

Réaménagement de la place de la gare d'Amiens

AMIENS – Somme - 80



ELAMINE, Camille

Stage de découverte

DA3 – 2011

Tuteur : ISSELIN, Francis

Réaménagement de la place de la gare d'Amiens

AMIENS – Somme - 80

ELAMINE, Camille

Stage de découverte

DA3 – 2011

Tuteur : ISSELIN, Francis

« L'austérité des gares, c'est comme une interdiction de
voyager ! »

Madeleine Ferron, Le baron écarlate

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Ce projet a été réalisé individuellement mais n'aurait pu voir le jour sans l'aide de plusieurs personnes. Pour cela, je tiens à remercier :

- ✿ Monsieur Francis Isselin, tuteur de ce projet.
- ✿ La mairie d'Amiens, pour les informations précieuses qu'elle m'a apportées.
- ✿ Le personnel de la SNCF, pour m'avoir renseignée.
- ✿ Les habitants de la ville d'Amiens, pour avoir bien voulu répondre à mes questions.
- ✿ Et enfin, mes parents et ma soeur pour leurs encouragements tout au long de ce projet.

Sommaire

| | |
|--|----|
| Avertissement | 4 |
| Remerciements | 5 |
| Sommaire..... | 6 |
| Introduction | 7 |
| I. Présentation de la ville d'Amiens | 8 |
| 1. Localisation géographique et population | 8 |
| 2. Une ville au cœur d'un large réseau autoroutier et ferroviaire ... | 10 |
| 3. Amiens : d'hier à aujourd'hui | 12 |
| 4. Le projet de ZAC Gare La Vallée | 14 |
| II. La place de la gare d'Amiens..... | 17 |
| 1. Présentation de la zone..... | 17 |
| 2. Enquête auprès des usagers..... | 25 |
| 3. Un espace à repenser | 26 |
| III. Propositions d'aménagements..... | 38 |
| 1. Enjeux, objectifs et acteurs mis en jeu | 38 |
| 2. Mise en place d'un nouveau parc de stationnement..... | 39 |
| 3. Création d'un jardin paysager et d'une nouvelle fontaine | 44 |
| 4. Un changement d'atmosphère pour la place | 46 |
| Conclusion..... | 51 |
| Bibliographie | 52 |
| Tables des illustrations | 54 |
| Annexes | 57 |
| Table des Matières..... | 61 |

Introduction

La ville d'Amiens, capitale de la région Picardie, bénéficie, de par sa situation géographique, à égale distance entre Paris et Lille, d'un large réseau de communication qui la place au centre des échanges avec l'Europe. En cela, la gare d'Amiens est un lieu central, qui se veut dynamique et en relation directe avec le centre-ville. La place de la gare doit permettre de véhiculer tout le charme de la ville d'Amiens, typique du Nord de la France. En outre, elle doit pouvoir laisser aux visiteurs tout le loisir de profiter d'un espace agréable à vivre, pratique en termes d'accès et de déplacement et en accord avec la volonté de la commune de faire d'Amiens une cité attrayante, écologique et à forte activité économique.

Or, aujourd'hui, la place de la gare d'Amiens ne répond pas pleinement à ces critères. Un réaménagement pourrait donc permettre de mieux satisfaire les usagers, en termes de stationnement, de circulation, d'intermodalité, mais aussi d'environnement paysager. Cela représente également un enjeu pour la commune et à plus grande échelle pour la région, dont l'attractivité repose essentiellement sur la communication, critère pour lequel la gare et son bon environnement semblent être des éléments indispensables.

Nous nous appliquerons donc à proposer des solutions au manque de stationnements, aux problèmes de circulation ainsi qu'à l'aspect esthétique de l'endroit.

Dans la première partie de notre travail, nous proposerons une présentation de la commune d'Amiens, ville en pleine mutation économique et au cœur d'un réseau européen. Puis, dans un second temps, nous étudierons l'ensemble du secteur de la gare et les dysfonctionnements engendrés par le réaménagement récent de sa place. Enfin, la dernière partie du projet s'axera sur la présentation des propositions d'aménagement en accord avec les besoins des usagers et le souhait de la municipalité de moderniser la ville d'Amiens.

I. Présentation de la ville d'Amiens

1. Localisation géographique et population

Amiens est une ville du nord de la France, située dans la région Picardie dont elle est la préfecture. Amiens est également la préfecture de la Somme, un des trois départements, avec l'Aisne et l'Oise, de la région.

Elle se situe à environ 100km de Lille et 120km de Paris.
Sa superficie est de 49,46 km².



Carte 1 : Localisation de la ville d'Amiens sur la carte de France, Source : Wikipédia



Carte 2 : Localisation d'Amiens dans la région Picardie, Source : image Google

Au cœur d'une riche région agricole, la ville s'est développée de part et d'autre de la vallée de la Somme. L'importance de son réseau hydrographique est un atout exploité depuis toujours et qui a contribué à dessiner l'identité paysagère, urbaine et économique de la ville.

En 2010, Amiens comptait 139000 habitants. La communauté d'agglomération Amiens Métropole compte 33 communes et 180 000 habitants. Amiens est la commune la plus peuplée de la région Picardie. Elle possède une densité de 2717 habitants par km² et se trouve au 28^{ème} rang national des villes les plus peuplées. La population est en constante augmentation depuis le milieu du XIX^{ème} siècle. En revanche, depuis 1999, on observe une stagnation aux alentours de 135 000 habitants. La population d'Amiens est relativement jeune avec en moyenne 50% de personnes entre 15 et 45 ans.

En 2007, le taux de chômage à Amiens était de 20%. L'emploi est réparti en deux grands secteurs, avec en majorité le secteur tertiaire (80%) et le secteur industriel (17%). Le revenu moyen par ménage s'élève à 1925€ par mois.

Amiens est une commune relativement attractive pour les grandes entreprises françaises et étrangères, qui s'y implantent principalement en raison de sa proximité avec Paris. Ainsi, nous trouvons préférentiellement les secteurs industriel, automobile et agroalimentaire, mais aussi les nouvelles technologies de l'information et de la communication, ou encore de la logistique.

Amiens est une ville universitaire. En effet, nous y trouvons l'Université de Picardie Jules Verne, des classes préparatoires, des écoles d'ingénieurs ou de commerce, des laboratoires de recherche, etc. La présence d'une population étudiante donne à la ville un caractère très animé.



Carte 3 : Vue aérienne d'Amiens, Source : Géoportail

2. Une ville au cœur d'un large réseau autoroutier et ferroviaire

La position géostratégique de l'agglomération d'Amiens, au cœur d'un nœud autoroutier et d'une importante étoile ferroviaire est un atout majeur pour son développement.

Amiens est un nœud d'axes de communication entre : l'Île de France et le nord de la France, la Normandie et le Benelux et la France et le Royaume-Uni.

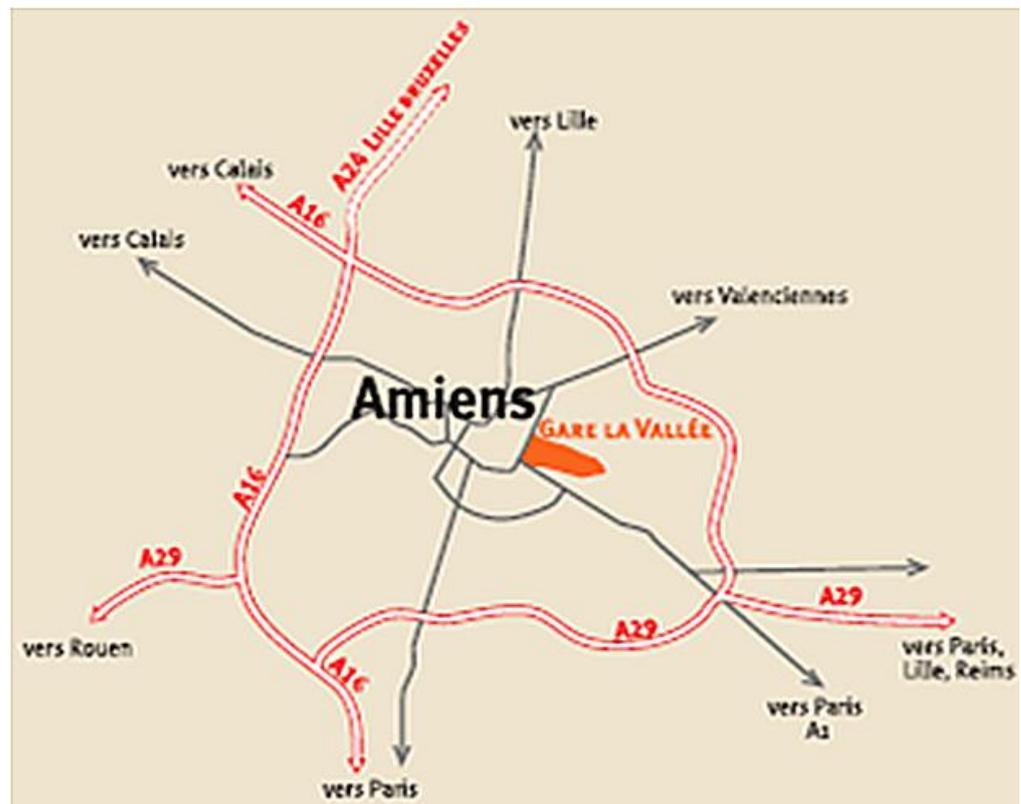


Figure 1 : Réseau routier autour d'Amiens, Source : Amiens Aménagement

Amiens est accessible de deux manières différentes qui sont la route et le train.

En effet, la ville est située au croisement des autoroutes A16 (Paris-Calais-Londres), A1 (Paris-Lille-Bruxelles) et A29 (Saint-Quentin-Amiens-Le Havre). Le réseau routier possède une structure dite en étoile. Les principales routes nationales sont la RN1 (Paris-Beauvais-Amiens-Abbeville), la RN25 (Amiens-Arras) et la RN29 (Le Havre-Amiens-St Quentin). En outre, la commune est ceinturée par la rocade, mais aussi par des boulevards extérieurs qui délimitent les faubourgs et enfin, par des boulevards intérieurs qui bordent le centre-ville.

La ville est desservie par les trains TER (liaisons Amiens-Rouen-Rive-Droite, Calais-Ville, Lille-Flandres, Reims, Compiègne et Paris-Nord), mais aussi par les Corails Intercités Grandes Lignes, en provenance de Boulogne et Paris. En revanche Amiens n'est pas desservie par le TGV. En effet, la gare TGV Haute-Picardie se trouve à Ablaincourt-Pressoir, à environ 45 km d'Amiens et une

liaison bus existe entre les deux gares. L'arrivée du TGV dans la ville d'Amiens est un projet qui devrait voir le jour d'ici à l'année 2016.

Il existe cinq gares proches ou dans la ville d'Amiens:

- la gare d'Amiens, gare principale, dite « gare du Nord » ou « gare La Vallée »
- la gare de Longueau, située à 5km d'Amiens
- la gare Saint-Roch (gare de la Somme)
- la gare de Montières, gare affectée au trafic du fret et qui ne dessert que la zone industrielle d'Amiens
- la gare TGV Haute Picardie, très excentrée, qui permet l'accès au réseau TGV et est desservie par des autocars.

Il existe un aéroport à Amiens-Glisy, qui se situe à 10 km à l'est de la ville. Nous pouvons également mentionner l'aéroport Beauvais-Le Tillé et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, accessibles par navettes depuis la ville d'Amiens.

En outre, Amiens est située à 160 km de Calais, d'où part le Shuttle, qui permet de relier la ville à la Grande-Bretagne par le Tunnel sous la Manche.



Figure 2 : Réseau de communication global autour d'Amiens, Source : Amiens métropole

3. Amiens : d'hier à aujourd'hui

C'est au XIX^{ème} siècle que l'urbanisation de la ville s'est sensiblement accrue, par le développement de l'industrie textile, alimenté par l'exode rural et l'arrivée du chemin de fer en 1846. La destruction des fortifications a permis le lotissement de vastes faubourgs, comme le quartier Henriville, ou le faubourg Noyon. Ceux-ci se caractérisent par leurs maisons de briques bourgeoises ou ouvrières, qui donnent à Amiens une physionomie particulière et recherchée par les habitants et les touristes.

La première guerre mondiale, avec la bataille de la Somme en 1916, mais aussi les bombardements allemands de 1940, qui causèrent la destruction des deux tiers du centre-ville, ont fortement éprouvé la ville.

Par ailleurs, après le grand incendie de 1940, la reconstruction générale du centre-ville est confiée à l'architecte Pierre Dufau, qui établit le nouveau plan d'urbanisme. Celui-ci se caractérise par l'élargissement des rues et la création de vastes places, comme celle de l'Hôtel de ville, par exemple. P. Dufau fait appel, entre autres, à Auguste Perret qui construit sa tour, mais aussi l'ensemble de la gare. La tour Perret, fut longtemps le plus haut gratte-ciel d'Europe, avec 104 mètres de hauteur. De surcroît, le récent « rafraîchissement » de la place de la gare, en 2006, a conduit l'architecte C. Vasconi, à poser un cube de verre au sommet de la tour, l'élevant un peu plus.



Photo 1 : Tour Perret, Source : Camille Elamine

L'ensemble de la gare est tout à fait caractéristique des constructions d'Auguste Perret, dont le nom fait notamment référence au centre-ville du Havre dont il est l'architecte. Le centre-ville du Havre est inscrit au patrimoine mondial de l'Humanité depuis 2005. Il se compose de logements et de bâtiments civils, commerciaux, administratifs ou encore religieux. Son architecture est similaire à celle de l'ensemble de la gare d'Amiens.



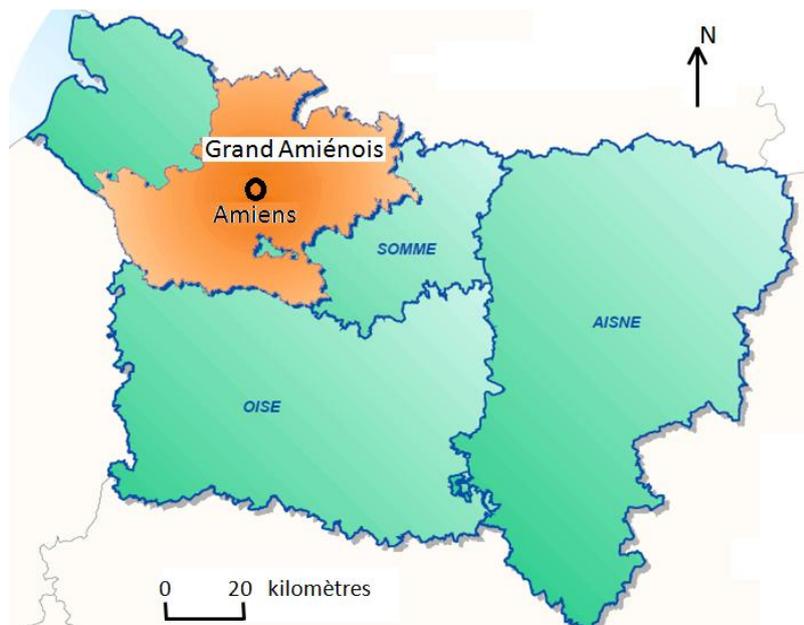
Photo 2 : Style A. Perret au entre ville du Havre, Source : site de la ville du Havre

Aujourd'hui, la ville d'Amiens se veut dynamique et dans l'air du temps. Un schéma de cohérence territoriale (SCOT) a ainsi été mis en place. Il est la « traduction concrète des engagements pris pour l'avenir »¹. Cela entre dans le cadre du projet du « Grand Amiénois », qui espère faire d'Amiens une métropole Européenne. Il s'agit donc d'élargir l'agglomération amiénoise à un territoire plus vaste, appelé le Grand Amiénois.

Ce territoire s'étend sur 53% de la superficie totale du département de la Somme, soit 3000 km² et il regroupe 60% de sa population. Douze intercommunalités en font partie, ce qui représente 337000 habitants au total. Cependant, Amiens concentre 70% des emplois et 73% des actifs qui se rendent quotidiennement à Amiens dans le cadre de leur travail, sont du Grand Amiénois

Ainsi, la proximité de l'agglomération amiénoise et les nombreuses dessertes routières, autoroutières et ferroviaires que nous venons de décrire, vont garantir un plus grand dynamisme économique de la zone. En outre, ils assureront une augmentation des offres d'équipement et de services.

¹ Mairie d'Amiens



Carte 4 : Localisation du Grand Amiénois sur la carte de Picardie, Source : Conseil régional de Picardie

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) réalisé en 2006 par la mairie d'Amiens entend faire d'Amiens « une métropole qui attire et accueille l'intelligence et les richesses, les forces motrices d'une croissance au bénéfice de tous »². Un projet comme la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Gare La Vallée est donc mené dans le but de permettre l'implantation de nouvelles entreprises et d'activités « compatibles avec une vocation résidentielle et touristique ».

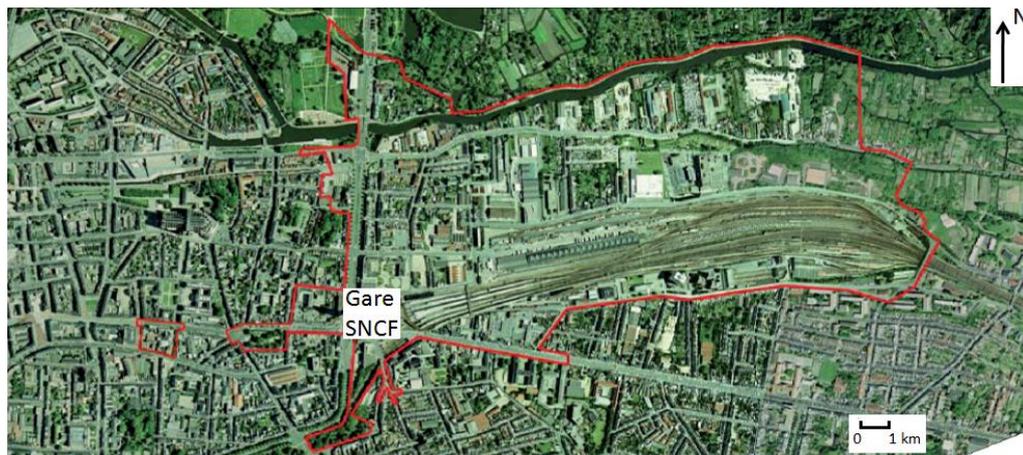
L'un des principaux axes du projet du Grand Amiénois est l'amélioration des conditions de vie des habitants (en termes d'habitat et de déplacements), ce qui explique le projet de réaménagement de la gare par la ville. Ce projet prend également en compte le rayonnement et l'attractivité du Grand Amiénois dans le Bassin parisien et l'Europe du Nord.

4. Le projet de ZAC Gare La Vallée

Le réaménagement de la gare et des alentours entre dans le cadre du projet de ZAC, réalisée par la mairie, dans le but de développer l'activité tertiaire à Amiens. La ville souhaite restructurer l'espace de la gare pour en faire un grand quartier urbain d'affaires, associant bureaux, habitat, équipements. La réalisation de cette ZAC a été confiée à la société d'économie mixte, Amiens Aménagement.

Le site s'étend sur une centaine d'hectares. Il est délimité par la Somme au Nord, les voies ferrées au Sud et le boulevard d'Alsace Lorraine à l'Ouest.

² Amiens métropole



Carte 5 : Délimitation de la zone ZAC, Source : Amiens Aménagement

Sur 400 000 m², 200 000 m² sont décernés à de l'habitat et 200 000 m² à des bureaux, services, commerces et équipements publics.

Les axes stratégiques du projet sont ainsi définis :

- le renouvellement de l'activité économique
- l'évolution quantitative et qualitative de l'habitat
- le désenclavement et la mise en connexion avec le centre-ville, les bords de Somme et les faubourgs Sud
- la valorisation du paysage
- la prise en compte des risques naturels

La première phase du projet, réalisée entre 2004 et 2011, comprend la réalisation d'un parc, d'habitations en bordure de l'eau, ainsi que la restructuration de la rue de la Vallée et d'une partie de la rue Dejean, dans l'idée de délester les rue J. Barni et de Verdun. Il est également question de la création d'une liaison piétonne entre la gare et le cœur du quartier. En ce qui concerne la gare, la ville souhaite requalifier l'espace Perret, restructurer la gare routière et créer un dépose-minute et un dépose-taxis. Cela comprend également le réaménagement du Boulevard de Belfort et la restructuration du bâtiment gare SNCF. Ce sont les travaux que nous avons décrits plus haut.

Une seconde phase, prévue pour 2012, prévoit la création d'un parc, de nouvelles habitations entourées de végétaux et de nouvelles voies de circulation. Elle envisage également la requalification des emprises de la zone d'activités Dejean et de la rue de Verdun, en route paysagère.

Au total, ce projet conséquent représente 120 millions d'euros d'investissements.



Figure 3 : Plaquette publicitaire du projet de ZAC, Source : Amiens Métropole et Amiens Aménagement



Figure 4 : Maquette de présentation de la ZAC, Source : plaquette de présentation par Amiens Aménagement



Photo 3 : Bâtiments tels qu'ils sont aujourd'hui, Source : image Google

Dans ce projet, un élément majeur a du faire l'objet d'une considération particulière : la zone est inondable. Ainsi, le PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondations) a été pris en compte dans la définition du projet urbain.

Parallèlement, le renforcement du réseau principal d'assainissement du boulevard d'Alsace Lorraine est programmé pour faire baisser le niveau piézométrique (hauteur de l'eau dans la nappe phréatique) sur la place de la gare.

Le projet de ZAC réalisé dans le quartier de la gare a donc pour but de dynamiser l'espace et de le rendre plus attractif. Il est à l'image de ce que la municipalité souhaite pour la ville d'Amiens. Les enjeux sont autant économiques et politiques que sociaux et environnementaux.

II. La place de la gare d'Amiens

1. Présentation de la zone

a. Repères géographiques

La gare du Nord se situe à l'est de la ville, à l'entrée du centre-ville, sur la place Alphonse Fiquet, traversée par le boulevard de Belfort. Elle rejoint le centre-ville et notamment l'hôtel de ville, par la rue de Noyon.



Figure 5 : Localisation de la gare d'Amiens, Source : Amiens Aménagement

La gare fait partie, avec la Tour Perret, de l'ensemble Auguste Perret, situé sur la place Alphonse Fiquet dont les dimensions (100 mètres de long et 95 mètres de large) en font l'une des plus grandes places d'Amiens. Celle-ci est située en zone UA sur le zonage du Plan Local d'Urbanisme (PLU) : « elle correspond à la fois au centre-ville historique de la ville d'Amiens et aux noyaux villageois anciens périphériques qui sont encore caractéristiques des origines d'une partie du territoire amiénois »³. La place est située dans la zone UAa, qui est le secteur correspondant au quartier Sud-ouest du centre-ville reconstruit, avec pour caractère dominant : l'habitat. Le PLU précise qu'il faut « affirmer le rôle central de cet espace et la mixité des fonctions qui doivent s'y développer, tout en préservant et en valorisant le caractère architectural et la morphologie du bâti existant ».

En effet, les bâtiments de l'ensemble Perret ont l'architecture typique de ses constructions, avec une superposition d'étages reproduisant le type Haussmannien. Chaque bâtiment est construit avec un épannelage en R+3. Cet ensemble se constitue du corps principal de la gare ainsi que de deux séries d'immeubles d'habitations de part et d'autre de la gare. La tour Perret contient principalement des bureaux et quelques logements, qui se prolongent dans le bâtiment adjacent. Au rez-de-chaussée de chaque immeuble, on retrouve des commerces, des bureaux de poste ou de tabac et des restaurants.

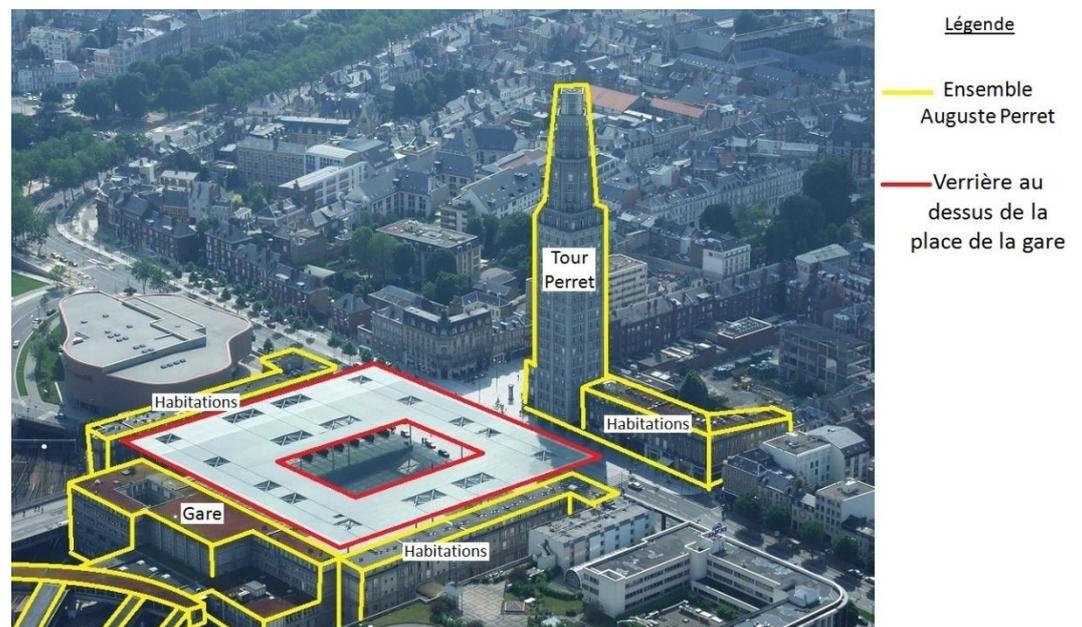


Photo 4 : Vue aérienne de l'ensemble A. Perret, Source Google, réalisation Camille Elamine

³ D'après le dossier réglementaire du PLU d'Amiens.

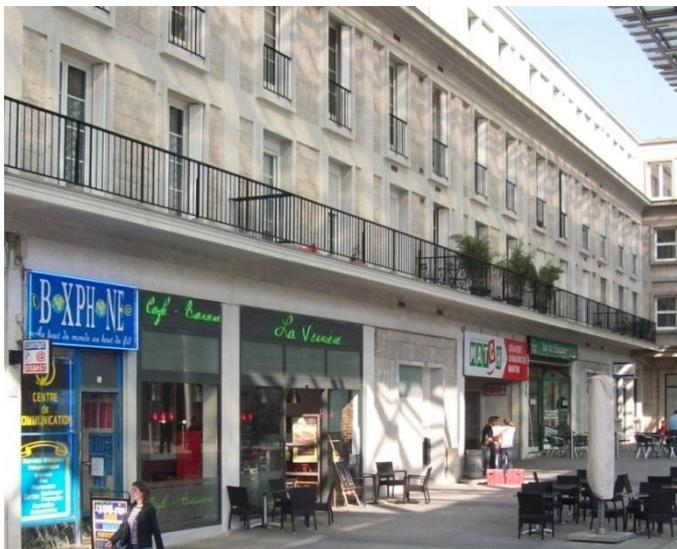


Photo 5 : Commerces, tabacs et restaurants au pied de la gare, Source : Camille Elamine

b. La gare et son récent réaménagement contesté

Longtemps autorisée aux automobilistes, la place de la gare est aujourd'hui piétonne, pour former une continuité avec le centre ville tout proche. En effet, depuis 2006, un vaste programme de réaménagement du quartier de la gare, le projet Gare la Vallée, est en cours. Depuis juin 2008, cette vaste transformation architecturale de la place a pour objectif d'offrir une faciliter d'accès à la gare, notamment pour les personnes à mobilité réduite, d'assurer une continuité piétonne avec l'hôtel de ville et enfin d'améliorer le fonctionnement du réseau de transport urbain et le confort des usagers.

Cependant, cela a engendré une vive discussion quant à la qualité de la mise en valeur de l'œuvre d'Auguste Perret. De plus, certains aménagements sont contestables, comme l'absence de stationnements par exemple.

La modernisation de la gare a été réalisée en 2008-2009. Elle comprend la démolition de l'ancien parking en plein air et un accès, en pente douce, aux voies ferrées depuis l'extérieur. Cet accès n'est pas terminé et constitue

aujourd'hui un espace inutilisé et dégradé. La circulation des véhicules est interdite sur la place, hormis pour les bus et les taxis. La piétonisation de l'espace a été bien accueillie par la population qui regrette même qu'elle ne soit pas prolongée sur un secteur plus grand. Une verrière a également été créée et surplombe désormais toute la place Alphonse Fiquet, et ce malgré de nombreuses réticences de la population et de certains élus. En effet, la verrière, constituée de plaques comportant un film coloré vert et un film argentique, coupe la vue des habitants des immeubles de la place et empêche la diffusion de la lumière sur la place. De plus, elle est soutenue par de grands poteaux métalliques implantés tout autour de la place et qui manquent d'esthétisme.

Enfin, les travaux réalisés comprennent également les ravalements de façades des bâtiments de l'ensemble Perret.

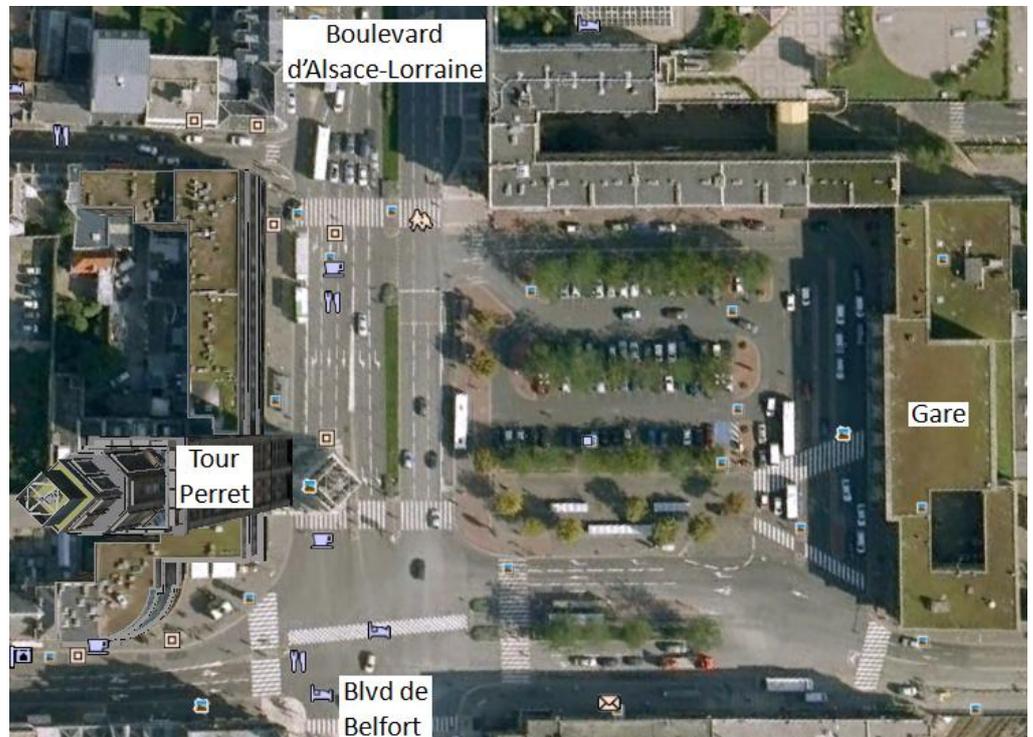


Photo 6 : Vue aérienne de l'ancien parking, Source : Google Earth



Photo 7 : Vue de l'entrée principale, Source Camille Elamine



Photo 8 : Vue des habitations, à l'ombre sous la verrière, Source Camille Elamine

L'intérieur de la gare est en cours de rénovation depuis mai 2008. Des escaliers et escalators ainsi qu'un ascenseur ont été installés dans le hall afin de faciliter l'accès aux voies 7, 8, 9, 10, 11 et 12. Les quais ont également été refaits et mis aux normes entre novembre 2008 et février 2010.



Photo 9 : Intérieur de la gare avec accès aux quais par les escalators, Source Camille Elamine

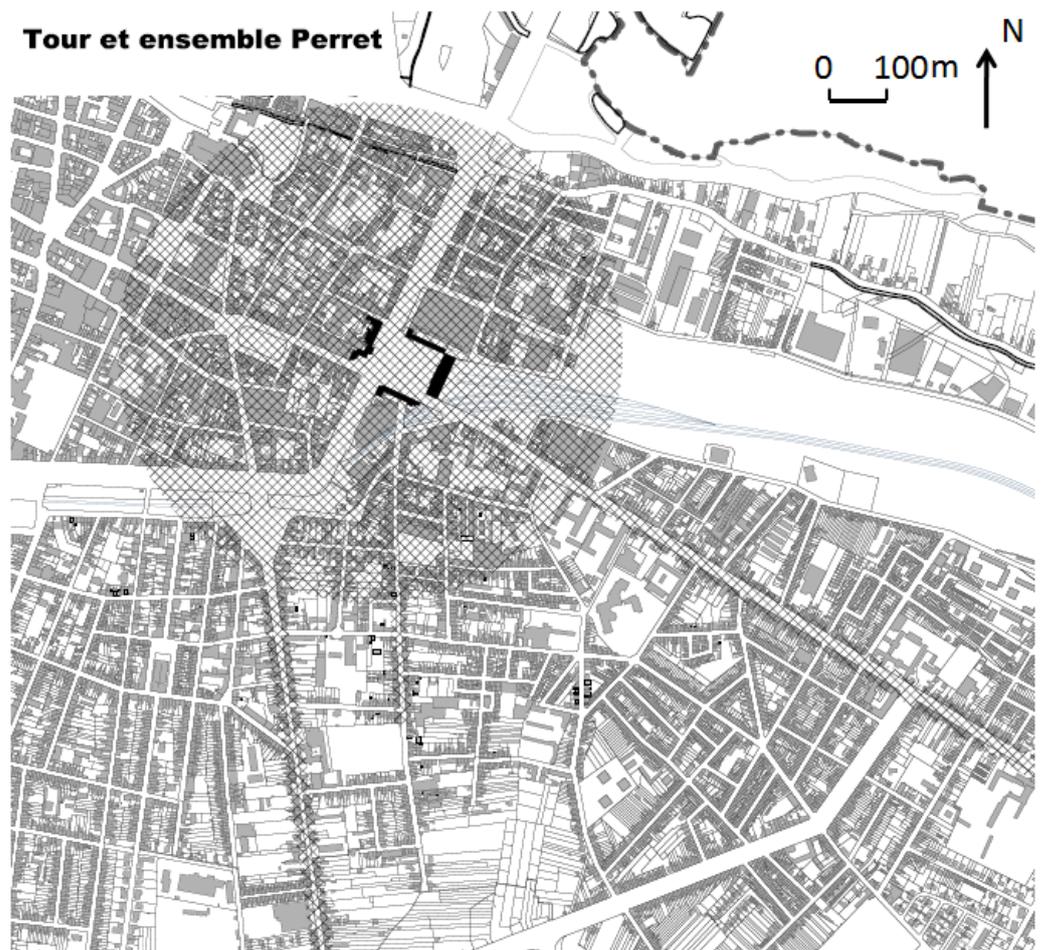
Récemment, un nouveau cinéma Gaumont a été construit juste à côté de la gare, ce qui a nécessité de nouveaux aménagements en relation directe avec ceux de 2006. Cela inclut un nouveau parking souterrain, une réorganisation du boulevard de Belfort (avec notamment la création d'une nouvelle voie pour les bus), etc.



Photo 10 : Nouveau cinéma Gaumont, Source : image Google, réalisation Camille Elamine

c. Une mise en valeur de la zone contestée

La Tour Perret fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques depuis le 29 octobre 1975. L'ensemble architectural Auguste Perret constitué de la gare et d'immeubles d'habitation fait également l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques depuis le 4 mars 2003. En outre, depuis 2004, la tour Perret, la gare et les immeubles entrent dans le label "Edifice labellisé XX^{ème} siècle", décidé par le Ministère de la Culture et plus spécifiquement la direction de l'architecture et du patrimoine.



Carte 6 : Périmètre de monument historique : ensemble A. Perret, Source : PLU d'Amiens

Depuis sa construction, la verrière assombrit la place et coupe la vue des habitants sur la nouvelle place de la gare. Le côté esthétique, qui reposait auparavant sur la présence de la tour Perret, est à présent entravé par la présence de cette verrière.

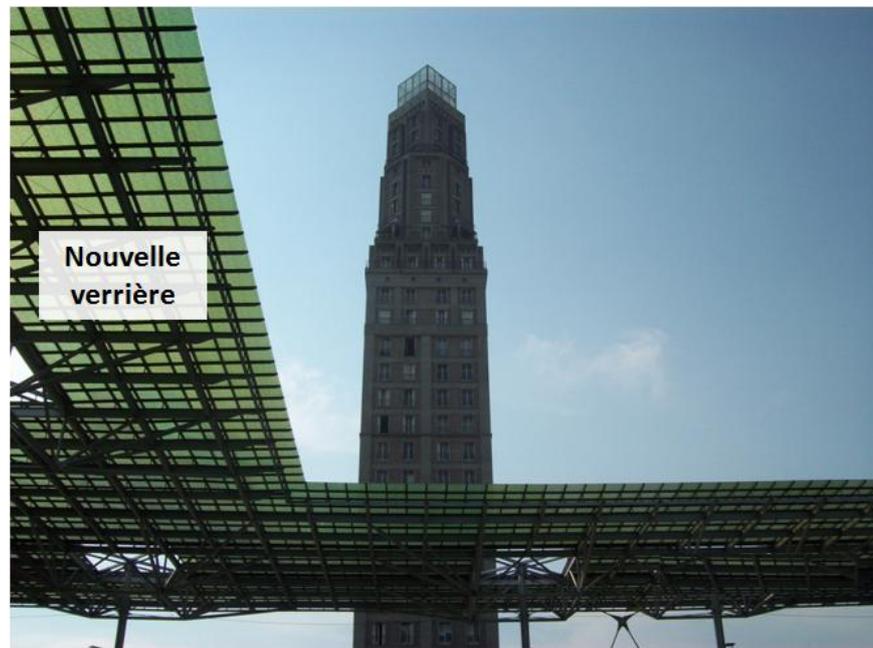


Photo 11 : Vue de la tour Perret depuis la gare, Source Camille Elamine

Comme on le remarque sur la Photo 11, la vue de la tour Perret est en partie cachée par la verrière qui, quelque soit l'endroit où l'on se place, apparaît dans le panorama.

d. Regard politique sur la question

Avec le soutien de nombreux usagers, certains élus ont, eux aussi, émis des contestations quant aux décisions prises par le Maire⁴ dans le projet de la ZAC Gare La Vallée. En effet, c'est sous son initiative que le projet a pris forme et il est ainsi à l'origine des choix d'aménagement de l'actuelle place de la gare. Nous pouvons trouver certains articles ou revues de presse qui relatent le début des travaux et les avis d'élus et d'usagers.

Dans le premier article⁵, « Amiens, Les dérives de la ZAC Gare La Vallée », publié en 2009 par Le Courrier Picard⁶, la journaliste Estelle Thiébault explique le désaccord entre le conseil municipal, la société d'économie mixte Amiens Aménagement et le maire de l'époque Gilles de Robien et son équipe. Le principal point de discorde étant le bilan financier déficitaire de ce nouveau quartier d'affaires. La présidente d'Amiens Aménagement, Valérie Widlow, parle, quant à elle, de « dérapage », en ce qui concerne le mauvais chiffrage des travaux et les aménagements trop ambitieux de la part du maire. En effet, des dépenses destinées à des constructions inadaptées ont été reprochées, à plusieurs reprises, à Monsieur de Robien. C'est le cas, notamment, de la fameuse verrière de la gare. Or, selon V. Widlow, « l'argent public doit être utilisé à bon escient ». Ainsi, à cause d'un manque

⁴ Gilles de Robien, maire de la commune d'Amiens de 1989 à 2002 puis de 2007 à 2008

⁵ Voir annexes

⁶ Journal quotidien régional de Picardie

d'informations quant au projet et un bilan financier plus que négatif (le déficit étant encore de 37 millions d'euros), le conseil d'Amiens métropole a décidé de retirer le CRAC (Compte Rendu d'Activités à la Collectivité) de l'ordre du jour. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui, les travaux de la place de la gare ne sont pas terminés.

Un second article, « Urbanisme et grands travaux : la folie des grandeurs ? », paru en 2008 dans Le Point, s'attarde plus précisément sur la polémique. En effet, on reproche à Gilles de Robien d'avoir imposé ses choix et d'avoir entrepris un projet « trop coûteux et luxueux ». D'autres, comme Gilles Demailly (actuel Maire d'Amiens) évoqueront une « forêt de ferraille qui met les riverains de la place à l'ombre ». En outre, selon la candidate du MoDem, l'installation manque de lumière et de verdure. Enfin, l'un des problèmes majeurs a été le fait qu'il y ait eu trop de travaux en même temps et un peu partout dans la ville. Nous pouvons noter que Gilles de Robien a argumenté ses choix en évoquant « le sens et la beauté » des aménagements, qui se marqueraient une fois les travaux achevés.

Quoi qu'il en soit, les travaux de la gare ne sont aujourd'hui pas terminés et s'éternisent. La nécessité d'intervenir prend ici tout son sens.

La gare d'Amiens a une situation géographique stratégique : à l'entrée du centre ville et c'est la place de la gare qui assure la liaison entre les deux espaces. Son récent réaménagement ne convient pas à la majorité des amiénois, du fait de choix esthétiques plutôt osés et d'une non prise en compte des besoins réels de la population.

2. Enquête auprès des usagers

Nous avons réalisé une enquête basée sur un questionnaire⁷, afin de connaître l'avis des usagers quant à l'aménagement actuel de la place et aux éventuelles améliorations qui pourraient y être apportées.

Afin de considérer l'ensemble de la population fréquentant la place, nous n'avons pas tenu compte de l'âge et du sexe des enquêtés, même si l'on retrouve tout de même quelques différences dans les réponses entre les plus jeunes et les plus âgés. Les personnes sondées sont âgées entre 14 et 80 ans, avec une moyenne d'âge de 24,2 ans, une médiane à 19 ans et un écart-type de 14,4 ans.

Le but de ce questionnaire est de connaître les raisons pour lesquelles les usagers fréquentent cette place : s'ils la considèrent uniquement comme un lieu de passage pour se rendre à la gare, si c'est un lieu où ils peuvent se promener et profiter ou, s'ils la fréquentent pour les cafés, snacks ou autres prestations qu'elle offre, etc.

⁷ Voir annexes

D'une manière générale, nous avons cherché à savoir si l'aménagement de la place convient aux usagers, en terme de fréquentation, de fonctionnalité (notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite) et d'esthétisme.

Enfin, notons que la ville a également réalisé un bilan de concertation publique préalable à la création de la ZAC dans le secteur de la gare. Nous nous servons de certaines des critiques et suggestions recueillies afin de compléter notre analyse des dysfonctionnements de la place de la gare.

3. Un espace à repenser

a. Un mauvais accès à la gare pour les piétons et les véhicules

La gare située à quelques pas de l'entrée du centre-ville représente un lieu portail de la ville, c'est pourquoi la place Alphonse Fiquet doit relier la gare au centre-ville de la meilleure façon possible. En effet, elle doit constituer un lieu de transition qui invite la population à se rendre au cœur de la ville. Or, cet aspect n'a pas été suffisamment développé lors de la réalisation des travaux sur la place, relatifs au projet de ZAC. Ainsi, il serait judicieux de créer une continuité entre le centre-ville et la place, peut-être en utilisant le même type de matériaux, ou via les structures mises en place qui inciteraient davantage les usagers à se diriger vers le centre.

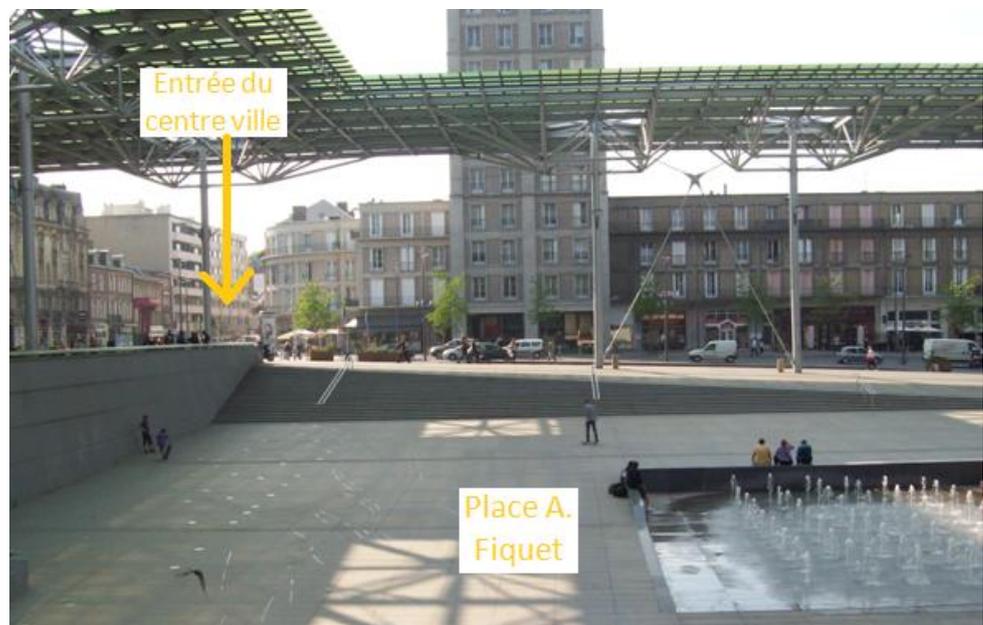


Photo 12 : Vue de l'entrée du centre ville depuis la place de la gare, Source Camille Elamine



Photo 13 : Vue de l'entrée du centre, séparé de la gare par le boulevard de Belfort, Source Camille Elamine

Les réponses au questionnaire nous indiquent que 37% de la population juge non fonctionnelle l'organisation de la place. De plus, certaines personnes ont précisé qu'elles souhaiteraient fréquenter un espace plus sécurisé.

Comme on le voit sur la photo ci-dessus, la place de la gare est séparée du centre par le boulevard de Belfort où circulent voitures et transports en commun. L'accès à la gare pour les piétons venant du centre se fait donc par un passage clouté situé à droite sur la photo, du côté Ouest de la place. Ici, le bâtiment, constituant le soubassement de la tour Perret, accompagne le cheminement des usagers jusqu'à la place, grâce à sa construction en courbe et à son implantation légèrement reculée.

En revanche pour les personnes venant du côté du cinéma, il n'y a pas de passage piéton. Les usagers sont donc obligés de traverser la voie des bus, ce qui peut-être dangereux. Il faudrait donc prévoir un passage sécurisé à ce niveau (voir photo ci-dessous).



Photo 14 : Séparation entre la place A. Fiquet et le boulevard de Belfort par une voie de bus, Source Camille Elamine

Cela nous amène ainsi à nous intéresser aux passages des transports en commun autour de la place. Une voie est réservée au bus, dans la contre allée, le long du boulevard de Belfort et se prolonge devant la place de la gare. Comme on le voit sur la Figure 6, les transports en communs (bus ou navettes) circulent le long de la place. Leur passage autour du dépose-minute engendre des embouteillages, dans la mesure où les véhicules voulant accéder au dépose-minute restent bloqués sur le boulevard. De plus, comme la voie des bus devant la place n'est pas bien définie (mauvaise signalétique), il arrive que des véhicules s'engagent sur cette voie, bloquant ainsi le passage des bus.

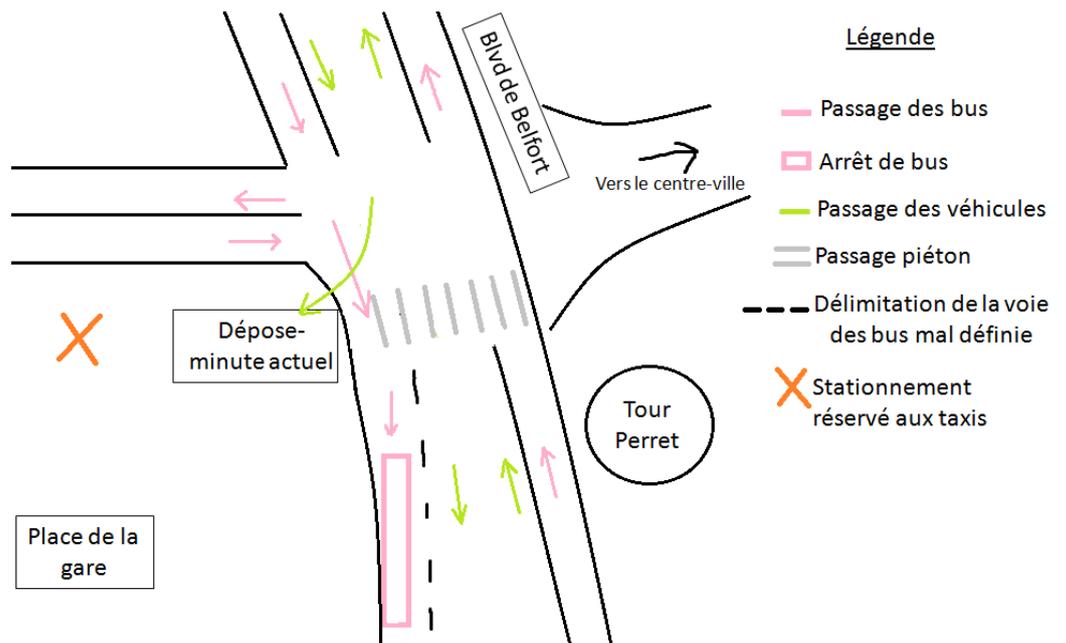


Figure 6 : Schématisation de la circulation devant la place de la gare, Réalisation Camille Elamine

Afin de désengorger le boulevard, il serait nécessaire de redéfinir une véritable voie pour les bus devant la place. Le point majeur étant les embouteillages créés par le dépose-minute, la solution serait peut-être de le déplacer. Nous en revenons ici à un problème de stationnement, qui sera traité dans le point suivant.

Les embouteillages sont également renforcés par le fait que les taxis empruntent la voie des bus, pour aller stationner sur un emplacement qui leur est réservé, à côté du dépose-minute. Ils viennent ainsi augmenter le nombre de véhicules qui s'amassent à cet endroit.

En revanche, l'accès à la gare pour les personnes à mobilité réduite est bien pensé, dans la mesure où il n'existe aucun obstacle pour accéder au hall. Cependant, si l'accès aux quais depuis la place était ouvert, cela permettrait d'éviter à ces personnes un passage obligé par l'ascenseur, situé au fond du hall.

La place de la gare, en tant que porte d'entrée du centre-ville, doit bénéficier d'un bon accès pour les piétons, les voitures, les transports en commun et les taxis. Les problèmes d'accès sont principalement dus à l'organisation actuelle de la place et notamment à la disposition des dépose-minute et dépose-taxis impactant la circulation automobile et créant des embouteillages.

b. Un manque de stationnement évident

Les réponses au questionnaire font également état d'un constat évident : la gare manque cruellement de stationnement, qu'ils soient temporaires (dépose-minute) ou de longue durée, pour les véhicules ou les vélos.

En effet, 80% des personnes interrogées s'accordent pour dire que la place manque de stationnement.

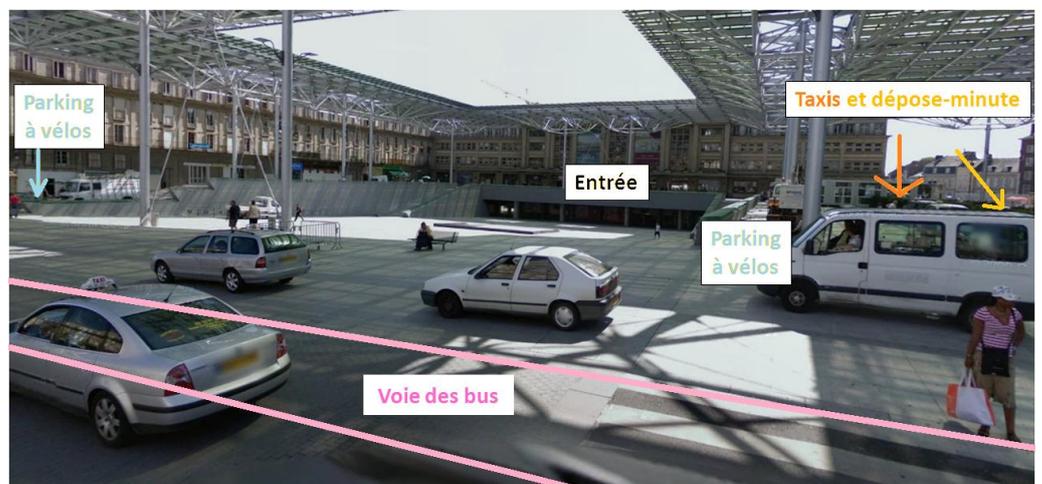


Photo 15 : Disposition de la place aujourd'hui, Source Camille Elamine

Le parking ayant été supprimé devant la gare, lors des travaux de 2008, les voitures amenant les voyageurs s'accumulent sur le dépôt-minute ou se garent en contre file, souvent dans la voie réservée aux bus ou entre les deux voies de circulation des voitures.



Photo 16 : Etat du stationnement devant la gare, Source : Google map, réalisation Camille Elamine

Cependant, notons qu'il existe tout de même deux parkings souterrains (Amiens 2 et Gare-La-Vallée), mais aucun accès par la gare n'est prévu, obligeant ainsi les voyageurs (avec leurs bagages) à faire le tour de la place pour atteindre l'entrée de la gare.

L'autre point principal, dans les problèmes de stationnement, est la question des déposer-minute. Comme nous l'avons spécifié dans le point précédent, il n'y en a qu'un et il est plutôt mal situé. De plus, étant le seul parc de stationnement autorisé, les voitures attendent en file, pour seulement trois ou quatre places de stationnement disponibles. Le réaménagement du déposer-minute semble donc indispensable, et il semble nécessaire d'axer la réflexion autour d'un déplacement et agrandissement de celui-ci ainsi que sur une reconsidération de la signalétique. En effet, l'emplacement est mal indiqué, l'autorisation de stationner et sa gratuité sont peu évidentes. (Voir Photo 18).



Photo 17 : Disposition des stationnements temporaires, Source Camille Elamine



Photo 18 : Panneaux présents sur le dépose-minute, Source Camille Elamine

En revanche, les parkings à vélos ne posent pas problème tant sur le nombre que sur leur emplacement : un à côté du dépose-minute et l'autre en face du premier, de l'autre côté de la place, comme l'indique la Photo 15.

Voici un schéma résumant les différents emplacements de stationnement :

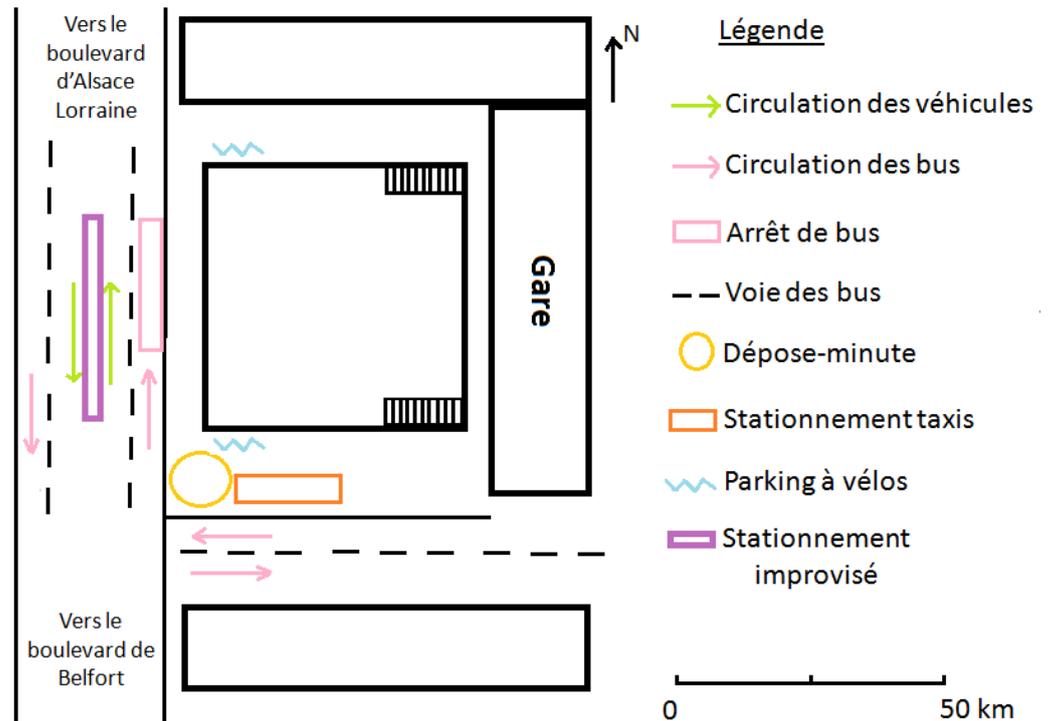


Figure 7 : Vue générale du stationnement sur la place, Source Camille Elamine

Le stationnement sur la place doit être repensé, tant pour les véhicules, que pour les vélos ou les taxis.

c. Une requalification de la place à définir

i. Les usages de la place

La fonction première de la place est de permettre aux voyageurs de rejoindre le hall de la gare. L'espace doit donc être fonctionnel et adapté aux allers-retours permanents des usagers.

Outre son lien avec la gare, cette place est sensée être un lieu de promenade pour tous. Cependant les résultats du questionnaire montrent que 100% des personnes interrogées se rendent sur la place uniquement pour prendre le train. Actuellement, la place Alphonse Fiquet est considérée par la population comme un simple lieu de passage.

De plus, les commerces présents sur la place étant peu nombreux et peu attractifs, mis à part ceux de la galerie marchande Amiens 2 toute proche, ils ne permettent pas à la place Alphonse Fiquet d'attirer autant de monde que ce qui était escompté. C'est également le cas pour les cafés, restaurants, snacks et bureaux de tabac présents autour de la place : ils sont peu nombreux et les terrasses non aménagées ne les mettent pas en valeur. Un réaménagement permettrait de les valoriser et d'attirer de nouveaux clients.

En outre, l'installation d'un parc paysager permettrait de pallier le manque de commerces et donnerait à la place cette nouvelle fonction de promenade et de détente, renforcée par la proximité du complexe cinématographique Gaumont. En effet, les clients pourraient y patienter avant leur séance de cinéma, par exemple.

Une meilleure répartition des usages entre automobiles, transports en commun et piétons serait également souhaitable.

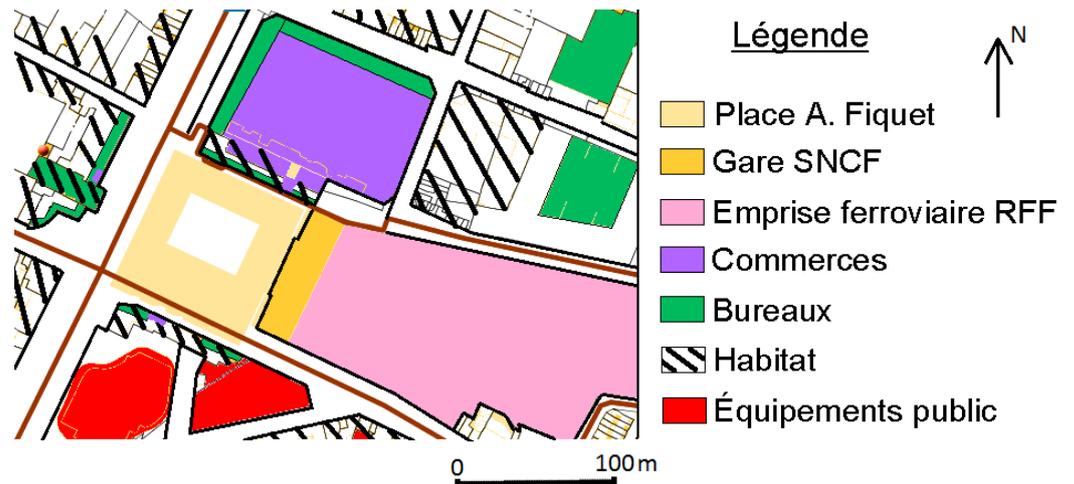


Figure 8 : Répartition des équipements autour de la place Alphonse Fiquet, Source : Camille Elamine

ii. Un manque d'attractivité évident

Afin de rendre l'endroit attractif, une fontaine a été installée au centre de la place et des cafés ou restaurants bordent le côté Nord de la place. On retrouve également un accès au centre commercial Amiens 2.

Néanmoins, on constate que la place centrale de la gare est vide quelle que soit l'heure de la journée. D'ailleurs, 70% des riverains interrogés trouvent que la place n'est pas agréable à fréquenter.

Par ailleurs, en été, quelques personnes s'installent autour de la fontaine mais la place n'a pas le dynamisme escompté. Comme nous le constatons sur cette photographie prise au mois d'avril 2011, sous une température de 22°C environ, la place demeure vide :



Photo 19 : Vue générale de la place de la gare, Source Camille Elamine

Les terrasses des cafés sont également peu fréquentées:



Photo 20 : Vue des terrasses de cafés situées à l'ouest de la place, Source Camille Elamine

La place a réellement besoin d'être rendue plus attractive. D'autant plus qu'elle est le lieu de l'expression du patrimoine Perret. C'est un point qui a également été soulevé dans le bilan de concertation publique réalisé par la ville : « une grande partie des citoyens signataires souhaitent une remise en valeur (et non une dissimulation) de l'architecture Perret, qui a inspiré

celle du Havre, et qui peut en son temps devenir "chic" »⁸. La population a ainsi suggéré l'installation d'un kiosque ou d'un pôle à but touristique afin d'expliquer l'œuvre d'Auguste Perret aux visiteurs.

Une habitante regrette qu'il n'y ait pas, au printemps ou en été, des raideries, ventes de livres, de fleurs ou d'expositions installées sur la place.

iii. Un lieu propice à la délinquance

La place de la gare a longtemps été un endroit assez mal fréquenté. La population locale parle d'agressions, de trafics de drogue, d'ébriété sur la voie publique, de squats des entrées de bâtiments situés à proximité, etc. Toujours selon le bilan de concertation publique, rien n'a été fait sur la place pour changer cela. C'est cette délinquance qui inquiète principalement les riverains. Les travaux inachevés sur la place, notamment l'accès aux quais inutilisé et dégradé, n'arrangent pas les choses.

Dans le questionnaire réalisé, aucune question ne concernait le niveau de délinquance de la place, et pourtant, plusieurs personnes ont parlé d'une surveillance à renforcer. Certaines ont ajouté qu'il serait également judicieux de s'occuper des sans-abris, toujours plus nombreux, qui occupent la place.



Photo 21 : Vue de l'accès aux quais depuis la place, Source Camille Elamine

La place de la gare a un réel problème de fréquentation : elle est quasiment déserte durant la journée, quelque soit l'époque de l'année, alors que nombre d'amiénois prendraient plaisir à s'y rendre pour profiter d'un marché ou d'une exposition temporaire. La place telle qu'elle est aujourd'hui conçue n'est pas à l'image des souhaits de la ville : agréable et dynamique.

⁸ Mairie d'Amiens

d. Un manque d'espaces verts et de mobilier urbain à combler

Les remarques recueillies dans le questionnaire concernent également l'esthétique de la place. Seulement 57% des sondés pensent que l'aménagement actuel de la place est esthétique.

Dans un premier temps, évoquons le problème de la verrière, que nous avons soulevé dans les points II. 1. b, c et d. Rappelons les inconvénients mis en exergue.

La verrière assombrit la place et empêche son ensoleillement. De plus, elle concentre la chaleur l'été, et favorise les rafales de vent l'hiver.

Elle plonge également dans l'ombre les habitations situées tout autour de la place. Une des principales conséquences de cet inconvénient est l'augmentation des factures en chauffage l'hiver.

Il importe également de prendre en compte les coûts de nettoyage qu'elle engendre pour la ville et les nuisances sonores qu'elle provoque pour la population, notamment en tant de pluie, qui résonne sur les grands panneaux de verre.

Enfin, rappelons que l'aspect général de l'ensemble ne satisfait pas la majorité, peu convaincue par les grands poteaux de fer et les plaques en verre de couleur gris-vert, plutôt tristes. Les amiénois critiquent, en des termes assez durs, l'aspect « froid, minéral, sans âme »⁹ du projet.



Photo 22 : Etat actuel de la place vu depuis le Nord de la place, Source Camille Elamine

⁹ D'après le bilan de la concertation publique



Photo 23 : Côté Sud de la place, Source Camille Elamine

D'après les riverains, « le jet d'eau est jugé insuffisant pour humaniser la place »¹⁰. En effet, la fontaine située au centre de la place, en contrebas de l'entrée de la gare, a des dimensions qui semblent trop petites par rapport à la surface totale de la place. De plus, elle n'a pas de réel encadrement et les passants ne peuvent s'asseoir autour que d'un seul côté. La fontaine se résume, en définitive, à un carré de béton gris, d'où surgissent çà et là quelques jets d'eau. Les éclairages diffusent une lumière blanche plutôt froide et les spots verts disposés autour de la place donnent un sentiment peu chaleureux.

La sondés dénoncent également le manque d'arbres et d'espace verts. Telle qu'elle est, la place est grise et manque de quelques touches de verdure. Ainsi, elle ne donne pas envie de s'arrêter. Dans cette optique, certains usagers proposent l'idée de plantes grimpantes autour des poteaux maintenant la structure de la verrière.

Les quelques arbres longeant le boulevard d'Alsace-Lorraine sont peu cohérents avec les proportions de l'espace de la place. C'est en fait l'inconvénient du mobilier urbain choisi pour cette place. Chaque élément est trop discret et mal proportionné.

Les riverains recherchent principalement un espace piétonnier. En effet, 90% des personnes interrogées préfèrent l'espace tel qu'il est aujourd'hui, plutôt que l'ancien parking qui recouvrait tout le parvis de la gare avant les travaux de 2006. Cet espace doit répondre aux besoins des voyageurs de stationner (à courte ou longue durée), d'atteindre la gare facilement et de pouvoir obtenir un taxi quand ils en sortent avec leurs bagages. Cet espace doit être plus agréable à fréquenter, et pas uniquement pour les voyageurs. Au total, 93,3% de la population questionnée serait d'accord pour un réaménagement de la place comprenant plus de stationnements, d'espaces verts et d'animations.

¹⁰ D'après le bilan de concertation publique réalisé par la ville

Un ajout de verdure, d'une fontaine ayant plus fière allure mais aussi d'éclairages, de bancs, etc. égayerait la place et la rendrait certainement plus accueillante.

III. Propositions d'aménagements

1. Enjeux, objectifs et acteurs mis en jeu

a. Les enjeux posés

Dans un projet comme celui-ci, les enjeux posés sont de différentes natures. Chaque proposition va avoir un impact, aussi bien économique, que social, politique et environnemental. Les principaux changements vont avoir une conséquence locale, d'abord sur la population, mais aussi sur le reste de la commune et enfin à une échelle plus globale.

Ces aménagements, notamment la réalisation d'un parc de stationnement et le retrait de la verrière, vont apporter un confort à la population résidant à proximité de la gare, plus particulièrement dans les habitations de l'ensemble Perret.

Leur objectif est de faciliter l'accès à la gare, pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi, plus généralement, pour les voyageurs avec beaucoup de bagages, grâce à l'amélioration des dépose-minute et dépose-taxis.

Les améliorations fonctionnelles et esthétiques vont augmenter l'attractivité de la zone et ainsi permettre à la ZAC Gare La Vallée d'atteindre ses objectifs.

Nous nous proposons également d'améliorer l'impact environnemental de la ville, notamment en diminuant la pollution grâce à l'installation des parkings relais en périphérie de la ville et à l'incitation à utiliser les transports en commun.

Plus globalement, la commune va bénéficier d'une entrée de ville plus à son image, dynamique et dans l'ère du temps. Elle va ainsi accroître son rayonnement national et pourquoi pas européen.

Enfin, un chantier comme celui-ci va générer nombre d'emplois pour la ville et faire travailler les entreprises de la région.

b. Les objectifs suivis

La fréquentation de la gare d'Amiens équivaut à 4,3 millions de visiteurs par an¹¹, soit près de 11800 visiteurs par jour, en moyenne. La gare dessert de nombreuses grandes villes, notamment Paris, Lille, Reims, Calais, etc. via des trains TER, Corails et Intercités. De plus, elle accueillera une ligne de TGV d'ici l'année 2020, ce qui augmentera nettement le taux de fréquentation.

L'arrêt de bus de la place de la gare sert de point de passage à 19 lignes de bus pour le réseau Amétis, et 17 pour le réseau Trans80.

La place de la gare d'Amiens voit donc défiler chaque jour des milliers de voyageurs souhaitant accéder à la gare. Son aménagement et sa gestion se doivent donc d'être efficaces.

¹¹ D'après le ministère de l'écologie, mars 2010

Le stationnement est le premier changement à opérer au niveau de la place, en veillant à en augmenter son nombre, avec la création d'un parking et en redispant le dépose-minute, le dépose-taxis et les abris à vélos.

Le second changement se fait au niveau du centre de la place, avec la création d'un jardin paysager, d'une nouvelle fontaine et l'installation de nouveau mobilier urbain.

Enfin, le dernier point concerne la requalification de la place : augmentation de l'intérêt touristique pour l'œuvre Perret, développement d'animations sur la place (installation d'expositions temporaires), amélioration des terrasses de café et enfin, changement d'atmosphère général.

c. Les acteurs

Lors d'un projet comme celui du réaménagement d'une place de gare, nous faisons appel à de nombreux acteurs : les collectivités locales, un aménageur, un architecte urbaniste en chef, des maîtres d'ouvrages publics et privés, des maîtres d'œuvres et de nombreuses entreprises de travaux.

Outre ces acteurs privés, de nombreux acteurs publics interviennent : la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) et le RFF (Réseau Ferré de France), en qualité de propriétaires de larges emprises ferroviaires. Cependant, l'intervention de ces derniers est moindre puisque dans ce projet nous ne touchons pas à l'aménagement intérieur de la gare ni aux quais.

Lors du projet de 2008, l'aménageur choisit était la société d'économie mixte Amiens Aménagement, présidée par Mr Mercuzot. Paul Chemetov était l'architecte urbaniste en chef. La conception et la réalisation de la requalification du boulevard de Belfort avait été confiée à l'atelier Bruel Delmar. Et enfin, le cabinet Vasconi Architectes Associés était chargé de la requalification et du développement de l'espace Perret à Amiens.

2. Mise en place d'un nouveau parc de stationnement

a. Installation d'un nouveau parking et amélioration des accès

Le principal défaut de la place de la gare étant le manque de stationnements longues durées, il faudrait installer un parking gratuit d'environ 70 places¹² afin de répondre aux besoins des voyageurs partant pour la journée ou pour quelques jours.

Le parking serait situé du côté Est de la place, là où se trouvent l'actuel dépose-taxis et le dépose-minute. On dispose ici d'un espace de 22 mètres de large sur 70 mètres de long environ, soit la construction d'un parking de 1540 m². Selon le PLU, les emplacements doivent répondre aux caractéristiques suivantes : 5 mètres de long pour 2,30 mètres de large, avec un dégagement de 6 mètres pour une voie en double sens. On peut donc réaliser un parking de 58

¹² Capacité d'accueil de l'ancien parking de la gare

places (dont quatre réservées aux personnes à mobilité réduite et situées le plus près de l'entrée possible).

Par ailleurs, pour les parkings aériens de plus de 6 places d'un seul tenant, le PLU exige la plantation d'un arbre pour quatre places de stationnement.

Enfin, la réalisation d'un parking supérieur à 1000 m² n'est autorisé par le PLU qu'à condition d'avoir une organisation selon une trame d'arbres ou de haies vives.

Voici l'état actuel de cet espace :

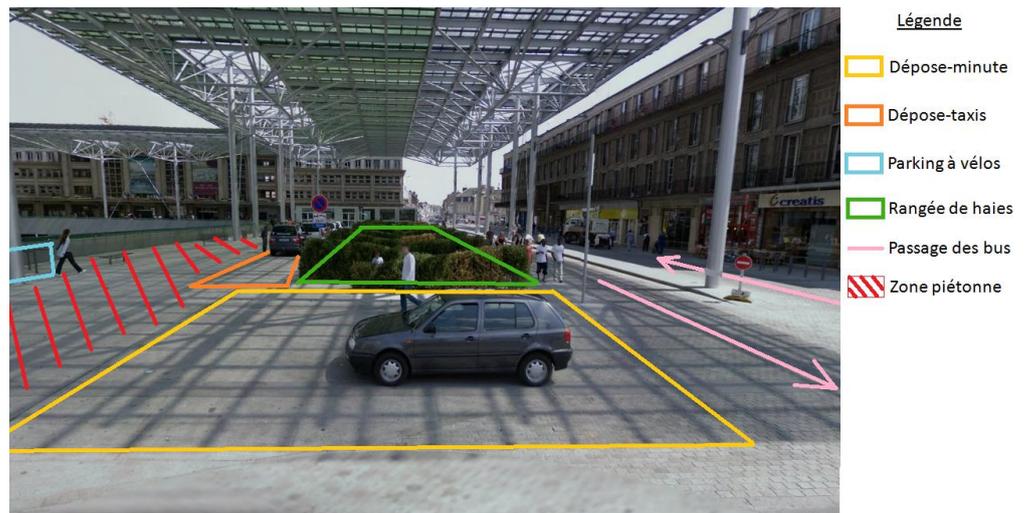


Photo 24 : Organisation actuelle de l'Est de la place, Source : Google map, réalisation Camille Elamine

Il faudrait supprimer les rangées de haies qui n'apportent rien de particulier à la place, libérant ainsi l'espace.

Voici cette zone transformée en parc de stationnement :

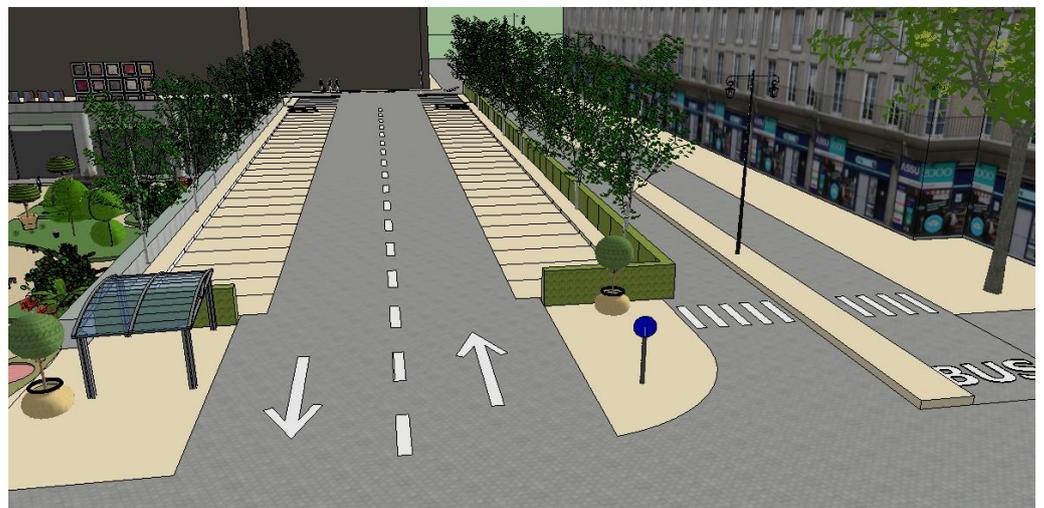


Figure 9 : Schématisation du nouveau parking, Réalisation Camille Elamine

Les voies des bus resteraient au même endroit et seraient séparées du parking par une rangée de verdure (haies de buis ou de plantes vivaces).

En outre, afin de faciliter l'accès à la gare pour les piétons venant du boulevard de Belfort, nous pouvons rajouter un passage piéton, situé à droite sur la Figure 9.

Le parking à vélos resterait à sa place, mais serait intégré au parking :



Figure 10 : Abris à vélo

b. Installation de nouveaux dépose-minute et dépose-taxis

Le dépose-minute serait déplacé vers le fond et donc rapproché de l'entrée de la gare. L'entrée se ferait donc par la rue Jules Barni, qui longe le bâtiment principal de la gare (voir l'emplacement de la rue sur la Figure 5).

Ce nouveau dépose-minute pourrait convenir à huit véhicules environ, contre trois ou quatre pour l'ancien, et permettrait aux véhicules de stationner pour une durée de vingt minutes maximum. Cela convient aux personnes déposant des voyageurs, souhaitant aller acheter un billet de train, ou demander des renseignements au guichet, par exemple.



Photo 25 : Entrée du futur dépose-minute rue J. Barni, Source : Google map

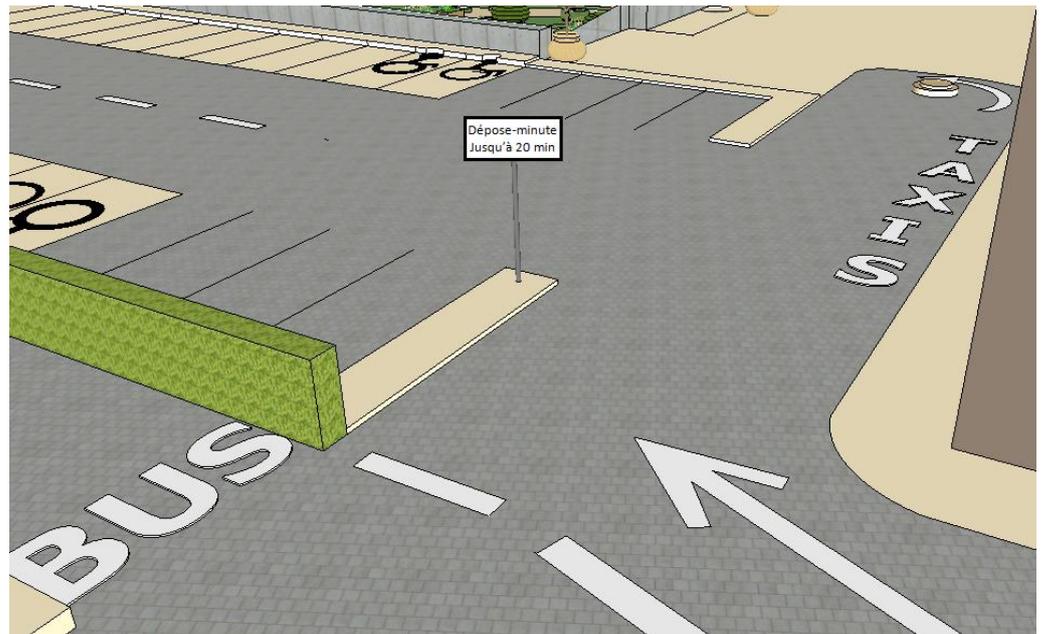


Figure 11 : Entrée du dépose-minute, Source : Camille Elamine

Le dépose-taxis serait également rapproché de l'entrée de la gare et trouverait sa place sur le côté du dépose-minute. Il permettrait à cinq ou six taxis de stationner, soit à peu près la même capacité que l'ancienne station taxis. Afin de ne pas gêner la circulation, un emplacement en ligne leur est réservé, avec une possibilité de faire demi-tour au bout.

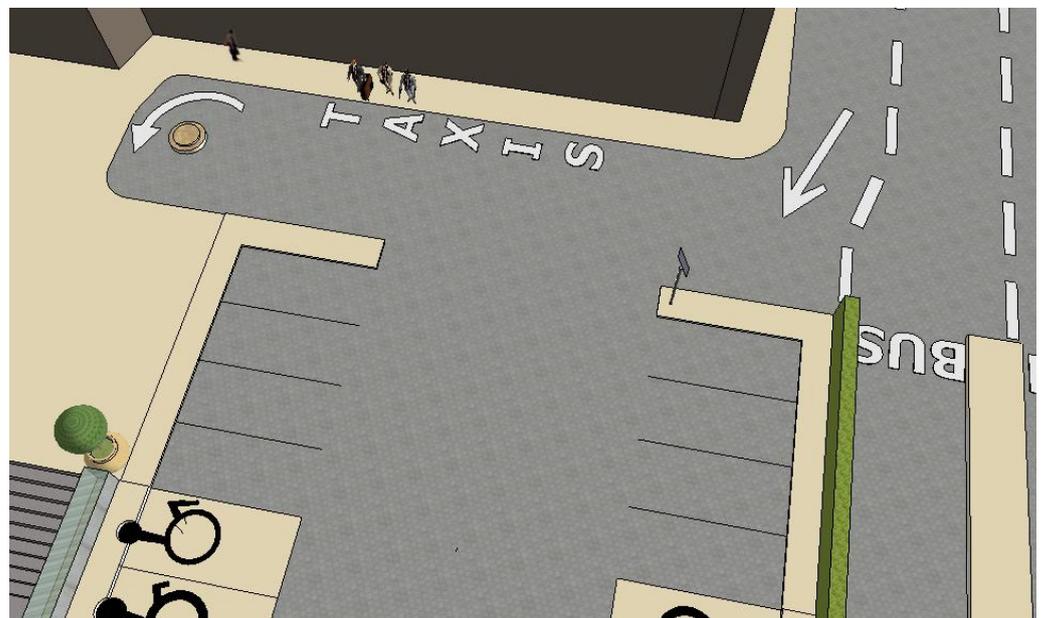


Figure 12 : Dépose-minute et station taxis

c. Mise en place d'un nouveau concept de stationnement

Dans le cadre de l'intermodalité, afin d'inciter l'utilisation des transports en commun et pour favoriser les espaces dédiés aux piétons dans le centre-ville, la mise en place de parkings relais pour les voitures et les vélos serait une bonne idée. Ils seraient alors situés en périphérie de la ville et reliés à la gare par des navettes. Cela pourrait être apprécié des voyageurs partant pour de longs séjours et qui pourraient ainsi laisser leur voiture sur un parking sécurisé. Celui-ci serait surveillé par un gardien ou par vidéo surveillance et serait payant mais à un prix avantageux. Les voyageurs seraient ensuite acheminés avec leur bagages jusqu'à la gare, dans des navettes gratuites. Il faudrait donc prévoir un emplacement sur la place de la gare pour les navettes. Ces parkings ne sont pas exclusivement réservés aux usagers de la gare SNCF. En effet, ils fournissent un accès facilité au centre-ville, tout en échappant à la congestion automobile et aux coûts de stationnement que l'on y retrouve.

Ce concept a déjà été mis en place dans certaines villes de France telles que Chambéry ou Montpellier, mais aussi à l'étranger, comme à Oxford, Boston ou Montréal.

L'emplacement pour ce type de navettes serait le même que pour les navettes conduisant les voyageurs vers la gare TGV Haute-Picardie. Il se situe actuellement à côté du bâtiment principal de la gare, rue Jules Barni.



Photo 26 : Navette vers la Gare TGV Haute-Picardie, Source personnelle

3. Création d'un jardin paysager et d'une nouvelle fontaine

Dans un second temps, il faudrait animer la place, en l'humanisant et en la rendant plus chaleureuse. L'idée serait de créer un jardin paysager au centre de la place, avec un large passage au milieu pour pouvoir accéder aux quais facilement, même avec des bagages. Il faudrait imaginer des passages et allées, le long desquels on trouverait des bancs, des poubelles et des petites fontaines à eau potable.



Figure 13 : Vue générale du jardin paysagé, Réalisation Camille Elamine

Le jardin serait constitué de parterres de fleurs, d'arbres et de buissons en tout genre. Il bénéficierait d'un nouvel éclairage, plus doux que l'ancien et avec différentes nuances de couleurs afin d'éviter l'atmosphère froide dégagée par les lumières blanches actuelles. Nous pourrions également installer un éclairage haut (grand lampadaire) et un éclairage bas, plus proche des piétons.



Figure 14 : Banc dans une allée



Figure 15 : Poubelle



Figure 16 : Fontaine à eau potable

En descendant au cœur de la place, les usagers pourraient se retrouver entourés de verdure et profiter d'une belle fontaine circulaire. La fontaine actuelle est de forme carrée, sans rebord sur lequel s'asseoir et d'aspect plutôt triste. La nouvelle serait ronde, avec une structure à deux étages, avec un rebord en pierre, sur lequel les passants pourraient s'installer pour profiter du soleil en été, par exemple.



Figure 17 : Fontaine au centre de la place

La présence d'un kiosque à journaux près de l'entrée des quais pourrait profiter aux voyageurs attendant le train, tout comme aux passants se promenant dans le parc.



Figure 18 : Kiosque à journaux

4. Un changement d'atmosphère pour la place

La principale raison pour laquelle les riverains ne ressentent pas le besoin de fréquenter cette place est que l'atmosphère y est triste, grise et peu animée.

La première modification pourrait consister en la déconstruction de l'imposante verrière, ce qui permettrait de rendre à la place, et aux habitations tout autour, leur ensoleillement.

Les bâtiments de l'ensemble Perret étant relativement bas (épannage de seulement R+3 en moyenne), la tour est le seul élément vertical de la place. Afin de casser l'horizontalité de la place, l'idée serait d'installer des arbres plutôt hauts et denses.

Selon l'avis de la population, recueilli par la mairie d'Amiens, ou via le questionnaire, il conviendrait de renforcer la continuité entre le centre-ville et la gare. Cela pourrait être modélisé par les matériaux utilisés, en installant, sur le parvis de la gare, les trottoirs du parking et dans les allées du jardin paysager, le même dallage que dans les rues du centre-ville. Le rebord de la fontaine pourrait également être fait avec le même matériau que celui utilisé pour les fontaines du centre-ville.



Photo 27 : Vue du dallage et d'une fontaine rue des Trois Cailloux, au centre-ville d'Amiens, Source : Bâtiweb, services du BTP



Figure 19 : Fontaine en pierre

D'autre part, en réponse à la demande de certains riverains d'avoir plus d'animations sur la place, il serait intéressant d'installer des expositions temporaires, devant l'entrée de la gare. En effet, on dispose à cet endroit d'un espace de 24 mètres de large sur 40 mètres de long environ. Nous pourrions alors imaginer des panneaux sur lesquels les artistes pourraient exposer leurs œuvres pour des durées de trois mois environ, et que l'on pourrait apercevoir depuis le parc en contrebas sur la place. Seul un emplacement réservé à la description de l'œuvre d'Auguste Perret serait permanent, ce qui permettrait d'attirer les touristes souhaitant se renseigner sur le sujet, qui représente l'une des spécificités de la ville d'Amiens.

Au printemps et en été, les expositions laisseraient place une ou deux journées par mois (le samedi ou le dimanche) à de petits marchés (vente de livres, de tableaux, de fleurs, etc.), composés de deux ou trois stands.



Figure 20 : Exposition temporaire sur le parvis de la gare, Source : Camille Elamine



Figure 21 : Exposition temporaire

Enfin, l'amélioration des terrasses des cafés, situées au Nord de la place, renforcerait encore plus son attractivité. Pour cela, l'installation de terrasses en bois devant chaque café donnerait une ambiance plus chaleureuse, renforcée par la présence de plantes en pot, de bancs et d'éclairages au sol diffusant une lumière douce.



Figure 22 : Vue des terrasses des cafés et restaurants au Nord de la place, Source : Camille Elamine

En résumé, les différents aménagements proposés dans cette partie sont les suivants :

- Création d'un parking de 58 places au Sud de la place
- Agrandissement et déplacement du dépose-minute et des stationnements pour taxis
- Aménagement d'un jardin paysager avec installation de nouveau mobilier urbain au centre de la place
- Amélioration des terrasses de cafés au Nord de la place
- Installation d'expositions temporaires devant l'entrée de la gare et d'une exposition permanente sur l'œuvre d'Auguste Perret.

Nous proposons le plan d'aménagement global en page suivante.

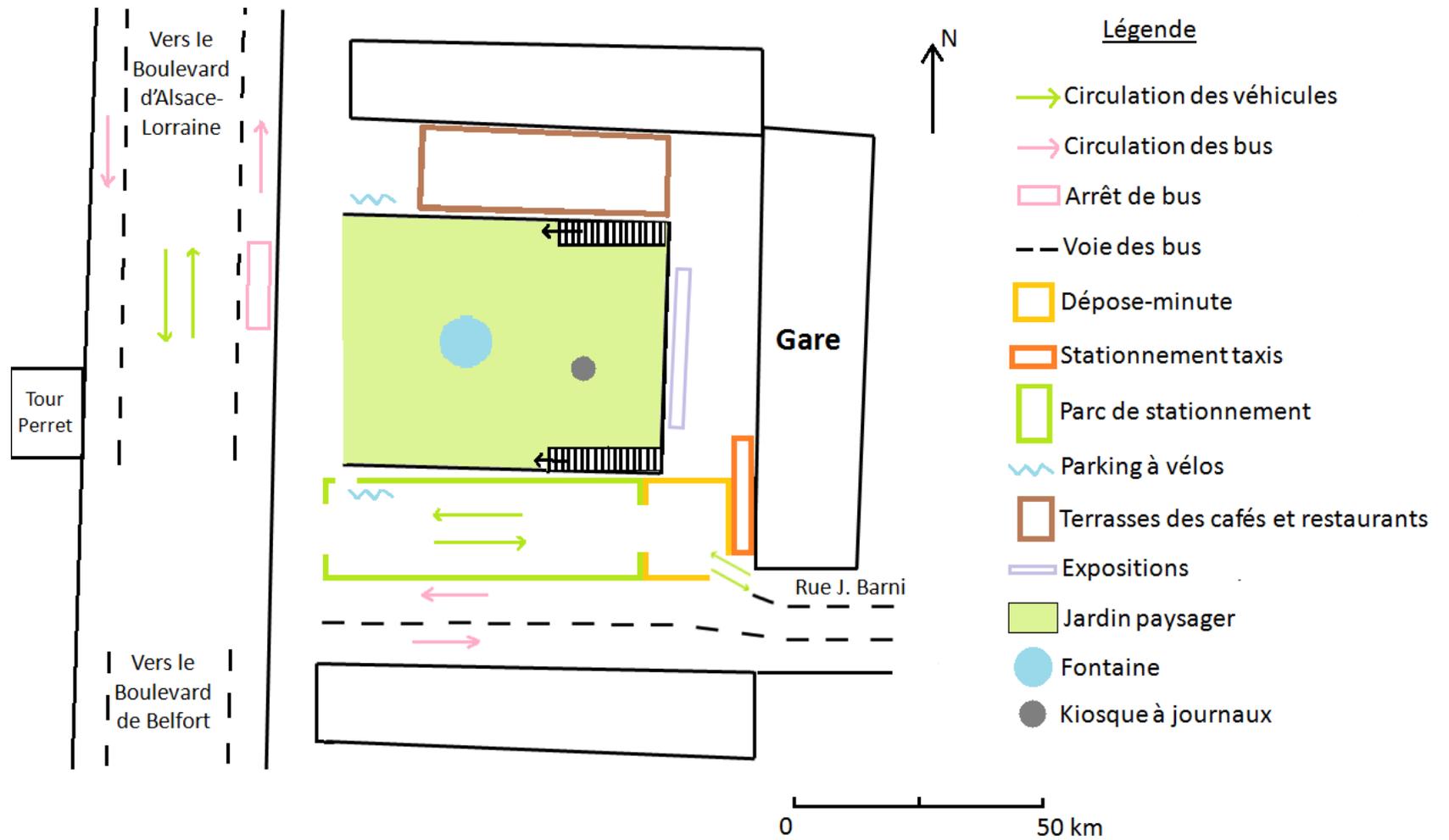


Figure 23 : Plan global d'aménagement de la place Alphonse Fiquet, Auteurs : Camille Elamine

Conclusion

La gare d'Amiens est, comme nous l'avons exposé, au cœur d'un large réseau d'échange. Sa position, en plein cœur de la ville, en fait un lieu de transition quotidien, pour des milliers de personnes. C'est pourquoi la ville a mis en place une politique de dynamisation de la croissance économique et de l'attractivité d'Amiens.

Dans cette optique, la place de la gare se doit d'être accueillante, agréable à fréquenter et pratique du point de vue des usagers. Or, dans son état actuel, la place Alphonse Fiquet est un espace vide, triste et peu chaleureux. Bien que les travaux engagés depuis 2006 aient amorcé son embellissement, la place ne répond pas encore pleinement aux attentes de la population et de la municipalité.

Les aménagements présentés dans ce projet se veulent adaptés aux besoins de la commune, afin de permettre à la gare de remplir sa fonction de porte d'entrée de la ville d'Amiens. Ils proposent une répartition harmonieuse des différents éléments indispensables au bon fonctionnement de la gare.

En effet, la mise en place du parking, du dépose-minute et du stationnement pour taxis vient corriger, de façon fonctionnelle, le principal dysfonctionnement repéré dans le diagnostic de la zone.

La création du jardin paysager et l'amélioration des terrasses des cafés apportent, quant à elle, une touche d'esthétisme à la place. Chaque détail s'accorde de façon plaisante avec l'ambiance générale du lieu, le tout dans le respect de l'environnement.

Bien qu'ayant globalement traité l'ensemble de la place Alphonse Fiquet, y compris l'accès aux quais, il aurait été intéressant de pouvoir s'occuper de la rénovation des quais eux-mêmes, dans la même idée que pour le reste de la place.

Tel que nous l'avons présenté, le projet a été mené à l'échelle de la place. Il aurait cependant été tout à fait enrichissant de travailler à plus grande échelle, au niveau du quartier et même, pourquoi pas, du rayonnement de la ville.

Bibliographie

Ouvrages

BERTRAND, M.J., LISTOWSKI, H. *Les places dans la ville: Lecture d'un espace public*. Paris : Bordas, 1984. 92p. (Dunod)

Groupe Ten, JAOUEN, Michel. *Gares TGV et Urbanisme : Etude sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV*. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1993. 71 p.

Rapports

ARTHAUD, Fanny. *Réorganisation des zones de stationnement, création d'un parking-relais sur la friche*. 69p.
Projet individuel : ING 1-Université de Tours : EPU-DA année 2009

LUBIENSKI, Clément. *Requalification de la place de la gare de Saint Pierre des Corps (37)*. 56p.
Projet individuel : IUP 2-CESA-Tours année 2005

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Ville d'Amiens – Atelier d'urbanisme, Direction du Développement des Gares – SNCF. *Amiens : Gare et Quartier de Gare, Quels référents spatiaux ?* 115 f.
Rapport : Cycle Supérieur D'Aménagement et d'Urbanisme de Sciences Po Paris, 1999

Sites Internet

AIX HEBDO. <http://aix-hebdo.over-blog.com/article-parking-du-centre-intermodal-ils-sont-fous-ces-chamberiens-48323526.html>. Consulté en avril 2011.

AMIENS AMENAGEMENT. « ZAC de la gare ». <http://www.amiens-amenagement.fr/zac-gare.html>. Consulté en avril 2011.

AMIENS, GARE LA VALLEE. « Projet urbain et acteurs ». http://www.amiens-garelavallee.fr/gare_la_vallee/menu_principal/le_projet_urbain/les_acteurs. Consulté en avril 2011.

AMIEN METROPOLE. <http://www.amiens.fr/>. Consulté en avril 2011.

BATIWEB, Services du BTP. <http://www.batiweb.com/actualites/collectivites-territoriales/la-ville-damiens-accueille-un-charge-de-mission-eco-materiaux-31-05-2010-16156.html>. Consulté en mai 2011.

CONSEIL REGIONAL DE LA SOMME.

www.somme.fr/content/download/68074/511366/version/1/.../aduga2.pdf.

Consulté en avril 2011.

LE COURRIER PICARD. « Actualités Le parking Gare La Vallée ».

<http://www.courrier-picard.fr/courrier/Actualites/Info-locale/Amiens-et-Metropole/Le-parking-Gare-La-Vallee-ouvre-enfin>.

Consulté en avril 2011.

LE COURRIER PICARD. « Actualités Les dérivés de la ZAC Gare La

Vallée ». <http://www.courrier-picard.fr/courrier/Actualites/Info-locale/Amiens-et-Metropole/Les-derives-de-la-ZAC-Gare-La-Vallee>.

Consulté en avril 2011.

LE POINT. « Actualités région Les points chauds de la campagne ».

<http://www.lepoint.fr/actualites-region/les-dossiers-chauds-de-la-campagne/1556/0/226082>.

Consulté en avril 2011.

WIKIPEDIA. « Parc relais ». http://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_relais.

Consulté en avril 2011.

WIKIPEDIA. <http://fr.wikipedia.org/wiki/Amiens>. Consulté en avril 2011.

Tables des illustrations

| | |
|--|----|
| Carte 1 : Localisation de la ville d'Amiens sur la carte de France, Source : Wikipédia | 8 |
| Carte 2 : Localisation d'Amiens dans la région Picardie, Source : image Google | 8 |
| Carte 3 : Vue aérienne d'Amiens, Source : Géoportail | 9 |
| Carte 4 : Localisation du Grand Amiénois sur la carte de Picardie, Source : Conseil régional de Picardie..... | 14 |
| Carte 5 : Délimitation de la zone ZAC, Source : Amiens Aménagement..... | 15 |
| Carte 6 : Périmètre de monument historique : ensemble A. Perret, Source : PLU d'Amiens | 23 |
| | |
| Figure 1 : Réseau routier autour d'Amiens, Source : Amiens Aménagement.. | 10 |
| Figure 2 : Réseau de communication global autour d'Amiens, Source : Amiens métropole..... | 11 |
| Figure 3 : Plaquette publicitaire du projet de ZAC, Source : Amiens Métropole et Amiens Aménagement | 16 |
| Figure 4 : Maquette de présentation de la ZAC, Source : plaquette de présentation par Amiens Aménagement | 16 |
| Figure 5 : Localisation de la gare d'Amiens, Source : Amiens Aménagement | 17 |
| Figure 6 : Schématisation de la circulation devant la place de la gare, Réalisation Camille Elamine..... | 28 |
| Figure 7 : Vue générale du stationnement sur la place, Source Camille Elamine | 32 |
| Figure 8 : Répartition des équipements autour de la place Alphonse Fiquet, Source : Camille Elamine..... | 33 |
| Figure 9 : Schématisation du nouveau parking, Réalisation Camille Elamine | 40 |
| Figure 10 : Abris à vélo..... | 41 |
| Figure 11 : Entrée du dépose-minute, Source : Camille Elamine | 42 |
| Figure 12 : Dépose-minute et station taxis..... | 42 |
| Figure 13 : Vue générale du jardin paysagé, Réalisation Camille Elamine..... | 44 |

| | |
|---|-------------|
| Figure 14 : Banc dans une allée | Figure 15 : |
| Poubelle..... | 44 |
| Figure 16 : Fontaine à eau potable | 45 |
| Figure 17 : Fontaine au centre de la place..... | 45 |
| Figure 18 : Kiosque à journaux | 46 |
| Figure 19 : Fontaine en pierre | 47 |
| Figure 20 : Exposition temporaire sur le parvis de la gare, Source : Camille Elamine | 48 |
| Figure 21 : Exposition temporaire..... | 48 |
| Figure 22 : Vue des terrasses des cafés et restaurants au Nord de la place, Source : Camille Elamine..... | 49 |
| Figure 23 : Plan global d'aménagement de la place Alphonse Fiquet, Auteur : Camille Elamine..... | 50 |
| | |
| Photo 1 : Tour Perret, Source : Camille Elamine..... | 12 |
| Photo 2 : Style A. Perret au entre ville du Havre, Source : site de la ville du Havre | 13 |
| Photo 3 : Bâtiments tels qu'ils sont aujourd'hui, Source : image Google..... | 16 |
| Photo 4 : Vue aérienne de l'ensemble A. Perret, Source Google, réalisation Camille Elamine..... | 18 |
| Photo 5 : Commerces, tabacs et restaurants au pied de la gare, Source : Camille Elamine..... | 19 |
| Photo 6 : Vue aérienne de l'ancien parking, Source : Google Earth..... | 20 |
| Photo 7 : Vue de l'entrée principale, Source Camille Elamine | 21 |
| Photo 8 : Vue des habitations, à l'ombre sous la verrière, Source Camille Elamine | 21 |
| Photo 9 : Intérieur de la gare avec accès aux quais par les escalators, Source Camille Elamine..... | 22 |
| Photo 10 : Nouveau cinéma Gaumont, Source : image Google, réalisation Camille Elamine..... | 22 |
| Photo 11 : Vue de la tour Perret depuis la gare, Source Camille Elamine..... | 24 |
| Photo 12 : Vue de l'entrée du centre ville depuis la place de la gare, Source Camille Elamine..... | 26 |

| | |
|--|----|
| Photo 13 : Vue de l'entrée du centre, séparé de la gare par le boulevard de Belfort, Source Camille Elamine | 27 |
| Photo 14 : Séparation entre la place A. Fiquet et le boulevard de Belfort par une voie de bus, Source Camille Elamine..... | 28 |
| Photo 15 : Disposition de la place aujourd'hui, Source Camille Elamine..... | 29 |
| Photo 16 : Etat du stationnement devant la gare, Source : Google map, réalisation Camille Elamine | 30 |
| Photo 17 : Disposition des stationnements temporaires, Source Camille Elamine | 31 |
| Photo 18 : Panneaux présents sur le dépose-minute, Source Camille Elamine | 31 |
| Photo 19 : Vue générale de la place de la gare, Source Camille Elamine | 34 |
| Photo 20 : Vue des terrasses de cafés situées à l'ouest de la place, Source Camille Elamine..... | 34 |
| Photo 21 : Vue de l'accès aux quais depuis la place, Source Camille Elamine | 35 |
| Photo 22 : Etat actuel de la place vu depuis le Nord de la place, Source Camille Elamine | 36 |
| Photo 23 : Côté Sud de la place, Source Camille Elamine | 37 |
| Photo 24 : Organisation actuelle de l'Est de la place, Source : Google map, réalisation Camille Elamine | 40 |
| Photo 25 : Entrée du futur dépose-minute rue J. Barni, Source : Google map | 41 |
| Photo 26 : Navette vers la Gare TGV Haute-Picardie, Source personnelle..... | 43 |
| Photo 27 : Vue du dallage et d'une fontaine rue des Trois Cailloux, au centre-ville d'Amiens, Source : Bâtiweb, services du BTP..... | 47 |

ARTICLE 1

Amiens, Les dérives de la ZAC Gare-La Vallée

Rue de la vallée, derrière Amiens 2, le chantier de construction de l'immeuble Terralia préfigure ce que sera le nouveau quartier d'affaires d'Amiens qui sera accessible par une voie sous la gare SNCF.

Si le compte rendu d'activités à la collectivité du projet de nouveau quartier Gare-La vallée a été retiré de l'ordre du jour du conseil d'Amiens-Métropole, vendredi soir, la charge contre son bilan financier, déficitaire, a été lourde. Dérapage. Le mot est revenu plusieurs fois dans la bouche de Valérie Wadlow, la présidente de la SEM Amiens Aménagement, chargée de présenter vendredi soir en conseil d'Amiens Métropole, le compte rendu d'activités à la collectivité (CRAC) de la ZAC Gare-La vallée.

Le bilan financier de cette opération d'aménagement urbain voulue par Gilles de Robien est déficitaire. *« 67 M€ sont nécessaires pour réaliser les dépenses engagées sur des opérations déjà réalisées comme la place de la gare et la voie de contournement, ou en cours de réalisation, décortique Valérie Wadlow, 35 M€ ont déjà été payés, reste maintenant à la charge de la collectivité 32 M€ »*. Pour elle, *« le chiffrage des travaux a été notoirement insuffisant, et la convention avec l'aménageur signée beaucoup trop tôt »*.

Risque de « remettre en cause la capacité d'investissements »

Le vote du CRAC a été retiré à la dernière minute de l'ordre du jour du conseil. La commission des finances ayant demandé à avoir plus de détails avant que l'assemblée se prononce sur le sujet. *« Notre objectif était ce soir de donner des éléments d'information »*, a précisé le président Gilles Demailly.

Et un audit du fonctionnement de la SEM à laquelle la Métropole a confié l'aménagement a été évoqué. Une idée que Benoît Mercuzot, maire de Dury et ancien président de la SEM Amiens Aménagement, souhaite aussi pour *« vider l'abcès »*.

La nouvelle équipe ne remet pas en cause la création de ce quartier d'affaires et de logements et la dynamique économique qu'il représente. Elle a d'ailleurs voté vendredi le projet de création du L@b, un troisième immeuble après ceux de Terralia et Oxygène, *« à la fois pépinière et hôtel d'entreprise »*, comme le définit Jean-François Vasseur, en charge du développement économique, destiné à accueillir des entreprises innovantes dans le domaine des technologies de l'information. Soit plus de 1 000 m² de bureaux pour 1,7M€ de financement. Par contre, *« la dérive financière et autocratique »* de cette ZAC, comme l'a indiqué Jacques Lessard, en charge des finances, est pointée du doigt. *« Parce que les sommes ont de quoi impressionner et risquent de remettre en cause la capacité d'investissements de la Métropole pendant 5 à 6 ans, alors qu'il faut financer l'université à la citadelle ou la modernisation de l'usine de méthanisation »*. *« Il y a bien des éléments qui peuvent évoluer dans le temps, a tenté de plaider Benoît Mercuzot, le marché immobilier était différent il y a encore deux ans et c'est un élément qui joue considérablement sur les enjeux financiers d'une ZAC. Et il y a des dépenses qui créent de la richesse et*

peuvent être financées par de l'emploi ». Convaincue de l'utilité de ce nouveau quartier, qui est loin d'être terminé, la nouvelle municipalité amiénoise entend aujourd'hui remettre à plat le projet et en retrouver la maîtrise foncière. « L'argent public doit être utilisé à bon escient », a moralisé Valérie Wadlow.

ESTELLE THIÉBAULT, *Le Courrier Picard*, Le 20/04/2009

ARTICLE 2

Urbanisme et grands travaux : la folie des grandeurs ?

L'architecte Claude Vasconi reste philosophe : en son temps, les œuvres d'Auguste Perret étaient largement incomprises. Chargé par l'équipe municipale de transformer la place Alphonse-Fiquet, ses partis pris ne cessent d'alimenter la controverse. Commencé en octobre 2006, le chantier devrait être achevé à la fin du mois de mars. Cet aménagement de l'espace Perret est évalué à 27,5 millions d'euros, dont 8 consacrés à l'installation d'une grande verrière en surplomb de la place. Cette verrière, constituée de plaques comportant un film coloré vert et un film argentique, cristallise les critiques les plus vives.

« M. de Robien impose ses choix et des choix luxueux, s'enflamme Gilles Demailly, le candidat socialiste. Rien n'est trop beau, rien n'est trop cher pour Amiens. » Ancien président de l'université de Picardie, la tête de liste d'Unis et solidaires conteste « l'intérêt et le coût de ce projet pharaonique, une forêt de ferraille qui mettra les riverains de la place à l'ombre ». Pas d'enthousiasme non plus du côté de Francis Dollé, le candidat de la liste Amiens 100 % à gauche : « Au départ, c'était une bonne idée de rendre la place piétonne, mais cette "ferrière", comme nous l'appelons, est vraiment trop moche ! » Quant à la candidate du MoDem, Yanick Leflot-Savain, elle affirme : « Si j'étais élue, j'améliorerais l'existant en enlevant les dalles vertes que je remplacerais par du verre transparent afin de faire passer la lumière. Je ferais aussi grimper des plantes vivaces qui embelliraient cette forêt de poutrelles. »

Face à cette volée de critiques, l'ancien ministre de l'Équipement Gilles de Robien revendique son identité de candidat du mouvement : *« Amiens bouge. Il n'y a rien de pire qu'une ville inerte. Ils critiquent quelque chose qui sera plébiscité demain. La construction du complexe cinématographique Gaumont Amiens avait aussi suscité des débats et aujourd'hui tout le monde est satisfait de cet équipement. Il fallait absolument valoriser et faire vivre la place de la gare. Un chantier n'est jamais beau, on en comprend le sens une fois qu'il est terminé. »* Pour le restaurateur Patrick Letellier, le créateur de la Brasserie Jules et du restaurant Le 7e Art, situés de part et d'autre de la place Alphonse-Fiquet, ces travaux sont un mal nécessaire : *« C'est vrai qu'il y a eu beaucoup de travaux en même temps en octobre, novembre et décembre, mais une ville où il n'y a pas de grues est une ville qui meurt ! Il est évident que ce sera toujours mieux que ce qu'il y avait avant. »* Cet entrepreneur (en 15e position sur la liste de Gilles de Robien), qui emploie 45 salariés et dont le chiffre d'affaires 2007 avoisinait 3,5 millions d'euros, se réjouit de la prochaine

création d'un centre d'affaires derrière la gare. Car Gilles de Robien, maire bâtisseur, n'entend pas en rester là. L'aménagement de l'espace Perret n'est que la première phase d'un vaste projet qui comprend la création d'un pôle d'activités tertiaires sur 16 000 mètres carrés. « *Nous allons créer la "SiliSomme Valley", un nouvel espace économique pour répondre aux opportunités de développement du quartier et de l'agglomération, explique l'ancien ministre. Ce nouveau pôle d'activités tertiaires axées sur les nouvelles technologies sera le lieu principal de l'emploi à valeur ajoutée et le moteur du développement d'Amiens Métropole. Deux nouvelles structures immobilières, Oxygène et Terralia, seront proposées aux entreprises. L'Etablissement public de sécurité ferroviaire, Médiamétrie et Unilog ont déjà réservé leur emplacement. Il y aura aussi des logements.* »

Pour Dominique Fachon, la candidate de la liste Vive Amiens, « *il y a trop de chantiers en même temps et ils coûtent trop cher* ». Cette femme de droite qui était sur la liste de Gilles de Robien aux municipales de 2001 annonce d'emblée : « *Si je suis maire, je ne ferai pas de travaux.* »

Après la transformation du quartier Gare La Vallée, les chantiers entrepris à côté de la cathédrale suscitent aussi la polémique. Le candidat de Mon parti c'est Amiens, Gilles de Robien, et son équipe ont choisi de construire des logements et le futur Institut du monde gothique. « *J'aurais fait des jardins, un lieu de promenade* », affirme Dominique Fachon. « *On pouvait faire le choix de ne pas construire à 7 mètres de la cathédrale* », renchérit Gilles Demailly.

Aux accusations de pouvoir autoritaire, notamment en matière d'urbanisme, le maire sortant rétorque : « *On ne décide jamais seul. Toutes les décisions ont été prises à l'unanimité des 33 communes d'Amiens Métropole.* » Pour Bernard Désérable, le président de la chambre de commerce et d'industrie d'Amiens, la personnalité de Gilles de Robien est une chance pour Amiens : « *Les travaux sont nécessaires au changement. Pour l'avenir de notre ville, il est déterminant d'avoir un maire qui ait de l'ambition, qui sache où il veut aller.* » Le patron de la CCI met en garde contre « *les déviances de la démocratie directe* », réclamée par certains opposants : « *Nos représentants sont mandatés pour prendre des décisions à la place de la population. Personne ne peut nier qu'il s'est passé des choses très importantes à Amiens pendant dix-huit ans. Notre ville a changé de visage.* »

LE POINT, Le 28/02/2008

Table des Matières

| | |
|---|----|
| Avertissement | 4 |
| Remerciements | 5 |
| Sommaire | 6 |
| Introduction | 7 |
| I. Présentation de la ville d'Amiens | 8 |
| 1. Localisation géographique et population | 8 |
| 2. Une ville au cœur d'un large réseau autoroutier et ferroviaire | 10 |
| 3. Amiens : d'hier à aujourd'hui | 12 |
| 4. Le projet de ZAC Gare La Vallée | 14 |
| II. La place de la gare d'Amiens | 17 |
| 1. Présentation de la zone | 17 |
| a. Repères géographiques | 17 |
| b. La gare et son récent réaménagement contesté | 19 |
| c. Une mise en valeur de la zone contestée | 23 |
| d. Regard politique sur la question | 24 |
| 2. Enquête auprès des usagers | 25 |
| 3. Un espace à repenser | 26 |
| a. Un mauvais accès à la gare pour les piétons et les véhicules | 26 |
| b. Un manque de stationnement évident | 29 |
| c. Une requalification de la place à définir | 32 |
| i. Les usages de la place | 32 |
| ii. Un manque d'attractivité évident | 33 |
| iii. Un lieu propice à la délinquance | 35 |
| d. Un manque d'espaces verts et de mobilier urbain à combler | 36 |
| III. Propositions d'aménagements | 38 |
| 1. Enjeux, objectifs et acteurs mis en jeu | 38 |
| a. Les enjeux posés | 38 |
| b. Les objectifs suivis | 38 |
| c. Les acteurs | 39 |
| 2. Mise en place d'un nouveau parc de stationnement | 39 |
| a. Installation d'un nouveau parking et amélioration des accès | 39 |
| b. Installation de nouveaux dépose-minute et dépose-taxis | 41 |
| c. Mise en place d'un nouveau concept de stationnement | 43 |
| 3. Création d'un jardin paysager et d'une nouvelle fontaine | 44 |
| 4. Un changement d'atmosphère pour la place | 46 |

| | |
|--------------------------------|----|
| Conclusion..... | 51 |
| Bibliographie | 52 |
| <i>Ouvrages</i> | 52 |
| <i>Rapports</i> | 52 |
| <i>Sites Internet</i> | 52 |
| Tables des illustrations | 54 |
| Annexes | 57 |
| <i>QUESTIONNAIRE</i> | 57 |
| <i>ARTICLE 1</i> | 58 |
| <i>ARTICLE 2</i> | 59 |
| Table des Matières..... | 61 |