



Requalification du centre-ville de Saint-Lô (50)

SAINT-LO - Manche - 50



URBAIN, Anne-Laure

Stage de découverte

DA3 – 2011

Tuteur : VERDELLI, Laura

Requalification du centre-ville de Saint-Lô (50)

TOURS – Indre-et-Loire – 37

URBAIN, Anne-Laure

Stage de découverte

DA3 – 2011

Tuteur : VERDELLI, Laura

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

- A Mr Jacqueline, conseiller municipal de Saint-Lô pour les documents qu'il m'a remis et pour m'avoir dirigé vers les bons interlocuteurs.
- A Mr Lasseron, directeur du service Urbanisme, Habitat et Aménagement de la Communauté d'agglomération Saint-Lô Agglomération pour les précieux documents qu'il m'a donnés.
- Au service du SIG de la Communauté d'agglomération pour les nombreuses cartes qu'il m'a fournies.
- A Mr Lehebot du service Urbanisme de la Communauté d'agglomération pour sa gentillesse.
- A Mme Cornière, présidente de l'association Saint-Lô Commerces pour l'entretien qu'elle m'a accordé.
- A ma tutrice, Mme Verdelli pour m'avoir orienté et guidé tout au long de mon projet.
- A ma tante pour avoir témoigné de la période de la Reconstruction.
- A mes parents qui m'ont procuré de la documentation sur la ville de Saint-Lô et qui m'ont soutenu.

Sommaire

REMERCIEMENTS.....	4
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	8
PREMIERE PARTIE :.....	9
LA COMMUNE DE SAINT-LO.....	9
I. PRESENTATION DE LA VILLE DE SAINT-LO.....	10
A. LA SITUATION GEOGRAPHIQUE	10
1. LOCALISATION DE SAINT-LO	10
2. ACCESSIBILITE DE SAINT-LO	14
B. HISTORIQUE DE LA VILLE DE SAINT-LO.....	15
1. AUX ORIGINES DE LA VILLE	15
2. LA SECONDE GUERRE MONDIALE, LA « CAPITALE DES RUINES »	15
3. DE LA PERIODE DES TRENTÉ GLORIEUSES JUSQU'À NOS JOURS	18
C. LE RAYONNEMENT DE SAINT-LO	19
1. SAINT-LO, A LA TÊTE D'UNE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION	19
2. L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE SAINT-LO	20
II. ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA VILLE DE SAINT-LO.....	22
A. ETUDE DEMOGRAPHIQUE	22
1. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE SAINT-LO	22
2. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES PERIURBAINES DE SAINT-LO.....	24
B. ETUDE SOCIOLOGIQUE DE LA POPULATION DE SAINT-LO	25
DEUXIEME PARTIE :.....	28
DIAGNOSTIC.....	28
I. L'ENCLOS ET LA PLACE DE LA MAIRIE, UN CENTRE-VILLE EN PERTE DE VITESSE	29
A. L'ENCLOS, LE CŒUR HISTORIQUE DE LA VILLE.....	29
1. UN ESPACE DENSE ET CONTRAINT PAR LES REMPARTS	31
2. UN LIEU AUTREFOIS CŒUR DE LA VIE DE SAINT-LO	31
3. UN ESPACE DE LOISIRS ET DE TRAVAIL	31
4. BILAN : UN ESPACE TRISTE AYANT PERDU TOUTE VIE	33
B. LA PLACE DE LA MAIRIE, UN AMENAGEMENT A RECONSIDERER	33
1. UN ESPACE DE JONCTION ENTRE L'ENCLOS ET LA PARTIE HAUTE DE LA VILLE	33
2. UN LIEU PLUSIEURS FOIS REAMENAGE AU COURS DES ANNEES.....	33
3. UN ESPACE FONCTIONNEL AU CONFORT PEU SOIGNE	34
4. BILAN : UN GRAND ESPACE VIDE REMPLI DE VOITURES	35

II.	LA PLACE DU CHAMP DE MARS ET LA RUE DU NEUFBOURG, DES ESPACES EN DYSFONCTIONNEMENTS	35
A.	LA RUE DU NEUFBOURG, L'ESPACE COMMERÇANT DE SAINT-LO	37
1.	UNE RUE EN LIEN AVEC LA PLACE DE LA MAIRIE	37
2.	UNE RUE TRADITIONNELLEMENT COMMERÇANTE REAMENAGEE EN 1988.....	37
3.	UN LIEU D'ANIMATION CRUCIAL POUR LA VILLE	38
4.	BILAN : UNE RUE DANGEREUSE AUX ESPACES MAL DELIMITES	39
B.	LA PLACE DU CHAMP DE MARS, UN PARKING DE SUPERMARCHÉ	39
1.	UN VASTE ESPACE A PROXIMITE DE LA RUE DU NEUFBOURG	39
2.	UNE PLACE AMENAGEE APRES-GUERRE	40
3.	UN ESPACE AUX USAGES VARIES.....	40
4.	BILAN : UN ESPACE A REAMENAGER.....	45
III.	ANALYSE GLOBALE DU FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE	46
A.	UN CENTRE-VILLE ECLATE	46
1.	UN CENTRE-VILLE ETENDU, SANS LIEU DE CENTRALITE.....	46
2.	UN MANQUE GLOBAL DE CONVIVIALITE	47
3.	UN DEVELOPPEMENT INEGAL AU SEIN DE LA VILLE	48
4.	BILAN : UN REEQUILIBRAGE ET UN RENFORCEMENT DE LA COHERENCE DES STRUCTURES S'IMPOSENT	48
B.	UN PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN PRIVILEGIANT LA VOITURE.....	49
1.	UNE CIRCULATION AUTOMOBILE DIRIGEE VERS LE CENTRE-VILLE	49
2.	3000 STATIONNEMENTS GRATUITS DANS SAINT-LO	49
3.	DES ALTERNATIVES SOUS-UTILISEES OU INEXISTANTES.....	51
4.	BILAN : LA VOITURE, UN MODE DE DEPLACEMENT A LIMITER.....	52
C.	UNE TRAME VERTE ET BLEUE A RENFORCER.....	52
1.	DES ESPACES VERTS EN PERIPHERIE.....	52
2.	UN CENTRE-VILLE MINERAL	55
3.	BILAN : UN MANQUE D'ESPACES VERTS EN CENTRE-VILLE	56
	TROISIEME PARTIE :.....	57
	PROPOSITION D'AMENAGEMENT.....	57
I.	ENJEUX ET PARTIS D'AMENAGEMENT	58
A.	METTRE FIN A LA SUPREMATIE AUTOMOBILE.....	58
B.	INSTAURER UN CONTINUUM ECOLOGIQUE EN CENTRE-VILLE	58
C.	FAIRE DE LA PLACE DU CHAMP DE MARS ET DE LA RUE DU NEUFBOURG UN ESPACE ATTRACTIF.....	58
D.	DEVELOPPER L'IMAGE DU CHEVAL	58
II.	PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	59
A.	METTRE FIN A LA SUPREMATIE AUTOMOBILE.....	59

1.	REORIENTER LA CIRCULATION AUTOMOBILE	59
2.	REVOIR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE	59
3.	FAVORISER LES MODES DE DEPLACEMENTS DOUX.....	61
B.	INSTAURER UN CONTINUUM ECOLOGIQUE	67
1.	CONCILIER FONCTIONNALITE ET ESPACE VERT	67
2.	CREER DE NOUVEAUX ESPACES VERTS EN CENTRE-VILLE.....	69
3.	FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DURABLE.....	72
C.	FAIRE DE LA PLACE DU CHAMP DE MARS ET DE LA RUE DU NEUFBOURG UN ESPACE ATTRACTIF.....	74
1.	VEGETALISER POUR EGAYER UNE PLACE MINERALE	74
2.	METTRE EN PLACE DES ESPACES PUBLICS	74
3.	RENDRE ACCESSIBLE LA PLACE A TOUS.....	77
4.	DEVELOPPER DES ACTIVITES	78
	CONCLUSION.....	81
	BIBLIOGRAPHIE	82
	TABLE DES ILLUSTRATIONS	84
	TABLE DES MATIERES :	87

Introduction

De nombreuses villes françaises de taille moyenne sont aujourd'hui en perte de vitesse par rapport au développement des grandes métropoles. Ce sont surtout les centre-ville qui souffrent le plus d'un manque de dynamisme et d'attractivité face à la multiplication de grandes zones commerciales en périphérie des villes. En effet les petits commerces ne peuvent rivaliser, la concurrence étant forte et nouvelle. Les villes moyennes sont également confrontées à d'autres problèmes comme celui des transports ou de la place à accorder aux automobiles. Si les grandes agglomérations peuvent se permettre d'élaborer des plans de transports en communs ambitieux et multimodaux, les villes moyennes ne peuvent y parvenir. Elles se trouvent face à un enjeu majeur, réussir à diminuer les déplacements en voitures.

Saint-Lô est l'une de ces villes qui se trouvent confrontées à une dévalorisation de leur centre-ville. Située en région Basse-Normandie, Saint-Lô est la préfecture du département de la Manche et compte 19 320 habitants. Depuis les années 80, son centre est de moins en moins animé, les petits commerces ferment et la population diminue constamment. C'est pourquoi, la politique de la ville de Saint-Lô s'est orientée vers un réaménagement des espaces le nécessitant ainsi que vers un embellissement de la ville. Dans ce cadre, un programme de requalification des espaces publics du centre-ville et de revitalisation va avoir lieu et un concours d'urbanisme a été lancé.

Quelles sont les raisons de la perte de vitesse du centre-ville de Saint-Lô ? Comment un réaménagement du centre-ville peut contrecarrer ce phénomène ?

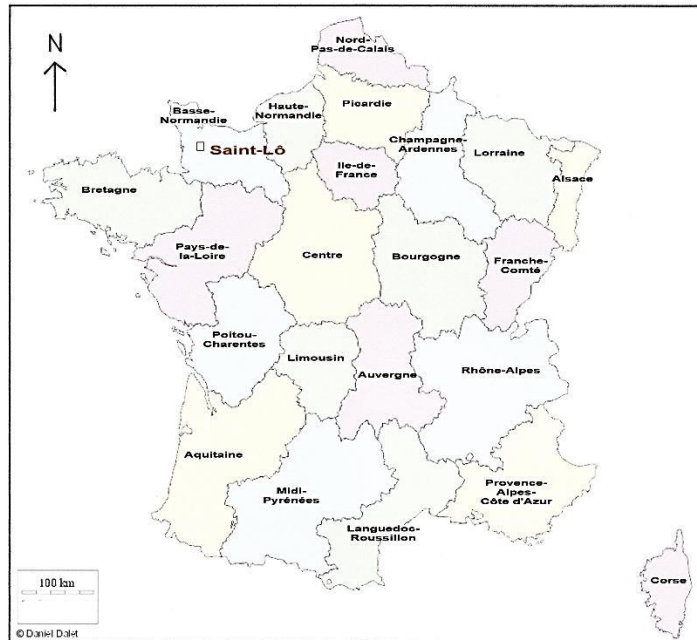
Dans une première partie, un diagnostic à l'échelle de la ville sera établi afin de comprendre le contexte général dans lequel s'inscrit le centre-ville de Saint-Lô. Puis une étude plus précise des espaces publics de ce centre s'attachera à montrer quels sont les problèmes actuels. Enfin, la troisième partie visera à proposer un plan d'aménagement tentant de résoudre les différents problèmes soulevés.

Première partie :
La commune de Saint-Lô

I. Présentation de la ville de Saint-Lô

A. La situation géographique

1. Localisation de Saint-Lô



Carte 1 : Localisation de la ville de Saint-Lô.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain



Carte 2 : Localisation de la ville de Saint-Lô (50) en Basse-Normandie. Echelle : 1/150 000ème

Source : Atlas de la France et de ses régions, Editions Ouest-France, 2002

La ville de Saint-Lô se situe en région Basse-Normandie dans l'Ouest de la France. C'est une commune du centre Manche située à environ 80 km de Cherbourg au Nord et de 70 km d'Avranches au Sud. La commune occupe donc une position stratégique sur l'ensemble du département de la Manche (50). La mer de la Manche est à environ 50 km de Saint-Lô. Le paysage alentour est celui typique du bocage normand constitué de prairies de petites tailles délimitées par des haies. Le paysage est donc vallonné.



Photo 1 : Paysage de bocage aux alentours de Saint-Lô.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

La ville elle-même se trouve construite sur un éperon rocheux en schiste et est traversée par un fleuve, la Vire qui se situe à l'Ouest de la ville, en contrebas. La Vire est un fleuve côtier de 118 km de longueur se jetant dans la baie des Veys au Nord de Saint-Lô entre les départements de la Manche et du Calvados. Globalement la dénivellation peut être très importante d'un point à un autre au sein de la ville.



Carte 3 : Relief topographique de Saint-Lô.
Source : communauté d'agglomération



Carte 4 : Plan de la ville de Saint-Lô.
Source : Mairie de Saint-Lô

2. Accessibilité de Saint-Lô

Le réseau routier s'est considérablement amélioré depuis le début de XXI^e siècle. Une autoroute gratuite, l'A84 a été ouverte en 2003 reliant Caen à Rennes. Cette autoroute passe à Guilberville à 20 km au Sud de Saint-Lô. Afin que Saint-Lô soit bien desservie, une quatre voies a été mise en place. Au Nord-Est de Saint-Lô passe la RN 13 reliant Caen à Cherbourg. Ainsi, Saint-Lô se trouvait-elle auparavant à distance de toute grande voie de communication ce qui empêchait tout développement économique par l'implantation de nouvelles entreprises. L'arrivée de l'autoroute a permis une meilleure visibilité de Saint-Lô et participe à l'essor de la ville. Désormais, Caen se trouve à 1 h de trajet et Rennes à 1 h 45 et l'autoroute permet aussi bien de se rendre dans le Nord de la France et de l'Europe que dans le Sud.

En revanche, si le réseau routier s'est élargi, le réseau ferroviaire est peu performant et Saint-Lô n'est que très peu desservie par des trains. Ceci est dû à sa position centrale entre Caen et Rennes. L'essai qui consistait à proposer un train direct Saint-Lô-Paris tous les jours n'a pas été concluant et ne s'est pas pérennisé faute d'un nombre suffisant de passagers. L'unique ligne desservant Saint-Lô est une ligne TER entre Caen et Rennes rencontrant de multiples et récurrents problèmes.



Photo 2 : Publicité annonçant le train direct Saint-Lô-Paris supprimé le 1^{er} janvier 2011.
Source : mairie de Saint-Lô

Le département de la Manche a mis en place un réseau de transports en commun par bus dénommé Manéo. Au départ de Saint-Lô, les principales villes de la Manche sont desservies par ces bus.



Carte 5 : Accessibilité de Saint-Lô.
Source : site saint-lo.fr

B. Historique de la ville de Saint-Lô

1. Aux origines de la ville

Les premiers vestiges de la ville remontent à l'époque gallo-romaine, elle se nommait alors Briovère ce qui signifie le pont sur la Vire. Au VI^e siècle après JC, l'évêque de Coutances, Laud ou Lô, se proclama également évêque de Briovère. Par les miracles qu'il accomplit, il fut élevé au rang de Saint et Briovère l'honora en prenant son nom. C'est au VIII^e siècle que Charlemagne fit construire les premiers remparts autour du rocher, ils se révélèrent utiles par la suite car Saint-Lô fut traversée par de nombreuses périodes troubles comme l'invasion par les Vikings ou la guerre de Cent ans. Sous le règne de Philippe-Auguste, Saint-Lô et la Normandie deviennent françaises. Bien plus tard, Bonaparte en fit le chef-lieu administratif du département. Le XIX^e siècle marqua alors une époque de grands changements et de développement. Un port est aménagé sur la Vire et une liaison ferroviaire sera établie. De plus un tribunal, une prison et le haras national seront construits. Cet essor fut important et paisible mais il sera troublé par un événement majeur : la Seconde Guerre mondiale.

2. La Seconde Guerre mondiale, la « capitale des ruines »

Saint-Lô est située dans la zone occupée pendant la Seconde Guerre mondiale. Par sa position de carrefour stratégique, les Américains décidèrent de bombarder la ville dans la nuit du 6 au 7 juin 1944. En effet, il fallait empêcher les renforts allemands stationnés en Bretagne de pouvoir remonter sur le front de libération amorcé le 6 juin 1944 lors du débarquement sur les plages calvadosiennes.

Les tracts d'avertissements n'étant pas tombés au bon endroit, la population ne fut pas avertie et les bombardements eurent de lourdes conséquences encore visibles aujourd'hui.



Photo 3 : Ville de Saint-Lô après les bombardements.

Source : association « Saint-Lô44 Roanoke »

On compte plus d'un millier de morts et la ville est détruite à plus de 95% ce qui lui vaudra le surnom de « capitale des ruines ». Cet expression est celle de Samuel Beckett dans son texte du 10 juin 1946 The capital of ruins. Il montre bien l'ampleur et la gravité des bombardements. Cet événement constitue un fait majeur de l'histoire de Saint-Lô et a encore des répercussions sur l'ensemble de la ville et son fonctionnement. Il fait partie intégrante de la ville et reste symbolisé par les stigmates que portent encore l'église Notre-Dame volontairement laissée meurtrie. Les politiques français avaient d'ailleurs hésité à reconstruire Saint-Lô, certains souhaitant laisser la ville en ruine comme un symbole de cité martyre de la guerre. Ils proposaient de fonder une nouvelle ville plus loin. Finalement, après avis de la population, la Reconstruction fut engagée. Ainsi, le ministre de la Reconstruction Raoul Dautry proposa l'installation de baraquements en bois pour loger temporairement les habitants. En effet, même si la Reconstruction se fit le plus rapidement possible, les populations ont dû trouver refuge dans ces habitations provisoires pendant un certain temps. Le Président de la République en fonction à l'époque, Vincent Auriol viendra inaugurer la pose de la première pierre de la Reconstruction en 1948 soit 4 ans après le débarquement. La Reconstruction se fit selon le plan d'André Hilt alors architecte en chef de la Reconstruction.

Il proposa de garder la trame générale d'avant-guerre tout en modernisant la ville et en mettant en valeur les remparts autrefois masqués par les bâtiments.



Photo 4 : Les remparts mis en valeur et la nouvelle promenade le long de la rue Torteron.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Tout cela devait se réaliser dans les plus brefs délais possibles en raison de l'urgence de la situation. Le style dominant choisi est donc fonctionnel avec une omniprésence du béton. Les immeubles sont gris, monotones et imposants. De plus ils paraissent aujourd'hui datés et dépassés. Cette architecture symbolise tout à fait la période de la Reconstruction au même titre que les villes du Havre et de Lorient. L'église Notre-Dame ne fut pas reconstruite à l'identique dans un souci de garder visible la guerre et ses dégâts.



Photo 5 : L'église Notre-Dame, symbole de la guerre 39-45.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

3. De la période des Trente Glorieuses jusqu'à nos jours

Suite à la Reconstruction, Saint-Lô bénéficie aussi de l'essor économique qui prime sur toute la France dans les années 60. La population s'accroît de 30% entre 1968 et 1973 imposant la construction de nouveaux quartiers de résidence. Ainsi les quartiers du vallon de la Dollée et du Val Saint Jean voient le jour respectivement en 1965 et 1970 avec une majorité d'immeubles HLM. Ces immeubles bien que de hauteur modérée font partie de l'ensemble des constructions de Grands Ensembles et sont de qualité médiocre. Le quartier de la Dollée a d'ailleurs subi une réhabilitation dans les années 90 ainsi que les immeubles du quartier du Val Saint Jean en 1990 ; une partie d'entre eux est actuellement démantelée afin de reconstruire du petit collectif.

L'arrivée à la mairie de M. Digard en 1995 signe le début d'une politique d'embellissement de la ville. En 2004, les bords de la Vire sont réaménagés en réhabilitant un chemin de halage et en créant une plage verte.



Photo 6 : La Vire et la plage verte, en arrière-plan les remparts et L'enclos.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Cette plage verte participe à la végétalisation de la ville tout comme le nouveau quartier du Bois Jugan. Ce quartier se veut plus aisé avec la construction de maisons individuelles de plus grand standing et l'installation d'un golf compact. Les espaces verts n'ont pas été oubliés avec l'aménagement d'un parc paysager.



Photo 7 : Le nouveau quartier du Bois-Jugan, ses maisons de haut-standing et son parc arboré.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

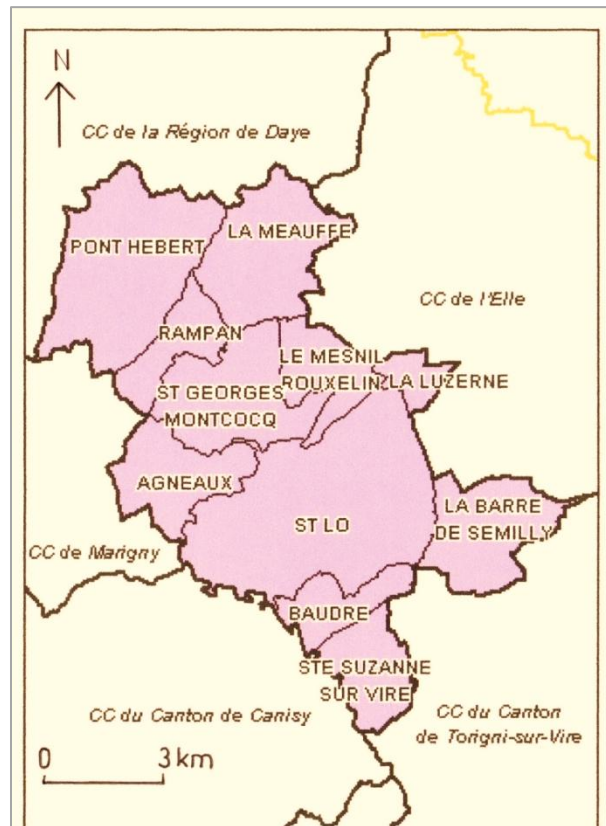
Dans la continuité de ces travaux, le maire a décidé de lancer un projet de réhabilitation du centre-ville. En effet, le centre-ville dénote aujourd'hui avec le reste de la ville et se trouve délaissé de la population au profit des périphéries de la ville.

C. Le rayonnement de Saint-Lô

1. Saint-Lô, à la tête d'une Communauté d'agglomération

Depuis janvier 2011, le statut de la ville de Saint-Lô a changé passant d'une Communauté de communes à une Communauté d'agglomération. Ceci a pu être possible grâce à une nouvelle loi permettant au bassin de Saint-Lô de se constituer en agglomération du fait qu'il accueille la préfecture. En effet, jusqu'à présent il fallait que l'agglomération compte au minimum 50 000 habitants pour bénéficier de ce statut or le bassin saint-lois n'en compte que 31 782.

Saint-Lô est une cité administrative abritant la préfecture de la Manche et également le siège du conseil général.



Carte 6 : La Communauté d'agglomération de Saint-Lô : 11 communes.
Source : site.manche.equipement.gouv.fr

2. L'activité économique de Saint-Lô

L'économie repose majoritairement sur le secteur tertiaire c'est-à-dire la production de services. La commune de Saint-Lô est très peu industrialisée, seulement 12% des entreprises sont des industries alors que le secteur tertiaire regroupe 83% des entreprises dont 36,7% en emplois publics. La commune de Saint-Lô présente un riche tissu de PME-PMI et un total de 1123 entreprises. 981 de ces entreprises soit 87,3% ont entre 0 et 9 salariés. Cependant on constate une lente érosion des petits commerces de centre-ville concurrencés par l'implantation de nouvelles zones d'activité en périphérie. Ainsi, une zone d'activité s'est développée en 2005 accueillant désormais un centre commercial et de nombreuses autres enseignes associées. L'activité économique du bassin saint-lois s'est développée autour de l'industrie agroalimentaire, l'une des trois pépinières d'entreprises présentes est d'ailleurs dédiée à ce secteur. Depuis les années 90, l'activité économique décline avec notamment la restructuration de l'usine Moulinex alors employeur majeur dans le bassin saint-lois mais aussi plus récemment la fermeture du tribunal d'instance. C'est pourquoi la commune souhaite redynamiser l'économie de son territoire en développant deux pôles de compétitivité. L'un est consacré à la transaction électronique sécurisée (TES), l'autre à la filière équine. En effet, la région Basse-Normandie est la première région européenne de la filière en particulier dans la production de chevaux de qualité.

L'agriculture, quant à elle représente 1% des entreprises soit 11 exploitations agricoles. Ce sont majoritairement des exploitations de la filière bovine.

Enfin, l'activité touristique reste peu développée malgré une volonté de promouvoir l'image du cheval. Saint-Lô possède en effet une filière équine avec le haras national, l'un des emblèmes de la ville.



Photo 8 : Les bâtiments du Haras National, lieu touristique de Saint-Lô.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Depuis plusieurs années, l'office du tourisme en collaboration avec le haras organise les Jeudis du Haras. Il s'agit d'une manifestation qui a lieu tous les jeudis pendant l'été et qui offre une démonstration de chevaux pur-sang mais aussi de calèches attelées et de Percherons.



Photo 9 : Démonstrations de calèches lors des Jeudis du Haras.

Source : réalisation : Anne-laure Urbain

Ces démonstrations attirent toujours beaucoup de touristes tout comme le Normandie Horse Show (NHS), événement de dix jours aux alentours du 15 août.

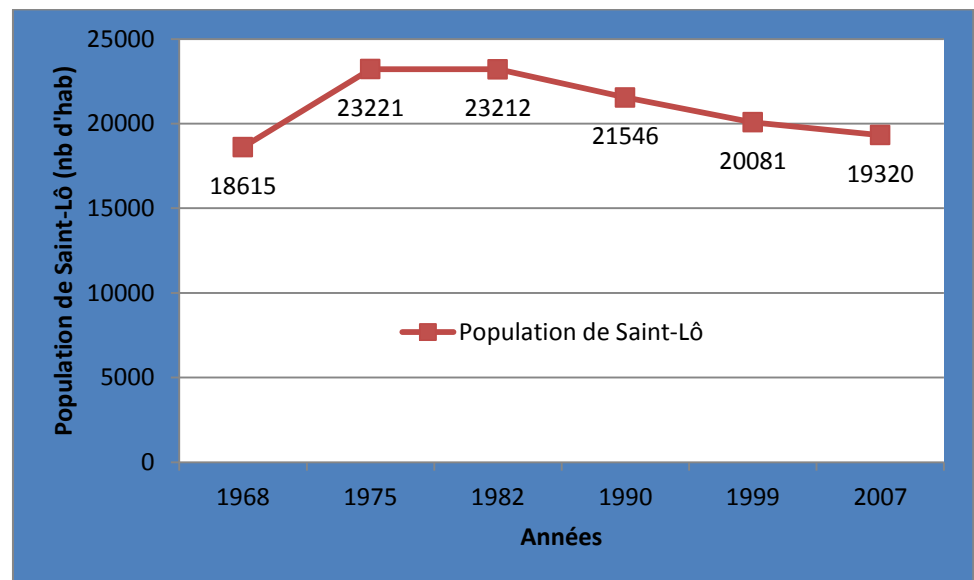
De nombreuses compétitions se déroulent au Centre de Promotion de l'Élevage (CPE) : épreuves d'élevage, concours de sauts d'obstacle, d'attelage et spectacles équestres. Cet événement amène un certain nombre de touristes et cavaliers dont certains disposent d'un fort pouvoir d'achat, ils constituent donc une clientèle potentielle pour les magasins Saint-Lois.

II. Etude socio-économique de la ville de Saint-Lô

A. Etude démographique

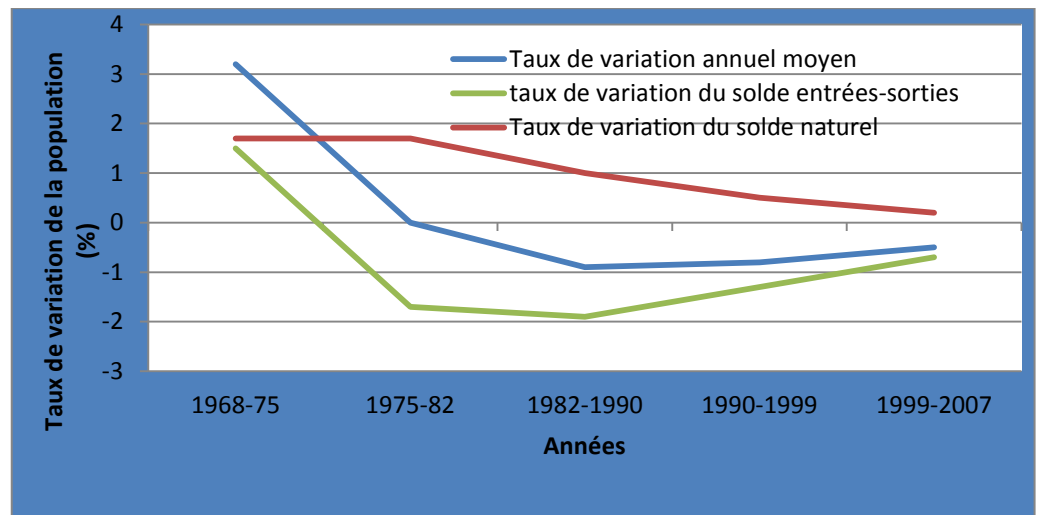
1. Evolution démographique de Saint-Lô

La commune de Saint-Lô comptait 19 320 habitants en 2007 ce qui en fait une ville de taille moyenne à l'échelle de la France. En 1975, la ville a compté jusqu'à 23 221 habitants avant de voir ce nombre diminuer à partir de 1982.

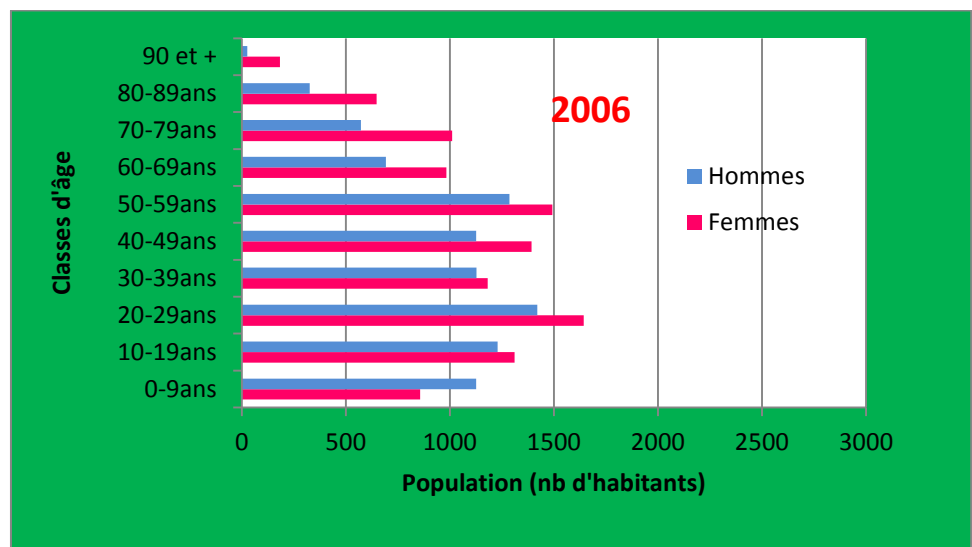
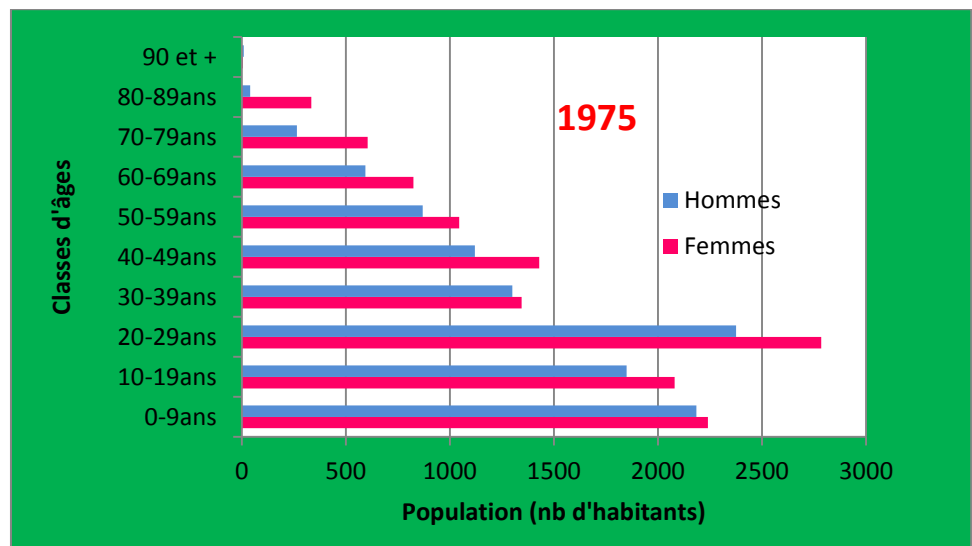


Graphique 1 : Evolution de la population de Saint-Lô entre 1968 et 2007.
Source : INSEE, RP1968 à 2007

La population diminue donc constamment depuis 1982 mais dans une moindre mesure actuellement. Le taux de variation de la population était de -0,9% entre 1982 et 1990. Depuis 1999 il est de -0,5% en moyenne. Ceci traduit une lente érosion de la population due au solde apparent des entrées-sorties égal à -0,7% malgré un solde naturel de +0,2%. Ce phénomène s'explique pour deux raisons principales. Les populations choisissent de quitter Saint-Lô pour les communes périurbaines environnantes de meilleure qualité de vie. De plus, l'exode des jeunes se poursuit par l'absence de formations diversifiées et d'offre d'emplois. De ce fait la population saint-loise est vieillissante. La part des 0-44 ans a diminué entre 1999 et 2007 au profit de la part des plus de 45 ans.



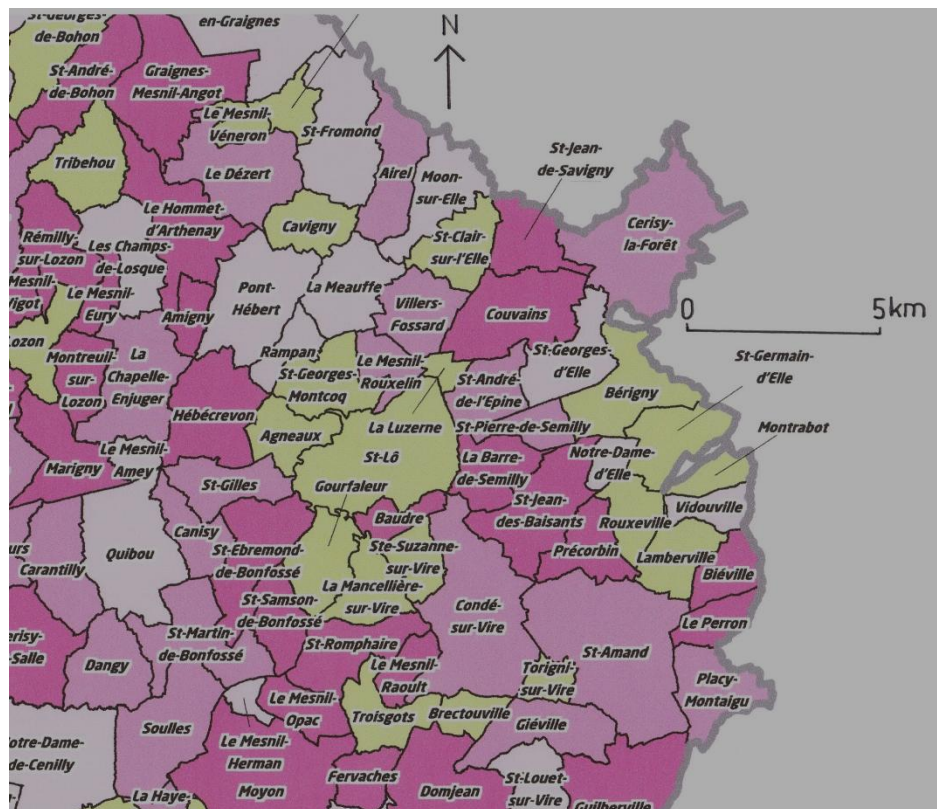
Graphique 2 : Evolution du taux de variation de la population entre 1968 et 2007.
Source : INSEE, RP1968 à 1999



Graphique 3 : Evolution de la population par tranches d'âge entre 1975 et 2006.
Source : INSEE

2. Evolution démographique des communes périurbaines de Saint-Lô

La population de la ville de Saint-Lô diminue depuis 1982, en revanche celle des communes attenantes augmente. Saint-Lô subit un exode des populations vers les communes périurbaines pouvant offrir un meilleur cadre de vie aux habitants. De plus le foncier y est moins cher ce qui permet à un plus grand nombre d'acquérir une maison avec jardin.

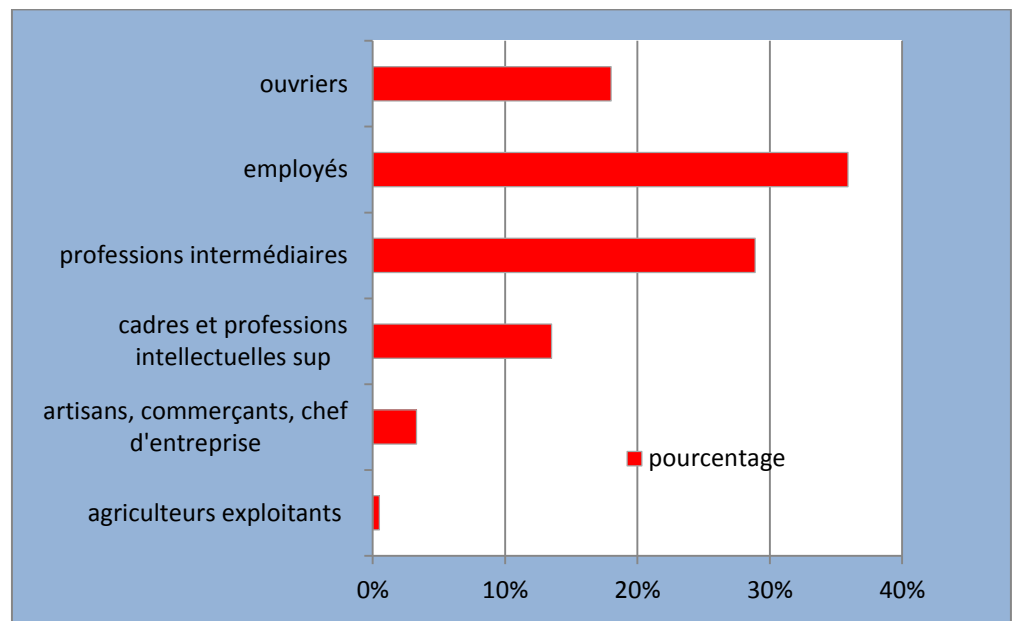


Carte 7 : Variation de la population par commune entre 1999 et 2006.
Source : site manche.fr

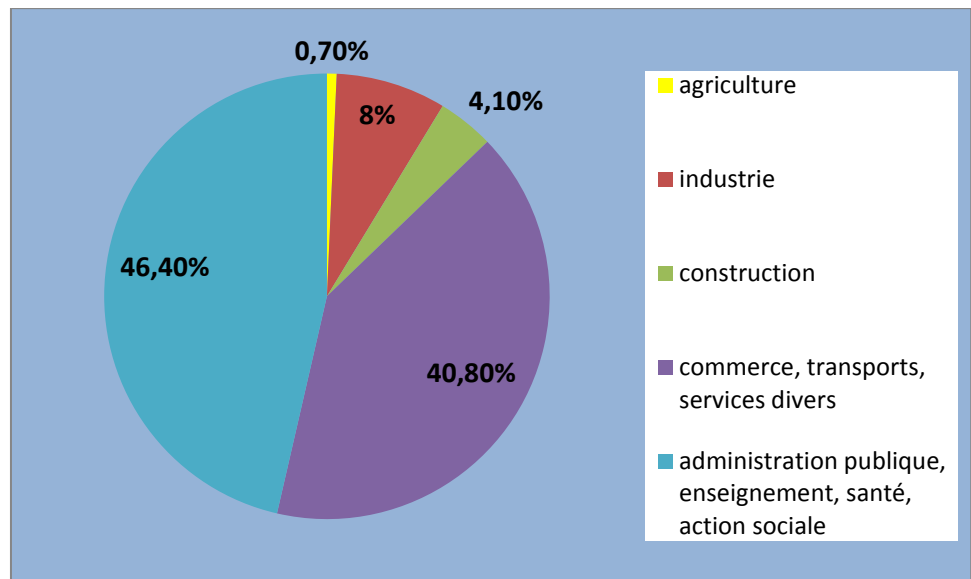
Entre 2000 et 2006, Saint-Lô, Agneaux et Saint-Georges-Montcocq ont vu leur population diminuer, alors que dans le même temps toutes les autres communes rurales ont connu une augmentation de leur population pouvant même dépasser les 10% comme à Baudre ou Hébécrevon. Ces bourgs sont donc attractifs pour la population et bénéficient d'une bonne dynamique de développement. Certains collèges de canton se voient obligés de réorienter leurs élèves vers les collèges saint-lois faute de place. En 7 ans, Saint-Lô a perdu 1 000 habitants alors que le pays saint-lois a lui gagné 2 500 habitants sur cette même période.

B. Etude sociologique de la population de Saint-Lô

La population active de Saint-Lô se caractérise par un fort taux de salariés. En effet, 92,7% de la population de plus de 15 ans ayant un emploi a un statut de salarié. Ce sont surtout des employés, des professions intermédiaires et des ouvriers. Toutefois la part des ouvriers a diminué depuis la restructuration du site de Moulinex commencée au début des années 90. Auparavant cette usine constituait un employeur majeur du bassin saint-lois. La majeure partie de l'emploi se trouve donc aujourd'hui dans l'administration publique et l'un des plus grands employeurs est l'hôpital Mémorial. Près de la moitié des actifs travaillent dans le secteur de l'administration publique et de la santé.

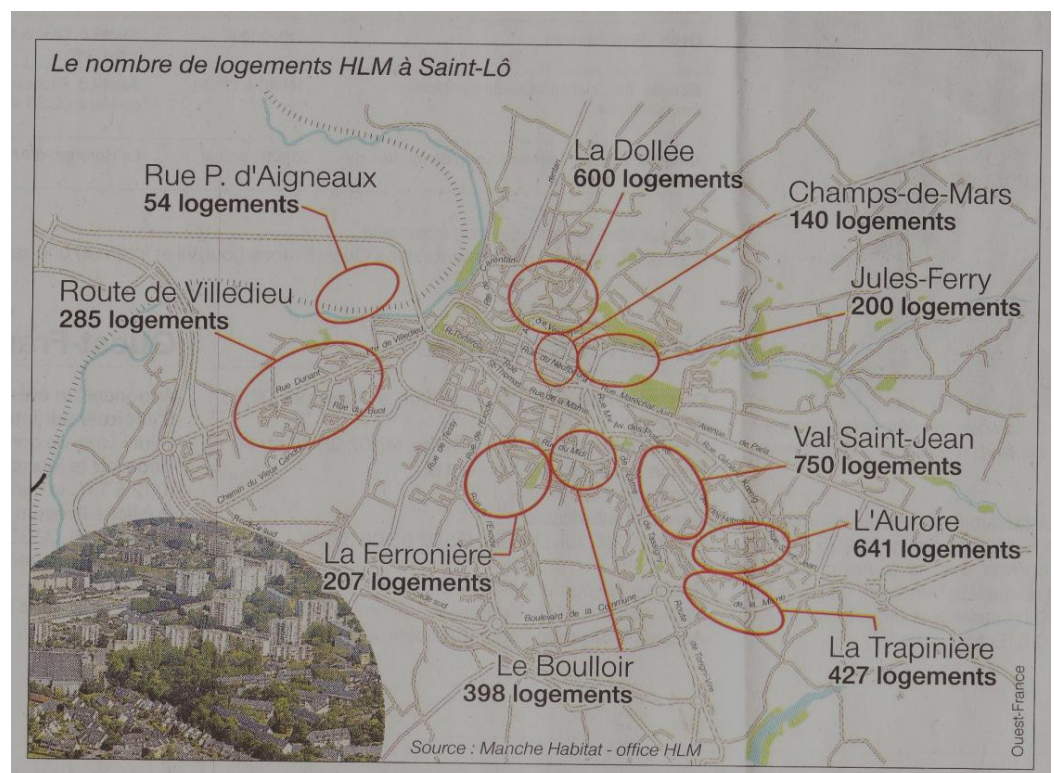


Graphique 4 : L'emploi à Saint-Lô par catégories socioprofessionnelles en 2007.
Source : INSEE



Graphique 5 : L'emploi par secteurs d'activité en 2007.
Source : INSEE

En conséquence, les ménages sont en majorité des classes sociales moyennes et seulement 50,8% des foyers fiscaux étaient imposés en 2007. La population saint-loise n'a donc pas un niveau de vie élevé. Près de 7000 Saint-lois résident dans des logements HLM soit plus d'un tiers de ses habitants. De plus, seulement 35,5% des résidents sont propriétaires contre 58% en France.



Carte 8 : Localisation des logements HLM : un mode d'habitat très représentatif de la ville.
Source : quotidien régional Ouest-France, janvier 2011

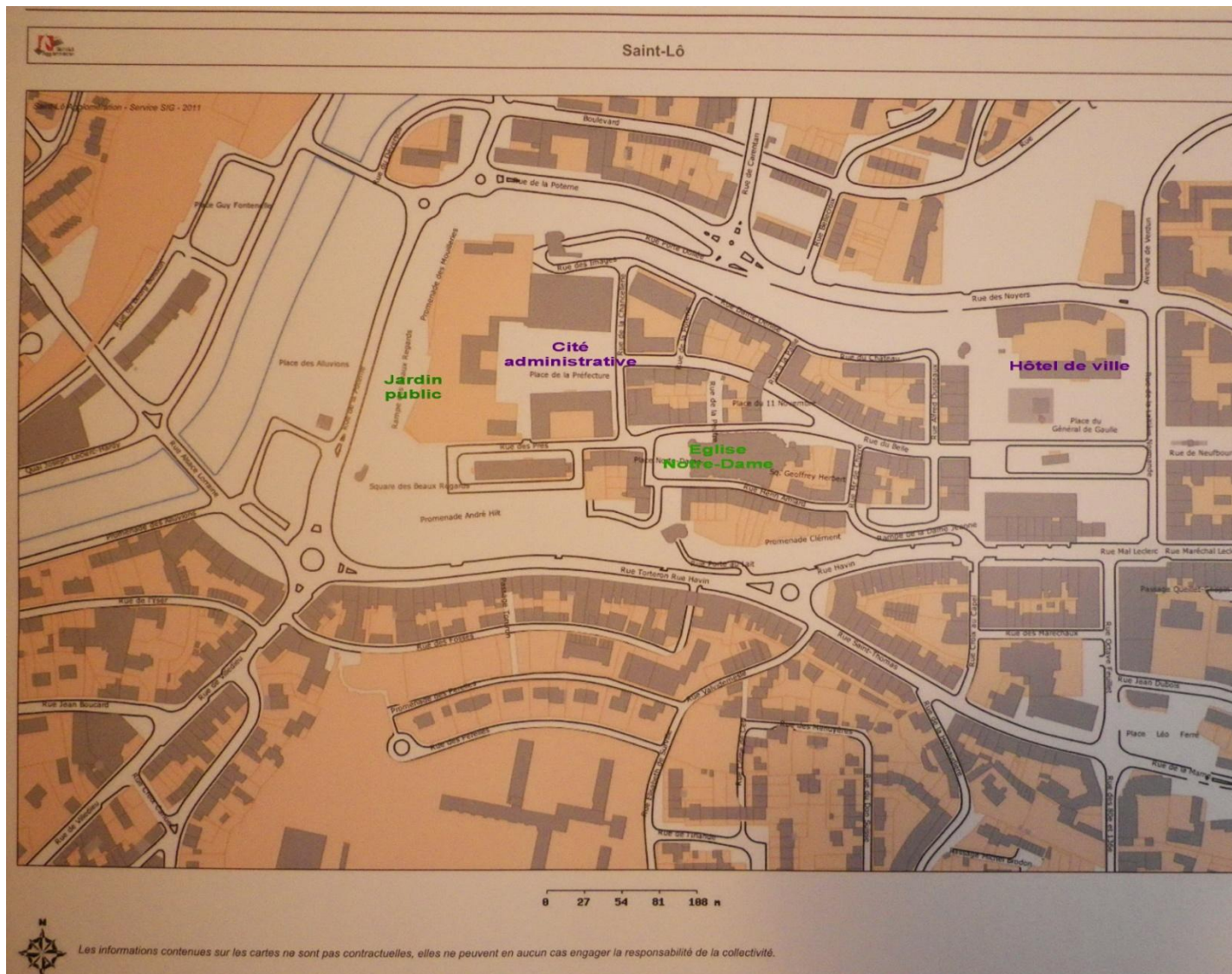
Synthèse :

La ville de Saint-Lô présente de nombreuses particularités dues à son histoire riche en événements et l'ayant marquée à jamais. Les conséquences de la Seconde Guerre mondiale sont toujours présentes et se traduisent notamment par une architecture fonctionnelle et une trop grande importance accordée à l'automobile. De plus, le dynamisme développé pendant la Reconstruction s'essouffle depuis la crise des années 80 par la fermeture d'usines mais aussi par un non renouvellement des populations et un exode des jeunes.

Aujourd'hui Saint-Lô se trouve donc à une période clé de son développement et se doit de réagir sous peine d'être exclue du développement économique territorial. Le réaménagement de son centre-ville est l'une des étapes à envisager dans cette perspective.

Deuxième partie :

Diagnostic



Carte 10 : Plan de L'enclos, du centre administratif et de la place de la mairie.
Source : communauté d'agglomération

1. Un espace dense et contraint par les remparts

L'enclos correspond à la partie de la ville située à l'intérieur des remparts, il est donc sur un promontoire par rapport au reste de la ville. L'espace y est réduit et ne peut plus s'agrandir.

2. Un lieu autrefois cœur de la vie de Saint-Lô

L'enclos est le quartier historique de la ville et de son développement.

3. Un espace de loisirs et de travail

a) *Le jardin public, un espace public de détente*

Ce jardin offre l'une des plus belles vues sur la ville de Saint-Lô, en particulier sur la Vire et son nouvel aménagement, la plage verte.



Photo 10 : Le jardin public et la tour des Beaux-regards marquant les remparts.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Il présente l'inconvénient d'être situé à l'extrémité de L'enclos. Par conséquent peu des gens viennent à le traverser, il faut s'y rendre volontairement. Le dénivelé avec la Plage verte à l'Ouest n'incite pas les personnes à y venir car il faut alors monter un grand escalier ; à l'Est, il se trouve occulté par la cité administrative. Cet espace est donc sous-utilisé.



Photo 11 : Vue depuis l'extrémité des remparts sur la Vire et la Plage verte en contrebas.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

b) La cité administrative, un lieu de travail

A côté du jardin se trouve la cité qui regroupe des administrations publiques comme la préfecture, la perception, le centre des impôts ou la Trésorerie Générale ; elle constitue un espace majeur d'emploi. Beaucoup de personnes sont amenées à s'y rendre que ce soit pour travailler ou pour effectuer une démarche. Pourtant, L'enclos étant le cœur historique de Saint-Lô, ses rues sont étroites, et n'offrent que peu de places de stationnement.

Ainsi, un habitant explique que L'enclos est « un espace qui appartient à ceux qui travaillent à la cité administrative » ; la présence de « voitures ventouses» et l'absence d'une « vraie place avec bars et restaurants » rend cet espace peu attractif malgré le jardin public. Une autre habitante décrit les deux problèmes essentiels de cet espace :

- ✓ Le stationnement : des voitures sont présentes toute la semaine pendant toute la journée
- ✓ L'esthétique : les façades sont « tristes et grises »

Peu de commerces sont installés dans cette zone, ceci contribue à l'absence de vie dans ce quartier. Pourtant cette même habitante se refuse de voir l'installation de bars car cela serait « trop bruyant ».

Toute la complexité du réaménagement du centre-ville apparaît ici car il faut concilier sa dynamisation tout en respectant les souhaits des populations âgées qui y résident et qui veulent garder leur quartier calme.

4. Bilan : un espace triste ayant perdu toute vie

Les bâtiments de la cité administrative ont mal vieilli et présentent aujourd'hui des façades grises et ternes. Les voitures « ventouses » accaparent les rues et peu de commerçants sont installés dans cette zone. Par conséquent, seuls les Saint-Lois devant se rendre dans l'un des bâtiments de la fonction publique y vont. L'espace paraît donc sans animations. Toutefois les habitants du quartier, en majorité des personnes âgées, souhaitent garder le quartier calme et craignent que leur quiétude soit perturbée avec l'arrivée de bars et de restaurants. Le jardin public apparaît sous-utilisé et mal signalé, il doit être mis en valeur.

B. La place de la mairie, un aménagement à reconsidérer

1. Un espace de jonction entre L'enclos et la partie haute de la ville

Cette place fait la jonction entre L'enclos et l'autre grande place de Saint-Lô, la place du Champ de Mars.



Photo 12 : L'hôtel de ville et la tour des pompiers à gauche.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

2. Un lieu plusieurs fois réaménagé au cours des années

C'est en 1849 que l'hôtel de ville fut construit par l'architecte Doisnard qui s'inspira alors des plans et lignes de l'hôtel de ville de Paris. Il abritait également le tribunal, la prison et la préfecture et son architecture était plutôt réussie. Hélas, il fut détruit pendant la guerre, un nouvel édifice fut reconstruit en 1954, d'architecture moderne et hardie, présentant de sobres lignes. Il se voulait plus adapté aux besoins de la vie administrative moderne.

En 1994, une rénovation de la place fut engagée. Elle mit en place le parking actuel que l'on voit sur la photographie 6. Tous les hauts arbres qui cernaient la place ont été supprimés. L'idée était de former un grand espace vide et de délimiter les emplacements de stationnement par des clous lumineux pour donner une impression d'un petit Champs Elysées.

L'ancienne porte de la prison, lieu où sont morts les résistants de la guerre 39-45 a été livrée au bitume. En effet elle se trouve cernée par des parkings de toute part pourtant elle est le seul vestige aujourd'hui conservé en mémorial dédié à la Résistance.



Photo 13 : Le monument aux résistants encerclé par les parkings (la mairie se trouve derrière le photographe).

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Au final cet aménagement fut un échec retentissant et constitue l'une des raisons de la non réélection du maire socialiste alors en place, Bernard Dupuis.

3. Un espace fonctionnel au confort peu soigné

a) Un parking géant occupé par les voitures des fonctionnaires

L'ensemble de la place compte 250 stationnements au total, entièrement gratuits dont une partie en stationnement à durée limitée en zone bleue et l'autre partie en zone blanche c'est-à-dire à durée illimitée. La photographie 6 montre une partie de ce parking occupant presque toute la place à l'exception de la halle couverte abritant le marché.

Du fait du nombre de places de parking restreint dans L'enclos, les fonctionnaires de la cité administrative viennent stationner sur les emplacements en zone blanche et ainsi stationnent leurs voitures toute la journée empêchant les autres usagers de venir s'y garer. A ceci s'ajoute, les usagers voulant se rendre à la mairie. Au final, la place de l'hôtel de ville présente un taux d'occupation de 72%.

b) Un espace animé pendant le marché du samedi

Cette place accueille le marché hebdomadaire qui a lieu le samedi matin. Cet événement permet durant une matinée la disparition des voitures et donne un peu de vie à la place. Toutefois, il est à noter que ce marché a perdu de son ampleur par rapport aux années 80 où il durait toute la journée et attirait toute la population rurale des bourgs alentours. » A midi, tout est fini, chacun remballage se plaint une exposante et les voitures reprennent leurs droits.



Photo 14 : Le marché place de l'hôtel de ville, moment d'animation du centre-ville.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

c) Une place entièrement minérale

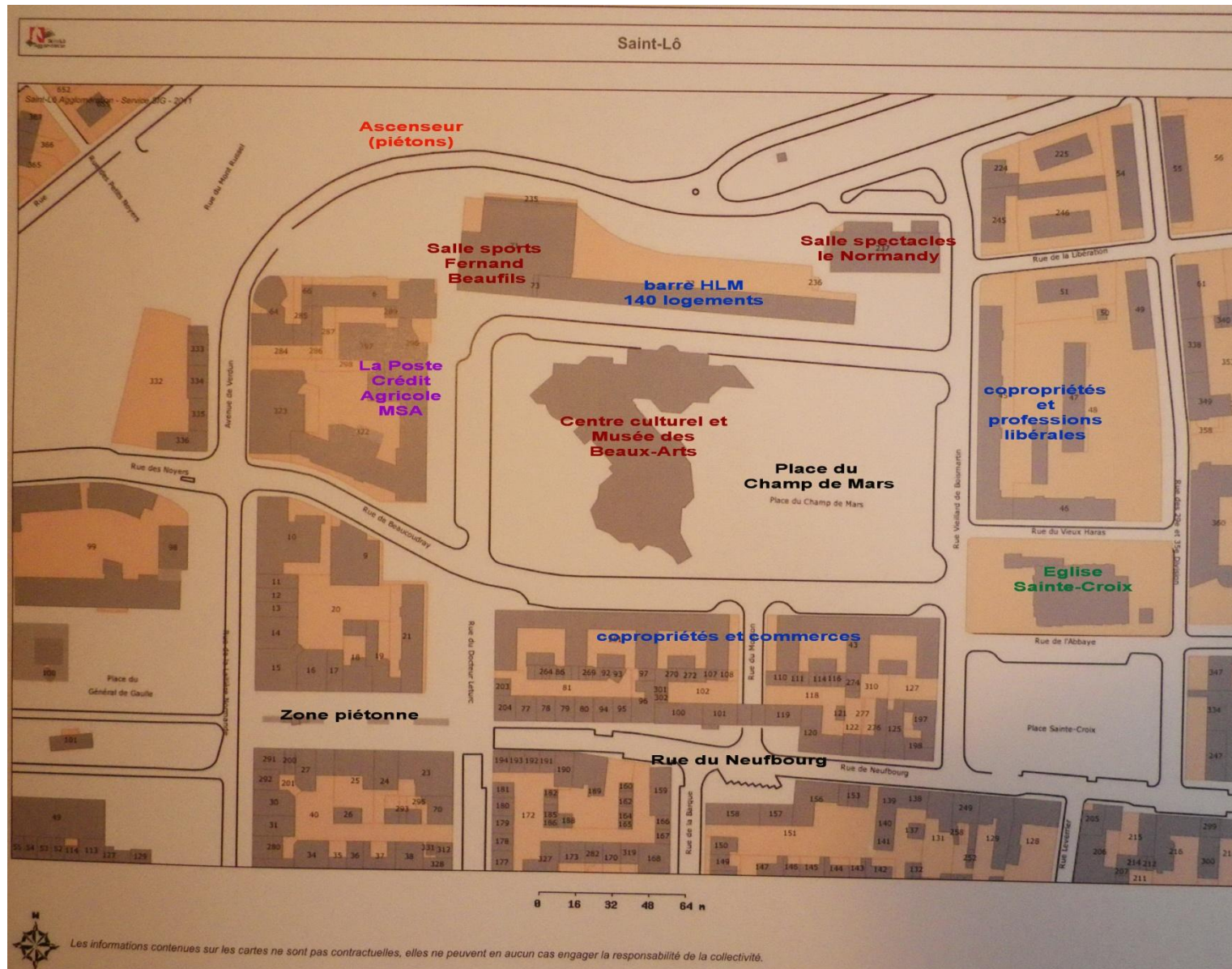
« Du bitume, du goudron mais des places de parkings » sont les termes qui reviennent dans la bouche des passants. Un jeune résume bien la situation : « Cette place de la mairie, elle ressemble à l'ensemble de la ville, c'est figuratif, c'est gris. Je trouve ça triste, on dirait un parking géant ». Le seul avantage réside dans la luminosité du lieu, aucun arbre ne venant faire de l'ombre.

4. Bilan : un grand espace vide rempli de voitures

La place sert de parking à la journée pour les fonctionnaires et n'a pas d'autres fonctions que celle-ci sauf le samedi matin où les voitures disparaissent au profit des déballageurs. Une rapide observation montre que les espaces sont mal délimités, la circulation aussi bien automobile que piétonnière est compliquée et dangereuse pour tous. La circulation piétonnière s'avère presque impossible pour les personnes handicapées du fait de l'absence de tout aménagement à leur égard.

II. La place du Champ de Mars et la rue du Neufbourg, des espaces en dysfonctionnements

Cet espace fait également partie du centre-ville de Saint-Lô, il se trouve à l'Est de la place de la mairie.



Carte 11 : Plan de la place du Champ de Mars et de la rue du Neufbourg.
Source : communauté d'agglomération

A. La rue du Neufbourg, l'espace commerçant de Saint-Lô

1. Une rue en lien avec la place de la mairie

La rue du Neufbourg s'étend sur 600 mètres d'Ouest en Est et débouche dans sa partie piétonne sur la place de la mairie. Elle constitue l'unique zone piétonne de la ville et n'occupe que 15% de la rue soit 85 mètres environ.



Photo 15 : Vue aérienne de la rue du Neufbourg, au premier plan la zone piétonne.

Source : magazine gratuit hebdomadaire Côté Manche

2. Une rue traditionnellement commerçante réaménagée en 1988

André Pien, 84 ans, fondateur et ancien directeur du collège Interparoissial estime que c'est la rue qui a le moins évolué depuis la Seconde Guerre mondiale. Avant – guerre, cette rue concentrait déjà la grande majorité des activités du centre-ville. De nombreux commerces de bouche comme les bouchers, charcutiers ou boulangers y sont encore implantés aujourd'hui. A ces magasins s'ajoutent des commerces d'habillement et de services.

Un réaménagement a eu lieu en 1988 dans une optique de revitalisation de la ville. Le maire en place, Jean Patounas souhaitait créer une zone piétonne, ce qui fut fait avec l'accord unanime des commerçants. Pourtant, 20 ans plus tard, ces travaux paraissent insuffisants et une réorganisation s'impose. Mais les commerçants interrogés à propos d'un nouveau réaménagement s'opposent à la suppression de places de stationnement et à l'extension de la zone piétonne. En effet, ils craignent une baisse de leur chiffre d'affaire. Un boucher de la rue, Claude Cantrel, s'explique : « Mes clients sont habitués à s'arrêter juste devant mon commerce. Alors je pense que si on supprimait ces places, mon chiffre d'affaire baisserait ».

3. Un lieu d'animation crucial pour la ville

a) Un point névralgique pour l'ensemble de Saint-Lô

La forte implantation de commerces attire tout au long de l'année les Saint-Lois. De plus, cette rue est l'unique lieu de la ville en zone piétonne. Globalement, l'activité économique est dynamique dans cette rue. Pourtant, certains commerces ont récemment fermés et n'ont pas trouvé de repreneurs. Des pas de porte sont donc à l'abandon, une perte de dynamisme s'ensuit et risque de s'amplifier au fur à et à mesure de l'essor des grandes surfaces en périphérie.



Photo 16 : La partie ouverte à la circulation de la rue du Neufbourg.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

b) Une zone piétonne réduite

Seule une partie de la rue est entièrement dédiée aux piétons. De même, pour la rue Docteur Leturc, perpendiculaire à celle du Neufbourg, qui est semi-piétonne sur un court segment. Dans cette zone semi-piétonne, les piétons et les voitures ne peuvent délimiter précisément les espaces qui leur sont réservés. En outre, les piétons ont peu d'espaces, les trottoirs sont trop petits. Ceci crée de la confusion et un sentiment d'insécurité pour les piétons en plein cœur de la ville.

D'autres problèmes sont liés à ce mélange entre zones de circulation automobile, piétonne et semi-piétonne comme la dangerosité de la circulation automobile pour les piétons.



Photo 17 : La rue du Neufbourg dans sa partie piétonne. Au premier plan la Licorne, symbole de la ville.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

c) Une volonté de se garer « au plus près »

La présence des commerces de bouche implique une fréquentation au quotidien de la rue. Or les Saint-Lois ont pris l'habitude de se garer au pied du commerce dans lequel ils veulent se rendre. Ce phénomène est rendu possible par la présence de stationnements bilatéraux dans presque toutes les rues. De plus, il est difficile de circuler à pieds car il manque de cheminements piétons clairs et bien délimités. Ils sont donc peu enclins à marcher, ceci est aggravé par le fort dénivelé existant entre certains points de Saint-Lô.

4. Bilan : une rue dangereuse aux espaces mal délimités

La rue du Neufbourg privilégie la circulation automobile alors que de nombreux piétons l'empruntent et que les espaces qui leur sont réservés sont réduits. L'organisation actuelle s'avère dangereuse pour les piétons. Pourtant des progrès ont été réalisés. Un stationnement minute a été installé devant une boulangerie à l'Est de la rue permettant une meilleure rotation des voitures.

B. La place du Champ de Mars, un parking de supermarché

1. Un vaste espace à proximité de la rue du Neufbourg

La place du Champ de Mars est la plus grande de Saint-Lô avec une superficie de 30 000 m². Elle se situe à l'extrémité Est du centre-ville de Saint-Lô en parallèle avec la rue du Neufbourg.

2. Une place aménagée après-guerre

La quasi-totalité de la place a été construite pendant la Reconstruction entre les années 50 et 60. L'intégralité de la place a été goudronnée. Celle-ci accueillait une fois par mois une foire agricole qui s'étendait alors sur tout l'espace disponible. Cette foire animait le centre de Saint-Lô et attirait les agriculteurs des régions alentours. Pour des raisons d'hygiène et de sécurité, cette foire s'est déplacée en périphérie de la ville dans les années 80. L'espace fut alors disponible pour la construction d'un centre culturel. Eugène Leseney dessina un bâtiment futuriste pour accueillir la médiathèque, l'école de dessin mais aussi le musée des Beaux-Arts. Il fut achevé en 1989 mais son design fit polémique et est peut-être à l'origine de la chute de Jean Patounas lors de l'élection municipale de la même année.

3. Un espace aux usages variés

a) Un lieu d'habitat

La place constitue l'un des espaces d'habitation majeurs du centre-ville. Au Nord, une grande barre d'immeuble HLM de sept étages parcourt toute la longueur de la place. Au total, 140 logements sont offerts à la population.



Photo 18 : La barre HLM comprenant 140 logements.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Elle fut achevée le 1^{er} octobre 1958 et représente un symbole fort de la Reconstruction. A l'époque, son confort attirait toutes les populations. Réhabilité en 1999, le bâtiment est le seul du centre-ville à disposer d'un ascenseur. Pour cette raison, les habitants sont très attachés à cette barre et la liste d'attente pour bénéficier d'un appartement ne désemplit pas.

Toutes les catégories socioprofessionnelles sont représentées malgré un vieillissement de la population : plus de la moitié des résidents ont plus de 60 ans et par conséquent les 4/5^{ème} sont des personnes seules.

Noëlle, habitante apprécie le « calme » de la place, une autre s'exclame avec force « surtout, il ne faut pas l'abattre ». Cette barre est donc un élément immuable de la place qui ne pourra être revu.

De l'autre côté de la place, au Sud, se trouvent sept immeubles gérés en copropriété par le cabinet Faudais. Ces immeubles de trois étages datent également des années 50. Quatre d'entre eux ont fait l'objet d'une rénovation avec un ravalement de façade à la fin de l'année 2010. L'association Saint-Lô Renaissance a pris en charge 14% du coût total des travaux et a ainsi permis la réalisation de ces travaux. Ce ravalement s'avère nécessaire dans le cadre d'une revitalisation du centre-ville.

Enfin d'autres copropriétés bordent la partie Est de la place également construits dans le même style de la Reconstruction.



Photo 19 : Au premier plan, les immeubles ravalés ; au fond, un immeuble non rénové.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

b) Des commerces peu vivants

Des commerces sont implantés au rez-de-chaussée des immeubles mais ce ne sont pas les plus fréquentés et animés. Parmi eux on trouve une agence immobilière, une banque, un magasin de jouets artisanaux, une quincaillerie. La fréquentation de ces magasins est moindre que celle de la rue du Neufbourg.

En revanche, la présence de nombreuses professions libérales dans les copropriétés de l'Est de la place induisent un stationnement des patients à proximité de ces immeubles. En effet, quelques cabinets de praticiens et professions paramédicales sont installés ici et peuvent recevoir des patients invalides.

c) Un espace offrant de nombreux emplois

La partie Ouest de la place est un lieu concentrant les emplois. Trois entreprises s'y trouvent accolées : La Poste, le Crédit Agricole et la Mutualité Sociale Agricole. Le stationnement est donc occupé par les voitures des salariés de ces entreprises et des usagers de ces mêmes entreprises. C'est pour cette raison que de nombreuses voitures sont garées toute la journée sur le parking situé en zone blanche et donc à durée illimitée.

L'installation d'un nouvel ascenseur à l'extrémité de ces bâtiments devait inciter les salariés à utiliser le parking de la Dollée situé en contrebas du Mont Russel. Des places ont été réservées à ces employés mais ils n'ont pas fait l'effort de s'y garer et ce dispositif a été supprimé. Les places du Champ de Mars n'ayant pas été enlevées, les salariés ont gardé leurs habitudes de se garer au plus près.



Photo 20 : L'ascenseur de la Dollée, en contrebas, le nouveau parking actuellement achevé.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

d) Des équipements culturels attirant du public

Au centre de la place se trouvent le centre culturel Jean Lurçat et le musée des Beaux-Arts. Le centre culturel est composé d'une médiathèque, d'une école de dessin, d'un accueil pour les jeunes et d'une galerie pouvant accueillir des expositions. Au musée des Beaux-Arts, des peintures impressionnistes d'artistes normands comme Eugène Boudin sont exposées ainsi que des tapisseries. Cet espace et ses abords constituent un lieu-clé pour se rencontrer et il effectue le lien entre la rue du Neufbourg, la place de la mairie et l'ascenseur de la Dollée. Pourtant, son architecture massive fait l'effet d'une forteresse et cela est accentué par un problème de lisibilité de ses entrées. Coline, habitante originaire de Saint-Etienne explique : « Quand on ne connaît pas, on ne sait pas par où rentrer ».

Ce bâtiment, d'une grande emprise au sol et d'une architecture peu lisible se trouve placé en plein milieu de l'immense parking. De ce fait, cette position centrale ne rend pas le lieu accessible et accueillant.



Photo 21 : L'architecture massive du centre culturel entouré d'un immense parking.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

L'unique salle de concert de la ville de Saint-Lô se situe également à l'extrémité Nord-Est de la place. Il s'agit en réalité de l'ancien cinéma de la ville reconverti en salle de concert. Une quarantaine de concerts y sont organisés chaque année. De plus, il attire la jeunesse bien au-delà de Saint-Lô. Ce sont surtout les cantons qui sont rattachés aux lycées saint-lois qui voient leurs jeunes fréquenter ce lieu. Son emplacement n'est pas idéal puisque situé à proximité de la barre HLM de 140 logements habitée pour l'essentiel par des personnes âgées. En outre, aucun restaurant ou bar ne se trouvent installés à côté. Les jeunes regrettent cette situation et apprécieraient de pouvoir prolonger la soirée après la fin du concert. Ceci est en contradiction avec la demande de calme des habitants de la barre HLM. Les abords de la salle de concert ne sont pas mis en valeur, les accès sont peu visibles et l'aspect extérieur du bâtiment ne le rend pas attractif.



Photo 22 : La salle de concert de Saint-Lô : le Normandy, espace culturel à mettre en valeur.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

L'emplacement de cette salle pose certains problèmes à la fois pour les spectateurs et pour le voisinage. Des nuisances sonores en fin de soirée peuvent déranger les habitants ; les spectateurs manquent de lieux où se rendre après les concerts.

Pourtant, ce lieu ne peut déménager et doit trouver un compromis satisfaisant l'ensemble des acteurs.

Un dernier équipement culturel borde la place : la salle Fernand Beauvils qui accueille des manifestations sportives.

Au final ce sont trois équipements culturels d'importance qui sont implantés sur cette place. Par conséquent un grand nombre de personnes sont amenées à s'y rendre. Actuellement, le moyen de transport privilégié est la voiture par commodité ou faute de pouvoir faire autrement.

e) L'église Sainte-Croix, un édifice religieux accueillant de nombreuses cérémonies

Certaines cérémonies comme les obsèques ou mariages peuvent attirer beaucoup de populations. Or le parking de la place Sainte-Croix est habituellement occupé en semaine par les professeurs du lycée Le Verrier tout proche. Les voitures ne pouvant se mettre sur le parvis stationnent donc sur la partie haute de la place.

f) Une place offrant 600 stationnements

L'intégralité de la place est couverte d'un parking excepté l'emprise au sol du centre culturel et de ses abords en pelouse. La partie Est offre un stationnement libre, les parties Ouest et Sud un stationnement à durée limitée. L'ensemble est mal organisé, peu compréhensible et s'avère dangereux pour les piétons mais aussi pour les voitures. En effet, des rangées de parking en épi sont sans issues et contraignent à faire « marche arrière » en voiture si l'on a pu se garer faute de sorties.

La fréquentation des parkings de la place varie selon le jour. Voici un exemple :



En semaine vers 15h, les stationnements sont presque tous occupés.



Le dimanche vers 15h, de rares voitures stationnent sur la place.

Photo 23 : Comparaison du taux de fréquentation de la place du Champ de Mars.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

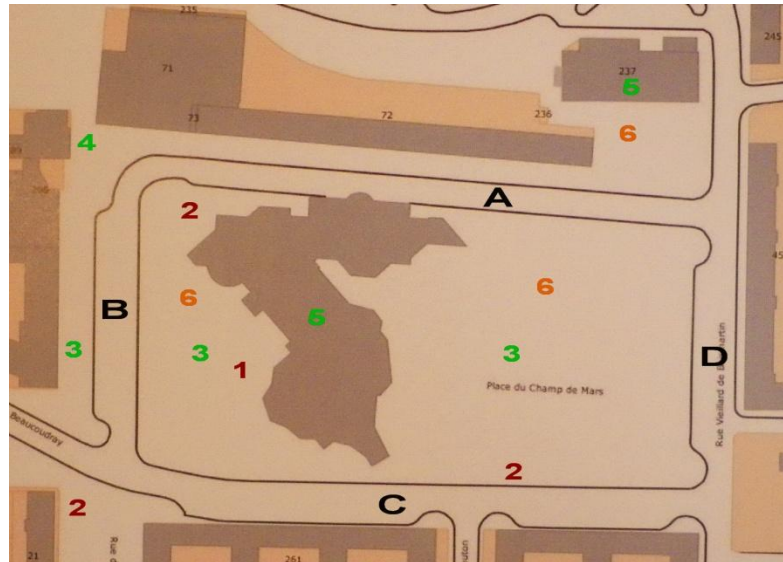
g) Un problème d'accessibilité

Aucun aménagement en vue de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite n'existe. Pourtant, la loi Handicap 2005 impose à toutes les communes françaises d'être accessibles sur les transports, l'urbanisme et la voirie au 1^{er} février 2015. Alain Lecordier, malvoyant, s'exclame à propos de la place du Champ de Mars : « elle est terrible, tout est plat et il n'y a aucun repère. Vous mettez un aveugle au milieu, il s'y perd à tous les coups ». Alain Lecordier déplore l'absence de feux sonores, de podotactiles ou de bandes en relief. En outre il n'arrive pas à trouver l'entrée de la médiathèque.

Des progrès sont à réaliser car selon l'Association des Paralysés de France (APF) Saint-Lô est 37^{ème} sur les 60 villes du baromètre d'accessibilité des préfectures. Bilan : un espace à réaménager.

4. Bilan : un espace à réaménager

Voici le plan résumant les problèmes soulevés lors de l'analyse de la place du Champ de Mars :



Carte 12 : Les problèmes de la place du Champ de Mars. Echelle : 1/1500ème.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

- ✓ Les voies A, B, C, D sont toutes à double-sens créant de nombreuses priorités à droite et multipliant les stationnements bilatéraux.
- ✓ Absence de sorties du parking : n°1
- ✓ Stationnements anarchiques et qui empiètent sur les trottoirs dus à un marquage au sol déficient ; manque de places à proximité les jours de marchés : n°2
- ✓ Absence de cheminements piétonniers : n°3
- ✓ Absence de signalisation de l'ascenseur de la Dollée : n°4
- ✓ Manque de lisibilité et d'accessibilité des équipements culturels : n°5
- ✓ Absence d'espaces verts : n°6

L'omniprésence de la voiture et la minéralité de l'ensemble oblige à envisager une suppression d'une partie des places de parkings et à végétaliser la place. Toutefois, la présence de nombreux lieux culturels et de vie implique de réfléchir à des solutions pour que chacun puisse évoluer de la meilleure façon possible.

Les diagnostics ainsi effectués pour chacune des différentes parties du centre-ville vont nous permettre maintenant de dégager les points essentiels qui caractérisent le centre-ville.

III. Analyse globale du fonctionnement du centre-ville

A. Un centre-ville éclaté

1. Un centre-ville étendu, sans lieu de centralité

Le centre-ville s'étend sur une longueur de 1,4 km au total entre le rond-point du Major Howie et celui du 6 juin. Cette distance est relativement importante surtout pour une ville de 20 000 habitants auquel s'ajoute le dénivelé. Le « lèche-vitrine » n'est donc pas encouragé.

Le centre manque d'un lieu de centralité qui serait le cœur de la ville et qui redonnerait un peu de vie à l'ensemble. La ville est ressentie comme « stressante » pour les ruraux pourtant nombreux à venir à Saint-Lô car il manque des espaces de respiration. Bien qu'il soit le centre géographique de la ville, L'enclos est le quartier le plus calme de la ville. Il pourrait devenir l'un de ces lieux de rencontre plutôt qu'un désert inanimé grâce aux nombreux atouts qu'il possède : promenade des remparts, jardin public... Jean-Noël Bernicot, directeur d'école et impliqué dans la vie culturelle de Saint-Lô déplore que « l'aménagement de la ville ne contribue pas à créer des liens véritables entre les différentes structures ». Depuis la Reconstruction, certaines parties de la ville ont subies des réaménagements à différentes époques et dans différents styles. Pour cela, l'architecture manque d'unité et d'harmonie.

2. Un manque global de convivialité

Du fait de sa grande étendue, le centre-ville manque de chaleur humaine et ne donne pas envie de flâner devant les magasins. La voiture ainsi que la Reconstruction nuisent à la convivialité selon certains habitants. Le centre est défiguré par des bâtiments « vieillots » et l'omniprésence de la voiture. L'absence de toute vie nocturne après 19h dans le centre-ville ne contribue pas à sa redynamisation. Des éléments d'animations devraient se développer le soir par le biais de terrasses de restaurants. Ces aménagements répondraient aux attentes des jeunes mais devront aussi ménager la tranquillité des personnes plus âgées.

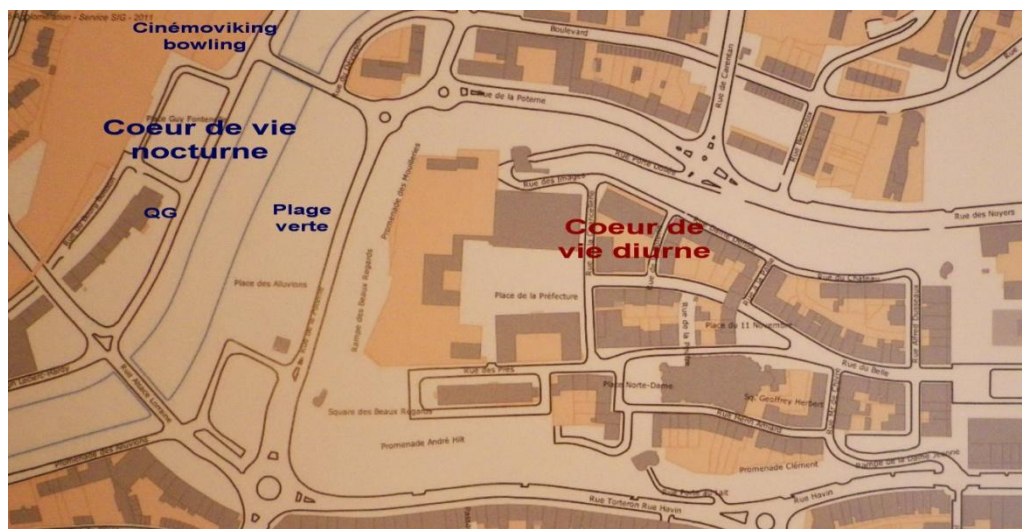
Toutefois des travaux ont déjà été entrepris dans le but de rendre Saint-Lô plus attractive et dynamique. Par exemple un projet de colorisation des façades se développe et va tendre à se multiplier d'après les indications du maire François Digard lors du conseil municipal du 26 avril 2011. La première colorisation a été achevée en juin 2010 par l'artiste Bruno Dufour-Coppolani.



Photo 24 : Colorisation des façades des immeubles de la Reconstruction.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Depuis quelques années les aménagements se sont multipliés à l'Ouest de Saint-Lô sur les bords de Vire. Ceci a créé un clivage entre le « haut » de la ville, c'est-à-dire l'ensemble du centre-ville, et le « bas ». Ainsi il existe deux cœurs de ville distincts.



Les bords de Vire accueillent la vie nocturne avec des lieux comme le QG, bar où se retrouvent les jeunes Saint-lois ou encore le tout nouveau complexe cinématographique « Cinémoviking » achevé en avril 2009 suivi de la construction du bowling mais aussi d'une salle de sport. Ce nouveau poumon de la ville draine toute l'animation et le dynamisme actuel.

La partie Ouest de Saint-Lô s’est considérablement développée et embellie au travers de multiples projets. Désormais, le centre-ville doit bénéficier de travaux d’aménagements en vue de rééquilibrer les deux parties de la ville. Ces travaux donneront une nouvelle lisibilité à la ville participant à son attraction.

B. Un plan de déplacement urbain privilégiant la voiture

1. Une circulation automobile dirigée vers le centre-ville

La quasi-totalité des rues du centre-ville sont à double-sens et larges, la circulation est donc fluide et encourage à venir jusqu'en centre-ville. Saint-Lô se caractérise par deux trafics :

- ✓ De transit : 15 000 véhicules/jour : des conducteurs passent par le centre pour rejoindre un grand axe venant d'un autre plutôt que d'emprunter la rocade.
- ✓ D'échanges : 30 000 véhicules/jour : les habitants font de courts trajets avec leur véhicule et parasitent les places de stationnement.

La majorité des emplois du bassin saint-lois se situe au cœur de la ville. De plus, la moitié de ces emplois sont occupés par une population active habitant les communes périurbaines alentours. Or ces populations n'ont d'autres moyens de venir sur leur lieu de travail que de prendre leur voiture. Il s'agit là de la principale raison des stationnements à la journée de voitures en centre-ville.

2. 3000 stationnements gratuits dans Saint-Lô

L'une des particularités de Saint-Lô réside dans la gratuité de l'intégralité des places de stationnement. A la fin des années 80, un système de parkings payants a été mis en place avec l'achat d'horodateur. Les Saint-Lois ont boycotté ce système en allant se garer en dehors des zones payantes. Durant cette période, les Saint-Lois ont donc su faire l'effort de marcher et les parkings payants se sont retrouvés totalement vides. Face à cette situation, le nouveau maire élu en 1989 a décidé d'abandonner ce système. Le remboursement des horodateurs auprès de la société qui les avait installés coûta si cher à la ville qu'aucun maire ne se risquerait d'instaurer une zone payante.

Le schéma ci-dessous illustre la densité et l'importance des parkings dans la ville :



Carte 14 : Emplacements et types de stationnement à Saint-Lô.
Source : document publié par la mairie

Voici un tableau recensant ces différents parkings et leurs caractéristiques :

Stationnement	Nombre de places	Type	Taux d'occupation
Place Sainte-Croix	80	libre	85%
Place du Champ de Mars	600	mixte	72%
Place de la mairie	250	mixte	72%
Dollée	380	libre	<i>non fourni</i>
Avenue de Verdun	170	mixte	85%
Rue du Maréchal Leclerc	bilatéral	mixte	85%

Tableau 1 : Caractéristiques des zones de stationnement du centre de Saint-Lô.
Source : données issues du journal Ouest-France du 20 septembre 2010 et calcul personnel

D'autres parkings sont également situés à proximité du centre-ville comme à côté de la Plage verte et au Sud du centre-ville. Au total Saint-Lô compte environ 3 000 places de stationnement. Ainsi, la ville est faite pour l'automobile.

La facilité avec laquelle la population se déplace puis se gare à proximité de son but favorise l'utilisation de la voiture et n'incite pas les gens à marcher.

Faut-il garder toutes ces rues larges et en double-sens ? Faut-il conserver l'intégralité des places de stationnements existantes ? La proposition d'aménagement visera à répondre à ces interrogations.

3. Des alternatives sous-utilisées ou inexistantes

La population des communes périurbaines effectuant quotidiennement des migrations pendulaires ne peut se rendre à son lieu de travail autrement qu'en voiture. En revanche, un réseau de transport en commun par bus Tusa dessert les communes de Saint-Lô, Agneaux et Saint-Georges-Montcocq. Trois lignes de bus parcourent ces communes de lundi au samedi.



Carte 15 : Le réseau de transports en communes de Saint-Lô.
Source : dépliant fourni par Tusa, exploitant du réseau

Lors des observations effectuées à différents jours et horaires, les bus étaient globalement peu fréquentés. Ce sont majoritairement les collégiens et lycéens qui utilisent ces bus. Les bus les plus fréquentés sont les bus spéciaux du matin et du soir à destination des élèves des établissements Saint-Lois. Malgré une modification des lignes de tracé depuis le 3 janvier 2011, ce réseau n'est pas plébiscité par la population.

Le cheminement piétonnier n'est pas aisé du fait de l'importance de la dénivellation et de la dangerosité et difficulté de circuler à pied. De même, les pistes cyclables sont peu nombreuses et les efforts à fournir découragent rapidement les bonnes volontés.

Une nouvelle alternative existe depuis juin 2009 avec la mise en service de l'ascenseur de la Dollée franchissant le Mont-Russel. Il relie le quartier social de la Dollée à la place du Champ de Mars et au centre-ville. Sa fréquentation augmente régulièrement mais ce sont uniquement les habitants de la Dollée qui l'utilisent.

Toutefois certains habitants ont fait part de leur vertige à l'idée d'emprunter cet ascenseur et sa passerelle transparents. Le parking de 380 places le long du boulevard de la Dollée destiné aux employés du centre-ville est délaissé.

4. Bilan : la voiture, un mode de déplacement à limiter

A l'heure du développement durable et d'une nouvelle crise pétrolière, des solutions d'avenir ambitieuses doivent être envisagées. Saint-Lô a l'occasion de modifier en profondeur sa manière d'évoluer grâce à un projet de réaménagement du centre-ville à long terme, tourné vers des modes de déplacements doux et respectueux de l'environnement.

C. Une Trame Verte et Bleue à renforcer

1. Des espaces verts en périphérie

Les aménagements récents ont tous intégré les espaces verts. Ils participent à l'embellissement et à la végétalisation de la ville. Voici les différents poumons verts Saint-Lois :



Photo 25 : Le vallon de la Dollée.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain



Photo 26 : Le Mont-Russel entre le quartier de la Dollée et la place du Champ de Mars.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

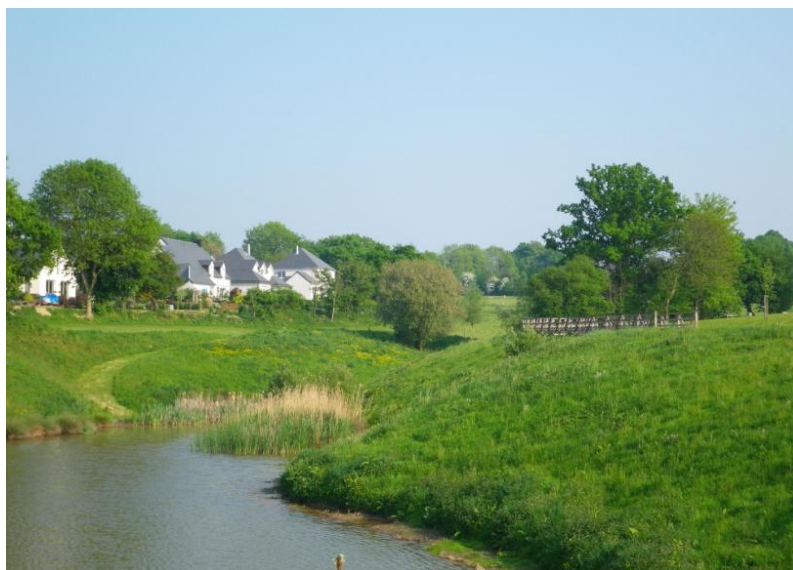


Photo 27 : Le parc arboré du Bois Jugan et son golf compact sur 16 ha.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

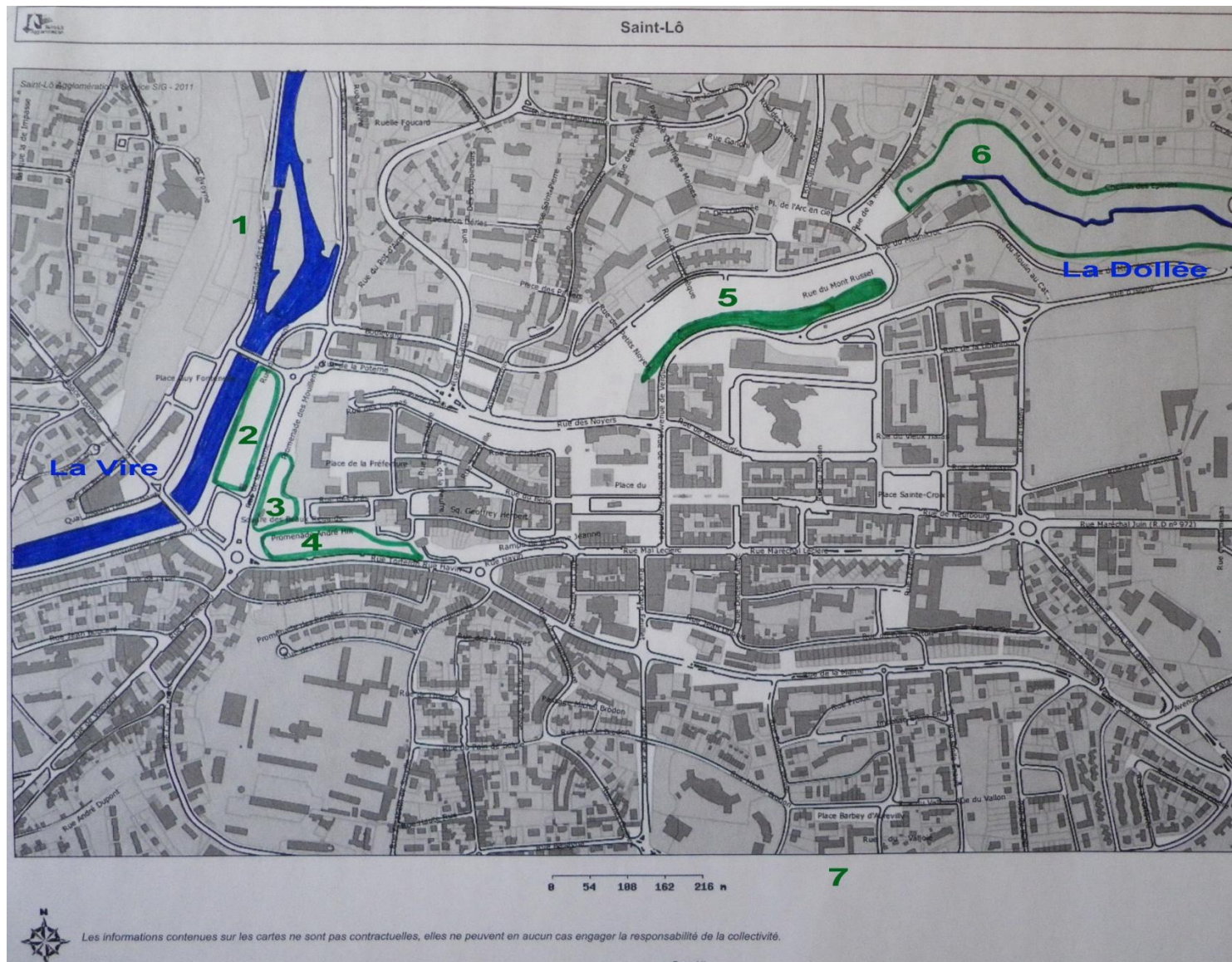


Photo 28 : La Plage verte et la Vire.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Voici une carte localisant ces différents espaces verts et leurs superficies.

- 1 : Les îles et les bords de Vire : un aménagement arboré de 1,7 ha
- 2 : La plage verte : un aménagement graphique de 0,6 ha
- 3 : Le square des Beaux-Regards : un jardin structuré très fleuri de 0,3 ha
- 4 : La rue Torteron : un espace vert valorisant les remparts
- 5 : Le Bois du Mont-Russel : un espace boisé en pleine ville
- 6 : Le vallon de la Dollée : une nature plus spontanée sur 5,6 ha
- 7 : Le parc urbain : un vaste espace de 11,5 ha dédié à la promenade et aux loisirs et le verger du musée du Bocage normand sur 2,3 ha



Carte 16 : Les espaces verts de Saint-Lô tous situés en dehors du centre-ville.
Source : carte fournie par la communauté d'agglomération

2. Un centre-ville minéral

Issu de la Reconstruction, le centre-ville, bien que de densité d'habitat modérée, ne présente aucune respiration végétale. Cette partie de la ville tranche avec les zones périphériques. En effet le minéral est dominant comme le montre les photos suivantes :



Photo 29 : La place du Champ de Mars entièrement bitumée, en arrière-plan le centre culturel.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain



Photo 30 : L'intérieur des copropriétés de la place du Champ de Mars en dalles de béton.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain



Photo 31 : La rue du Docteur Leturc sans aucune végétation.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain



Photo 32 : Le cheminement piétonnier entre l'ascenseur du Mont-Russel et la place du Champ de Mars en arrière-plan.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

3. Bilan : un manque d'espaces verts en centre-ville

Si les quartiers périphériques de la ville sont arborés, le centre manque de respiration végétale. Il faut donc aménager de nouveaux espaces verts dans le centre-ville afin de créer un continuum écologique et d'harmoniser la ville.

Synthèse :

Les diagnostics ciblés sur les différentes zones du centre-ville ont permis de révéler leurs problèmes propres et la nécessité de réaliser un réaménagement. Ainsi, L'enclos est un espace délaissé par tous. Pourtant, il est le cœur historique et géographique de la ville et bénéficie d'atouts peu mis en valeur tel le jardin public. Les deux places du centre-ville s'avèrent aussi fonctionnelle qu'inesthétique avec leurs immenses parkings. Quant à l'espace dédié aux piétons, il se révèle sous-dimensionné et dangereux à ses abords. Des points communs se dégagent de chacun de ces espaces. La circulation automobile domine et de ce fait les respirations végétales et espaces publics manquent. Pour animer le centre-ville, il est nécessaire d'aménager des espaces publics à destination de la population Saint-Loise mais aussi de la communauté d'agglomération. Ils formeront de nouveaux lieux de rencontre et de convivialité accessibles à tous. Le manque d'espaces verts n'incite pas à « flâner » et à prendre du plaisir à marcher. Un besoin de végétalisation s'impose.

Troisième partie :

Proposition d'aménagement

I. Enjeux et partis d'aménagement

A. Mettre fin à la suprématie automobile

Nous avons fait le constat de la prédominance de la voiture dans les modes de déplacements urbains. Les rues à double-sens empêchent le développement des zones piétonnes ; les stationnements accaparent tout le centre-ville au détriment des espaces publics piétonniers. Une réorganisation générale du plan de déplacements urbains est donc nécessaire :

- ✓ Réorienter la circulation automobile en amont du centre-ville vers les parkings de la Dollée.
- ✓ Revoir la circulation et le stationnement en centre-ville.
- ✓ Favoriser la circulation douce.
- ✓ Créer de nouvelles zones piétonnes.

B. Instaurer un continuum écologique en centre-ville

Les espaces verts sont quasiment absents au cœur de la ville. L'implantation de parcs ou jardins arborés ainsi que d'allées fleuries contribueraient à briser l'architecture grise et triste des façades et apporteraient de la gaieté. Les objectifs sont les suivants :

- ✓ Créer un continuum écologique en lien avec les espaces verts périphériques.
- ✓ Rendre attractifs les quartiers issus de la Reconstruction.
- ✓ Introduire du végétal au cœur des îlots d'habitations du centre-ville.
- ✓ Développer et protéger la biodiversité.

C. Faire de la place du Champ de Mars et de la rue du Neufbourg un espace attractif

Le diagnostic a révélé une omniprésence de l'automobile au détriment des espaces publics et des zones piétonnes. De ce fait ces espaces sont en perte de vitesse par rapport à la Plage verte. Ils doivent faire l'objet d'un réaménagement complet selon les différentes thématiques :

- ✓ Les modes de déplacement et la circulation automobile.
- ✓ Les espaces publics.
- ✓ La végétalisation.
- ✓ L'accessibilité aux handicapés.
- ✓ La mise en valeur du patrimoine architectural de la Reconstruction.
- ✓ La mise en place d'activités et d'événements ponctuels.

D. Développer l'image du cheval

L'essentiel de l'activité touristique repose sur le Haras National et le Centre de Promotion de l'Élevage qui lui est associé. Ce haras constitue un atout important et original pour Saint-Lô. La ville doit s'appuyer sur ce thème pour se démarquer des autres territoires et gagner en attractivité.

Avec le pôle agroalimentaire, le cheval peut devenir un moteur du développement économique de Saint-Lô et de sa communauté d'agglomération par :

- ✓ L'organisation de manifestations hippiques attirant les touristes.
- ✓ La réintroduction du cheval en ville en tant que moyen de transport.

II. Propositions d'aménagement

A. Mettre fin à la suprématie automobile

1. Réorienter la circulation automobile

Les automobilistes doivent être incités à stationner au niveau du parking de la Dollée comprenant 340 places plutôt que de vouloir venir en centre-ville. Les services municipaux de la ville ont déjà mis en place des panneaux de signalisation tel celui de la photographie ci-dessous aux endroits stratégiques.



Photo 33 : Nouveau panneau de signalisation indiquant le parking de la Dollée et son ascenseur.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Pourtant ce parking demeure peu fréquenté. Il faut donc contraindre les automobilistes afin qu'ils stationnent effectivement leurs voitures sur ce parking. Ceci ne peut se faire sans revoir la circulation en centre-ville.

2. Revoir la circulation et le stationnement en centre-ville

a) Mise en place de sens uniques

La place du Champ de Mars sera désormais entourée de quatre rues à sens unique. Cela réduira le trafic en incitant les personnes qui transitent actuellement par le centre-ville à emprunter les voies rapides de contournement. Les carrefours aujourd'hui dangereux par les priorités à droite seront plus sécurisés. Ce choix paraît le plus judicieux car la place ne peut devenir une zone piétonne sachant que s'y trouve une barre HLM de 140 logements et de nombreuses copropriétés. De plus la présence de l'église Sainte-Croix oblige à conserver son accès possibles aux véhicules. Cette déviation devrait éviter le passage de véhicules en transit et inciter à stationner en périphérie de la ville.

Une nouvelle signalisation viendra matérialiser ces sens-uniques :

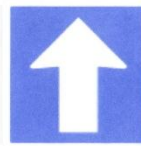


Figure 1 : Panneau de signalisation : circulation à sens unique.
Source : site securiteroutiere.gouv.fr

b) Extension de la zone 30

La rue de l'Abbaye et la place du Champ de Mars seront désormais limitées à 30 km/h. De plus, un rétrécissement de la chaussée réduira la vitesse des voitures et dégagera des voies pour les pistes cyclables. La sécurité des piétons sera améliorée lors de la traversée de ces rues à sens uniques. Les autres rues principales de transit comme la rue du Maréchal Leclerc resteront à 50 km/h. L'objectif est de diriger les flux d'automobiles vers ces rues et de les détourner de la place du Champ de Mars.

Des ralentisseurs seront installés pour effectivement réduire la vitesse des automobilistes.



. Figure 2 : Entrée d'une zone à vitesse limitée à 30 km/h.
Source : site securiteroutiere.gouv.fr



Photo 34 : Exemple de ralentisseurs limitant la vitesse à 30 km/h.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

c) Suppression de 500 places de stationnement en centre-ville

Comme l'a souligné le maire François Digard lors d'une réunion avec les commerçants Saint-Lois, le stationnement ne pose pas de problèmes en ville. La surconcentration des stationnements permet d'en envisager la suppression d'une partie. La place du Champ de Mars verra son nombre de stationnements passer de 600 à 200 ce qui équivaut à une réduction des deux tiers. De même, la place de l'hôtel de ville n'offrira plus que 150 places au lieu de 250 soit une diminution de 100 places. L'intégralité de ces stationnements sera en zone bleue c'est-à-dire limitée à 1h30. La perte de 500 places de stationnement et la mise en place d'une zone bleue inciteront les fonctionnaires à se garer en dehors du centre-ville notamment sur le parking de la Dollée.

Le tableau suivant établit les nouvelles caractéristiques des stationnements de Saint-Lô ainsi que les taux d'occupation espérés suite au réaménagement.

Stationnement	Nombre de places	Type	Taux d'occupation
Place Sainte-Croix	80	libre	85%
Place du Champ de Mars	200	bleu	72%
Place de la mairie	150	bleu	72%
Dollée	380	libre	75%
Avenue de Verdun	170	mixte	85%
Rue du Maréchal Leclerc	bilatéral	mixte	85%

Tableau 2 : Caractéristiques des stationnements après réaménagement.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

3. Favoriser les modes de déplacements doux

La marche à pied est peu mise en valeur ; la pratique du vélo s'avère compliquée d'où la nécessité d'agir en faveur de ces déplacements par plusieurs moyens matériels mais aussi financiers.

a) Extension de la zone piétonne

La zone piétonne va être étendue rue du Neufbourg sur 200 mètres jusqu'à la place Sainte-Croix. Les rues qui lui sont perpendiculaires seront également entièrement réservées aux piétons. Toutefois les résidents des ilots concernés ainsi que les camions de livraisons des commerces pourront accéder à la rue par un système de potelets électroniques qui s'abaisseront pour permettre le passage des véhicules. Une nouvelle signalisation sera mise en place pour délimiter cette zone.

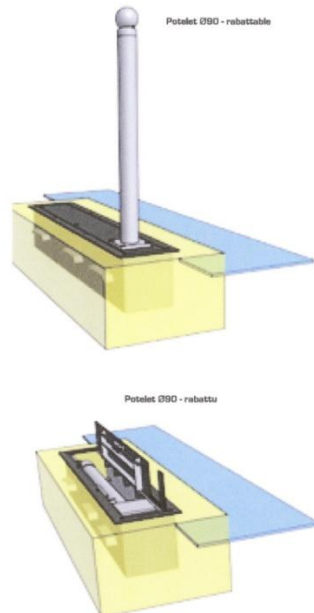


Figure 3 : Exemple de potelet rabattable.
Source : site atech-sa.fr

De même, la place de l'hôtel de ville va devenir piétonne dans la partie comprise entre la mairie et la porte de la prison. Cette piétonisation concrétise le souhait de certains Saint-Lois qui se plaignaient que les voitures étaient présentes jusqu'au pied du parvis de la mairie.

Au total ce sont environ 400 mètres de rues qui deviennent piétonnes et une place de 5 000 m² devant la mairie qui sont dégagés au profit des piétons. Les cyclistes seront également autorisés à circuler tout en laissant la priorité aux piétons.

b) Mise en place de pistes cyclables

L'espace dégagé par le passage d'une rue à double sens en rue à sens unique sera dédié à la création des pistes cyclables de 1,50 m de largeur selon la réglementation en vigueur. Par ailleurs, les cheminements piétonniers seront accompagnés d'une piste cyclable au niveau de l'Enclos où l'étroitesse des rues ne permet pas leur création et à l'arrière de la barre HLM car le boulevard de Verdun reste à double sens. Les panneaux mis en place seront les suivants :

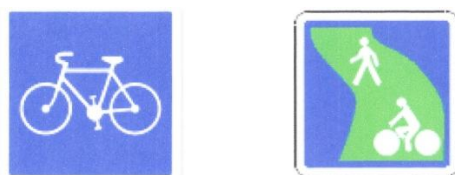


Figure 4 : Piste cyclable et voie verte réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés.

Source : site.securiteroutiere.gouv.fr

De nombreux parkings à vélo abrités seront installés aux points stratégiques du centre-ville.

c) Mise en place d'une subvention à l'achat d'un vélo électrique

La déclivité de la ville de Saint-Lô est un facteur limitant de la pratique du vélo. L'utilisation de vélos électriques s'avère nécessaire. La mairie pourrait donc installer une subvention de 200 € pour l'ensemble des habitants de Saint-Lô afin de les inciter à utiliser ce mode de transport plus doux. Ceci se ferait un partenariat avec la nouvelle entreprise Mobiky-Tech installée depuis le 1^{er} novembre 2010 à Saint-Lô. Cette société fabrique sept types de vélos dont deux à assistance électrique. D'un poids entre 16 et 17 kg, ces vélos de qualité coûtent entre 1 340 et 1 650 €. Les grandes entreprises ainsi que la fonction publique pourraient prendre en charge la moitié du prix restant au titre de moyen de transport pour se rendre sur son lieu de travail.

Une personne paierait donc environ 600 € pour un vélo électrique de qualité et se substituant au coût du transport en voiture ou en train.

d) Création de cheminements piétonniers

Ces cheminements piétonniers ont pour but d'inciter les populations à utiliser le parking de la Dollée et à se rendre aisément et rapidement en centre-ville. Ils seront accessibles à tous y compris aux personnes à mobilité réduite et déficients visuels grâce à un revêtement répondant aux critères de confort et de sécurité.

Le revêtement ne doit pas être meuble ni glissant ni réfléchissant à l'état sec, sans obstacle à la roue et sans trous d'une dimension supérieure à 2 cm. Pour permettre le croisement de deux personnes en fauteuil roulant, ce cheminement sera d'une largeur minimale est de 1,60 m.



Figure 5 : Exemple de revêtement pour les cheminements piétonniers.
Source : site daniel-moquet.com

Les cheminements se dirigeant vers la cité administrative et le Normandy seront complétés par une piste cyclable en double sens d'une largeur de 3 m.

L'éclairage sera garanti par des lampadaires nouvelle génération ainsi que des spots à énergie solaire qui délimiteront le cheminement.



Figure 6 : Exemple de spot solaire.
Source : site oogarden.com

Des panneaux en bois signaleront les cheminements et les équipements desservis.

e) Installation d'un nouvel ascenseur

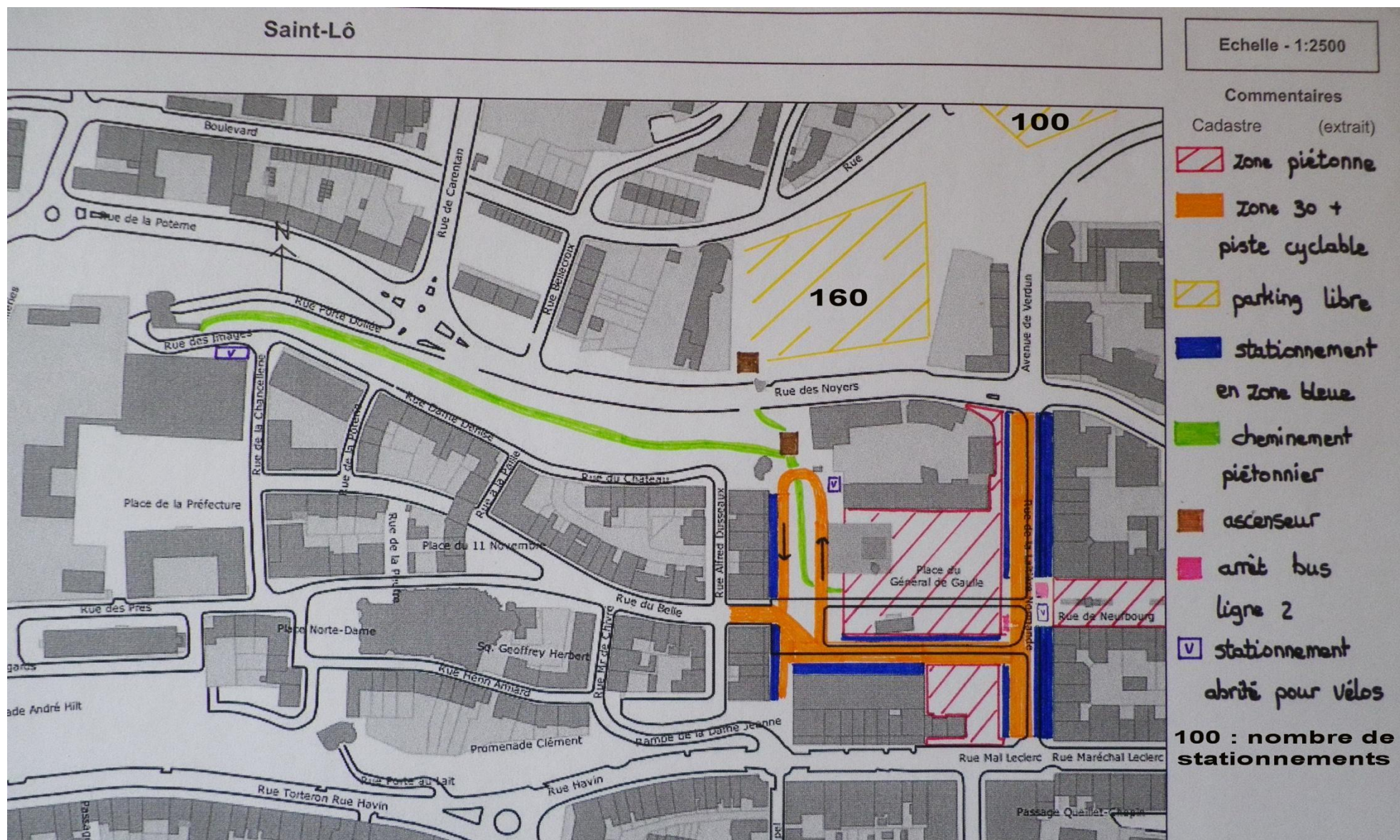
L'emplacement actuel de l'ascenseur n'est pas le plus propice pour les fonctionnaires de la cité administrative. En effet, s'ils se garent sur les parkings de la Dollée puis empruntent l'ascenseur, ils se retrouvent au niveau de la place du Champ de Mars et non dans L'enclos. Un nouvel ascenseur en deux parties reliera la partie la plus à l'Ouest des parkings de la Dollée à la limite entre L'enclos et la place de l'hôtel de ville.



Photo 35 : Emplacement de la 2^{ème} partie de l'ascenseur entre la rue des Noyers et la place de l'hôtel de ville.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Les deux pages suivantes montrent le nouveau plan de circulation du centre-ville.



Carte 18 : Nouveau plan de circulation de la partie Ouest du centre-ville.
Source : carte fournie par la communauté d'agglomération

B. Instaurer un continuum écologique

Le centre-ville est complètement dépourvu d'espaces verts. Une végétalisation s'impose pour offrir un cadre de vie plus agréable et attractif.

1. Concilier fonctionnalité et espace vert

La création d'un cadre de vie plus végétal passe par de nombreuses actions ciblées.

a) Aménagement de parkings engazonnés

Le besoin de stationnement en centre-ville s'avère aujourd'hui encore une réalité malgré tous les efforts faits pour limiter voire interdire l'utilisation des véhicules. De plus, l'aménagement d'un parking en sous-sol serait d'un coût prohibitif ; un parking silo serait difficile à concevoir en centre-ville et encore trop cher pour la municipalité. Pourtant les parkings à ciel ouvert sont totalement rébarbatifs et inesthétiques avec leur dominante minérale, des revêtements gris et des marquages au sol. Une solution est de végétaliser ces parkings mais aussi d'utiliser un éclairage plus discret et tout autant efficace pour en modifier l'aspect général et en faire des véritables espaces publics. Trois parkings vont être végétalisés :

- ✓ Stationnements le long de l'avenue de Verdun actuellement en graviers
- ✓ Le parking devant le Normandy
- ✓ Le parking situé à côté du Jardin pour tous

Les surfaces de stationnement seront traitées en éco-mousse (mélange terre-pierre) donnant naissance à des aplats de vert et à un système drainant pour limiter l'imperméabilisation des surfaces.

De cette manière, les parkings entrent en continuité avec les espaces verts environnants.



Photo 36 : Exemple de parking engazonné drainant.

Source : [site sol-aire.fr](http://site.sol-aire.fr)

b) Végétalisation des abords des bâtiments publics

Le centre culturel, le Normandy et la salle de sport Fernand Beaufiles présentent des abords peu conviviaux et peu esthétiques. Ils gagneraient à être végétalisés par la mise en place de massifs d'arbustes, de plantes vivaces et grimpantes.

Voici des exemples de plantes qui composeraient ces massifs : elles ont été choisies en fonction du climat de la région de Saint-Lô et de leur résistance aux conditions du milieu urbain. L'intégralité des photographies sont issues du livre d'Alain Baraton, *Savoir tout faire du bon jardinier* aux éditions Flammarion, La maison rustique, 2008.

Arbustes d'ornementation :



Photo 37 : Rhododendron *Rhododendron mucronulatum*, hauteur (H) 3-6m.



Photo 38 : Cytise *Laburnum vossii*, H 6m.

Plantes grimpantes :



Photo 39 : Clématite *Clematis*, H 4m, floraison : 03-10



Photo 40 : Jasmin d'hiver : *Jasminum nudiflorum*, H 3m, floraison : 12-04

Toutefois ces arbustes et plantes grimpantes ne suffisent pas à masquer l'architecture imposante du centre culturel ou de l'immeuble de la MSA. La mise en place de murs végétaux permettrait de mieux couvrir ces façades grises et de diminuer l'aspect « forteresse » du centre culturel.



Photo 41 : Exemple de mur végétal.
Source : site murmurvegetal.com

Les murs végétaux présentent des avantages certains dans une ville car ils sont dépolluants et anti-bruits. De plus, ils sont durables dans le temps si leurs mises en place ont été satisfaisantes.

c) Mise en place de subventions pour la végétalisation des copropriétés

Les copropriétés du Champ de Mars ont récemment effectué des travaux de ravalement coûteux. Il est donc peu probable qu'elles s'engagent dans un futur proche dans de nouveaux travaux d'embellissements sans recevoir d'aides financières. Une subvention paraît être un moyen d'inciter les propriétaires à aménager les cours intérieures des îlots d'immeubles. La communauté d'agglomération pourrait contribuer à ces subventions grâce à l'argent supplémentaire reçu en dotation par le passage d'une communauté de communes à une d'agglomération. Cette subvention serait versée au titre de la valorisation du patrimoine architectural d'après-guerre.

L'ensemble de ces actions contribueraient à rendre ce qui n'était que fonctionnel mais nécessaire plus esthétique et plus agréable. Ces actions visent deux objectifs :

- ✓ Dissimuler les façades bétonnées grises
- ✓ Mettre en valeur l'architecture de la Reconstruction.

2. Créer de nouveaux espaces verts en centre-ville

La suppression de parkings et la piétonisation ont dégagé des espaces propices à l'installation de nouveaux espaces publics et des lieux de respirations.

a) Création d'un jardin public de 4 500m² sur la place du Champ de Mars

Ce nouvel espace public à l'Est de la place verra l'implantation d'arbres, d'arbustes, de massifs fleuris composée de vivaces et d'annuelles mais aussi d'un bassin aquatique accueillant une flore aquatique.

Voici une liste d'espèces répondant aux conditions décrites plus haut :

Arbres :



Photo 42 : *Albizia julibrissin* H 10m.



Photo 43 : *Aubépine crataegus* H 6m,
floraison : 05

Arbustes :



Photo 44 : *Lilas Syringa* H 4m,
floraison : 04-05



Photo 45 : *Viorne Viburnum*, H 3m,
floraison : 05-06

Plantes vivaces :



Photo 46 : *Aster x novae-angliae* *Aster x novae-angliae*, floraison : 09-11



Photo 47 : *Anémone du Japon Amenone japonica*, floraison : 07-10

Plantes aquatiques :

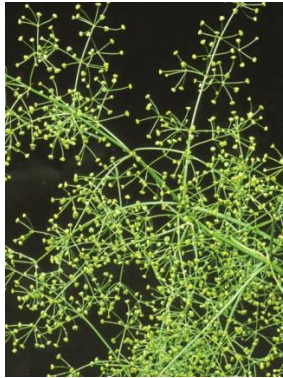


Photo 48 : Alisme *Alisma plantago aquatica*,
H 0,70m, floraison : 06-10



Photo 49 : Jonc fleuri *Butomus umbellatus*,
H 0,70m, floraison : 06-08

La composition florale choisie est variée en espèces pour garantir un jardin toujours agréable à découvrir quelle que soit la saison. Il est composé d'éléments de toutes tailles et périodes de floraison afin d'être fleuri tout au long de l'année.

b) Végétalisation des zones piétonnes

La place de l'hôtel de ville manque d'arbres, certaines rues devenues piétonnes ne présentent aucun végétal comme la rue du Docteur Leturc.

Quelques arbres d'une certaine hauteur vont venir adoucir la minéralité et les lignes austères de la mairie :



Photo 50 : Paulownia *Paulownia tomentosa*
H 12m, floraison : 04-05, caduc



Photo 51 : Sophora du Japon *Sophora japonica*,
H 25m, floraison : 05, caduc

Les rues piétonnes seront agrémentées de massifs d'arbustes et de plantes vivaces implantées dans de grands pots aux couleurs relevées.



Figure 7 : Exemples de pots colorés.
Source : site atech-sa.fr

Les arbustes seront les mêmes que ceux du jardin public agrémentés d'autres variétés comme par exemple des rosiers, des cornouillers blancs ou encore des buddléia. Des plantes vivaces telles des œillets, des tulipes ou des bergénias compléteront également ces pots.

Tous ces nouveaux espaces verts vont établir une continuité avec les autres situés en périphérie du centre-ville et contribuer à installer des zones de respirations au cœur du tissu urbain.

3. Favoriser le développement durable

a) *Un entretien raisonné*

Le service municipal des espaces verts entretiendra ces nouveaux espaces verts dans une logique de développement durable en limitant l'usage des produits phytosanitaires le plus possible. Le désherbage sera mécanique et non plus chimique. Certains aménagements permettent d'éviter la pousse de plantes indésirables et donc de devoir désherber :

- ✓ Paillage des entourages d'arbres, des massifs fleuris et arbustifs
- ✓ Engazonnement
- ✓ Pose de bâches biodégradables

Toutefois une gestion différenciée n'est pas envisageable pour ces espaces verts situés en plein centre-ville.

b) *Une biodiversité mise à l'honneur*

Le jardin public est l'occasion de promouvoir la biodiversité en créant des espaces de refuges pour des espèces animales comme les oiseaux ou les insectes. Des fleurs mellifères seront plantées dans chacun des massifs afin de contribuer à la protection des abeilles.

Voici une liste de quelques espèces mellifères :

- ✓ Aster x novae-angliae, *Aster x novae-angliae*
- ✓ Bruyère carnée, *Erica herbacea*
- ✓ Millepertuis olympique, *Hypericum olympicum*
- ✓ Romarin, *Rosmarinus officinalis*
- ✓ Thym serpolet, *Thymus serpyllum*

La page suivante illustre la mise en place de ces nouveaux espaces verts.

C. Faire de la place du Champ de Mars et de la rue du Neufbourg un espace attractif

1. Végétaliser pour égayer une place minérale

Le précédente partie a développé les moyens mis en œuvre pour réaliser cette végétalisation. Des murs végétaux seront installés sur les façades les moins esthétiques, un jardin de 4 500m² remplacera une partie de l'actuel parking, une partie des parkings restants sera engazonnée enfin des subventions seront accordées aux copropriétaires des immeubles de la Reconstruction en vue d'y réaliser des opérations de végétalisation et de mise en valeur de l'architecture.

Toutefois, une végétalisation ne suffit pas à rendre plus attractive une place en manque d'activités et d'espaces publics.

2. Mettre en place des espaces publics

a) Le jardin public

Le jardin public offrira un espace public de rencontre tout au long de l'année grâce à plusieurs aménagements. Une pergola recouverte de plantes grimpantes offrira un espace ombragé pour l'été. Un kiosque sera installé et pourra être fermé en hiver afin de permettre de profiter du jardin même en dehors de la belle saison. Enfin de nombreux bancs seront disposés dans tout le jardin. Le jardin comprendra également un espace récréatif pour les enfants notamment pour ceux habitant la place.



Photo 52 : Exemple de pergola.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Kiosque octogonal
diamètre 8m



Photo 53 : Exemple de Kiosque.

Source : site architecturesdejardins.com



Photo 54 : Exemple de banc.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain



Photo 55 : Exemple de jeux pour enfants.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain



Photo 56 : Exemple de jeux attrayants et colorés.
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Le jardin comprendra une pièce d'eau telle celle présentée ci-dessus :

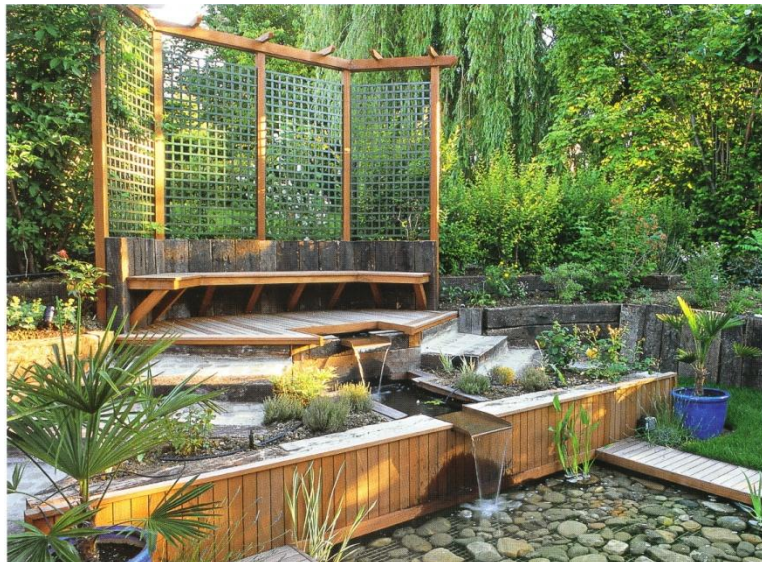


Photo 57 : Exemple de bassin présentant une grille couverte de galets, sécurité en cas de chute.
Source : Réussir terrasses & jardins

b) L'espace d'animations temporaires

Un autre espace public de manifestations temporaires sera installé à l'Ouest de la place du Champ de Mars. Il aura vocation d'accueillir tous les événements ponctuels qui auront lieu au cours de l'année. Ces événements se multiplieront et se diversifieront. En effet, les jours où la ville est la plus dynamique correspondent à la foire aux croûtes et à la venue du Père Noël. La foire aux croûtes, qui a lieu en septembre, est une exposition de peintures par des amateurs associée à un vide-greniers. Ainsi ce nouvel espace entièrement dédié à ces manifestations ponctuelles pourrait accueillir d'autres vide-greniers notamment au printemps mais aussi des événements en lien avec l'agroalimentaire et la gastronomie normande. Aujourd'hui des brocantes sont régulièrement organisées mais se déroulent au foirail, grand bâtiment en périphérie de la ville ; elles n'amènent donc pas d'animation en centre-ville.

La présence du pôle de compétitivité agroalimentaire et de l'entreprise *Elle & Vire* est à mettre en valeur. L'organisation d'événements autour de ces thèmes lors de la Semaine du goût serait l'occasion d'attirer des touristes et la population du bassin Saint-Lois dans le centre-ville de Saint-Lô.

3. Rendre accessible la place à tous

La place et la rue du Neufbourg ne bénéficiera d'aucun aménagement pour les personnes handicapées. Pourtant, ces lieux offrent des services publics et des magasins auxquels doivent pouvoir accéder ces personnes.

L'intégralité des passages piétons sera signalée par des bandes podotactiles telle celle présentée ci-dessous :



Photo 58 : Bandes podotactiles pour malvoyants.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Les feux tricolores seront équipés d'un signal sonore pour indiquer la période où les piétons peuvent traverser. Ce dispositif complète la mise en place des bandes podotactiles.

Les cheminements piétonniers, les allées du jardin public et l'espace d'animation temporaire seront accessibles aux fauteuils roulants grâce à des revêtements spécifiques.

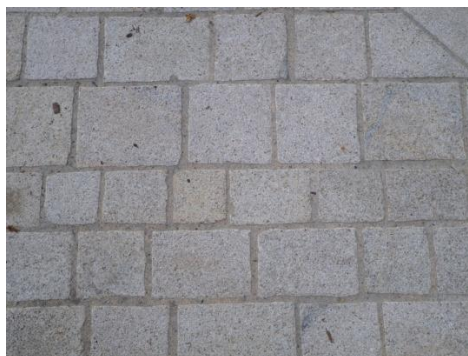


Figure 8 : Dallage pour les allées du jardin et l'espace d'animation conforme aux critères de sécurité.

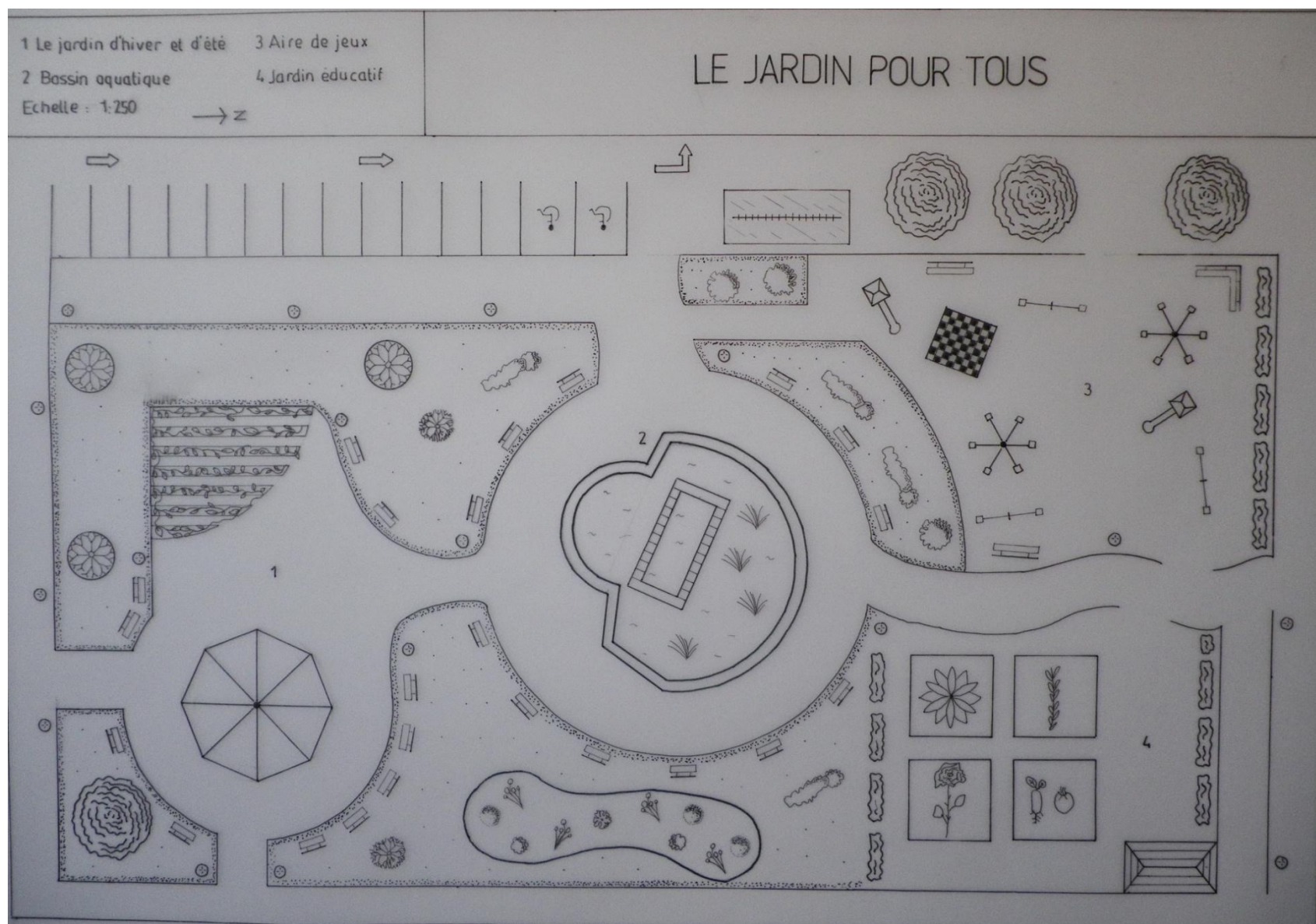
Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

4. Développer des activités

Le dynamisme de la place du Champ de mars passe aussi par la création d'une nouvelle association qui pourrait s'implanter dans les locaux des douanes actuellement en vente. Ce bâtiment se situe rue Vieillard de Boismartin sur la parcelle de cadastre n° 197. Cette association BiodiverCité serait en lien avec les centres sociaux existants du Val Saint-Jean et de la Dollée. Elle aurait pour but de valoriser et promouvoir la nature en ville en associant environnement et lien social. Une partie du jardin public sera réservée pour l'association et permettra la création du jardin éducatif. Ce jardin éducatif se composera de plantes du potager, d'herbes aromatiques, de fleurs cultivées mais aussi de variétés de fleurs oubliées et menacées de disparition. Il constituera un nouveau lieu de vie, d'échanges et d'apprentissage ; des activités seront proposées à destination des écoles et accueil de loisirs afin de sensibiliser les plus jeunes à l'écologie et au développement durable.

L'espace d'animation temporaire pourrait également accueillir le marché hebdomadaire du samedi matin. Il pourrait alors se développer grâce à ce nouvel espace et ainsi attirer de nouvelles personnes. L'association disposerait d'un stand pour la vente des produits récoltés dans le jardin éducatif. Ces ventes complèteraient les subventions attribuées par la mairie aux centres sociaux.

La page suivante présente le plan du jardin public de la place du Champ de Mars : Le jardin pour tous.



Dessin 1 : Plan du jardin public de la place du Champ de Mars.

Source : réalisation : Anne-Laure Urbain

Synthèse :

Le centre-ville de Saint-Lô est aujourd'hui un espace peu attractif dus à de nombreux disfonctionnements qui doivent être résolus. Un premier réaménagement consiste en un remaniement du plan de déplacement urbain du centre-ville et de ses abords. La circulation automobile sera réduite en centre-ville par l'extension de la zone piétonne et la mise en place de rues à sens uniques. Une végétalisation de l'ensemble viendra embellir le centre-ville bétonné et très vieillissant. Enfin la mise en place de nouveaux espaces publics donnera plus de vie à la place du Champ de Mars tout au long de l'année.

Cependant l'ensemble de ces actions ne peuvent suffire à dynamiser le centre-ville de Saint-Lô en l'absence de tout développement économique et de l'installation de nouvelles entreprises. Ces actions s'avèrent nécessaires dans l'optique d'attirer de nouveaux résidents à Saint-Lô mais ne pourront se réaliser que si un développement économique se met en place parallèlement. La ville de Saint-Lô doit donc miser sur ses points forts comme l'agroalimentaire et l'économie du cheval pour en faire de véritables pôles de compétitivité.

Conclusion

Les événements historiques du XX^{ème} siècle et notamment la Seconde Guerre mondiale ont particulièrement touché Saint-Lô. La Reconstruction qui l'a suivie marque l'apparition d'un bâti minéral, triste et souffrant de nombreuses dégradations. L'aménagement alors proposé en faveur de l'automobile et du béton, se trouve aujourd'hui dépassé. Le centre-ville de Saint-Lô ne répond plus au concept actuel de développement durable et aux attentes des Saint-Lois. C'est pourquoi il se trouve de plus en plus délaissé au profit des zones périphériques de la ville plus récentes. Un réaménagement du centre-ville s'avère nécessaire dans le but de le revitaliser.

Face au réchauffement climatique et à la hausse des prix des matières fossiles, la réflexion sur les modes de déplacements urbains et sur la végétalisation s'est inscrite dans une démarche de développement durable et de vision à long terme. Les propositions faites abondent dans ce sens. Les modes de déplacements doux ont été privilégiés, a contrario, la place de l'automobile a été réduite au cœur de la ville. Toutefois le projet aurait pu être encore plus ambitieux en interdisant totalement l'accès au centre-ville en voiture. Cette option n'a pas été retenue car divers sondages parus dans la presse régionale montrent une réticence à abandonner la voiture.

Ce projet constitue un compromis entre les différents acteurs économiques de la ville.

Bibliographie

Ouvrages :

BARATON Alain. *Savoir tout faire du bon jardinier* : Techniques et conseils pour réussir son jardin avec des méthodes bio. Editions Flammarion, La Maison Rustique, 2008. 416p.

BERTIN Philippe. *Saint-Lô*. Editions Ouest-France, 1998. 139p.

FLEURY, Antoine. « Aménager les rues pour changer la ville » in : LE GOIX R., SAINT-JULIEN T. *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*. Paris : Belin, 2007. p253-276.

GASNIER, Arnaud. « De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés ». *Urbanisme*, n°346, 2006. p70-73.

LEFEVRE Pierre. *Architectures durables*. Editions Edisud, 2002. 192p.

LEVARD Catherine. *Réussir terrasses & jardins*. Editions Massin, 2006. 96p.

MINISTERE de l'Equipeement, du Logement, des Transports et du Tourisme. *Plans de déplacements urbains*. Editions CERTU, 1996. 264p.

NEWBURY Tim. *Petits jardins de 9 à 90 m²*. Editions Eyrolles, 2009. 256p.

Périodiques :

« Dossier ville : Argentan, un nouveau visage pour rebondir ». *Au fil de la Normandie*, n°16, 2007. p60-75.

« Centre-ville : ce qu'en pensent les Saint-Lois ». *Côté Manche*, n°2, 2011. p10-11.

Ouest-France, articles concernant Saint-Lô, septembre à mai 2011.

« Les parkings, bien plus que des aires de stationnements ». *Paysage*, n°334, 2010. p24-25.

Paysage, n°337, 2011. 54p ; n°338, 2011, 62p.

Rapports :

BOSCHET Florian. *Réhabilitation du centre-bourg de Ploudalmézeau (29)*. 52f.

GAYDON Cécile. *Aménagement, sécurisation et valorisation de la place Charles de Gaulle à Roquefort (47)*. 72f.

Pages internet :

<http://www.manche.fr/>

<http://www.saint-lo.fr/specific/formats/index.jsp>

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-L%C3%B4>

<http://www.manche.equipement.gouv.fr/>

<http://www.geoportail.fr/>

<http://www.oogarden.com/cat-453-Pots-superieurs-a-60-cm.html>

[http://www.architecturesdejardin.com/catalogue-\(16-11\).html](http://www.architecturesdejardin.com/catalogue-(16-11).html)

<http://www.atech-sa.fr/>

http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/webphp/carte.php?num_car=2469&lang=fr

<http://www.actus-mobilier-urbain.fr/>

<http://www.securite-routiere.equipement.gouv.fr/>

<http://daniel-moquet.com/>

<http://www.sol-aire.fr/>

Table des illustrations

Photographies :

Photo 1 : Paysage de bocage aux alentours de Saint-Lô.	11
Photo 2 : Publicité annonçant le train direct Saint-Lô-Paris supprimé le 1 ^{er} janvier 2011.	14
Photo 3 : Ville de Saint-Lô après les bombardements.	16
Photo 4 : Les remparts mis en valeur et la nouvelle promenade le long de la rue Torteron.	17
Photo 5 : L'église Notre-Dame, symbole de la guerre 39-45.	17
Photo 6 : La Vire et la plage verte, en arrière-plan les remparts et L'enclos.	18
Photo 7 : Le nouveau quartier du Bois-Jugan, ses maisons de haut-standing et son parc arboré.	19
Photo 8 : Les bâtiments du Haras National, lieu touristique de Saint-Lô.	21
Photo 9 : Démonstrations de calèches lors des Jeudis du Haras.	21
Photo 10 : Le jardin public et la tour des Beaux-regards marquant les remparts.	31
Photo 11 : Vue depuis l'extrémité des remparts sur la Vire et la Plage verte en contrebas.	32
Photo 12 : L'hôtel de ville et la tour des pompiers à gauche.	33
Photo 13 : Le monument aux résistants encerclé par les parkings (la mairie se trouve derrière le photographe).	34
Photo 14 : Le marché place de l'hôtel de ville, moment d'animation du centre-ville.	35
Photo 15 : Vue aérienne de la rue du Neufbourg, au premier plan la zone piétonne.	37
Photo 16 : La partie ouverte à la circulation de la rue du Neufbourg.	38
Photo 17 : La rue du Neufbourg dans sa partie piétonne. Au premier plan la Licorne, symbole de la ville.	39
Photo 18 : La barre HLM comprenant 140 logements.	40
Photo 19 : Au premier plan, les immeubles ravalés ; au fond, un immeuble non rénové.	41
Photo 20 : L'ascenseur de la Dollée, en contrebas, le nouveau parking actuellement achevé.	42
Photo 21 : L'architecture massive du centre culturel entouré d'un immense parking.	43
Photo 22 : La salle de concert de Saint-Lô : le Normandy, espace culturel à mettre en valeur.	43
Photo 23 : Comparaison du taux de fréquentation de la place du Champ de Mars.	45
Photo 24 : Colorisation des façades des immeubles de la Reconstruction.	47
Photo 25 : Le vallon de la Dollée.	52
Photo 26 : Le Mont-Russel entre le quartier de la Dollée et la place du Champ de Mars.	52
Photo 27 : Le parc arboré du Bois Jugan et son golf compact sur 16 ha.	53
Photo 28 : La Plage verte et la Vire.	53
Photo 29 : La place du Champ de Mars entièrement bitumée, en arrière-plan le centre culturel.	55
Photo 30 : L'intérieur des copropriétés de la place du Champ de Mars en dalles de bétons.	55
Photo 31 : La rue du Docteur Leturc sans aucune végétation.	55
Photo 32 : Le cheminement piétonnier entre l'ascenseur du Mont-Russel et la place du Champ de Mars en arrière-plan.	56
Photo 33 : Nouveau panneau de signalisation indiquant le parking de la Dollée et son ascenseur.	59
Photo 34 : Exemple de ralentisseurs limitant la vitesse à 30 km/h.	60
Photo 35 : Emplacement de la 2 ^{ème} partie de l'ascenseur entre la rue des Noyers et la place de l'hôtel de ville.	64
Photo 36 : Exemple de parking engazonné drainant.	67
Photo 37 : Rhododendron Rhododendron mucronulatum, hauteur (H) 3-6m.	68

Photo 38 : Cytise Laburnum vossii, H 6m.	68
Photo 39 : Clématite Clematis, H 4m, floraison : 03-10.....	68
Photo 40 : Jasmin d'hiver : Jasminum nudiflorum, H 3m, floraison : 12-04	68
Photo 41 : Exemple de mur végétal.....	69
Photo 42 : Albizia Albizia julibrissin H 10m.....	70
Photo 43 : Aubépine crataegus H 6m, floraison : 05	70
Photo 44 : Lilas Syringa H 4m, floraison : 04-05	70
Photo 45 : Viorne Viburnum, H 3m, floraison : 05-06	70
Photo 46 : Aster x novae-angliae Aster x novae-angliae, floraison : 09-11	70
Photo 47 : Anémone du Japon Anemone japonica, floraison : 07-10	70
Photo 48 : Alisme Alisma plantago aquatica, H 0,70m, floraison : 06-10.....	71
Photo 49 : Jonc fleuri Butomus umbellatus, H 0,70m, floraison : 06-08	71
Photo 50 : Paulownia Paulownia tomentosa H 12m, floraison : 04-05, caduc	71
Photo 51 : Sophora du Japon Sophora japonica, H 25m, floraison : 05, caduc	71
Photo 52 : Exemple de pergola.....	74
Photo 53 : Exemple de Kiosque.	75
Photo 54 : Exemple de banc.	75
Photo 55 : Exemple de jeux pour enfants.....	75
Photo 56 : Exemple de jeux ludiques et colorés.....	76
Photo 57 : Exemple de bassin présentant une grille couverte de galets, sécurité en cas de chute.	76
Photo 58 : Bandes podotactiles pour malvoyants.	77

Cartes :

Carte 1 : Localisation de la ville de Saint-Lô.....	10
Carte 2 : Localisation de la ville de Saint-Lô (50) en Basse-Normandie. Echelle : 1/150 000ème	10
Carte 3 : Relief topographique de Saint-Lô.....	12
Carte 4 : Plan de la ville de Saint-Lô.....	13
Carte 5 : Accessibilité de Saint-Lô.....	15
Carte 6 : La communauté d'agglomération de Saint-Lô : 11 communes.....	20
Carte 7 : Variation de la population par commune entre 1999 et 2006.	24
Carte 8 : Localisation des logements HLM : un mode d'habitat très représentatif de la ville...26	
Carte 9 : Délimitation du centre-ville de Saint-Lô.....	29
Carte 10 : Plan de L'enclos, du centre administratif et de la place de la mairie.....	30
Carte 11 : Plan de la place du Champ de Mars et de la rue du Neufbourg.....	36
Carte 12 : Les problèmes de la place du Champ de Mars. Echelle : 1/1500ème.....	46
Carte 13 : Le clivage Est-Ouest de Saint-Lô. Echelle : 1/2500ème.....	48
Carte 14 : Emplacements et types de stationnement à Saint-Lô.....	50
Carte 15 : Le réseau de transports en communs de Saint-Lô.	51
Carte 16 : Les espaces verts de Saint-Lô tous situés en dehors du centre-ville.....	54
Carte 17 : Nouveau plan de circulation de la partie Est du centre-ville.	65
Carte 18 : Nouveau plan de circulation de la partie Ouest du centre-ville.....	66
Carte 19 : Nouveau plan des espaces verts de la place du Champ de Mars et de la rue du Neufbourg.	73

Graphiques :

Graphique 1 : Evolution de la population de Saint-Lô entre 1968 et 2007.	22
Graphique 2 : Evolution du taux de variation de la population entre 1968 et 2007.	23
Graphique 3 : Evolution de la population par tranches d'âge entre 1975 et 2006.	23
Graphique 4 : L'emploi à Saint-Lô par catégories socioprofessionnelles en 2007.	25
Graphique 5 : L'emploi par secteurs d'activité en 2007.	26

Tableaux :

Tableau 1 : Caractéristiques des zones de stationnement du centre de Saint-Lô.	50
Tableau 2 : Caractéristiques des stationnements après réaménagement.	61

Figures :

Figure 1 : Panneau de signalisation : circulation à sens unique.	60
Figure 2 : Entrée d'une zone à vitesse limitée à 30 km/h.	60
Figure 3 : Exemple de potelet rabattable.	61
Figure 4 : Piste cyclable et voie verte réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés.	62
Figure 5 : Exemple de revêtement pour les cheminements piétonniers.	63
Figure 6 : Exemple de spot solaire.	63
Figure 7 : Exemples de pots colorés.	71
Figure 8 : Dallage pour les allées du jardin et l'espace d'animation conforme aux critères de sécurité.	77

Dessins :

Dessin 1 : Plan du jardin public de la place du Champ de Mars.	79
---	----

Table des matières :

REMERCIEMENTS.....	4
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	8
PREMIERE PARTIE :.....	9
LA COMMUNE DE SAINT-LO.....	9
I. PRESENTATION DE LA VILLE DE SAINT-LO.....	10
A. LA SITUATION GEOGRAPHIQUE	10
1. LOCALISATION DE SAINT-LO	10
2. ACCESSIBILITE DE SAINT-LO	14
B. HISTORIQUE DE LA VILLE DE SAINT-LO.....	15
1. AUX ORIGINES DE LA VILLE	15
2. LA SECONDE GUERRE MONDIALE, LA « CAPITALE DES RUINES »	15
3. DE LA PERIODE DES TRENTÉ GLORIEUSES JUSQU’A NOS JOURS	18
C. LE RAYONNEMENT DE SAINT-LO	19
1. SAINT-LO, A LA TETE D’UNE COMMUNAUTE D’AGGLOMERATION	19
2. L’ACTIVITE ECONOMIQUE DE SAINT-LO	20
II. ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA VILLE DE SAINT-LO.....	22
A. ETUDE DEMOGRAPHIQUE	22
1. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE SAINT-LO	22
2. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES PERIURBAINES DE SAINT-LO.....	24
3. ETUDE SOCIOLOGIQUE DE LA POPULATION DE SAINT-LO	25
DEUXIEME PARTIE :.....	28
DIAGNOSTIC.....	28
I. L’ENCLOS ET LA PLACE DE LA MAIRIE, UN CENTRE-VILLE EN PERTE DE VITESSE	29
A. L’ENCLOS, LE CŒUR HISTORIQUE DE LA VILLE.....	29
1. UN ESPACE DENSE ET CONTRAINT PAR LES REMPARTS	31
2. UN LIEU AUTREFOIS CŒUR DE LA VIE DE SAINT-LO	31
3. UN ESPACE DE LOISIRS ET DE TRAVAIL	31
a) <i>Le jardin public, un espace public de détente.....</i>	<i>31</i>
b) <i>La cité administrative, un lieu de travail</i>	<i>32</i>
4. BILAN : UN ESPACE TRISTE AYANT PERDU TOUTE VIE	33
B. LA PLACE DE LA MAIRIE, UN AMENAGEMENT A RECONSIDERER	33
1. UN ESPACE DE JONCTION ENTRE L’ENCLOS ET LA PARTIE HAUTE DE LA VILLE	33
2. UN LIEU PLUSIEURS FOIS REAMENAGE AU COURS DES ANNEES.....	33
3. UN ESPACE FONCTIONNEL AU CONFORT PEU SOIGNE	34

a) <i>Un parking géant occupé par les voitures des fonctionnaires.....</i>	34
b) <i>Un espace animé pendant le marché du samedi.....</i>	35
c) <i>Une place entièrement minérale</i>	35
4. BILAN : UN GRAND ESPACE VIDE REMPLI DE VOITURES	35
II. LA PLACE DU CHAMP DE MARS ET LA RUE DU NEUFBOURG, DES ESPACES EN DYSFONCTIONNEMENTS	35
A. LA RUE DU NEUFBOURG, L'ESPACE COMMERÇANT DE SAINT-LO	37
1. UNE RUE EN LIEN AVEC LA PLACE DE LA MAIRIE	37
2. UNE RUE TRADITIONNELLEMENT COMMERÇANTE REAMENAGEE EN 1988.....	37
3. UN LIEU D'ANIMATION CRUCIAL POUR LA VILLE	38
a) <i>Un point névralgique pour l'ensemble de Saint-Lô.....</i>	38
b) <i>Une zone piétonne réduite</i>	38
c) <i>Une volonté de se garer « au plus près»</i>	39
4. BILAN : UNE RUE DANGEREUSE AUX ESPACES MAL DELIMITES.....	39
B. LA PLACE DU CHAMP DE MARS, UN PARKING DE SUPERMARCHÉ	39
1. UN VASTE ESPACE A PROXIMITE DE LA RUE DU NEUFBOURG	39
2. UNE PLACE AMENAGEE APRES-GUERRE	40
3. UN ESPACE AUX USAGES VARIES.....	40
a) <i>Un lieu d'habitat.....</i>	40
b) <i>Des commerces peu vivants</i>	41
c) <i>Un espace offrant de nombreux emplois.....</i>	41
d) <i>Des équipements culturels attirant du public.....</i>	42
e) <i>L'église Sainte-Croix, un édifice religieux accueillant de nombreuses cérémonies.....</i>	44
f) <i>Une place offrant 600 stationnements.....</i>	44
g) <i>Un problème d'accessibilité.....</i>	45
4. BILAN : UN ESPACE A REAMENAGER.....	45
III. ANALYSE GLOBALE DU FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE	46
A. UN CENTRE-VILLE ECLATE	46
1. UN CENTRE-VILLE ETENDU, SANS LIEU DE CENTRALITE.....	46
2. UN MANQUE GLOBAL DE CONVIVIALITE	47
3. UN DEVELOPPEMENT INEGAL AU SEIN DE LA VILLE	48
4. BILAN : UN REEQUILIBRAGE ET UN RENFORCEMENT DE LA COHERENCE DES STRUCTURES S'IMPOSE	48
B. UN PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN PRIVILEGIANT LA VOITURE.....	49
1. UNE CIRCULATION AUTOMOBILE DIRIGEE VERS LE CENTRE-VILLE	49
2. 3000 STATIONNEMENTS GRATUITS DANS SAINT-LO	49
3. DES ALTERNATIVES SOUS-UTILISEES OU INEXISTANTES.....	51
4. BILAN : LA VOITURE, UN MODE DE DEPLACEMENT A LIMITER.....	52
C. UNE TRAME VERTE ET BLEUE A RENFORCER.....	52

1.	DES ESPACES VERTS EN PERIPHERIE.....	52
2.	UN CENTRE-VILLE MINERAL.....	55
3.	BILAN : UN MANQUE D'ESPACES VERTS EN CENTRE-VILLE	56
TROISIEME PARTIE :.....		57
PROPOSITION D'AMENAGEMENT.....		57
I.	ENJEUX ET PARTIS D'AMENAGEMENT	58
A.	METTRE FIN A LA SUPREMATIE AUTOMOBILE.....	58
B.	INSTAURER UN CONTINUUM ECOLOGIQUE EN CENTRE-VILLE	58
C.	FAIRE DE LA PLACE DU CHAMP DE MARS ET DE LA RUE DU NEUFBOURG UN ESPACE ATTRACTIF.....	58
D.	DEVELOPPER L'IMAGE DU CHEVAL	58
II.	PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	59
A.	METTRE FIN A LA SUPREMATIE AUTOMOBILE.....	59
1.	REORIENTER LA CIRCULATION AUTOMOBILE	59
2.	REVOIR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE	59
a)	<i>Mise en place de sens uniques.....</i>	<i>59</i>
b)	<i>Extension de la zone 30</i>	<i>60</i>
c)	<i>Suppression de 545 places de stationnement en centre-ville.....</i>	<i>60</i>
3.	FAVORISER LES MODES DE DEPLACEMENTS DOUX.....	61
a)	<i>Extension de la zone piétonne</i>	<i>61</i>
b)	<i>Mise en place de pistes cyclables</i>	<i>62</i>
c)	<i>Mise en place d'une subvention à l'achat d'un vélo électrique.....</i>	<i>62</i>
d)	<i>Création de cheminements piétonniers.....</i>	<i>62</i>
e)	<i>Installation d'un nouvel ascenseur</i>	<i>63</i>
B.	INSTAURER UN CONTINUUM ECOLOGIQUE	67
1.	CONCILIER FONCTIONNALITE ET ESPACE VERT	67
a)	<i>Aménagement de parkings engazonnés</i>	<i>67</i>
b)	<i>Végétalisation des abords des bâtiments publics.....</i>	<i>68</i>
c)	<i>Mise en place de subventions pour la végétalisation des copropriétés</i>	<i>69</i>
2.	CREER DE NOUVEAUX ESPACES VERTS EN CENTRE-VILLE.....	69
a)	<i>Création d'un jardin public de 4 500m² sur la place du Champ de Mars.....</i>	<i>69</i>
b)	<i>Végétalisation des zones piétonnes.....</i>	<i>71</i>
3.	FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DURABLE.....	72
a)	<i>Un entretien raisonné.....</i>	<i>72</i>
b)	<i>Une biodiversité mise à l'honneur</i>	<i>72</i>

C. FAIRE DE LA PLACE DU CHAMP DE MARS ET DE LA RUE DU NEUFBOURG UN ESPACE ATTRACTIF.....	74
1. VEGETALISER POUR EGAYER UNE PLACE MINERALE	74
2. METTRE EN PLACE DES ESPACES PUBLICS	74
a) <i>Le jardin public</i>	74
b) <i>L'espace d'animations temporaires</i>	76
3. RENDRE ACCESSIBLE LA PLACE A TOUS.....	77
4. DEVELOPPER DES ACTIVITES	78
CONCLUSION	81
BIBLIOGRAPHIE	82
TABLE DES ILLUSTRATIONS	84
TABLE DES MATIERES :	87



35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 TOURS

URBAIN Anne-Laure
Stage de découverte
DA3 - 2011

requalification du centre-ville de Saint-Lô (50)

Saint-Lô, ville moyenne de 20 000 habitants environ, est à la tête de la Communauté d'agglomération *Saint-Lô Agglomération* grâce à son statut de préfecture de la Manche. Se situant au centre du département, la ville occupe un emplacement stratégique et est bien desservie par le réseau autoroutier avec notamment l'A84. Depuis quelques années, la ville a fait l'objet de nombreuses opérations d'aménagement avec par exemple la construction d'un nouveau complexe cinématographique, d'un centre aquatique ou encore d'un golf compact. De nouveaux quartiers d'habitats pavillonnaires ont vu le jour. Tous ces aménagements contribuent à l'essor de Saint-Lô. En revanche, le centre-ville date de la période de la Reconstruction et présente un aspect peu attractif. C'est pourquoi il doit faire l'objet d'une requalification en vue de le redynamiser et d'éviter un transfert d'activité vers les zones commerciales périphériques. Les propositions faites se sont axées sur une logique de développement durable et de vision à long terme. Ainsi les secteurs piétons sont étendus. En revanche, la place de l'automobile en centre-ville est réduite. Une politique d'incitation à l'utilisation des modes de déplacements doux et des parkings extérieurs au centre-ville ont été mis en place. Le but est de rendre plus agréable aux Saint-Lois le centre-ville afin de les attirer à venir le fréquenter. Une végétalisation du centre participe également à l'embellissement de la ville. De nouveaux espaces publics urbains seront mis en place dans l'optique de favoriser les rencontres entre habitants et de développer la convivialité dans un cœur de ville aujourd'hui sans âme. Face à l'essor des grandes zones de surfaces commerciales en périphérie des villes, les centre-ville se trouvent menacés et doivent faire l'objet de réaménagements.

Mots clés : Saint-Lô, Manche (50), Basse-Normandie, centre-ville, redynamisation, circulation, stationnement, végétalisation, espaces publics, piétonnisation.