Règlement de la zone 2 – Faubourgs – 32 p.
Document d'urbanisme – Juillet 2006
- JOUFFREAU J.J. – Le pays villefrancois 1890-1930 : Mémoires d'hier – De Borée, 1999
- MUNIER Jean - Réaménagement de la place de la mairie à Hadol dans le département des Vosges (88) : une commune à vocation rurale très étendue – 69 f.
Projet individuel – Université de Tours : EPU-DA, 2007
- Atelier d'architecture Patrick Mac Aleese – Commune de Villefranche de Rouergue : Aménagement des voies, places et accès autour du centre ville
Etude urbanistique – Novembre 2000

- PIVADIS-SM Conseil – Etude prospective sur l'équipement commercial de la ville de Villefranche de Rouergue et de redynamisation du centre ville : Synthèse – 15 p
Etude économique – Septembre 2005
- Plan local d'urbanisme : Rapport de présentation – 59 p.
Document d'urbanisme – 2003
- Plan local d'urbanisme : Projet d'Aménagement et de Développement Durable – 9 p.
Document d'urbanisme – 2003
- Plan local d'urbanisme : Règlement applicable à la zone UB - 6p.
Document d'urbanisme - 2003

Site internet :

- www.techni-contact.com
- www.villefranchederouergue.fr
- www.villefranche.com
- www.insee.fr
- www.geoportail.fr
- www.cadastre.gouv.fr
- www.quid.fr