

STAGE DE GROUPE

« Aménagement des quais et des rives de Vienne
Réflexion préalable à l'établissement d'un schéma
directeur urbain »

Du 13.04.2015 au 03.07.2015

Partie Projet

CHATELLERAULT, Vienne, 86



CHAMBOLLE Ema
CHAMPIGNY Théo
GRELICHE Sarah
HELLER Anna-Lena

Stage de groupe
DA4 - 2014-2015

Tutrice universitaire : GRALEPOIS Mathilde
Maître de stage : FEVRE Thierry



INTRODUCTION	3
I. LES ZONES PRIORITAIRES	4
1. DES ENJEUX RÉPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	4
a. Un fort potentiel de déplacement doux	4
b. Une signalisation à développer et une sensibilisation du public	4
2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX	6
a. Le moulin, un passage clef des bords de Vienne	6
b. Un espace délaissé à proximité du moulin	12
c. Des quais monopolisés par la voiture	14
d. Un espace en friche au fort potentiel au plus près de l'eau	24
II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS	26
1. LE BLOCAGE DU NORD: LE PONT ALBERT CAMUS	26
2. UN PARKING À REQUALIFIER	28
3. LE BLOCAGE DU SUD: L'ENVIGNE	33
a. le passage de l'Envigne, un projet incontournable	33
b. Un lien entre le centre-ville et les Renardières à renforcer grâce au chemin de halage	34
4. UNE PORTION DE CHEMIN À DÉVELOPPER POUR CRÉER UNE VÉRITABLE LIAISON NORD-SUD	36
III. LES ZONES À ENJEUX IMPORTANTS	37
1. DES ZONES EN FRICHES AU FORT POTENTIEL	37
2. DES QUAIS NÉCESSITANT QUELQUES RETOUCHES	38
3. LA MANU, UN ESPACE D'ANIMATION CLÉ	40
4. DES ESPACES AUX ENJEUX MOINDRES QU'IL NE FAUT POURTANT PAS OUBLIER	42
CONCLUSION	43
ANNEXES	44



Le diagnostic réalisé nous a fourni les bases nécessaires pour effectuer des propositions adaptées au terrain d'étude.

Dans cette partie, nous allons présenter **différents scénarios** pour l'aménagement des bords de Vienne à partir du découpage réalisé précédemment.

Comme convenu avec le commanditaire, ces scénarios ne sont pas des futurs projets mais servent à montrer des ambiances. Ce sont des suggestions, des orientations afin de donner une idée sur la façon dont pourraient être aménagés les bords de Vienne.

Il y aura une ou plusieurs propositions d'aménagement par zone, excepté celles qui sont déjà en très bon état et où il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications.

Les propositions ont pour but d'amener de la **valeur aux aménagements existants** afin de les rendre le plus attractif possible. Chaque proposition s'appuie sur des éléments du diagnostic.

Nous allons présenter les aménagements zone par zone selon des critères de hiérarchisation. En effet, nous avons établi un **ordre de priorité** afin de pouvoir permettre aux décideurs de réaliser les aménagements en plusieurs fois. Par la suite nous ferons une synthèse qui reprend les points les plus importants afin de faire un résumé claire des possibilités des bords de Vienne.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

1. DES ENJEUX RÉPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE



Dans un premier temps, nous avons établi des **enjeux généraux** importants qui n'entrent pas en compte dans une zone en particulier mais peuvent s'adapter à toutes.

a. Un fort potentiel de déplacement doux

La voiture est un obstacle majeur à l'aménagement des bords de Vienne, du fait de son omniprésence sur toutes les zones. Il s'agit ici, d'estomper sa présence et de diminuer son impact sur la ville au profit d'autres modes de transports plus doux tels que le vélo.

Le diagnostic a démontré que la Ville de Châtellerault possédait un fort potentiel pour ce qui est du **déplacement vélo**. En effet la faible déclivité s'adapterait parfaitement à ce mode de circulation de plus il existe déjà de nombreux aménagements dédiés. Ce mode de transport peut être envisagé à l'échelle de l'agglomération et même plus encore avec le projet de l'euro vélo route n°3 ou « route des pèlerins » qui relierait Trondheim à Saint-Jacques de Compostelle. Cette route pourrait passer par Châtellerault et s'inscrire dans le cadre des projets de bords de Vienne.

Le vélo pourrait également se développer comme moyen de transport à travers la ville en améliorant l'offre de **location de vélo** que l'on peut trouver à la gare. En effet, le problème principal de ce système est qu'il faut aller chercher son vélo à la gare et retourner le déposer à la gare, ce qui décourage les utilisateurs potentiels. L'implantation de points relais vélos en différents endroits de la ville serait un développement intéressant, notamment dans le cadre du PDIE (Plan de Déplacement Inter-Entreprises) avec les différentes zones d'emplois, l'IUT.... Il pourrait également être intéressant de développer ce système pour les lycéens du lycée Berthelot et du lycée Branly. Cela pourrait permettre aux lycéens de se déplacer plus facilement, notamment de rejoindre le centre-ville lors de leurs heures de pause. De cette manière, cela pourrait générer un afflux supplémentaire de personnes dans le centre-ville, principalement des jeunes, qui pourraient consommer dans les boutiques présentes et ainsi participer à la relance du dynamisme du centre-ville.

b. Une signalisation à développer et une sensibilisation du public

Parmi les aménagements généraux, il y a également la mise en place d'une **signalisation** permettant d'indiquer les chemins des bords de Vienne. Cela pourra permettre de faire connaître aux promeneurs les chemins qui vont être réaménagés. Cela pourrait servir également aux touristes qui visitent Châtellerault afin de mieux se repérer dans la commune. De plus, la mise en place d'une signalisation rentrerait dans le cadre du projet « Eurovélo route » en créant un espace où l'on peut facilement s'orienter.

De plus, l'association LOGRAMI nous a fait part d'un projet qu'elle a mis en place. Elle souhaiterait trouver une commune pour accueillir un sentier pédagogique dont les **panneaux informatifs** sont déjà prêts.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

1. DES ENJEUX RÉPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE



Comme on peut le voir sur l'image ci-contre, il y a treize panneaux qui abordent différents thèmes autour des **bassins versants et des poissons**.

Ce sentier pédagogique est une opportunité à saisir pour la commune de Châtellerault car il s'inscrit dans le projet global d'aménagement des bords de Vienne.

Cela permettrait à des écoles de se rendre sur les bords de Vienne dans le cadre de sortie pédagogique et donc de permettre aux enfants de redécouvrir la rivière. De plus, c'est un moyen de **sensibiliser** les promeneurs à la nature et à la Vienne.

C'est également un moyen de faire parler des bords de Vienne et de se distinguer des autres communes du département.

De plus, la personne que nous avons rencontrée nous a expliqué qu'il est possible de rajouter un panneau supplémentaire, en plus du panneau d'introduction, afin de présenter Châtellerault et ses spécificités concernant les poissons migrateurs.

Ce sentier pourrait être implanté tout le long des bords de Vienne afin de créer un parcours et d'inciter les gens à se promener un peu partout. De plus, c'est un moyen de mettre en avant le patrimoine naturel de Châtellerault.



I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX

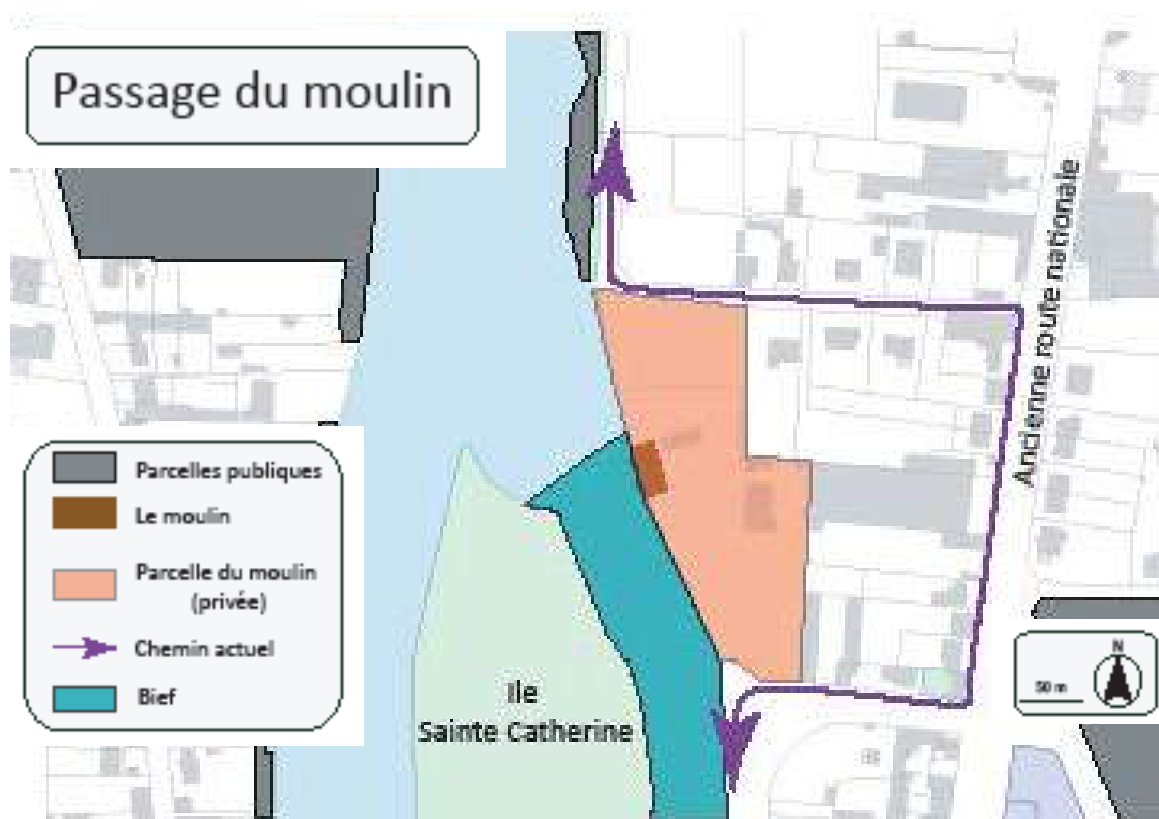


La zone la plus importante du découpage effectué grâce au diagnostic est la **zone C1** qui correspond aux quais en rive droite.

a. Le moulin, un passage clef des bords de Vienne

De nombreux enjeux prennent place dans cet espace, notamment le passage du moulin qui est un monument privé.

En effet, comme nous l'avons vu dans le diagnostic, lorsque l'on arrive au niveau du moulin, il faut reprendre l'ancienne route nationale et quitter les bords de Vienne pour continuer la promenade.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Nous avons donc contacté un service juridique afin de savoir comment ce problème peut être réglé. D'après eux, deux solutions se présentent : la première est de trouver un **accord à l'amiable** avec les propriétaires, la deuxième est l'**expropriation**.

Nous avons appelé les propriétaires qui ne semblent pas vouloir trouver un arrangement avec la commune. Celle-ci sera donc certainement amenée à revoir les propriétaires afin de leur expliquer la situation.

Nous allons maintenant présenter quatre solutions. Il y a la **création d'une passerelle** qui passerait par l'île Sainte Catherine, la création d'un **encorbellement**, le passage sur le terrain privé du moulin, puis l'**embellissement du chemin existant**.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



- Une des solutions envisagées pour contourner le moulin est donc la mise en place d'une **passerelle** qui passe par l'île Sainte Catherine. Nous pourrions imaginer un cheminement tel que le suivant :

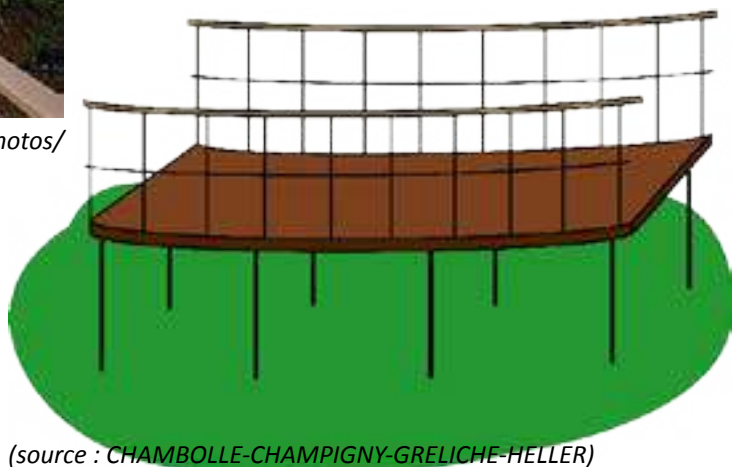


(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Nous pourrions ainsi obtenir une passerelle dont le rendu final ressemblerait à cela :



Exemple de passerelle (source : http://www.routard.com/photos/floride/142811-chemin_dans_la_nature.htm)



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



Cette solution permettrait d'offrir aux promeneurs un point de vue inédit des berges et de pouvoir profiter d'un cadre très naturel spécifique à l'île. Cependant, celle-ci est en régénération du point de vue de la faune et de la flore. Le but est de laisser la nature reprendre ses droits, de permettre à l'île de retrouver son état initial.



D'un point de vue environnemental, cette solution est donc plutôt déconseillée. De plus, la situation au niveau du bief reste à clarifier. En effet, il est difficile de savoir si celui-ci appartient aux propriétaires du moulin ou à la commune. Dans le premier cas, la mise en place d'une passerelle nécessiterait une expropriation, dans le deuxième cas, cela ne serait pas nécessaire.

- Une autre solution pourrait être la mise en place d'un encorbellement au niveau du moulin. Cela permettrait de contourner le moulin tout en restant proche de la Vienne. Plusieurs possibilités se présentent. Soit l'encorbellement peut être réalisé sans expropriation, soit il faut passer par cette étape. Si aucune expropriation n'est nécessaire, la commune devra faire appliquer la servitude de passage afin de permettre aux promeneurs de traverser la propriété privée pour rejoindre l'encorbellement. Si l'expropriation est nécessaire, la commune pourrait acquérir tous les terrains nécessaires pour mettre en œuvre le chemin ou exproprier seulement au niveau du moulin mais en faisant appliquer la servitude de passage.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



- Une troisième solution serait de faire une passerelle qui partirait du chemin actuel et qui longerait la propriété du moulin pour rejoindre l'autre côté de ce chemin. Sa longueur serait alors très importante. De plus, cela nécessiterait peut-être aussi une expropriation au niveau du bief.

La solution de l'**encorbellement** « simple » paraît donc mieux adaptée.

La modélisation en 3 dimensions suivante permet de se faire une idée de l'ambiance obtenue avec cette réalisation.



Vue 3D du moulin après les aménagements (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Cet aménagement offrirait un point de vue inédit du moulin et permettrait aux promeneurs de se sentir concerné par son existence. En effet, comme nous l'avons vu dans les questionnaires, très peu de personnes le connaissent.

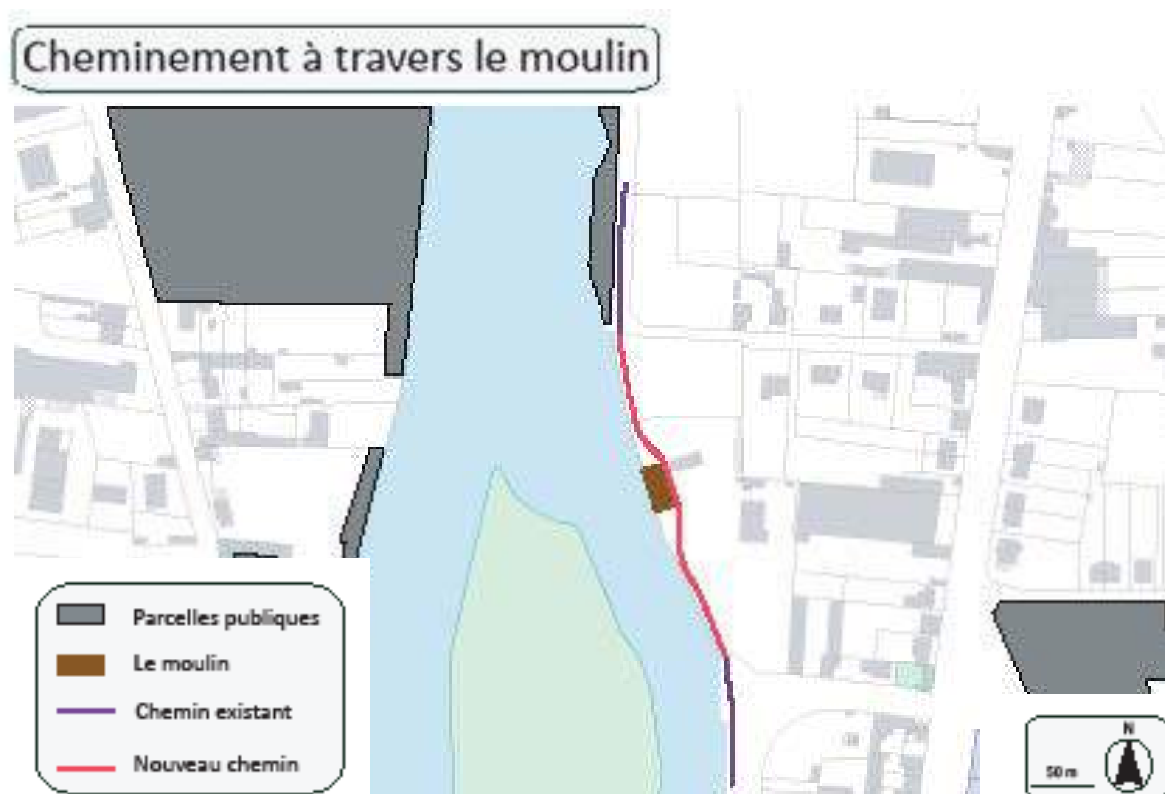
En troisième proposition, il y a la mise en place d'un chemin à travers la propriété privée. La commune devra acquérir le terrain ou une partie du terrain mais cela lui permettrait de réaliser les aménagements qu'elle souhaite.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



Le nouveau chemin se trouverait alors dans la continuité du chemin actuel.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Un chemin existe déjà au sein du terrain du moulin, il peut donc être ré aménagé. Cela nécessiterait d'entretenir le moulin et de le protéger car il s'agit d'un monument remarquable.

- Le contournement du moulin peut donc s'envisager de plusieurs façons différentes, cependant le passage au plus près de la rivière n'est pas toujours envisageable, il faut donc trouver des voies alternatives. Comme vu plus haut, le passage actuel pour contourner le moulin passe par le chemin de la baignade et emprunte l'ancienne nationale 10 sur une petite portion pour rejoindre les quais de l'autre côté du moulin. Ce cheminement pourrait conserver ce tracé à la condition d'offrir de meilleurs aménagements pour les modes de circulation doux, notamment pour le passage sur l'ancienne nationale. Cela ne nécessiterait aucune acquisition foncière pour la mairie.

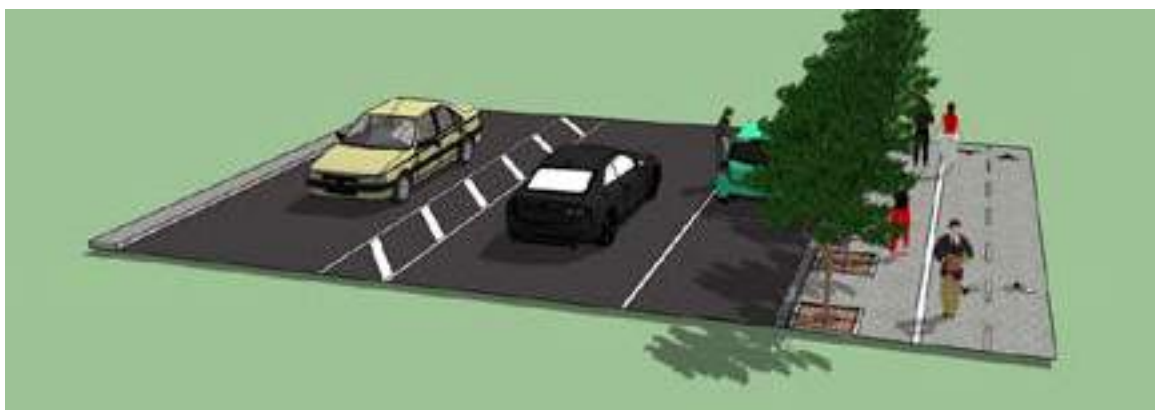
Il existe actuellement une bande cyclable de chaque côté de la route correspondant à un sens de circulation différent. La traversée d'un côté à l'autre est assez difficile voire dangereuse à certains endroits, il conviendrait donc de rassembler ces deux bandes cyclables d'un seul côté, celui du moulin à l'ouest, afin de créer une voie cyclable et piétonne séparée des voies de circulation. Le problème qui se pose ensuite est celui du stationnement, en effet, actuellement, les voitures peuvent se garer sur le trottoir près des maisons. Pour compenser la perte d'accès à cet espace de stationnement, une bande de places en créneau est proposé entre la voie cyclable et la route. En contrepartie le trottoir sera utilisé dans la voie cyclable afin de créer un espace mixte pour les modes de transport doux.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



La piste cyclable sera séparée de la route par une bande de stationnement en créneau, un rebord en béton ainsi qu'une rangée d'arbres qui permettent de dissimuler la circulation aux usagers des modes doux qui se rendraient sur les bords de Vienne d'un côté ou de l'autre du moulin afin de ne pas briser l'atmosphère végétale et naturelle qui y règne. Des ouvertures seront aménagées lorsque des routes rejoindront la nationale mais également à intervalles réguliers afin de permettre aux usagers de traverser ou de rejoindre la zone douce.



Coupe en 3 dimensions de l'aménagement de l'ancienne nationale vue depuis le Nord-ouest (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



Coupe en 3 dimensions de l'aménagement de l'ancienne nationale vue depuis le Sud-ouest (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



L'avantage majeur de cette option est le fait qu'il n'y ait pas besoin de tractation juridique, d'expropriation ou de construction d'infrastructures sur la rivière. En revanche, il nécessite la mise en œuvre de travaux d'aménagement qui pourrait devenir coûteux selon la longueur de voies douces à créer. En effet, l'aménagement de la seule partie de la nationale entre le chemin de la baignade et la rue de l'abreuvoir du bien nourri pourrait contraster avec le reste des aménagements. Il faut donc envisager les travaux sur un linéaire plus long partant de l'ancienne voie ferrée jusqu'à la rue de l'abreuvoir du bien nourri. Cela permettrait également de travailler sur une entrée de ville bien définie et végétalisée avant d'entrer dans le centre-ville.

Pour finir, la solution qui paraît la mieux adaptée est le contournement du moulin avec un encorbellement « simple » car les promeneurs restent proches de la Vienne sans empiéter sur un espace naturel trop important mais tout en profitant d'un cadre agréable.

b. Un espace délaissé à proximité du moulin



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Dans la zone C1, il existe un espace actuellement non utilisé qui se situe à proximité du moulin.

Cet espace se trouve dans la continuité du futur chemin qui contournera le moulin, il est actuellement vide et inutilisé. Avec la mise en place du contournement du moulin, beaucoup de personnes seront amenées à se rendre à cet endroit, d'où l'intérêt d'y faire des aménagements.

Une des façons d'exploiter cet espace serait de le rendre plus chaleureux et accueillant en le coupant de la route avec la mise en place de végétation.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



La friche actuellement (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

De plus, quelques bancs avec des tables permettraient aux promeneurs de s'arrêter quelques instants avant de se rapprocher ou de quitter la partie plus urbaine de Châtelleraut. De plus il s'agit d'un espace avec un panorama sur l'île St Catherine, il pourrait donc être très intéressant d'y installer des points d'observation sur la nature.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX

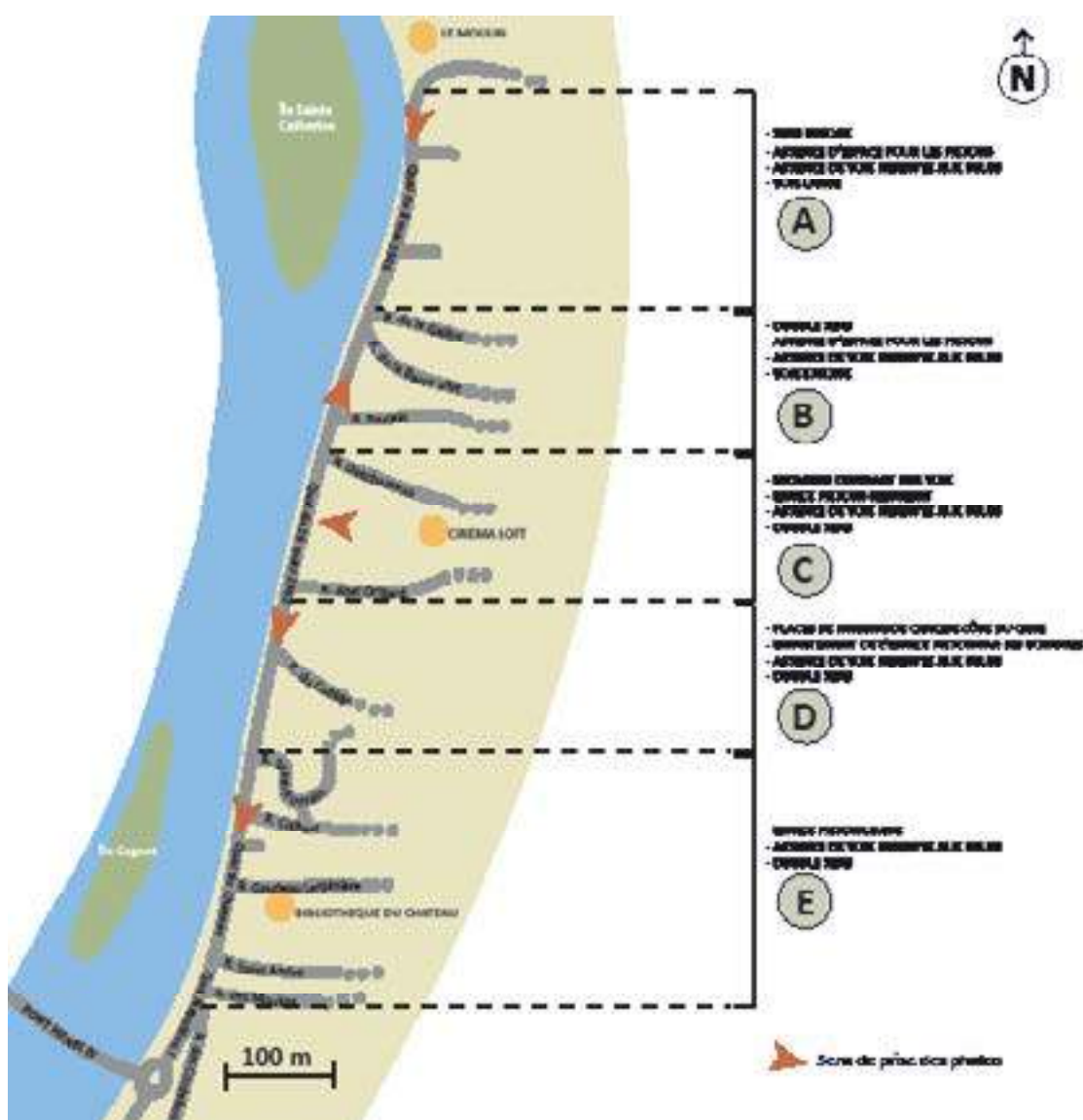


c. Des quais monopolisés par la voiture

Les quais de la zone C1 vont du moulin du Bien-nourri jusqu'au pont Henri IV, rive droite. Le diagnostic dresse de cette zone un profil où la voiture prédomine et empiète sur les espaces dédiés aux autres modes de circulation, tels que les piétons ou les cyclistes. Les trottoirs disparaissent et il n'existe aucune continuité des infrastructures piétonnes le long des quais. Aucune infrastructure pour les cyclistes n'est prévue sur ce site et le partage de la chaussée avec les cyclistes est dangereux. Cette invasion automobile participe à une détérioration du paysage de la zone.

Or cet espace ne doit pas être consacré entièrement à la voiture car il constitue un accès direct jusqu'aux bords de Vienne depuis le centre urbain et se situe à proximité d'une partie des équipements et de l'animation qu'offre le centre-ville.

Afin d'être aménagés au mieux, les quais sont découpés en plusieurs zones selon les différentes problématiques de l'espace.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



L'ensemble des aménagements proposés implique une réduction de la largeur de la voirie consacrée à la voiture. Mais ceci est loin d'être un choix involontaire. La vitesse de circulation des quais allant être limitée à 30km/h au cours des prochaines années, l'élargissement de la chaussée permet de faire respecter cette limite de vitesse. L'objectif de ces projets est de faire des quais un espace dédié aux piétons et aux modes de déplacements doux et non à l'automobile.

En zone A, la largeur de la chaussée permet de créer un espace entièrement dédié aux piétons en plus d'une piste cyclable à double sens pour les vélos. Il semble important de sécuriser ces espaces soit par une barrière soit par une bande végétalisée. La photo suivante suggère le type d'aménagement proposé.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



En zone B, la route en double sens ne permet pas de prolonger la piste cyclable en double sens, c'est pourquoi uniquement une piste seulement est conservée. L'espace piéton continue également sur cette partie.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



L'escalier situé sur les bords de Vienne mériterait un aménagement paysager particulier. Comme vue dans le diagnostic, cet escalier ne donne sur aucun élément remarquable et son aspect blanc dénote du paysage urbain l'environnant. Ainsi, puisque cet escalier n'aboutit sur aucune autre attraction, le projet suivant consiste à faire de cet escalier un point remarquable en lui-même.

Les deux propositions suivantes peuvent être réalisées séparément mais également combinées en fonction du budget de la commune.

Le premier projet se concentre sur le grand mur blanc longeant les bords de Vienne. Cet aspect immaculé du béton ajoute de la froideur au paysage et la réflexion des rayons du soleil empêche même le regard de s'attarder trop longtemps sur ce point.



Les escaliers d'Alaman (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

De nombreuses structures verticales ne demandent qu'à verdir. Le projet consisterait à créer un jardin vertical à l'aide de plantes grimpantes afin de briser la froideur du béton.

Du point de vue technique, la végétalisation avec des plantes grimpantes constitue alors un recours peu onéreux et sans entretien.

Il est préférable de fixer préalablement une structure saine à la façade, sur laquelle les plantes grimpantes peuvent se développer naturellement grâce à leurs tiges, du type fils métalliques, treillis, grilles...

Un autre aspect important de ces plantes est leur croissance très rapide. Ce dernier point permettrait d'obtenir un paysage au bout de quelques mois, contrairement aux arbres initialement plantés qui n'atteindront une taille respectable qu'au bout de plusieurs années.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

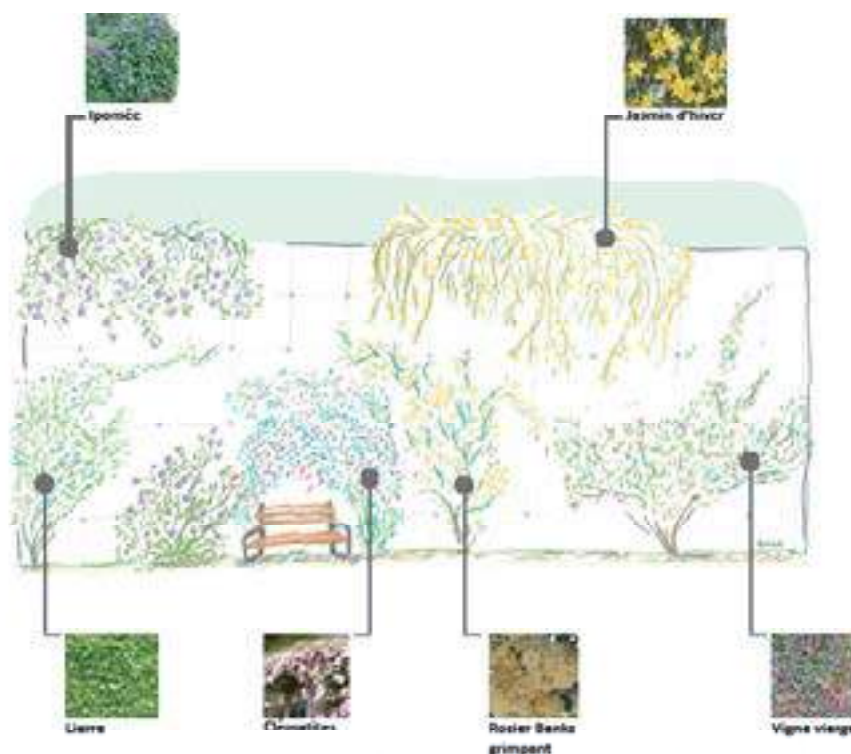
2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



Concernant le choix des végétaux, il n'y a pas de restriction sous réserve de respecter les contraintes imposées par le code rural. Il s'agira de vérifier que les végétaux choisis n'engendreront pas une surcharge sur la structure porteuse.

Une étude d'ensoleillement préalable est également nécessaire pour choisir des espèces adaptées. Le mur étant orienté plein ouest, le choix des plantes est large.

De plus, dans un but esthétique, il est intéressant de combiner des plantes grimpantes persistantes, caduques, à fleurs. En effet, ce genre de composition offre une couverture végétale toute l'année et devient à terme suffisamment dense pour recouvrir toute la structure.



Végétalisation du mur d'Alaman (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Les clématites font partie des plantes grimpantes qui offrent le plus de variétés dans les formes et les couleurs et grandissent de 1 à 10 mètres. Il en existe à feuilles caduque ou persistantes et fleurissent de mars à novembre.

Le Jasmin d'hiver, avec ses fleurs jaunes qui parent ses branches souples et gracieuses est semblable à une pluie d'or. Le jasmin possède un feuillage caduc, et a un développement de 2 à 3m par an. Il fleurit de décembre à avril, de petites fleurs jaunes primevère apparaissent sur un bois dépourvu de feuilles. Il peut être utilisé sans support, pour le laisser tomber comme une cascade le long du mur.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



L'ipomée est une plante à croissance très rapide et arbore de petites fleurs violettes. Elle peut facilement atteindre trois mètres de haut et dépasser les dix mètres lorsque le climat est propice à son développement.

En ce qui concerne les plantes à développement plus dense, les deux espèces suivantes pourraient constituer une couverture idéale

La vigne vierge est une liane intéressante par sa rapidité de croissance et par l'abondance de son feuillage prend de jolies teintes rouges à l'automne. Elle est une excellente couverture et possède une croissance très rapide.

Le Lierre est apprécié pour son feuillage persistant décoratif et sa capacité à pousser rapidement, partout et dans n'importe quelle condition. Il est idéal lorsque l'on souhaite du vert... et vite !

Egalement le Rosier grimpant sans épines, extrêmement vigoureux et généreux en floraison. Il offre une profusion de petites fleurs doubles jaune paille au printemps.

Le feuillage est sain, vert foncé, lisse et coriace mais surtout, chose rare pour un rosier grimpant, il est persistant et le rosier de Banks conserve donc ses feuilles toute l'année. C'est un rosier facile, peu exigeant.

L'estimation financière de ce projet serait autour des 100 €/m².

La deuxième partie de ce projet pour les escaliers serait d'en faire un lieu où l'on s'arrête et non plus un simple lieu de passage. Il s'agirait de faire de cet escalier un lieu remarquable qui ferait miroir à l'aménagement de détente sur les quais alsace lorraine. Il offrirait une vue majestueuse sur la rive gauche mais composerait également lui-même une vue intéressante depuis cette même rive gauche. Actuellement les escaliers sont coupés de la Vienne par la route et n'assurent pas leur fonction primaire de gradin sur la rivière. Pour pallier à ce manque nous proposons la création d'une esplanade en encorbellement permettant de créer un espace au-dessus de l'eau qui fasse la continuité des escaliers avec la présence de bancs pour que les usagers puissent profiter de la vue.



Végétalisation de l'escalier d'Alaman (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



Création d'un ponton en face de l'escalier d'Alaman (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Cependant, l'ensemble de ce projet n'est pas possible en raison de la volonté initiale de la création de ces escaliers. En effet, il s'agit d'une volonté architecturale de laisser les grands murs en béton nus de manière à rappeler les anciennes murailles qui passaient par ici. Cette explication du sens architectural des escaliers devrait d'ailleurs être rendu publique par la présence d'un panneau afin de permettre aux passant de saisir la portée du site et non plus de seulement voir les grands murs en béton blanc nu qui peut être aveuglant lors des journées de fort soleil.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



La zone D est la zone la plus encombrée par les voitures. Cet espace est voulu comme un lieu de promenade et de détente. Pour cela, la création d'une poche verte et la mise en place régulière de mobilier urbain pourrait donner à ce lieu un caractère piétonnier où les automobilistes ne sont pas avantagés. De plus, lorsqu'un lieu donne la priorité aux piétons, la vitesse des voitures qui y circulent doit être limitée mais il faut également que les automobilistes soient forcés de ralentir, grâce à la mise en place d'écluses végétalisées par exemple.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



La zone E mérite une attention toute particulière, en effet, c'est la seule zone qui ne bénéficie pas actuellement de la largeur nécessaire à l'implantation d'aménagements piétons et cyclistes.

Cette zone E est la partie des quais que nous appellerons par la suite « passage du château » et qui correspond au rétrécissement des quais que l'on peut constater en passant devant le jardin de la médiathèque. A cet endroit le quai correspond presque uniquement à la voie de circulation car les voies piétonnes sont anecdotiques. En effet le trottoir n'existe que du côté de la Vienne et seuls des poteaux à 50 centimètres du mur séparent les piétons des voitures de l'autre côté.

Le point important de tous projets sur cette zone est la création d'un espace sécurisé de circulation douce pour les piétons, les cyclistes, les skateurs etc.... La mise en place d'un sens unique permettant de récupérer une bande de circulation pour les piétons serait très compliquée. En effet, comme nous avons pu le voir dans le diagnostic, la circulation est assez importante sur les quais dans les deux sens de circulation. Pour mettre en place un sens unique, il faudrait préalablement effectuer une enquête et un travail d'étude pour déterminer la destination des usagers afin de savoir quel sens de circulation privilégier. Cette démarche serait très compliquée à mettre en place et le report de la circulation renforcerait le trafic déjà existant sur d'autres routes du centre-ville qui ne seraient pas forcément adaptées à cet afflux de voiture supplémentaire.

C'est pourquoi nous estimons qu'il serait préférable d'élargir la voie déjà existante vers la Vienne par un encorbellement le long des quais. Cet ouvrage devra posséder une largeur nécessaire au passage de cyclistes dans les deux sens sur une bande signalée au sol en bordure de la voirie ainsi que le passage des piétons qui s'effectuerait au plus près de la Vienne.

Actuellement, les quais sont en zone 50 et ont une largeur de 5,50 mètres, cependant ils doivent passer en zone 30 et à ce titre, il pourrait être envisagé un rétrécissement de la voie d'une cinquantaine de centimètre au profit d'une bande piétonne plus large le long des bâtiments. Cette bande pourrait également être élargie par l'ajout de la largeur du trottoir côté Vienne qui ne sera plus nécessaire une fois l'encorbellement en place.

Plusieurs types d'encorbellement peuvent être envisagés :

- Un encorbellement en contrebas des quais permettant de rejoindre les deux rampes descendant vers la Vienne
- Un encorbellement en continuité du trottoir existant, à même hauteur
- Un encorbellement hybride entre les deux sur crémaillère qui pourrait monter ou descendre en fonction du niveau des eaux

La solution numéro deux avec un encorbellement à hauteur du trottoir est la solution à privilégier car elle n'est pas tributaire du niveau des eaux comme la première qui serait fermée lorsque l'eau monterait trop. De plus, elle entrainerait moins de complication et est moins difficile à mettre en place que la solution numéro trois. Pour sécuriser cette nouvelle zone, l'encorbellement pourra être surélevé par rapport au niveau de la route ou séparé de celle-ci par des poteaux.

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



Le passage du château actuellement (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



Projection possible d'un aménagement du quai (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



d. Un espace en friche au fort potentiel au plus près de l'eau

En bordure de la zone C1 il existe un espace possédant un fort potentiel d'aménagement. Actuellement, cet espace est en friche, en contrebas du pont Henri IV, auquel on peut accéder en passant sous le pont. Cet espace était consacré à l'arrimage du bateau lavoir sur la Vienne mais actuellement il n'est plus utilisé et est envahi par la végétation.

Cet espace pourrait être utilisé pour créer un espace de détente au plus près de la rivière. Du fait de sa position il ne pourrait s'agir que d'un espace utilisable en certaines occasions lorsqu'il fait beau et que la Vienne est suffisamment basse. L'exposition au soleil de cette zone pourrait nous permettre d'y installer des transats pour offrir un lieu de détente pour profiter du soleil et du calme de la rivière. Ces transats devront être fixes et dans une matière solide permettant de résister aux périodes de crues où ils seraient submergés. De manière à assurer la sécurité des usagers une rambarde devra être aussi ajoutée en bord de rivière. Elle devra également être suffisamment résistante pour supporter la rivière lorsqu'elle recouvrera cet espace.



Vue de la friche depuis l'autre rive (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



Vue sur la friche depuis le sud (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

I. LES ZONES PRIORITAIRES

2. LES QUAIS DU CENTRE-VILLE: UNE OPPORTUNITÉ DE CHEMINEMENT DOUX



Vue de la zone depuis le pont (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



Vue de la zone depuis la Vienne (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

C'est une zone inondable, il serait donc préférable d'installer des transats en béton ou en bois traités. Les transats doivent alors être fixés au sol.



Transat en bois (source http://4k-kommunalbedarf.de/media/wishery/images/item402/Kiel-Liege_1_.jpg)



Transat en béton (source: <https://www.pinterest.com/pin/484840716104211294/>)

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

1. LE BLOCAGE DU NORD: LE PONT ALBERT CAMUS



La zone A1 est classée en rouge avec la traversée de la Vienne au niveau du pont Albert Camus qui est incontournable pour tout projet des bords de Vienne.

Le pont Albert Camus se situe au Nord de Châtellerault et constitue une voie d'accès à l'autoroute. Il est très fréquenté mais il n'y a aucune place pour les modes de déplacement doux.



Vue du pont Albert Camus depuis un vélo (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Cependant, la liaison de la rive droite avec la rive gauche est très importante car elle est aujourd'hui inexistante pour les modes de déplacement doux.

Réduire la place accordée aux voitures paraît peu possible car cela risquerait de produire des problèmes de congestion. La mise en place d'une passerelle peut par contre être envisagée. De plus, cela fait partie des aménagements qui permettraient de réaliser une grande boucle du Sud au Nord de Châtellerault.

Une des solutions possible est la construction d'une passerelle complètement indépendante du pont.

Contournement du pont Albert Camus



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

1. LE BLOCAGE DU NORD: LE PONT ALBERT CAMUS



Une autre solution est la mise en place d'une passerelle adossée au pont Albert Camus. Pour cela, il faut que le pont soit capable de supporter des charges supplémentaires.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Il existe plusieurs positions possibles:

La passerelle peut être mise au même niveau que la route, en dessous de la route ou un peu au-dessus de la route.

Dans tous les cas, différents types de mode de transports doux (piétons, cyclistes...) vont cohabiter. Pour cela, il est nécessaire que les cyclistes aient une voie réservée. Cela peut se réaliser avec un marquage au sol.

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

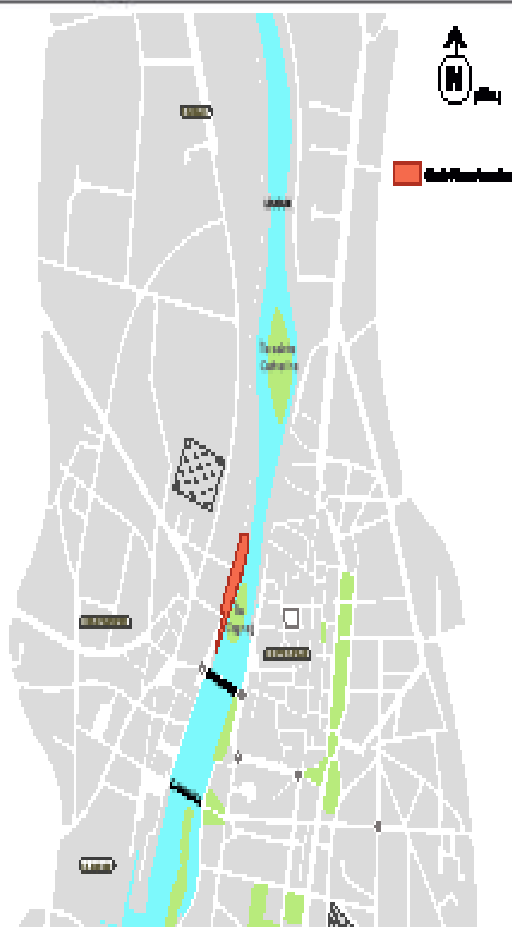
2. UN PARKING À REQUALIFIER



Les quais Alsace Lorraine constituent un lieu stratégique quant à l'implantation d'un espace de détente. En effet, ces quais forment une importante réserve foncière située non loin du centre-ville.

Ces quais se trouvant sur la rive gauche de la Vienne, non loin du centre-ville sont localisés par un point rouge sur la carte suivante.

Localisation des quais Alsace Lorraine à Châtellerault



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Comme le montre la photo ci-dessous, le lieu n'est pas aménagé et présente la particularité d'avoir de grands espaces exploitables, directement en contact avec les bords de Vienne. En dessous est spatialement représenté l'aménagement actuel des quais Alsace Lorraine.

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

2. UN PARKING À REQUALIFIER



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Aménagement spatial des quais Alsace Lorraine



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

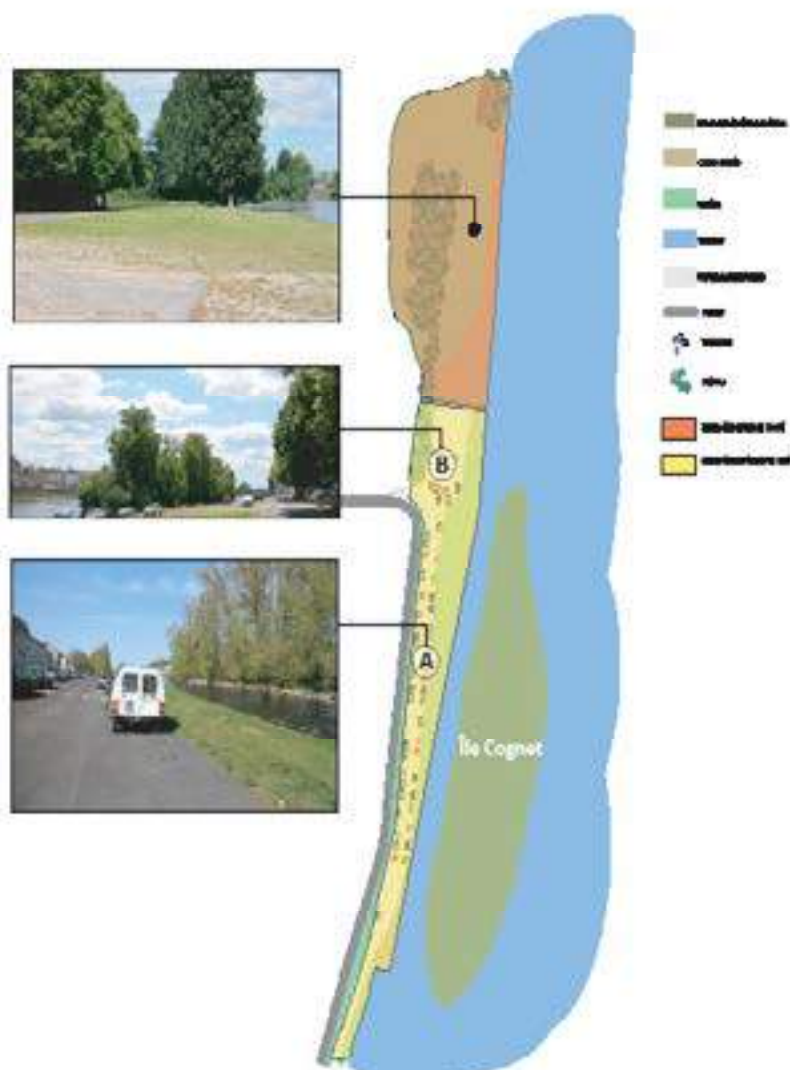
2. UN PARKING À REQUALIFIER



L'objectif de l'aménagement de ces quais est de supprimer les places de stationnement situées directement sur les bords de Vienne et de réorganiser les parkings. Il est également question de créer un espace de détente ainsi qu'un cheminement piéton sur les bords de Vienne.

Ces objectifs se découpent spatialement de la manière suivante : une première zone où seraient aménagés des parkings, marquée par (1) sur la carte suivante, et une seconde zone où implanter un espace de détente sur les bords de Vienne, marquée par un (2) sur la carte suivante.

Découpage territorial des quais Alsace Lorraine



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

2. UN PARKING À REQUALIFIER

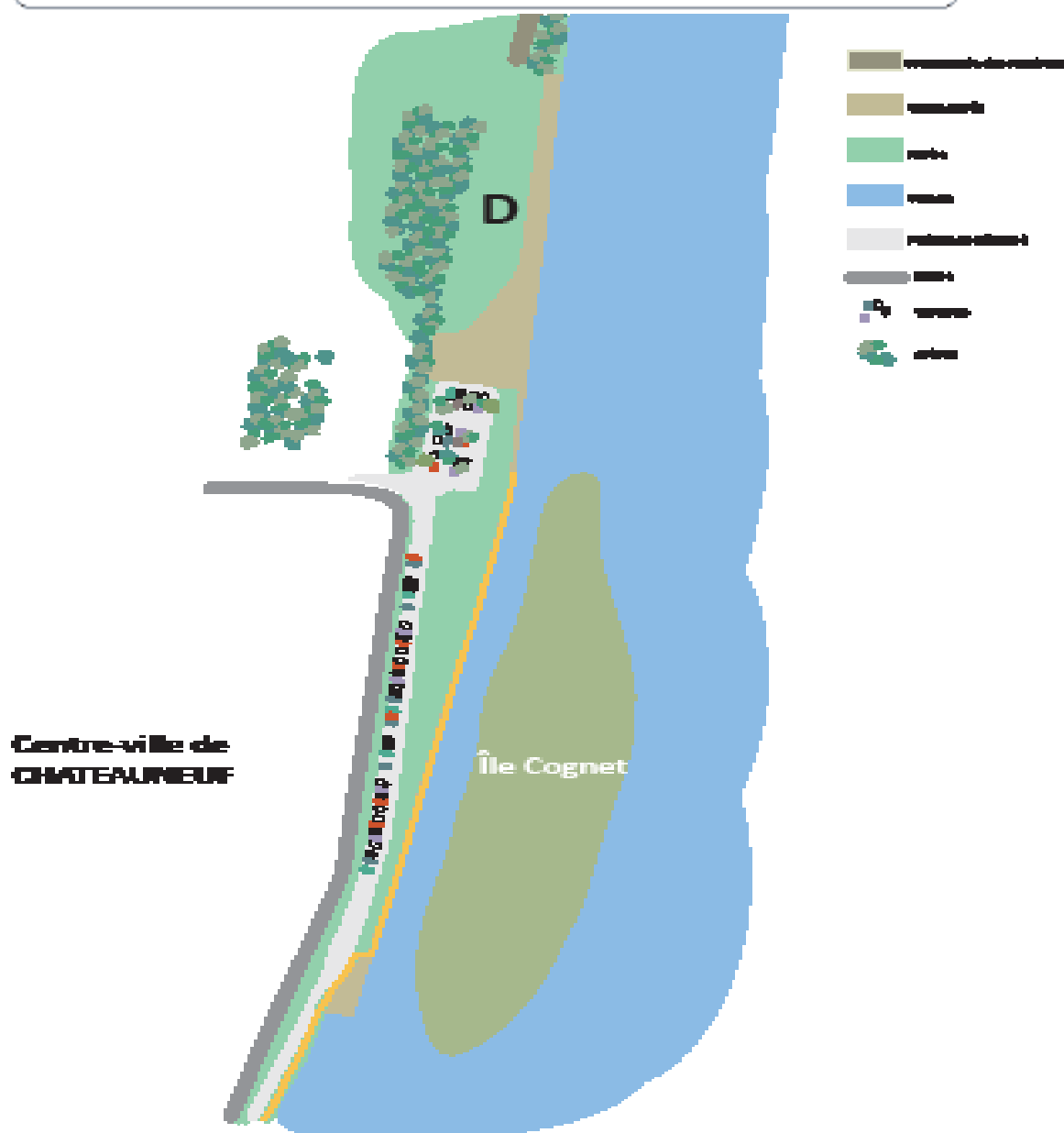


Premièrement, l'organisation des parkings de voitures est à améliorer. Actuellement, les voitures se garent en créneaux de part et d'autres des quais Alsace Lorraine (voir zone A sur carte précédente) et plus au nord sur un espace goudronné non entretenu et non aménagé en parking (voire zone B sur carte précédente) .

Le but en zone A serait de supprimer les voitures en créneaux et de créer un parking en épis sans contact avec les bords direct de la Vienne. La clarification de l'espace ainsi que sa meilleure organisation permettrait le passage d'un cheminement piéton à cet endroit.

En zone B, le parking devrait être aménagé tout en respectant le paysage naturel environnant.

Transformations spatiales des quais Alsace Lorraine



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

2. UN PARKING À REQUALIFIER



Etudions maintenant la zone au nord des quais Alsace Lorraine, représenté en orange sur la carte du découpage spatial.

La zone Nord des quais Alsace-Lorraine serait l'endroit idéal pour aménager un espace d'aire de jeux pour enfants ainsi que des appareils de musculation en libre accès. En effet, il n'existe pas d'aménagements de ce type en centre-ville.

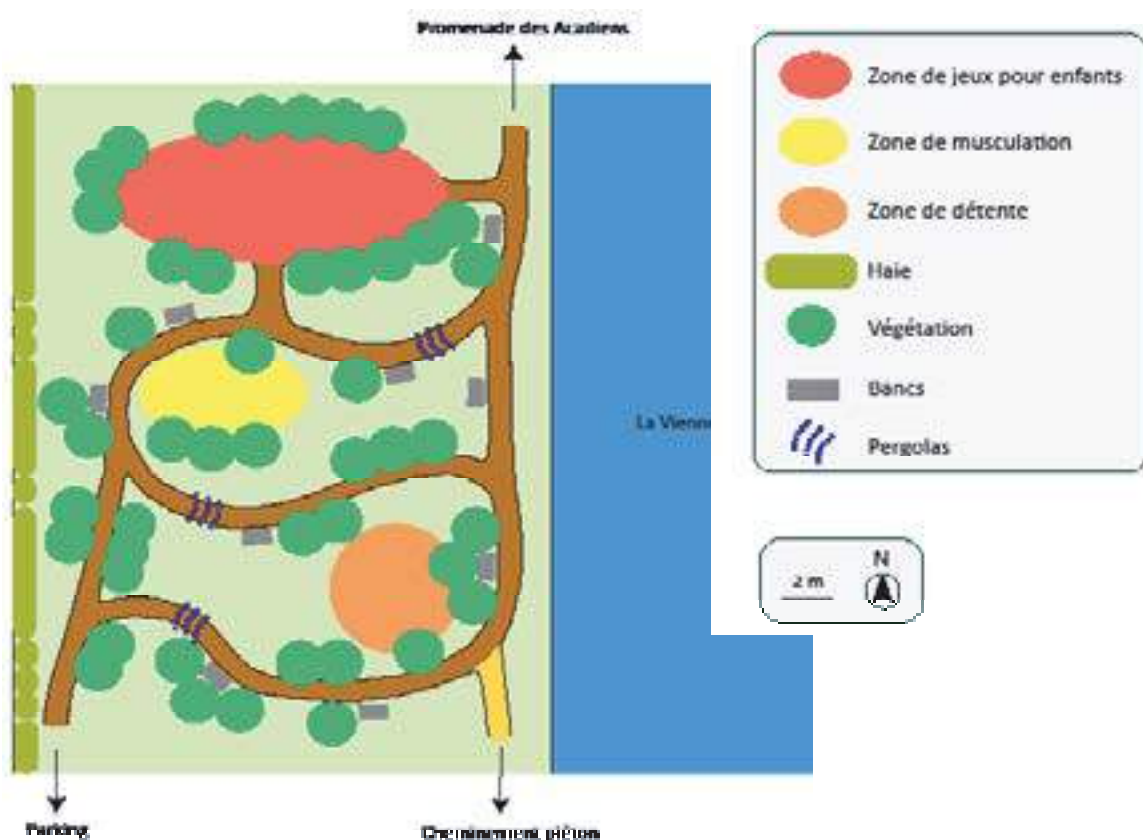
Par ailleurs, comme nous l'avons vu dans les questionnaires, 24% des promeneurs souhaiteraient qu'il y ait plus de coin de détente avec des zones ombragées sur les bords de Vienne, ce qui pourrait être mis en place à cet endroit. Il faudrait donc implanter des arbres tout le long du chemin ainsi que des pergolas pour créer de l'ombre.

Concernant la végétation, il faudrait alterner des plantes à feuilles persistantes et des plantes à feuilles caducs afin qu'il y ait de la végétation tout le long de l'année.

Le chemin est raccordé à la promenade des Acadiens ainsi qu'au cheminement piéton (en jaune sur le schéma). Les promeneurs ont ainsi le choix de profiter des aménagements ou de simplement passer par cet endroit sans s'arrêter.

Enfin, cet espace doit rester un lieu avec un fonctionnement diurne. En effet, la clinique Sainte Anne se trouve à proximité de cet espace, il ne faut donc pas créer de nuisances la nuit afin que les patients ne soient pas dérangés.

Aménagement des quais Alsace-Lorraine



II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

3. LE BLOCAGE DU SUD: L'ENVIGNE



a. le passage de l'Envigne, un projet incontournable



La zone d'aménagement suivante classé en rouge dans les enjeux est la zone D1 qui prend en compte deux parties importantes : l'Envigne et le chemin de halage.

Comme nous l'avons vu dans le diagnostic, un projet est en cours au niveau de la Manu. Dans la continuité de cela, il reste deux aspects importants à organiser dans cette zone : le passage de l'Envigne et le chemin de halage. En effet, l'Envigne représente un obstacle lorsque l'on souhaite suivre les bords de Vienne. La seule solution pour le traverser est de suivre la route et de passer sur un pont un peu plus loin. Ensuite, on rejoint le chemin de halage.

Le projet de la manu va permettre d'accéder aux berges de l'Envigne dans un cadre agréable, il faut maintenant pouvoir traverser l'Envigne.

Pour cela, une passerelle semble être une solution adaptée. Mais on peut aussi envisager la mise en place d'un bac à chaîne. Un bac à chaîne est une embarcation utilisée pour traverser un cours d'eau, qui se déplace le long d'un câble (la traile) tendu entre deux mâts ou deux tours situés sur chaque rive.

Nous sommes allés voir celui qui existe à Cenon-sur-Vienne, qui est sur la photo ci-dessus, et nous en avons dégagé les atouts et les inconvénients.

En ce qui concerne les atouts, c'est une activité ludique et qui permet d'être proche de la rivière. Cependant, c'est assez lent et le nombre de personnes qui peut monter dessus est limité. De plus, ce n'est pas adapté en cas de mauvais temps et certaines catégories de personnes comme les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite qui ne pourront pas s'en servir car cela demande un peu de force. Enfin, pour les cyclistes ou les personnes qui font du footing, ce n'est pas adapté non plus car cela suppose de s'arrêter plusieurs minutes.



Vue du bac à chaînes de Cenon (source : CHAM-BOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

3. LE BLOCAGE DU SUD: L'ENVIGNE



Le bac à chaîne est donc bien adapté pour du loisir mais pour mettre en place une réelle liaison, la passerelle est quand même nécessaire.

Voici comment la passerelle pourrait être mise en place.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

La passerelle part du jardin du directeur et arrive sur des parcelles privées comme on peut le voir sur la carte de la domanialité dans le diagnostic. La commune devra donc acquérir des terrains ou faire appliquer la servitude de passage.

Concernant le bac à chaîne, il pourrait être installé dans un premier temps afin d'attirer les promeneurs à cet endroit. Dans un deuxième temps, la passerelle pourrait être installée afin de permettre la mise en place de la liaison.

b. Un lien entre le centre-ville et les Renardières à renforcer grâce au chemin de halage

Le chemin de halage se trouverait dans la continuité de la passerelle. Comme nous l'avons vu dans le diagnostic, ce chemin est peu praticable et les berges sont fragiles. Sur cette zone, et avant même la mise en place d'une passerelle ou d'un bac à chaîne, la première chose à faire est donc de renforcer les berges afin qu'elles puissent supporter le passage des futurs promeneurs. De plus, il faudrait élargir le chemin, débroussailler et créer des cônes de vue sur la Vienne.

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

3. LE BLOCAGE DU SUD: L'ENVIGNE



Voici le chemin de halage actuellement :



Vue du chemin de halage actuellement (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Voici un aménagement possible du chemin de halage.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

De plus, un travail de géomètre serait nécessaire afin de ré établir les bornes de propriétés pour définir l'emplacement exact des clôtures privées. En effet, actuellement les 3,25 mètres prévu par le PLU ne sont pas respectés tout le long du chemin de halage.

Ces aménagements participeraient à la mise en place d'une grande boucle. Ils permettraient d'établir une liaison pour les modes de déplacement doux entre le Sud-Ouest de Châtelleraut et le centre-ville et donc entre le lac et le centre-ville.

Enfin, comme nous l'avons vu dans le diagnostic, ce chemin est très peu connu des Châtelleraudais, de plus, le quartier des Renardières est un quartier d'habitat social qui ne possède pas une bonne réputation. La rénovation du chemin de halage serait un moyen de désenclaver le quartier des Renardières en le reliant au centre-ville. Cela pourrait permettre de mieux faire accepter ce quartier par les habitants de la commune et de faire connaître le chemin de halage.

II. LES ZONES À ENJEUX TRÈS IMPORTANTS

4. UNE PORTION DE CHEMIN À DÉVELOPPER POUR CRÉER UNE VÉRITABLE LIAISON NORD-SUD



La zone B1 correspond au chemin qui va du pont Albert Camus à la promenade des Acadiens et qui, comme nous l'avons vu dans le diagnostic, est peu praticable. Il faudrait donc améliorer le revêtement du sol afin que les promeneurs n'hésitent plus à venir dans cette zone. De plus, la réhabilitation de ce chemin pourrait permettre de participer à la création d'une liaison douce entre le centre-ville et Pôle Emploi, qui se situe au Nord de Châtellerault.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

En effet, il existe des bus qui vont jusqu'à Pôle emploi mais ils sont sur demande. Les personnes qui n'ont pas de voiture rencontrent donc des difficultés pour se rendre là-bas. Il est important de rendre ce chemin facilement praticable. De plus, bien qu'il soit agréable, ce chemin est coupé de la Vienne par de la végétation. L'idéal serait de créer des vues sur la Vienne.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Enfin, le chemin permettrait ainsi de s'insérer dans la mise en place d'une boucle autour des bords de Vienne.

III. LES ZONES À ENJEUX IMPORTANTS

1. DES ZONES EN FRICHES AU FORT POTENTIEL



Sur la zone A2, il y a deux terrains en friche qui appartiennent à la mairie de Châtellerault et qui ne servent à rien actuellement. Pour de futurs aménagements, cette zone constitue un réservoir foncier important qui ne doit pas être oublié. Il faudrait aménager ces terrains afin qu'ils deviennent des espaces où l'on a envie de s'arrêter.

Nous allons maintenant voir la zone C3.

Devant le lycée Marcelin Berthelot, il y a un espace non aménagé que nous avons présenté dans la carte situant ces zones. Il pourrait devenir un lieu de détente avec possibilité de faire un pique-nique. Avec la présence du lycée juste à côté, la mise en place d'un snack pourrait être une solution intéressante. De plus, il y a assez d'espace pour installer des tables afin de créer un espace de vie et de rencontre.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Le mur en béton tagué est recouvert de végétation, la cheminée quant à elle est mise en valeur. Cet espace est dédié notamment aux lycéens mais sert également d'espace où les promeneurs pourront faire une pause et se détendre.

III. LES ZONES À ENJEUX IMPORTANTS

2. DES QUAIS NÉCESSITANT QUELQUES RETOUCHES



Entre le pont Camille de Hogues et le barrage, sur la rive droite, il y a beaucoup de béton, que ce soit sur les quais ou sur l'île artificielle. De plus, les barrières de sécurité sont recouvertes de mousse.



Le barrage (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



En amont du barrage (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Le béton ne peut pas être enlevé, ou cela demanderait de très gros travaux. Cependant la présence du béton n'est pas choquante car il y a une certaine cohérence dans cette zone. En effet, le béton se trouve entre le barrage et le pont Camille de Hogues, qui sont aussi en béton.

Ce n'est pas nécessaire de revoir tout l'aménagement de la zone, quelques améliorations peuvent suffire. Il faudrait faire un travail paysager sur l'île afin que l'œil des promeneurs ne s'arrête pas uniquement sur le béton, qu'il faudrait aussi nettoyer. De plus, la barrière de sécurité pourrait être remise en état, voire être remplacée par une nouvelle. Voici un exemple de ce qui pourrait être fait.



(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

III. LES ZONES À ENJEUX IMPORTANTS

2. DES QUAIS NÉCESSITANT QUELQUES RETOUCHES



Voitures garées entre les platanes rive gauche (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



Voitures garées entre les platanes rive droite (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

Par ailleurs, dans cette zone, rive droite comme rive gauche, beaucoup de voitures se garent sur le trottoir entre les platanes, cela empêche une bonne circulation des piétons.

Il faudrait donc installer des poteaux afin d'éviter cela. Cependant, cela supprimerait des places de stationnement, il faut donc trouver un endroit pour les reporter.

Côté rive gauche, il y a actuellement une quinzaine de places. Si les places sont supprimées, les automobilistes peuvent aller se garer au parking de la Manu, qui se trouve à proximité et qui n'est pas payant. Il n'existe pas d'étude de remplissage du parking mais il est assez grand et peu fréquenté et devrait donc pouvoir supporter la présence de nouvelles voitures.

Pour la rive droite, il y a des platanes des deux côtés de la route. Il serait donc possible d'empêcher les voitures de se garer sur le trottoir droit afin de laisser un espace pour les piétons. Sachant qu'il y a une quinzaine de places à cet endroit les automobilistes pourront se reporter sur le parking de l'Angelarde qui se situe à proximité et qui est, comme celui de la Manu, gratuit et pourrait recevoir un afflux supérieur de véhicules.

Enfin, s'il y a des platanes malades, il faudrait qu'ils soient coupés et remplacés par d'autres essences d'arbres afin d'éviter la propagation des maladies.

III. LES ZONES À ENJEUX IMPORTANTS

3. LA MANU, UN ESPACE D'ANIMATION CLÉ



La zone de la Manu est un des espaces importants de Châtellerault qui a déjà fait l'objet d'aménagements, notamment au niveau du jardin du directeur ou encore avec l'arrivée du bateau sur le canal.

La volonté serait de concentrer les activités sur cette zone pour en faire un pôle d'attractivité de la commune voir même de l'agglomération. Dans ce but il serait souhaitable de continuer à renforcer le côté temporaire des activités présentes sur une certaine période de l'année. Dans le diagnostic et les différents questionnaires que nous avons pu effectuer, nous avons remarqué que les habitants souhaiteraient un lieu où pouvoir se poser en terrasse, boire un verre avec une vue sur la Vienne... En réponse à cela nous proposons la création d'une guinguette à coté du canal qui serait ouverte pour la période estivale et offrirai un lieu de détente agréable à la sortie du jardin du directeur. Il s'agirait d'un espace où l'on pourrait se restaurer, boire un verre et danser, tout cela dans le cadre agréable de la manufacture.



Vue du canal actuellement (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)



Dessin d'une projection possible de la guinguette (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

III. LES ZONES À ENJEUX IMPORTANTS

4. DES ESPACES AUX ENJEUX MOINDRES QU'IL NE FAUT POURTANT PAS OUBLIER



Nous allons maintenant voir les zones D2 et D3.

La zone D2 se situe rive droite, c'est celle qui va du barrage à la nautique. C'est une route goudronnée où peu de voitures circulent qui mériterait un meilleur entretien. De plus, à cet endroit il y a des coups de pêche qui pourraient permettre d'aménager des cônes de vue sur la Vienne.

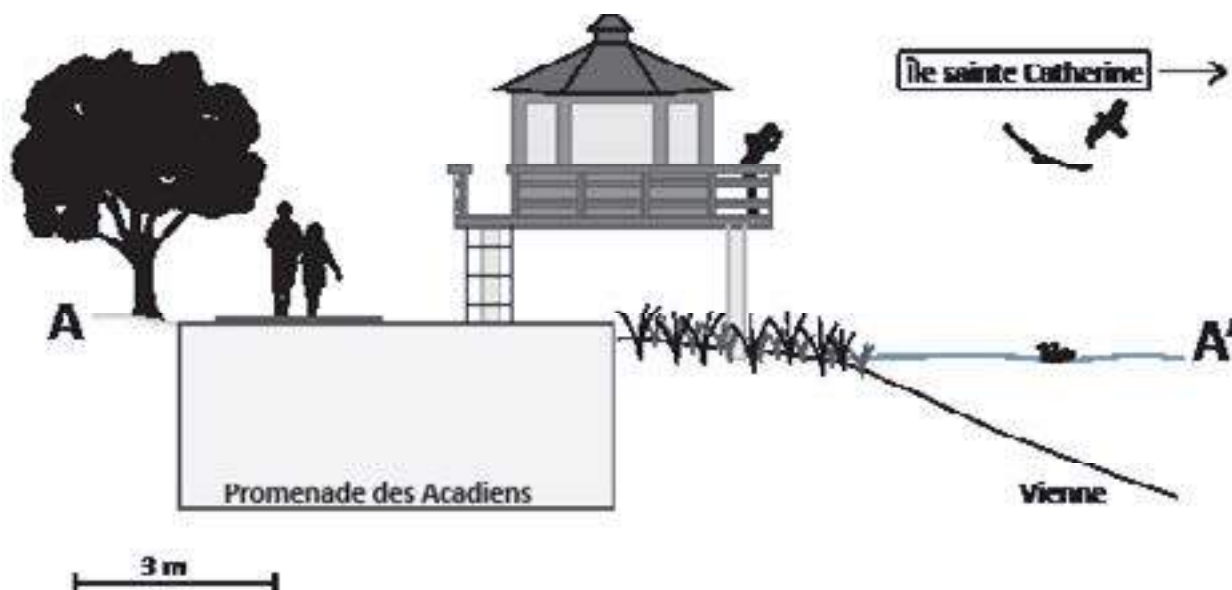
La zone D3 se situe rive gauche, elle est dans la continuité du chemin de halage au Sud et mène jusqu'au pont de chemin de fer. Le chemin est bien aménagée cependant il est bordé de grands espaces en friche qui pourraient être mieux utilisés ou mis en valeur.

Les zones vertes du découpage des enjeux désignent des espaces où il n'y a pas besoin de modification importantes. Cependant nous pouvons proposer de légers ajouts afin de magnifier le paysage naturel présent dans ces zones.

L'île Sainte Catherine est une propriété de la commune de Châtellerault. Elle est gérée par une convention signée par la LPO (Ligue de Protection des Oiseaux), la mairie de Châtellerault et le syndicat RIVE, dont nous avons rencontré un des membres.

Les inventaires naturalistes ont mis en évidence le potentiel écologique du site, attesté par la présence d'espèces patrimoniales telles que le martin-pêcheur, le castor d'Europe ainsi que des plantes remarquables.

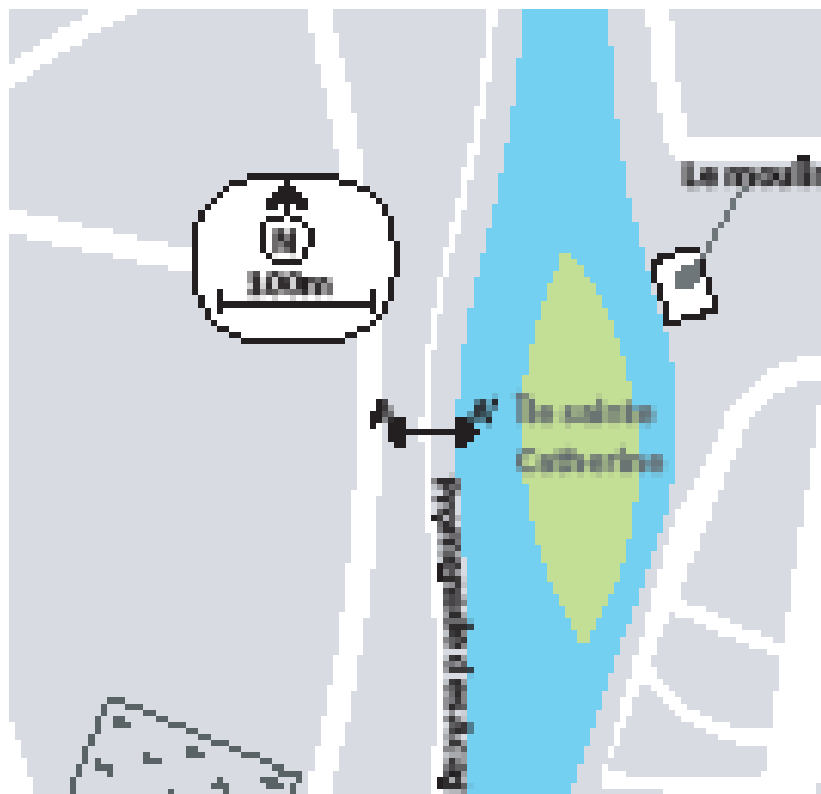
L'île Sainte-Catherine, située au cœur du tissu urbain, est un donc support idéal pour la sensibilisation du grand public à la découverte des milieux alluviaux. C'est pour cela qu'il serait intéressant de mettre en place un observatoire vers la promenade des Acadiens, juste en face de l'île Sainte Catherine.



Observatoire ornithologique sur la promenade des Acadiens (source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)

III. LES ZONES À ENJEUX IMPORTANTS

4. DES ESPACES AUX ENJEUX MOINDRES QU'IL NE FAUT POURTANT PAS OUBLIER



*Positionnement de l'observatoire ornithologique sur la promenade des Acadiens
(source : CHAMBOLLE-CHAMPIGNY-GRELICHE-HELLER)*

Cet observatoire contiendrait des informations sur la faune présente sur l'île et permettrait d'expliquer le fonctionnement de l'île et pourquoi elle doit être conservée dans son état actuel. Il serait accessible à tous et offrirait un point de vue idéal pour observer la nature,



Ce rapport fait état des différentes propositions que nous avons pu élaborer à la suite de notre diagnostic. Nous souhaitons rappeler ici qu'il ne s'agit que de projections possibles d'aménagements et non pas de projets concrets pré-établis. Nous avons souhaiter fournir à l'ensemble des décideurs, des suggestions et des ambiances qu'il serait possible de mettre en place sur ce territoire.

Nous avons mis en place un système de hiérarchisations des zones afin de pointer les espaces les plus importants à réaménager et nous avons également fourni des idées d'orientations pour les aménagements qui pourront être fait par la suite.

Ce document est dépendant du rapport de diagnostic qui a été fourni, il ne doit donc pas être lu indépendamment de celui-ci.



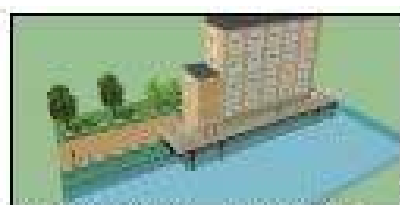
Résumé et représentation spatiale des propositions:

SECURISATION DU PONT ALBERT CAMUS



AMÉLIORATION DE LA
PRACTICABILITÉ DU CHEMIN





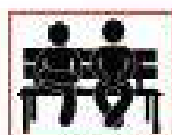
CRÉATION D'UN ESPACE PUBLIC PRIMAIRE DE COMMERCE AU BORD



NOUVEAU ESPACE PUBLIC DE REPOS



NOUVEAU PLACE POUR COMMERCE



CRÉATION D'UN ESPACE DE PROMENADE



RECONSTRUCTION DE PARKING



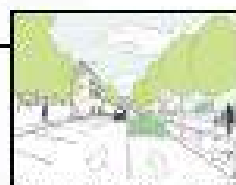
CRÉATION D'UN CHEMINEMENT BORD



RECONSTRUCTION DES FLORES ET DES CYCLES



NOUVEAU PLACE POUR ESPACE DE COMMERCE POUR LES CYCLES



CRÉATION D'UN ESPACE PUBLIC ET D'UN LIEU DE PROMENADE



CRÉATION D'UN ESPACE PUBLIC DE COMMERCE AU BORD





INSTALLATION D'UNE GUINGUETTE



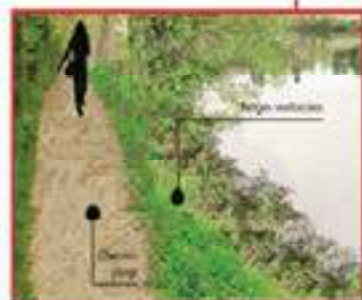
AMENAGEMENT DU LAVOIR EN LIEU DE DETENTE



MISE EN PLACE D'UN ESPACE DE REPOS ET DE PIQUE-PIQUE



CRÉATION D'UNE PASSERELLE ENTRE LE JARDIN
DU DIRECTEUR ET LE CHEMIN DE HALAGE



ÉLARGISSEMENT ET RENFORCEMENT
DES BERGES DU CHEMIN DE HALAGE

