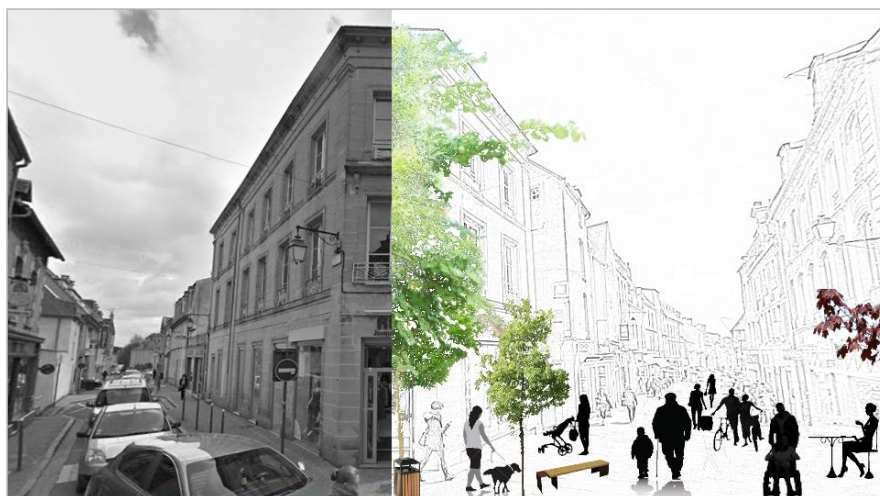


Revivifier les rues commerçantes dans un secteur sauvegardé.

BAYEUX – Calvados - 14



Réalisation Corentin, 2016



<http://www.fotosearch.com/illustration/running-shoes.html>

Sommaire

INTRODUCTION	2
1 PRESENTATION	3
1.1 PRESENTATION DE LA COMMUNE	3
1.1.1 <i>Une situation géographique favorable</i>	3
1.1.2 <i>Un patrimoine exceptionnel lié à son histoire</i>	3
1.1.3 <i>Situation économique</i>	4
1.2 LE CONTEXTE.....	6
1.2.1 <i>A l'échelle de la France</i>	6
1.2.2 <i>Focus sur la commune</i>	6
2 DIAGNOSTIC	9
2.1 ETAT DES LIEUX	9
2.1.1 <i>Définition du lieu d'étude : un espace en cœur de ville</i>	9
2.1.2 <i>Une voie pénétrante dédiée à la voiture</i>	11
2.1.3 <i>Des points d'intérêts</i>	21
2.2 PRATIQUES ET FONCTIONNEMENTS : APPROCHE SENSIBLE DE LA GRANDE RUE.....	23
2.2.1 <i>Pratiques du piéton</i>	23
2.2.2 <i>Pratiques de l'automobiliste</i>	24
2.2.3 <i>Le rythme de la grande rue</i>	25
2.3 SYNTHÈSE : UN ESPACE CLE A RECONQUÉRIR	26
3 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	28
3.1 EXPERTISE PARTAGÉE : UN ESPACE QUI SE CONSTRUIT ET AVANCE AVEC CEUX QUI Y HABITENT (APPROCHE SENSIBLE)	28
3.1.1 <i>Logo du projet</i>	34
3.2 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS.....	35
3.2.1 <i>Stationnement et gestion EP : limiter zones de rupture</i>	35
3.2.2 <i>Transformer un axe de transit en espace à vivre : piétonisation de la grande rue</i>	36
3.2.3 <i>Gestion des flux générés suite à la piétonisation</i>	44
CONCLUSION	45
<i>BIBLIOGRAPHIE</i> :	46

INTRODUCTION

La voiture est omniprésente dans notre vie, elle occupe de l'espace public, lorsqu'elle circule mais aussi pour stationner. L'automobiliste est extrêmement sensible au sujet du stationnement. Son coût et sa localisation par rapport au lieu de destination sont ressentis comme une contrainte pour ce dernier surtout s'il est riverain ou client potentiel.

Ces dix dernières années sont marquées par une évolution importante des modes de vie, de nouvelles pratiques de consommation et de déplacement en constant renouvellement sous l'impulsion notamment des technologies de l'information et de la communication. Le maintien du commerce et de l'artisanat de proximité, surtout en centre urbain, constitue un enjeu fort, tant pour des raisons économiques que sociales.

C'est pourquoi, nous verrons dans ce rapport comment revivifier les deux rues commerçantes de Bayeux localisées en secteur sauvegardé ?

1 PRESENTATION

1.1 Présentation de la commune

1.1.1 Une situation géographique favorable



Image internet



Office du tourisme d'Arromanches



Mairie Bayeux

Située en Normandie, dans le Calvados (14), la commune de Bayeux est un **espace privilégié** qui est inséré dans un cadre agricole prédominant. Elle allie proximité entre la ville et le littoral bas normand, caractéristique de l'identité du Bessin tout en ayant une atmosphère reposante. En effet, se localisant à 20mns de Caen via la RN 13 et 7km d'Arromanches les Bains, c'est un endroit idéal pour bénéficier des avantages de la ville sans en subir les désagréments.

1.1.2 Un patrimoine exceptionnel lié à son histoire

Augustodurum ou Bayeux est connue à travers le monde notamment pour sa Tapisserie du XIe siècle inscrite au registre « Mémoire du Monde » de l'UNESCO. De plus, Bayeux fut la première ville française libérée suite au Débarquement, le 7 juin 1944. Peu touchée par les bombardements alliés, la ville **conserve un centre historique médiéval**. Outre sa célèbre cathédrale romane et gothique, Bayeux se caractérise par des maisons à pans de bois, des manoirs à tours, de grandes demeures ainsi que d'élégants hôtels particuliers.



Mairie de Bayeux



Office du tourisme



Office du tourisme

1.1.3 Situation économique

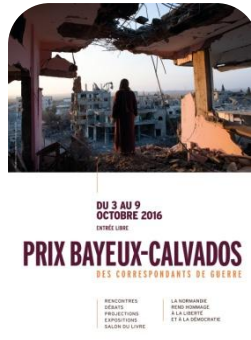
Sous-préfecture du Calvados et membre principal de la Communauté de Communes de Bayeux Intercom (36 communes) dont le président est le maire de Bayeux, Patrick Gaumont.

Elle compte 14129 Bayeusains (source Mairie de Bayeux), 377 commerces (source CCI de Caen), près de 200 associations sans compter les 10 écoles, 3 collèges et 3 lycées.

Le commerce et la vie locale reposent sur une fréquentation touristique **fortement marquée en période estivale**. Son secteur touristique jouit d'une renommée internationale avec une notoriété croissante de la ville avec l'organisation de divers événements : soirées illuminées de la place de la liberté, prix des correspondants de guerre ou encore la fête médiévale ...



Office du tourisme



Office du tourisme



Office du tourisme

On note que ses « 3 musées ont attiré **520 000 visiteurs** sur l'année 2014 à l'occasion du 70^e anniversaire du débarquement »¹.

Néanmoins, le taux moyen en France de vacance commerciale dans les centres villes a atteint « **8,5%** en 2014 »², derrière ce chiffre des centaines de magasins fermés ou en difficultés.

Bayeux n'échappe pas à cette désertification même si actuellement « il est de **6.08%** »³ donc en dessous de la moyenne nationale.

1 « 3 musées ont attiré 520 000 visiteurs sur l'année 2014 à l'occasion du 70e anniversaire du débarquement », Office du tourisme.

2 « 8,5% en 2014 », Désertification des commerces en centre-ville, un jour en France, France inter, octobre 2015.

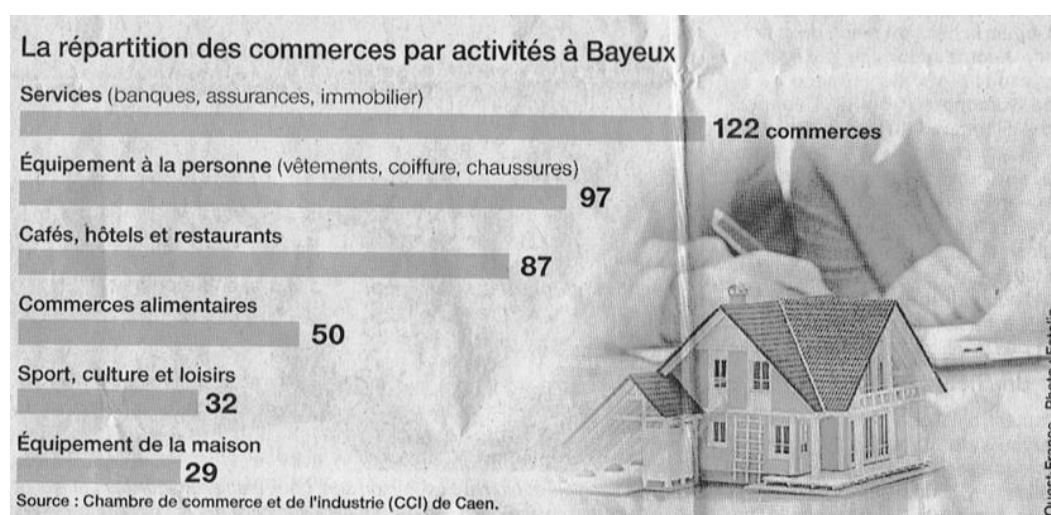
3 « Il est de 6.08% », Ouest France, Avril 2016.

Les commerçants souffrent notamment dans la rue principale qui est considérée comme un centre commercial à ciel ouvert. Les commerces de bouche sont de moins en moins nombreux, le centre-ville ne compte plus que « deux boucheries traditionnelles et trois charcuteries alors qu'en 1988 il y en avait neuf »⁴. Cette désertification se retrouve aussi pour les boulangeries et les bars depuis la fin des années 2000.

L'explication la plus plausible est le fait que **les modes de consommation ont évolué**, les nouveaux magasins ou de nouveaux concepts comme le bio n'hésitent pas à quitter le centre-ville au profit de la périphérie.

Par ailleurs, « les prix de l'immobilier dans le centre-ville reste cher (prix moyen : 250 euros/m²) »⁵

Aujourd'hui, **le prêt à porter** est le type de commerce largement majoritaire (environ 70%) dans la rue principale mais qui subit aussi un turnover important.



Extrait Ouest France, Avril 2016

Parole habitante : « Beaucoup de commerçants **ouvrent et ferment dans les trois ans**. Le commerce en subit les conséquences. Le tourisme reste saisonnier ; **Le stationnement payant** de la place st patrice ne nous a pas aidés. Tous les jours, je vois des clients se prendre des amendes, ça les décourage de venir en centre-ville. Pour cette raison, des collègues commerçants sont **partis en périphérie**. » Marie-claire Ribis, prêt à porter.

⁴ « deux boucheries traditionnelles et trois charcuteries alors qu'en 1988 il y en avait neuf », OUEST France, Avril 2016.

⁵ « les prix de l'immobilier dans le centre-ville reste cher (prix moyen : 250 euros/m²) », OUEST France, Avril 2016.

1.2 Le contexte

1.2.1 A l'échelle de la France

En France, un certain nombre de lois, de règles, de plans fixant des objectifs ont été mise en place afin notamment de favoriser à la fois la mutlimodalité et le développement durable, pour contrer l'hégémonie actuelle de la voiture en ville.

De plus, il s'agit de créer un milieu urbain où l'espace exprime le bien être citoyen.

La loi SRU (Solidarité de renouvellement Urbain) de décembre 2000 a créé le SCOT (Schéma de Cohérence Territorial). Il coordonne les différentes politiques publiques sectorielles d'un territoire donné autour d'orientations communes (habitat, **déplacement, développement communal et touristique**, environnement ...) sur le long terme.

Il assure alors la cohérence entre les documents sectorielles intercommunaux (PLH, PDU), les **PLU** et **PLUi** et autres cartes communales. Il présente également le PADD (Plan d'aménagement et de Développement Durable). Suite au Grenelle 2 de juillet 2010, le SCOT est obligatoire pour tout le territoire national.

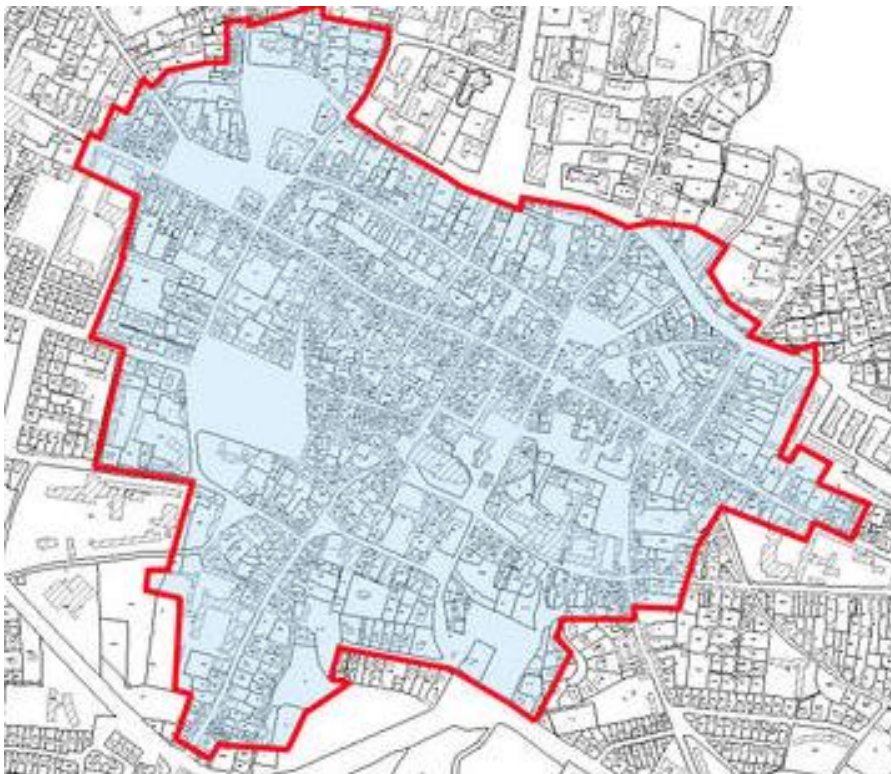
1.2.2 Focus sur la commune

En complément de cette loi à l'échelle nationale, on retrouve ces documents à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité :

- ✚ **PLU** : Document de référence qui s'impose à tous en matière d'aménagement, d'urbanisation et de construction, il définit l'ensemble des conditions de développement de la ville (espaces protégés, espaces constructibles, règles de construction dont l'emprise au sol, l'aspect extérieur, la hauteur maximale des constructions mais aussi le stationnement ou les accès et voirie...) en dehors du secteur sauvegardé.
- ✚ **Plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé (PSMV)** : Ce document d'urbanisme comprend un document graphique, répertoriant l'ensemble des bâtiments du secteur sauvegardé en fonction de leur intérêt patrimonial ou architectural, et un règlement de construction.

Selon le code de l'urbanisme (art. L. 313-1) : « il s'agit d'un périmètre (qui correspond le plus souvent aux limites du centre historique d'une ville), où l'environnement, qu'il soit bâti (intérieurs et extérieurs) ou non (paysager), est protégé en raison de son « caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble».

Pour Bayeux, il couvre une surface de **81 hectares**.

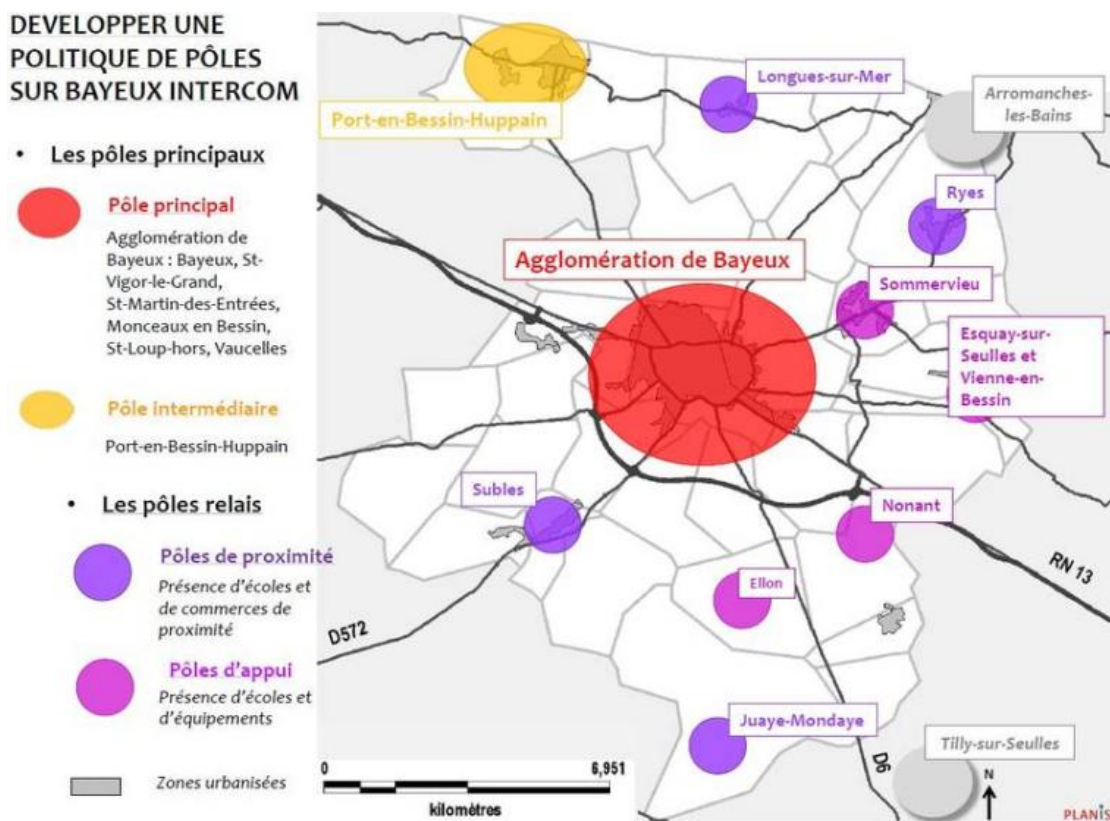


Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Bayeux

- ✚ **PLUi** : Document d'urbanisme qui réglemente l'usage du sol. Mais c'est surtout un document qui étudie le fonctionnement et les enjeux du territoire local et permet l'émergence d'un projet de développement durable du territoire co-construit par les communes et la communauté de commune, partagé, qui réponde aux besoins actuels et futurs de ses habitants.

Il prévoit l'aménagement et la protection des espaces agricoles et naturels dans l'intérêt collectif.

Le PLUi s'inscrit en cohérence avec le renforcement progressif de l'intercommunalité qui est le territoire cohérent des activités quotidiennes.



Carte des principales orientations pour le territoire (source Bayeux Intercom)

Il prévoit ainsi d'après un extrait de la Charte de Bayeux Intercom de :

- Conforter les liaisons piétonnes et cyclables, notamment à proximité des écoles, commerces et services.
- Soutenir les initiatives invitant à la pratique des déplacements doux (type Pédibus)
- Améliorer et renforcer l'offre de transports en commun
- Sécuriser les arrêts de bus, par l'aménagement de leurs abords ou de nouveaux sites

2 DIAGNOSTIC

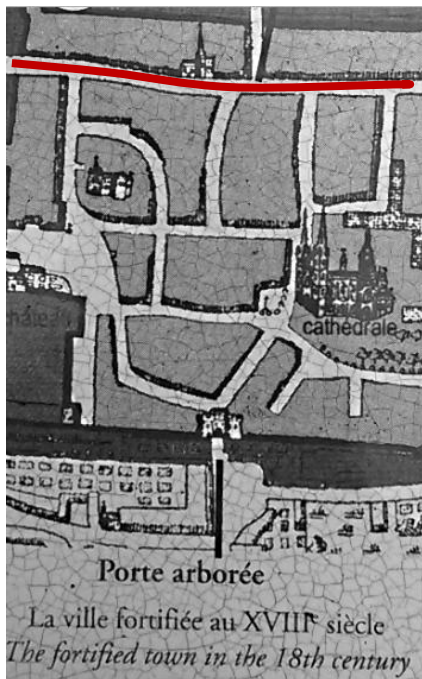
2.1 Etat des lieux

2.1.1 Définition du lieu d'étude : un espace en cœur de ville

Le lieu étudié qu'on surnomme « la grande rue » s'étend sur une longueur de **500m** et comprend 2 rues à savoir :

- la rue St Malo,
- la rue St Martin.

Ce secteur fait partie du centre ancien de Bayeux et par conséquent est couvert par un **Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)** dont la dernière révision est annexée à l'arrêté préfectorale du 13 juillet 2007.



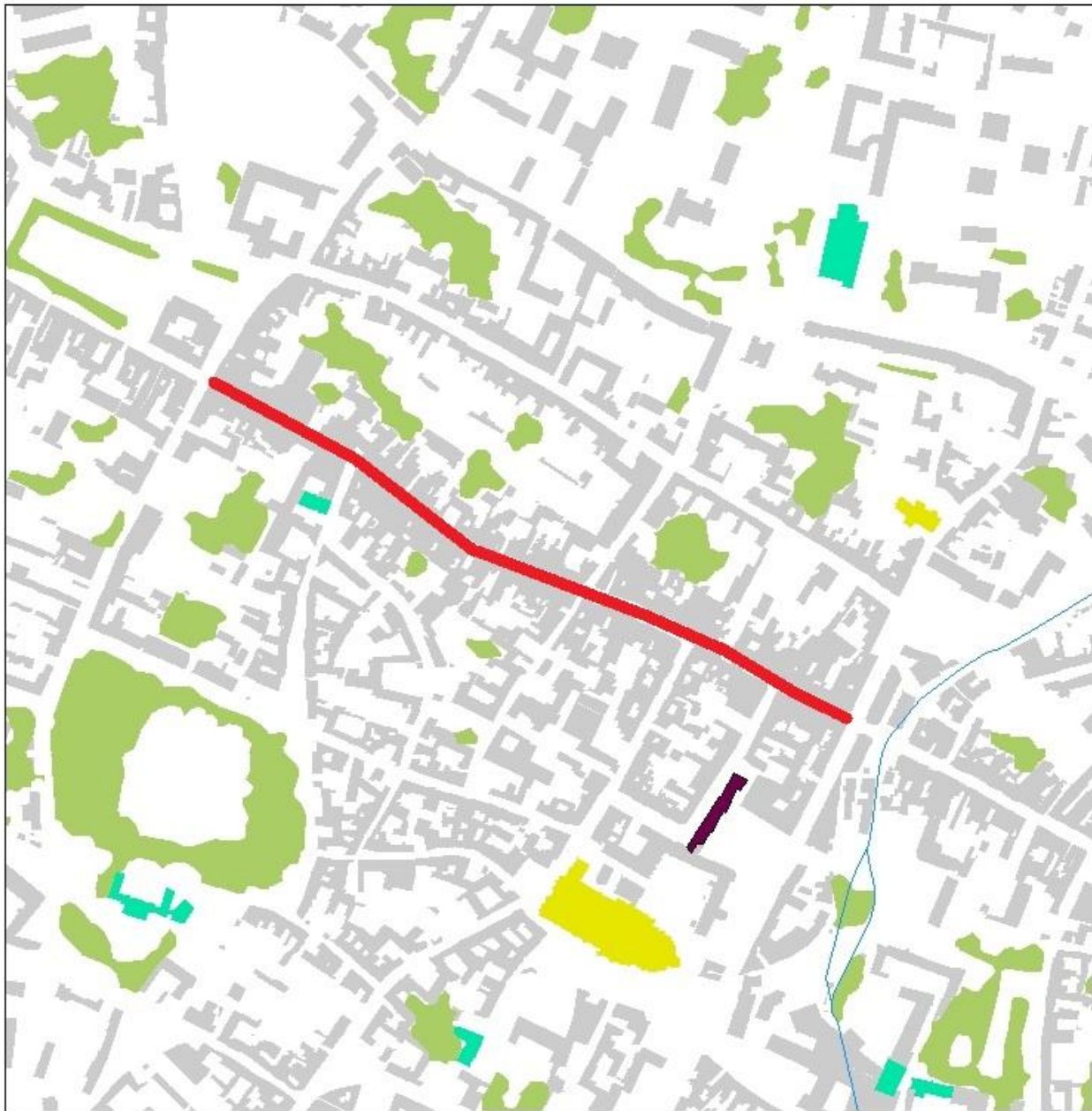
Les rues au 18^{ème} siècle...

Les rues à l'heure actuelle...



⁶ Photographie issue de l'ouvrage de Frédéric PLUQUET « essai historique sur la ville de Bayeux », 1994, 427p.

Présentation du lieu d'étude



Légende

 Mairie	 Batiment remarquable	 vegetation
 cathédrale et église	 Batiment	 Aure



2.1.2 Une voie pénétrante dédiée à la voiture

Les rues St Malo et St Martin constituent une artère commerçante à ciel ouvert.

Or, elles font partie d'un itinéraire de traversée du centre-ville de Bayeux par les voitures. C'est-à-dire qu'un ensemble de véhicules provenant par exemple de Port en Bessin empruntent la rue saint patrice et rejoignent ensuite la rue St-Malo et la rue St Martin.

La majorité de ces voitures ne font que traverser le centre-ville et nuisent complètement à la vie de l'usager. Qu'il soit touriste, commerçant, client, piéton ou encore cycliste, l'usager souhaiterait se déplacer de façon plus agréable dans le centre-ville.



Rue St Malo



Rue St Martin

➤ Thématique voirie et déplacement

Dans l'environnement choisi, le réseau viaire est homogène. Il forme un amas de rues étroites dont certaines où les trottoirs ne sont pas conformes pour accueillir les PMR (Personnes à Mobilité Réduite).

Les différents accès et rues adjacentes de la grande rue sont illustrés ci-dessous :



Réalisation : Corentin CAMINADE, 2016 Source : Géoportail Fond de carte : Photographies aériennes

Niveaux de voirie :

- **Routes 1x2 voies**
- **Routes 1x1 voie à sens unique**
- **Voies tertiaires de faible gabarit : routes 1x1 voie à double sens de circulation et impasses.**

Autour du site le réseau viaire est configuré en boucle entre la rue st Malo, la rue Larcher, la rue Tardif et la rue Royale (*cf carte plan de la ville p11*). À partir de ces quatre axes se développent des routes à 1x1 voie à sens unique ou bien des impasses qui desservent l'intérieur du tissu urbain. L'allure du trafic est réglementée à 30km/h dans le secteur sauvegardé.

La rue Larcher et la rue Saint-Patrice jouent un rôle important de liaison sur le site depuis l'extérieur, la forme du réseau viaire et du tissu urbanisé est héritée des contraintes du site (bâtiments remarquables).

Les éléments du paysage :

L'empreinte médiévale est fortement marquée en particulier dans ces deux rues commerçantes et ses annexes. C'est pourquoi, l'architecture est initialement adaptée à une vitesse à taille humaine.

Cette physionomie contribue à l'**identité du quartier**.



Maison à pan de bois



L'Aure et le moulin



Cathédrale



Fontaine de la place De Gaulle (anciennement place du château)



Bâti remarquable



Sculptures

La structure des routes actuelles impose des déplacements en arborescence car on progresse de l'impasse aux voies à sens unique puis aux voies à double sens de circulation.

Des contraintes sont repérées :

- les **contraintes de praticité** (retournement en bout d'arborescence)



Rues des cuisiniers et de la Juridiction



Rue de la maîtrise

- les **contraintes de sécurité** (étroitesse de certaines rues et donc des trottoirs non adaptés aux PMR)



Rue des Cuisiniers

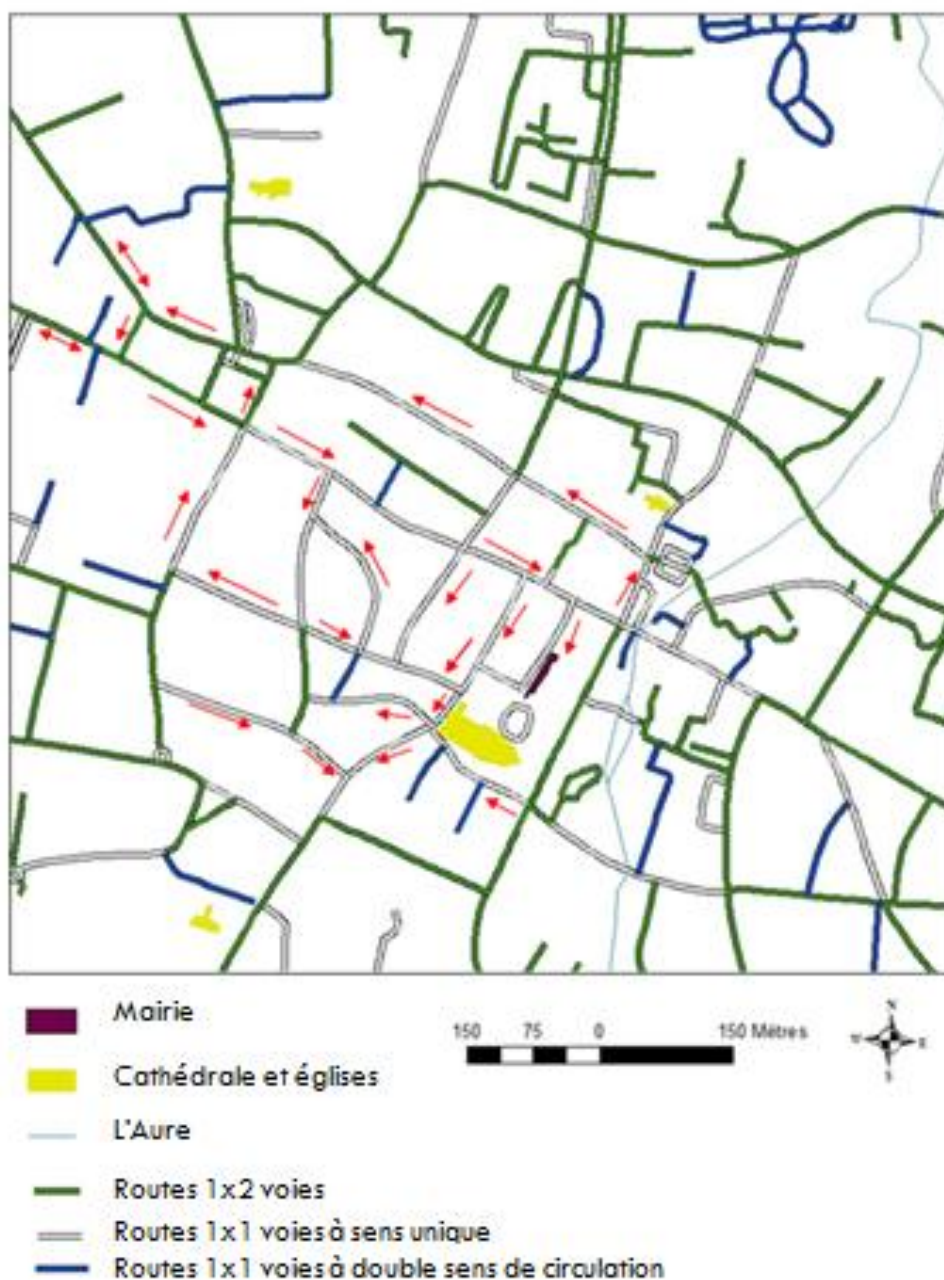


Rue des Cuisiniers



Rue Quincangrogne

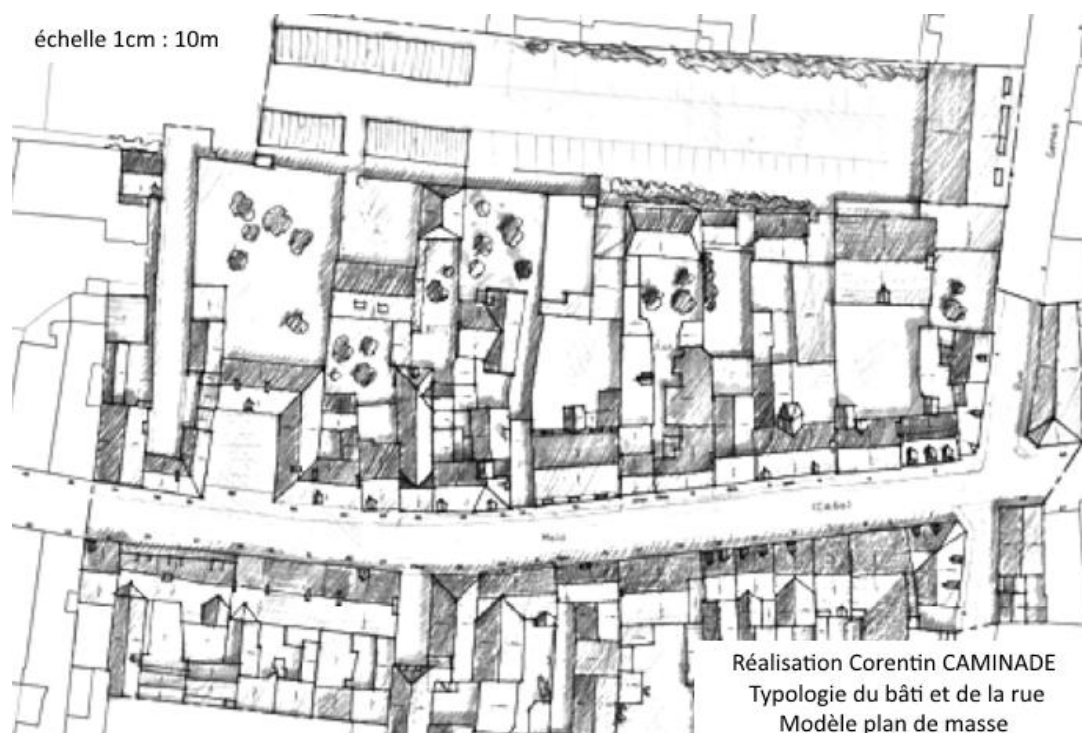
Thématique voirie et déplacements



Deux caractéristiques sont à noter : appropriation progressive de l'espace public en rentrant dans l'arborescence, conjuguée à une impression d'effervescence. **La place de la voiture est prépondérante.**

➤ Thématique stationnement

Le positionnement du tissu urbain, la nature du bâti et la forme du réseau viaire font que peu d'habitations le long de la rue Saint-Malo ne disposent de garage d'où un stationnement présent à proximité avec le parking des remparts ou également le parking de la place Saint-patrice.



On localise également de nombreux espaces de stationnement public dispersés à proximité des grands axes de la ville. (cf. Annexe 2 : plan de stationnement en annexe)

Par ailleurs, le parking de la gare vient d'aboutir et comprend 240 places sans compter les aménagements réalisés depuis 2013 sur le by-pass qui propose 60 places en lieu et place d'une portion du boulevard Sadi Carnot, entre la gare et le parc d'Ornano. De surcroît, au printemps dernier, le boulevard Maréchal-Leclerc a lui aussi été modifié. Un parking gratuit de 80 emplacements a été créé en bordure de la chaussée.

Au total, le nombre de places de stationnement disponible est désormais de « **3750 places dont 76 % sont gratuites.** »⁷

⁷ « 3750 places dont 76 % sont gratuites. », Mairie de Bayeux, plan de stationnement.

En outre, des formules d'abonnement ont été mises en place pour les résidents et professionnels intervenants dans la zone rouge.

Ces aires de stationnement sont très utilisées par les habitants pour accéder aux commerces.

– Stationnement payant courte durée



Parking des Remparts



Parking St-patrice



Parking E. De Surville



Parking rue des Cuisiniers



Parking des Boucheries



Parking rue Larcher



Parking d'Ornano

-
- Stationnement gratuit à durée réglementée :



Parking Bd Maréchal Leclerc



Parking Bd Sadi Carnot

- Stationnement gratuit non réglementé :



Parking Halle St Patrice

➤ Thématique développement de l'intermodalité (modes de déplacements doux)

La ville de Bayeux à son niveau est plutôt bien desservie par les transports en commun.

La gare est le point de départ à l'intermodalité. Elle permet de rejoindre les principales villes avoisinantes et la capitale grâce à ses axes ferroviaires : Paris - Cherbourg / Caen - Rennes ; 10 allers/retours par jour vers Paris, 2 h 30 de trajet.

On peut cependant regretter une ligne de train à grande vitesse (TGV).

A l'échelle du département, le conseil général du Calvados met à disposition des usagers les Bus verts et permettent de parcourir l'ensemble du réseau du Calvados.

Par ailleurs, la pratique du covoiturage se développe peu à peu et les voies et modes de circulation doux envahissent la ville doucement mais sûrement.

Tout d'abord, le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) de la ville de Bayeux et de ses communes associées dispose d'un service de 3 lignes de bybus.



Source mairie

Le Bybus dessert la zone urbaine par le biais de 3 lignes :

- Ligne 1 : Reine Mathilde > Gare
- Ligne 2 : Rue de la fée > Gare > Rue de la fée
- Ligne 3 : St Vigor > St Martin > St Patrice

Les lignes 1 et 2 utilisent actuellement les rues St Malo et St Martin dans leur parcours quotidien.

D'autre part, en 2007, Bayeux, en lien avec le Conseil départemental du Calvados, a lancé un programme d'aménagement de pistes cyclables. De nombreuses pistes et bandes cyclables traversent Bayeux, le long du by-pass mais aussi en centre-ville. Des zones partagées à 30km/h ont été créées afin d'assurer la sécurité de tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes.

La maison du vélo inauguré en 2013 montre l'élan du Conseil Général du Calvados en faveur de la mobilité douce et durable.



Source Conseil Général du Calvados



Source Mairie

Toutefois, ces aménagements sont loin d'être aboutis et actuellement des coupures sont ressenties à de nombreux endroits du tracé.

De plus, elles sont souvent sur trottoirs. Ces erreurs de conception associées aux nombreux cédez le passage ou feux imposés aux vélos rendent leur utilisation peu pratiques. Une inutilisation des pistes cyclables par les cyclistes provoque une incompréhension des automobilistes qui va à l'encontre d'un partage de l'espace public.



Réalisation Corentin



Réalisation Corentin

Enfin la voie pédestre se développe aussi principalement aux abords de l'Aure, la rivière qui traverse la commune.

Balade de l'Aure ...



Réalisation Corentin



Source Mairie



Réalisation Corentin

2.1.3 Des points d'intérêts

Ces deux rues disposent d'un secteur phare à savoir **le prêt à porter**, on trouve la restauration quant à elle au niveau des rues adjacentes.

Un **déséquilibre** et une **complémentarité relative** s'est créé entre les différents pôles commerciaux de la ville : grandes surfaces à la périphérie où la voiture règne en maître avec de nombreux parkings gratuits, une facilité d'accès, un vaste choix ; c'est également plus pratique et plus sécurisant pour les familles. Ensuite, dans les quartiers sont présents les commerces et services de proximité et enfin on constate une accumulation de boutiques en centre-ville qui **soit baissent le rideau** ou **soit résistent** comme elles le peuvent.

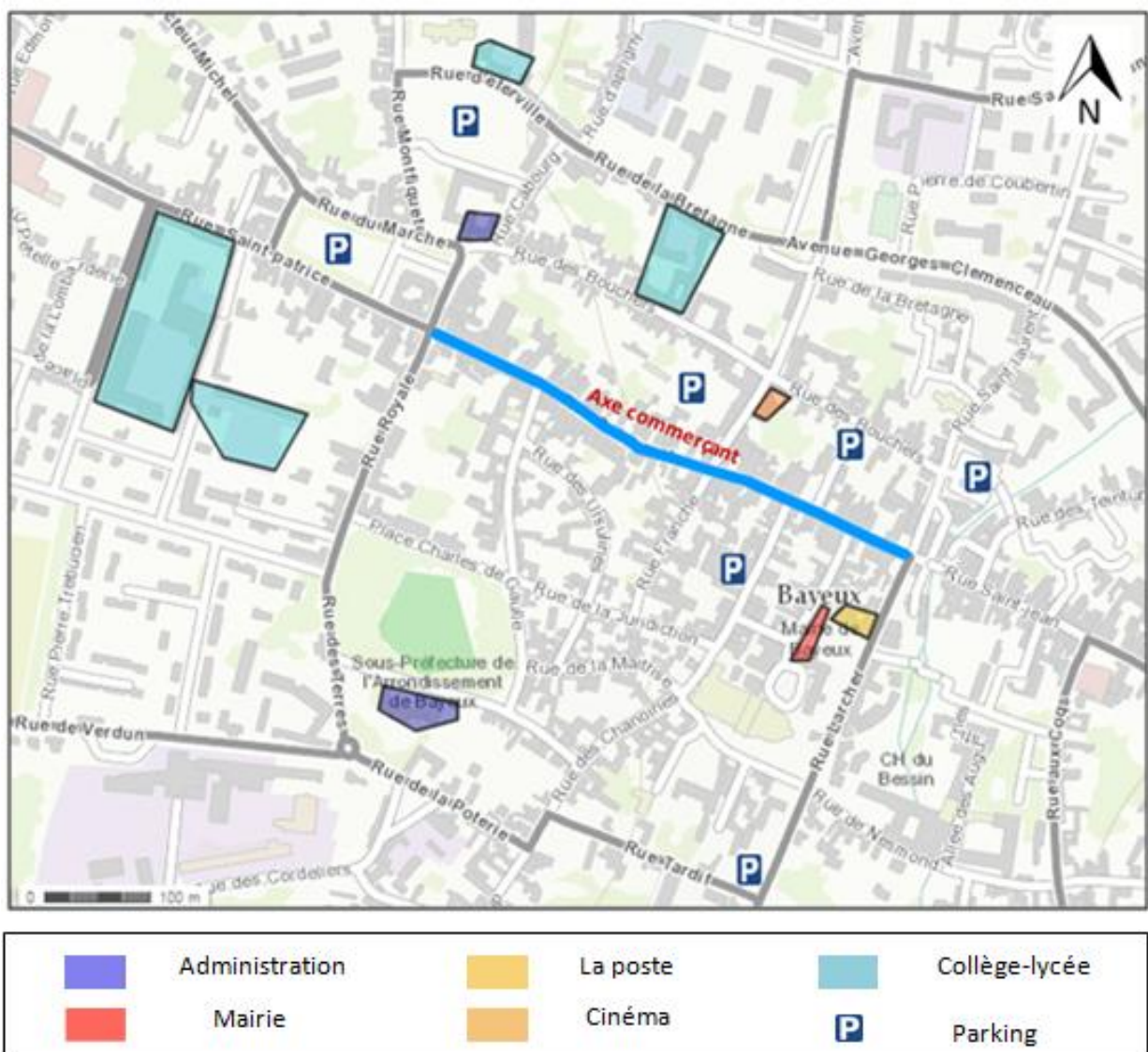
C'est le cas de quelques commerces indépendants qui arrivent à proposer une offre originale et de qualité notamment par le biais de produits locaux. Soit dit en passant ces derniers ne sont pas confrontés à la même clientèle que celle du By-pass. En effet, les acheteurs sont soit une clientèle plutôt **touristique et exogène** ou bien une **clientèle fidèle**.

Ces commerçants bénéficient d'un cadre agréable pour exercer leur métier à proximité de la cathédrale, du musée Baron Gérard ou encore de la place du Général de Gaulle, authentique poumon qui prescrit un espace de détente et de promenade en cœur de ville.

Par ailleurs, les deux marchés présents à Bayeux sont pourvoyeurs d'acheteurs potentiels pour la grande rue. D'une part, l'un a lieu tous les samedis matins sur la place St Patrice en haut de la grande rue. D'autre part, l'autre intervient tous les mercredis matins dans la rue St Jean en bas de la grande rue, qui devient alors piétonne via une borne escamotable.

Cet axe commerçant est donc un espace au **tissu économique important** où de nombreux services se croisent, notons par exemple la présence de la poste, de banques, du cinéma Le Méliès, de la police municipale, de la Mairie, de la Sous-préfecture du Calvados, ou encore de deux collèges-lycées (Jeanne D'Arc et Alain Chartier).

Axe commerçant en cœur de ville : des points d'intérêts multiples



Réalisation : Corentin Caminade, 2016 Sources de données : IGN, ESRI France Fond de carte : ESRI World Topographic Map

2.2 Pratiques et fonctionnements : approche sensible de la grande rue

2.2.1 Pratiques du piéton

Un acteur indéniable de cet axe commerçant est le piéton. Qu'il soit résident, commerçant, touriste ou autre, il utilise la grande rue. Il est confronté à de nombreux facteurs qui agissent sur ses sens, sa façon de la pratiquer et surtout sur son souhait de simplement circuler ou bien alors de s'arrêter.

En premier lieu, il est confronté à un flux permanent de véhicules. Bien que des trottoirs et des passages cloutés soient à sa disposition la présence de l'automobile reste pesante.

Lorsqu'un piéton se promène, des tensions peuvent rapidement survenir de par le bruit, la pollution ou l'insécurité provenant du second acteur qu'est la voiture. Son occupation et sa pollution visuelle constituent une véritable barrière, **une coupure** dans l'espace public pour le piéton qui la pratique.

En conséquence, ces facteurs de pollution influent sur l'espace du piéton et peut être désagréable lorsqu'il souhaite se détendre à la terrasse d'un café ou bien simplement lorsqu'il fait du lèche vitrine et qu'il doit passer d'un trottoir à l'autre.

En outre, on note une diminution du nombre de bars dans la grande rue depuis quelque temps, il est évident que la présence de l'automobile n'est pas le seul facteur mais elle y contribue.

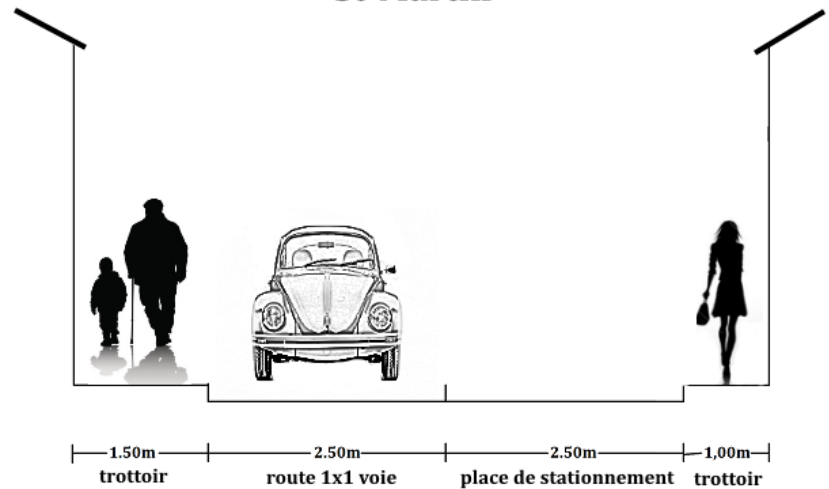
En second lieu, l'utilisateur ne dispose pas assez de mobilier urbain lui permettant d'occuper l'espace pour se poser. Trop peu de bancs publics sont présents en particulier pour les personnes âgées et les familles. Ceci contribue à rendre le parcours de la grande rue plus contraignante, d'autant plus que la largeur des trottoirs et la pente ne sont pas optimales sur l'ensemble de la grande rue pour accueillir les PMR. De plus, les gens aiment maintenir une distance entre eux et avec des trottoirs étroits ce n'est pas l'idéal.

En outre, l'utilisateur dispose d'un bâti architectural remarquable dû à son passé, pourtant c'est un espace de transit où les gens se croisent mais ne se rencontrent pas. Depuis peu, la grande rue et la rue Larcher (au bas de la rue St Martin) ont été réhabilitées en zones de rencontre. Cependant, le partage de la voie publique appartient encore en majeure partie à l'automobile qui accapare par son échelle l'espace.

Coupe des rues St-Malo et St-Martin



Photographie rue St Martin



2.2.2 Pratiques de l'automobiliste

Le deuxième usager est la voiture, elle influence par sa présence l'espace et l'espace dicte son fonctionnement. « C'est le mode de transport majoritaire jusqu'à présent dans les petites et moyennes communes »⁸ comme Bayeux.

« La voiture est le véhicule du travail, des achats, des loisirs, de voyage ... »⁹ elle est rarement compatible avec le piéton qui la subit. De son côté, l'automobiliste peut être insultant envers les piétons qui ralentissent son itinéraire et traversent n'importe où. C'est évidemment le cas dans les rues St Malo et St Martin du fait de l'étroitesse des trottoirs par endroits et de l'incivilité de certains.

L'automobiliste dispose de 44 places payantes réglementées et de courtes durées pour un linéaire de 500m afin de stationner. Souvent prises, l'automobiliste peut tourner en rond pendant un petit moment avant qu'une place se libère ce qui provoque de la tension pour ce dernier et influe sur sa vigilance au volant d'où le risque d'accidents.

Cette artère du centre-ville est ponctuée par des flux pendulaires, des flux liés aux services présents ou à proximité et bien entendu aux flux liés au tourisme en période estivale.

⁸ « C'est le mode de transport majoritaire jusqu'à présent dans les petites et moyennes communes », CERTU, commerces et zones à priorités piétonnes, Février 2011,67p.

⁹ « La voiture est le véhicule du travail, des achats, des loisirs, de voyage ... », CERTU, commerces et zones à priorités piétonnes, Février 2011,67p.

Effectivement, étant un axe majeur du centre-ville, certaines personnes l'utilisent pour se rendre à leur travail, d'autres souhaitent venir au plus près des services qu'on leur propose tandis que les touristes l'utilisent pour visiter.

2.2.3 Le rythme de la grande rue

Le rythme de la grande rue est variable selon l'heure et le moment de l'année à laquelle on se trouve.

Les périodes où la circulation automobile est la plus importante correspondent aux heures où les travailleurs vont et reviennent de leur travail c'est-à-dire sur les périodes suivantes :

- **7h30-9h**,

- **12h-14h** et

- **16h-18h**.

Mais aussi les jours d'événements comme les marchés du mercredi matin et du samedi matin.

Les périodes creuses étant les heures non citées auparavant. De plus, la population à l'échelle de Bayeux augmente de façon considérable en période estivale de juin à septembre. En particulier pour la région Normande pour le 6 juin date du D-Day où l'afflux de touristes est à son paroxysme.

Ainsi, c'est environ **700 véhicules** qui chaque jour empruntent la grande rue.

Pour les flux de piéton, ils varient également en fonction de l'heure et du moment de l'année mais aussi en fonction de la météo et en fonction de l'ouverture des services et des commerces.

Par exemple, le lundi la plupart des commerces de la grande rue sont fermés, par conséquent, peu de piétons déambulent sur cette voie. La météo est aussi un facteur à ne pas négliger en Normandie qui joue un rôle sur les pratiques des usagers.

2.3 Synthèse : un espace clé à reconquérir

Thématiques	Atouts	Faiblesses
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - Place général De Gaulle - L'Aure - Commune fleurie - Vieux Bayeux (Secteur PSMV) 	<ul style="list-style-type: none"> - Place importante de la voiture
Urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Beaucoup de boutiques - Services - Patrimoine architectural remarquable - Musées et cathédrale 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de mobilier urbain (bancs) adéquat aux familles et personnes âgées - Largeur des trottoirs - Règles contraignantes (Secteur PSMV)
Voirie	<ul style="list-style-type: none"> - By-pass : fluidifie le trafic - Proximité de la N13 	<ul style="list-style-type: none"> - Partage de la chaussée avec les cycles et piétons - Voies à sens unique - Impasses - Flux automobile important
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Nombreux parkings et gratuits sur le By-pass 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkings payants dans la zone rouge
Déplacements doux	<ul style="list-style-type: none"> - Cadre et relief agréable - Gare - By-bus 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de cohérence pistes cyclables - Manque de cheminement piétonnier
Commerces	<ul style="list-style-type: none"> - Proximité de la cathédrale et des musées - Cadre médiévale - Événements 	<ul style="list-style-type: none"> - Horaires de fermeture - Place de la voiture et du stationnement - Concurrence avec la périphérie

Pour conclure, on a donc ici une grande rue à fort potentiel mais confisquée par l'automobile et des cheminements piétons en manque de visibilité.

Les enjeux :

- Limiter la place de la voiture en centre-ville : favoriser les modes de déplacements doux en démarrant avec la piétonisation de la grande rue.
- Meilleure accessibilité, offre de stationnement plus accessible, investir sur la qualité de vie : apporter de nouvelles fonctions.
- Valoriser l'espace par du mobilier urbain adéquat et un apport de nature en ville

Les objectifs envisagés : L'ouverture de l'espace public au piéton est aussi une ouverture de l'esprit.

- Contribuer à changer le regard sur cet espace : l'espace piéton au premier plan.
- Revivifier le centre-ville, améliorer son attractivité, son dynamisme commercial.
- Mettre en valeur les ressources locales pour le tourisme et le bien être citoyen

La problématique : Comment revivifier les rues commerçantes dans un secteur sauvegardé ?

Enoncé du projet :

Afin d'enrayer la désertification du centre-ville, une réflexion autour de la requalification de l'espace pour le piéton va être menée. Cet espace se verra attribuer de nouvelles fonctions pour permettre d'animer et de valoriser ce lieu au cœur de la commune.

3 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

3.1 Expertise partagée : un espace qui se construit et avance avec ceux qui l'utilise (approche sensible)

Méthodologie

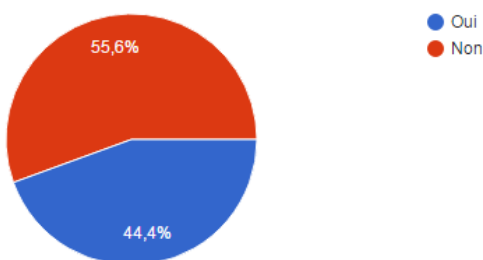
Dans le cadre du projet individuel, il est primordial de réaliser une concertation autour du projet de rendre piéton les rues St Malo et St Martin, afin de connaître l'avis de la population sur les opérations et les différentes thématiques et scénarii possibles qui composent l'avant-projet.

Pour ce faire, j'ai utilisé à la fois un sondage en ligne et je me suis également rendu sur place et fait mon enquête de terrain auprès des commerçants et de quelques passants.

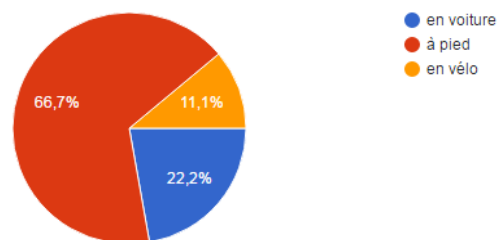
Informations sur les interrogés

La population interrogée est large mais comprend une part non négligeable d'étudiants. La qualité de l'échantillon en est donc affectée.

Résidez-vous à Bayeux :



Vous les traversez le plus souvent :



Ils résident pour la majorité hors de Bayeux et la traverse en général à pied.

Les enseignements

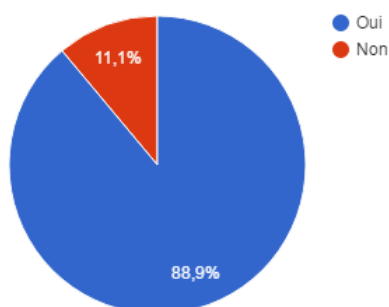
On constate une nette volonté de changer d'époque en développant des modes de déplacements doux et de conforter Bayeux dans son rôle de station de Tourisme pour la majorité des interrogés.

Ils sont conscients que cet aménagement sera positif pour leur ville et pour l'attractivité des commerces sous certaines conditions. La volonté est présente cependant des contraintes liées à cette requalification vont survenir dans leur vie quotidienne et ils devront s'y adapter. Toutefois, un bon nombre de commerçants sont réservés voire totalement opposés à rendre piétonne ces deux rues car ils craignent pour leur commerces. A l'inverse les commerçants des rues annexes sont favorables à la piétonisation et même à son élargissement.

On a donc un paradoxe entre d'une part, un enthousiasme pour ce projet du côté des étudiants, des usagers et des commerçants indépendants. D'autre part, une grande partie des commerçants d'enseignes nationales de ces deux rues sont mitigés par cet aménagement et souhaitent garder l'accessibilité de l'automobile.

Piétonisation

Q1 : seriez-vous favorable à la piétonisation de la grande rue ?



Les répondants ici sont des étudiants et des clients du centre-ville et sont favorables à cette requalification des rues St Martin et St Malo. En ce qui concerne les commerçants de la grande rue la majorité sont réservés quant à la possible piétonisation. Ils pensent que « c'est une erreur de piétonniser l'axe central » et que « c'est néfaste pour le commerce ».

Il est à noter que certains, notamment des commerçants indépendants sont au contraire enthousiastes face à cet aménagement. Ils considèrent même que cette zone piétonne devrait être élargie.

Q2 : Selon vous, la création d'une zone piétonne en centre-ville à proximité de la cathédrale et le nouvel aménagement avec une rénovation du mobilier urbain sera de nature à :

Propositions :

Améliorer le cadre de vie des habitants	77.8%
Favoriser l'attractivité commerciale	77.8%
Etre un atout touristique pour la ville	88.9%
Réduire la pollution sonore et atmosphérique	55.6%

Les répondants considèrent que cet aménagement sera un atout touristique de plus pour la ville.

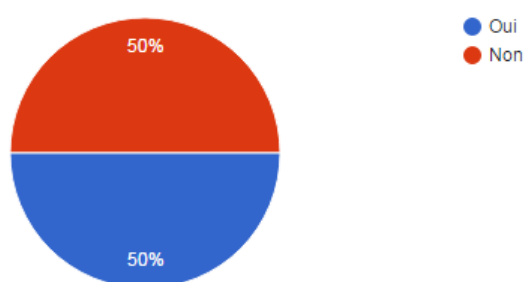
Q3 : Personnellement, qu'attendez-vous de cet aménagement ?

- ✓ Des arbres ... : **62.5%**
- ✓ Des espaces de repos (bancs, tables, mobilier urbain spécifique ...) : **75%**
- ✓ Des garages à vélos : 12.5%
- ✓ Des jeux d'eau : 37.5%

Nb : Un interrogé répond « rien de tout cela, de l'espace avant tout ! »

On se rend compte ici que les arbres deviennent une composante urbaine très forte et très recherchée par le plus grand nombre. Les espaces de repos sont également très demandés notamment auprès des familles et des personnes âgées. Le bien être citoyen est ici clairement illustré.

Q4 : Pensez-vous que la piétonisation doit être étendue aux rues adjacentes par exemple la rue menant à l'arbre de la liberté ou encore la rue amenant à la cathédrale ?



On constate une parité totale pour cette question concernant l'extension de la zone piétonne, c'est pourquoi cette réflexion sera menée dans l'avenir mais non traitée pour le moment.

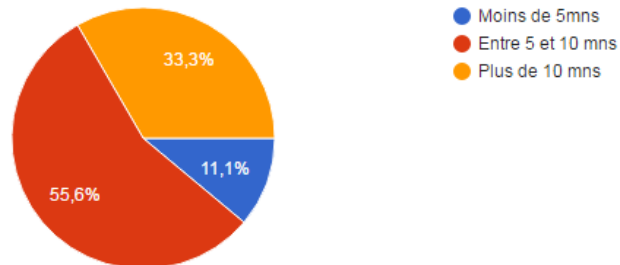
Q5 : Selon-vous, la future zone piétonne doit :

- ✓ Rue piétonne uniquement en période estivale : 11.1%
- ✓ Offrir la possibilité d'accès uniquement aux résidents, commerçants et véhicules de livraisons : **88.9%**
- ✓ Permettre des franchissements pour les véhicules à certains endroits (par exemple la rue du cinéma) : 44.4%

Les interviewés en accord avec ce projet sont convaincus en grande majorité pour offrir un accès restreint pour les résidents, commerçants et véhicules de livraisons.

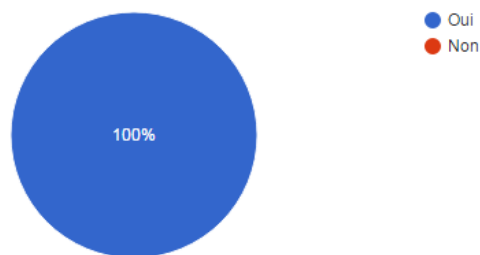
Stationnement

Q1 : Quel temps êtes-vous prêt à parcourir à pied entre votre stationnement et votre destination ?



Les clients comme les commerçants sont prêts à parcourir en moyenne à pied entre 5 et 10 minutes que ce soit pour leur déplacement personnel ou professionnel.

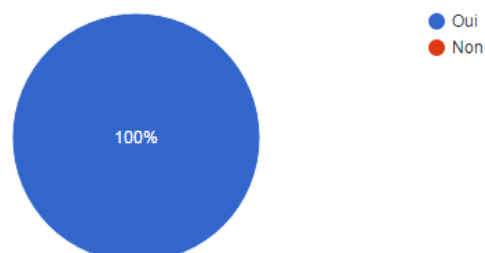
Q2 : Avec la mise en place de parkings gratuits aux abords du By-pass, les privilégieriez-vous ?



Un des problèmes récurrents en ville pour les commerces sont les stationnements payants. On constate ici que la mise en place de parkings gratuits sera privilégiée quitte à parcourir un peu plus de chemin à pied.

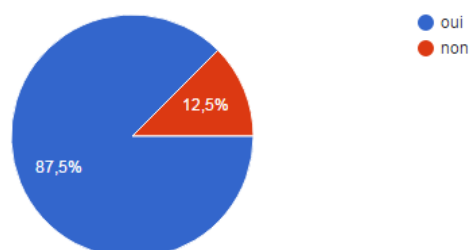
Commerce

Q1 : La piétonisation de la rue grande rue vous incitera-t-elle à venir plus souvent dans les commerces du centre historique ?



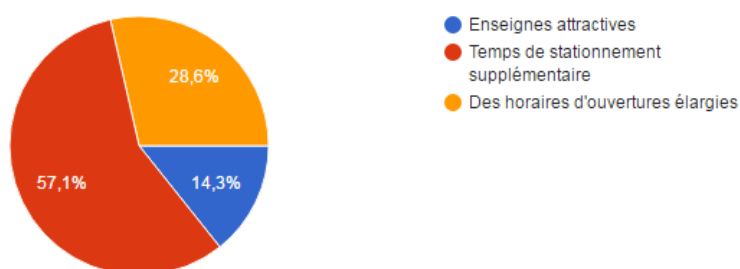
Les clients sont unanimes sur ce point : le fait de rendre piéton l'espace les incite à se balader et à venir dans les commerces. Ils considèrent que « ça serait plus sécurisant pour les enfants » et « plus agréable ». Ce qui laisse supposer qu'ils seront dans de meilleures dispositions pour acheter.

Q2 : Une offre de tarifs accessibles de stationnement est-elle de nature à vous faire venir plus souvent dans le centre-ville ?



En cohérence avec la question évoquée précédemment, une offre de tarifs accessibles de stationnement accroît la venue de clients potentiels dans le centre-ville. Bien entendu, ce n'est pas pour cela que des achats se feront de manière systématique.

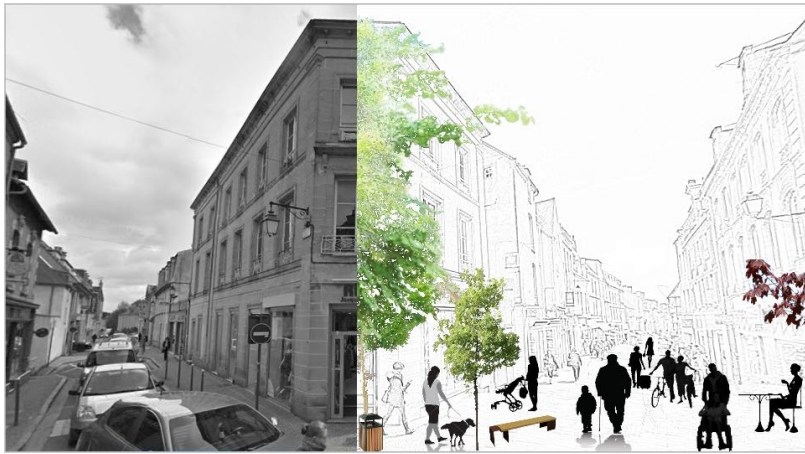
Q3 : Par ordre de priorité, quels autres éléments vous motiveraient à faire vos achats en centre-ville ?



Le stationnement revient encore ici et sera donc pensé pour les aménagements à venir. On peut noter aussi que l'élargissement des horaires d'ouverture est un paramètre à prendre en compte notamment au moment où l'afflux de touriste est le plus important.

Conclusion ...

Suite aux résultats de l'enquête et aux avis très partagés, je vais prendre en compte les considérations de chacun en particulier les commerçants et propose donc de réaliser cet aménagement par étape en rendant la grande rue piétonne dans un premier temps en période estivale et pendant le week end pour tester l'aménagement et voir les retombées économiques. Par conséquent, les idées proposées ne se feront qu'après la période d'essai et seront axées principalement sur l'offre de **stationnement**, le confort de **l'espace public** pour miser sur la **qualité de vie** et sur la création d'événements éphémères pour amener une dynamique et favoriser ainsi **l'attractivité commerciale**.



Réalisation Corentin, 2016

Focus sur le contraste entre une rue confisquée par l'automobile par rapport à une rue où les modes de déplacements doux sont prioritaires (Libre place au lèche vitrine et aux flâneurs qui peuvent déambuler à leur guise sans aucun souci et se rencontrer).

3.1.1 Logo du projet



L'idée du logo est de montrer que Bayeux peut être une ville à taille humaine.

3.2 Propositions d'aménagements

3.2.1 Stationnement et gestion EP : limiter zones de rupture

« Le stationnement est un enjeu à prendre en compte lorsqu'on décide d'un aménagement d'autant plus quand il s'agit d'une requalification de rues commerçantes. »¹⁰

Des places de stationnement de la grande rue seront supprimées pour permettre le déploiement des terrasses et du mobilier urbain. Cependant, des places seront attribuées pour les PMR. Il est indispensable de prendre en compte le handicap.

En période estivale, avec l'arrivée des touristes, la population de Bayeux croit et l'offre de stationnement peut venir à manquer ou en tout cas le fait qu'il soit payant n'encourage pas les touristes à venir dépenser dans le centre-ville.

Or, en sachant qu'un projet d'envergure est prévu en 2017, avec la création d'un parking souterrain payant sous la place Charles De Gaulle qui disposera alors d'une capacité de 180 places sur trois niveaux.

Il me semble intéressant de proposer un tarif plus accessible pour les clients du centre-ville en ce qui concerne le stationnement de la place St patrice.

Parallèlement à cette idée, on doit repousser les voitures du centre historique et favoriser le stationnement sur le bypass. Les parkings le long du boulevard Sadi Carnot et du boulevard Général Leclerc sont une bonne étape. Toutefois, il faut limiter ces zones de rupture.

C'est pourquoi, on doit mettre en place des parkings végétalisés perméables pour créer une continuité verte et laisser l'ouverture sur la cathédrale en réduisant au maximum l'aspect minéral d'un parking tout en permettant une meilleure gestion des eaux pluviales en disposant des noues sur les côtés.

Par ailleurs, des panneaux de signalisation du temps de parcours seront disposés au niveau des parkings pour informer les personnes de la durée qu'ils auront à parcourir pour rejoindre les commerces et les lieux incontournables de Bayeux.



Exemple panneau de signalisation du temps de parcours

¹⁰ « Le stationnement est un enjeu à prendre en compte lorsqu'on décide d'un aménagement d'autant plus quand il s'agit d'une requalification de rues commerçantes », Guide pratique de l'éco-aménagement, Janvier 1995,141p.

3.2.2 Transformer un axe de transit en espace à vivre : piétonisation de la grande rue

Les rues st Malo et st Martin situées dans le secteur sauvegardé constituent un axe majeur du centre-ville de Bayeux et sont traversées par environ 700 véhicules par jour.

De surcroît, avec plus d'une centaine de commerces, la grande rue constitue le principal pôle commercial de la ville. Piétonne, elle verra son attractivité renforcée. Pour ce faire, un travail sur le marquage des principales entrées dans le secteur piéton sera mené, en même temps qu'une meilleure signalisation depuis les différentes entrées de ville.

Le projet doit être le fruit d'une expertise partagée, ces aménagements se réaliseront par étape selon les besoins et les envies.

Bien entendu, ce projet s'inscrit dans le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la commune ainsi que l'architecte des bâtiments de France est un acteur incontournable. Il participe notamment au choix des matériaux et du mobilier urbain. Le mobilier urbain (bancs, poubelles, borne escamotable ...) restera dans la même typologie que les éléments existants afin de créer une harmonie et de ne pas nuire à l'architecture locale.

On devra penser à mettre en place des abris car en Normandie le temps n'est pas toujours clément. Également, il est prévu de remettre aux normes les toilettes publiques du parking des Boucheries et d'en installer au niveau du parking des Remparts. Elles seront accessibles à pied depuis la grande rue.

Le gros œuvre sera d'abaisser les trottoirs au niveau de la route.

Ensuite, pour répondre au développement de l'usage du vélo en ville et pour l'encourager encore davantage, des arceaux pour vélos seront déployés à divers endroits. Il s'agit d'installer ces équipements en fonction des besoins.

Par ailleurs, « l'art aujourd'hui rencontre de plus en plus l'espace public, l'artiste est de plus en plus impliqué dans les aménagements urbains qui définissent notre territoire »¹¹. Dans les aménagements de la grande rue, des artistes de la région seront invités à émettre des propositions. Aussi bien sur des événements éphémères que sur le mobilier urbain choisi notamment au niveau de l'éclairage public.

¹¹ « L'art aujourd'hui rencontre de plus en plus l'espace public, l'artiste est de plus en plus impliqué dans les aménagements urbains qui définissent notre territoire », Pascal FERREN, philosophe et urbaniste.

Une nouvelle identité nocturne sera alors créée. Il est important **d'intégrer les artistes dès le début du processus d'aménagement**.

Cette dynamique artistique amènera à la fois des **outils pour concevoir et repenser cet espace** tout en lui permettant un **rayonnement accru**. Dans les propositions de création éphémères, on peut retrouver des kiosques à livres ou mettre en œuvre de la musique médiévale dans le secteur sauvegardé pour immerger le piéton ou le touriste dans le passé médiéval de la cité. Et ainsi faire revivre le sentiment d'appartenance des gens. « Le trajet doit devenir **une expérience** »¹². On l'a vu l'intégration de la culture et des artistes seront au service de l'attractivité pour le commerce en créant un **espace-village** pendant les périodes estivales.

Enfin, cette participation des artistes et des acteurs locaux contribuera à faire des économies car elle contourne les Marchés publics mais également sera un **repère d'une contribution citoyenne** et une attraction supplémentaire dans cette **ville haute en couleurs**.

- Dessin a : # Focus sur l'entrée de l'aire piétonne



Descriptif :

On se trouve à l'entrée de la rue St Malo, une borne escamotable d'entrée et un panneau de signalisation indique qu'une zone piétonne a été mise en place.

Les autres éléments du paysage ajoutés ici sont : un parterre de fleurs et un lampadaire intelligent conçu par un artiste.

¹² « Le trajet doit devenir une expérience », CEREMA, septembre 2015, 12p.

- Dessin b : perspective vers la grande rue



Descriptif :

On se situe dans la rue du Général de Dais. Une borne escamotable de sortie et un panneau d'information signalant la présence de commerces ont été installés.

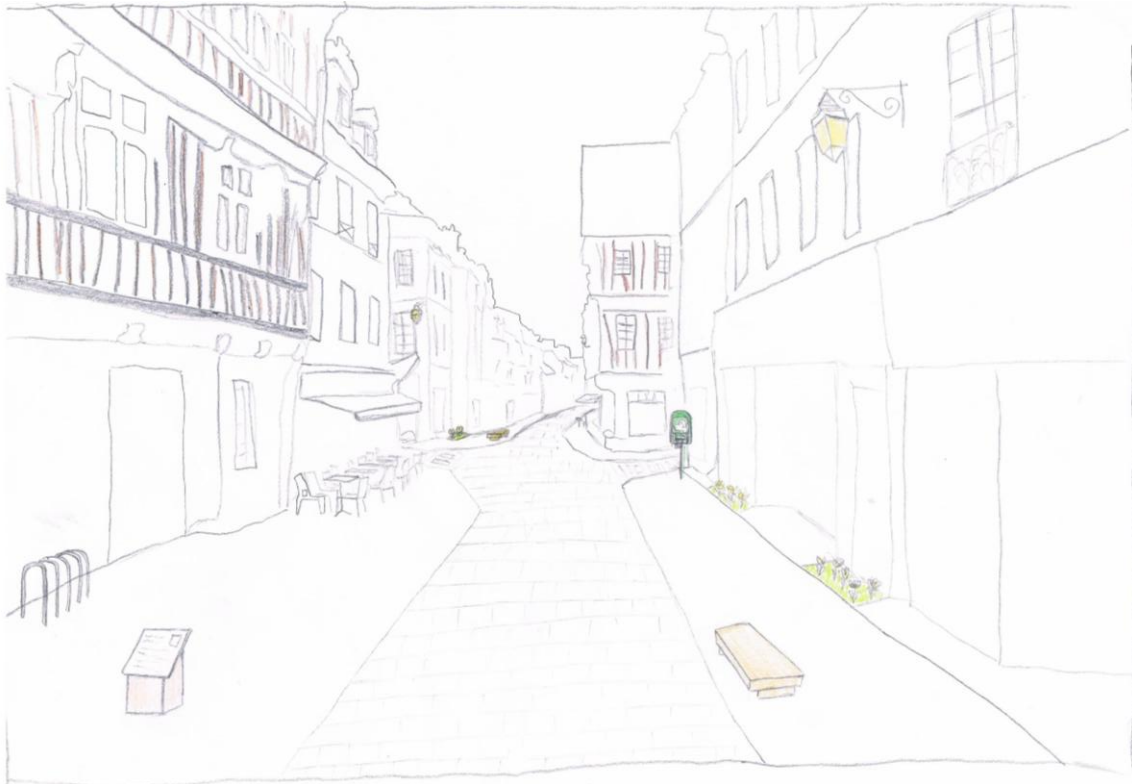
L'idée est d'amener les personnes qui se promènent place De Gaulle vers l'aire piétonne et donc vers les commerces.

Pourquoi les gens vont-ils à la place de Gaulle ?

Espace symbolique et historique de la ville puisque c'est ici que le général de Gaulle s'est exprimé pour la première fois en France libre. Elle offre 2ha de verdure aux habitants et fait partie intégrante du patrimoine de la ville de Bayeux.

Avec cette signalisation et en ajoutant un peu de verdure, nous allons transformer un espace coupure en espace couture.

-
- Dessin c : # Focus sur l'animation des bars : vecteur d'attractivité.



Descriptif :

On se localise au milieu de la grande rue, à cheval entre la rue St Malo et St Martin.

Ici, des anneaux pour vélos, un banc, « des parterres de fleurs »¹³ ainsi qu'un distributeur de sacs à chien sont présents. On souhaite valoriser le lieu sans le dénaturer en ajoutant simplement un mobilier urbain simple et fonctionnel (sous le regard avisé de l'architecte des bâtiments de France) pour permettre au piéton et au cycliste de s'approprier l'espace.

¹³ « des parterres de fleurs », CEREMA, Septembre 2015, 12p.

- Dessin d : # Focus sur l’empreinte artistique ; le mur comme espace où l’on s’exprime et l’on s’attarde.



Descriptif :

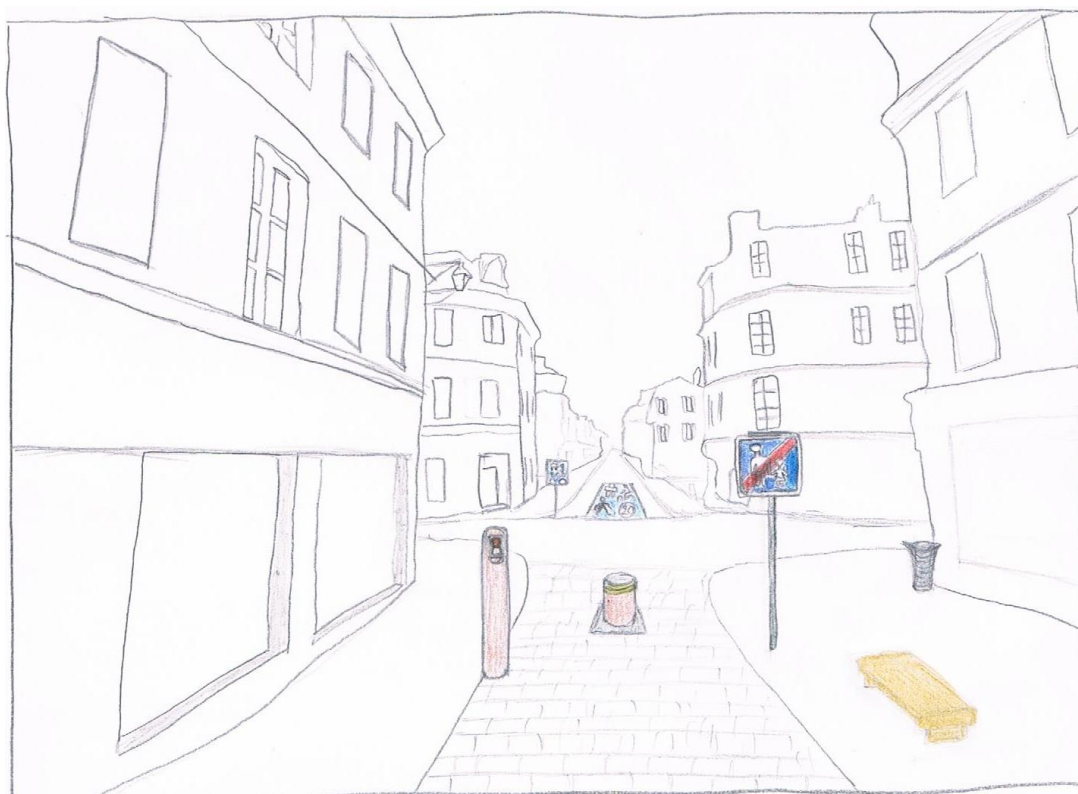
Nous sommes au niveau de la rue Genas Duhomme à proximité du cinéma Le Méliès et du parking des remparts.

L'idée est de créer une perspective vers la maison à pan de bois faisant partie du patrimoine architectural de Bayeux.

Cette ouverture sur les rues St Malo et St Martin est possible avec la mise en place d'une autre borne escamotable d'entrée.

On envisage sur la façade du mur de droite d'installer des créations d'artistes éphémères pour animer l'espace. Un exemple ici avec une photographie réalisée dans le cadre du prix Bayeux correspondants de guerre.

-
- Dessin e : # Focus sur la fin de l'aire piétonne et l'entrée en zone de rencontre.



Descriptif :

Nous sommes au bas de la rue St Martin située au carrefour avec la rue Larcher (axe majeur de la ville). A partir d'ici, on sort de l'aire piétonne pour entrer en zone de rencontre.

Les éléments associés à cet aménagement sont : un banc, une poubelle, une borne escamotable de sortie et un panneau de signalisation précisant la fin de l'aire piétonne.

Réglementations dans l'aire piétonne en période estivale et les Week-end :

L'aire piétonne est une zone attribuée à la circulation des piétons et des cycles dans un premier temps exclusivement le Week-end et en période estivale c'est-à-dire du 1^{er} Mai au 30 septembre.

« Uniquement les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci »¹⁴.

Rappel des différents statuts des voies urbaines⁴

En milieu urbain, les voies ont généralement plusieurs types de fonctions à remplir : les fonctions qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés. Les zones à priorité piétonne sont l'aire piétonne et la zone de rencontre

Le schéma suivant présente les différents équilibres entre les deux types de fonctions selon le statut de la voie.

Statut de la zone ou de la voie					
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					

www.Voirie.pour.tous.developpement-durable.gouv.fr

Les véhicules autorisés à circuler sont :

- les véhicules des résidents ;
- les livraisons (pendant les horaires autorisés) ;
- les véhicules de secours et police ;
- les véhicules des professionnels comme les convoyeurs de fonds.

Les commerçants ne peuvent accéder à l'aire piétonne que pendant les horaires de livraison, à savoir de 6h30 à 10 h 30.

¹⁴ « Uniquement les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci », CERTU, commerces et zones à priorités piétonnes, Février 2011, 67p.

Jusqu'à 10 h 30, les résidents de la rue Saint Malo peuvent accéder par la borne d'entrée côté rue St patrice et ressortir par la borne de sortie côté rue général de Dais ou bas de la rue St Martin.

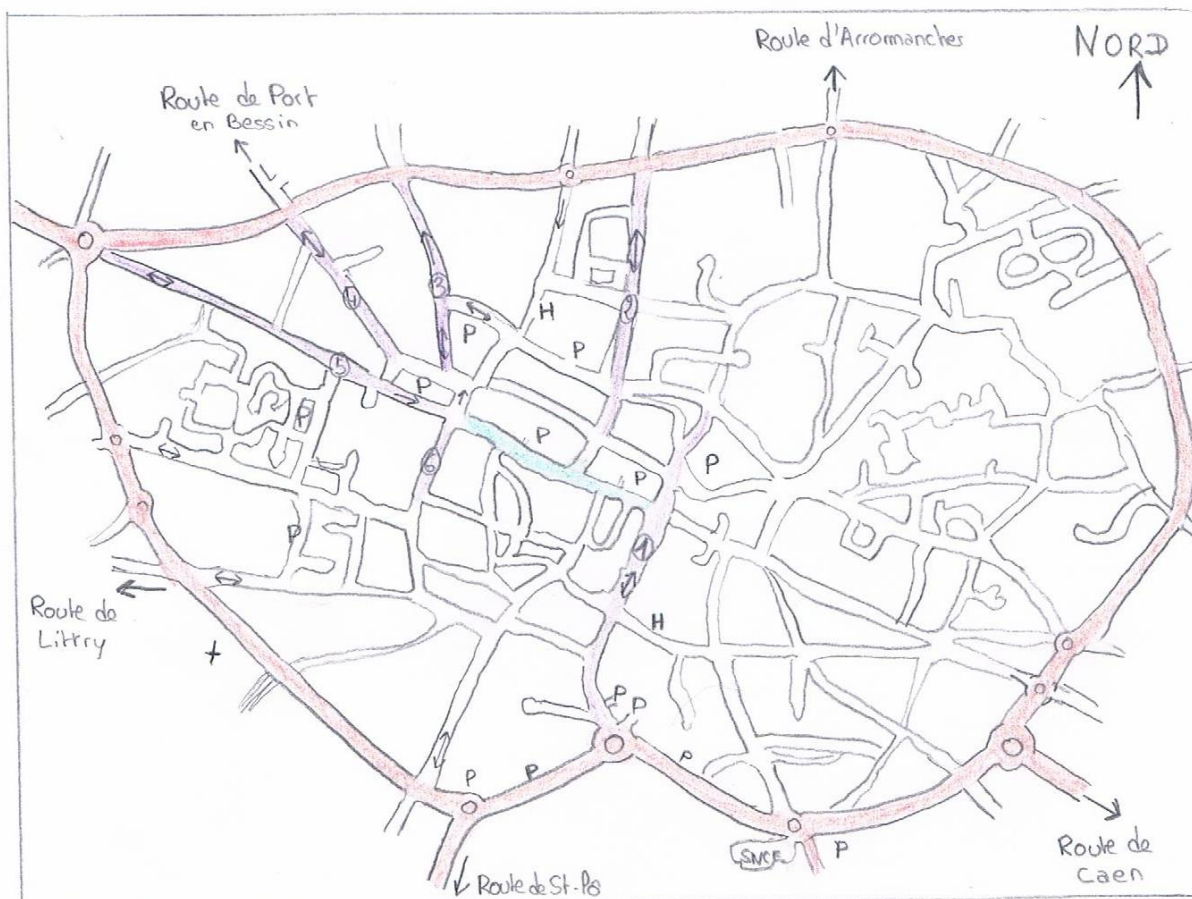
Au-delà de 10 h 30, afin de ne pas gêner le déploiement des terrasses, les résidents peuvent accéder par la rue Genas-Duhomme.

Fonctionnement des bornes :

L'aire piétonne comprend 2 bornes d'entrée et 2 bornes de sortie.

Les bornes de sortie sont équipées d'une boucle de détection qui repère le véhicule à l'arrêt et active la descente des bornes escamotables.

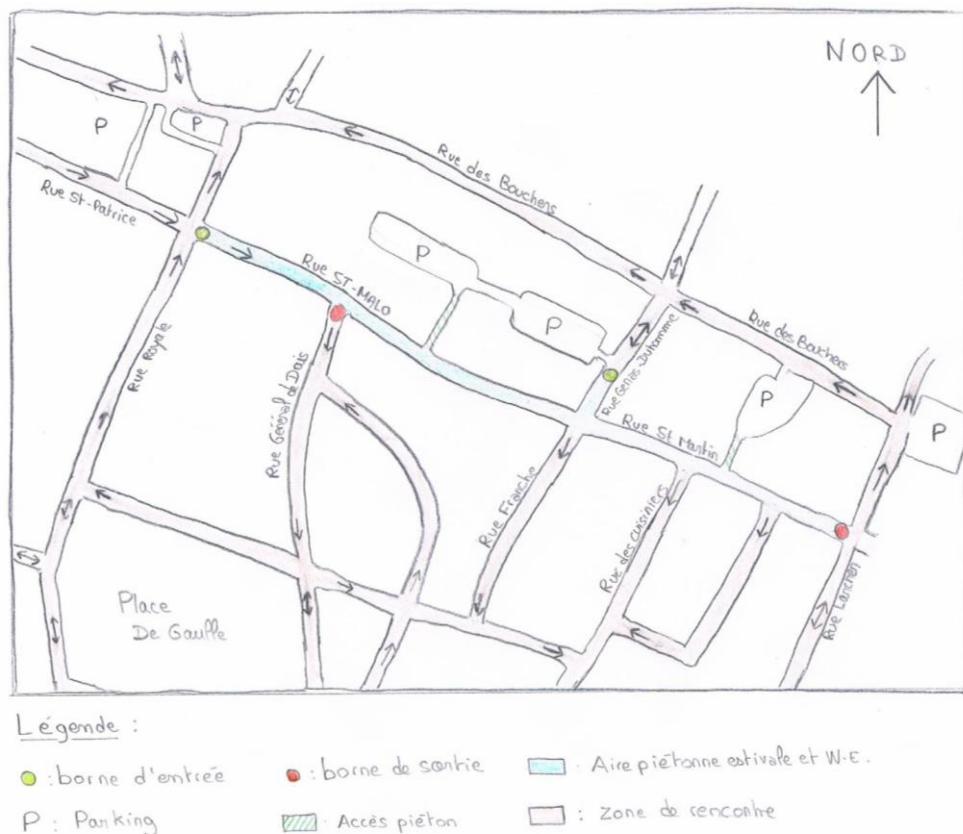
Fonctionnement de l'aire piétonne :



Légende :

- | | | | |
|---|---|-------------------------|----------------------|
| : By pass | : Axes structurants | 1 : rue Lancher | 4 : rue de Dr michel |
| : Zone piétonne | P : Parking | 2 : Av. Vallée des Prés | 5 : rue St. patrice |
| | | 3 : rue Montfiquet | 6 : rue Royale |

3.2.3 Gestion des flux générés suite à la piétonisation



Le projet de requalification de la grande rue provoquera un changement des pratiques de déplacement. On doit réfléchir à la répercussion qu'entraîne l'immobilisation d'un axe majeur de traversée. La voie et l'intensité du trafic seront évaluées.

Il faut définir de nouveaux axes structurants. Les rues Larcher, St Patrice, du Dr Michel ainsi que la rue Royale resteront des pourvoyeuses indéniables de véhicules. La rue Montfiquet quant à elle devra assumer les week-ends et en période estivale une partie du flux automobile qui transitait par la grande rue car elle permet de rejoindre d'une part le parking à stationnement gratuit de la Halle St patrice et d'autre part le bypass. Ceci permet donc de dévier le centre-ville et d'accéder aux zones commerciales et pavillonnaires de la commune.

Les transports en commun à savoir le Bybus devra changer d'itinéraire en période estivale et des arrêts à proximité de La grande rue seront agencés.

CONCLUSION

Ce projet de piétonisation de la grande rue dans un premier temps en période estivale est réalisé avec la volonté de faire revivre le lieu déserté au départ par l'artisanat de proximité, puis les familles et maintenant de plus en plus par les commerçants. Il doit permettre au centre-ville d'assumer son rôle commercial en gardant ses atouts face aux autres pôles d'attraction.

En amenant des équipements simples et concertés auprès des acteurs locaux, l'espace est valorisé et permet l'accueil du plus grand nombre. Ainsi, « en agissant sur des détails nous allons stimuler la vie urbaine. »¹⁵ Les aménagements et événements éphémères permettent d'attirer une population nouvelle sur les lieux et donc de créer une dynamique favorable pour les commerçants du centre-ville.

L'idée est d'inviter et mettre en valeur l'art dans la ville, notamment sur les espaces publics et d'embellir l'ambiance urbaine par un effort de végétalisation rendant l'espace accueillant et on l'espère populaire.

L'espace public deviendra alors un espace apaisé, pour tous et de qualité conviant le vivre-ensemble.



Réalisation Corentin

¹⁵ « en agissant sur des détails nous allons stimuler la vie urbaine. », CERTU, commerces et zones à priorités piétonnes, Février 2011, 67p.

Bibliographie :

Guide pratique de l'Eco-aménagement, convention de partenariats entre le ministère de l'Environnement et la Caisse des dépôts et consignations : *espaces publics et déplacements urbain*. Rapport, janvier 1995,141p.

Charié Jean-Paul « *Avec le commerce, mieux vivre ensemble* » rapport parlementaire sur l'urbanisme commercial - 2008

PLUQUET, Frédéric, *Essai historique sur la ville de Bayeux*. Caen : Edition de la Tour Gile. 1994, 427p.

SOULIER Nicolas, une voirie pour tous IN : CEREMA Territoires et ville : *de la voie circulée à la rue habitée*. Collection « Expériences et Pratiques », édition du CERTU. Rapport Septembre 2015, 12p.

Documents relatifs à l'urbanisme de Bayeux : PLU, PSMV et documents graphiques.

Sitographie :

Grand Paris Seine Ouest, Comité Sécurité, Stationnement et Circulation. Vanves. Octobre 2011. Disponible sur : http://www.seineouest.fr/Comite_Securite_Stationnement_Circulation_06_10_2011.pdf

CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) ; *commerces et zones à priorités piétonnes*. Février 2011, 67p. Disponible sur : http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/CERTU_juin2011_final22.pdf

Fiche de lecture A

Certu
Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques

COMMERCES ET
ZONES A PRIORITE PIETONNE



Février 2011

Titre : Commerces et zones à priorités piétonnes

Réalisé par : CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)

Date : Février 2011

Nombre de pages : 67p.



Le CERTU est un service du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer créé par décret n° 94-134 du 9 février. Depuis le 1er janvier 2014, le Certu est devenu la Direction technique territoires et ville appartenant par fusion avec d'autres composantes du réseau scientifique et technique de l'État français (notamment le Cetmef et le Sétra) au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Il propose des études et des conseils sur les transports, l'urbanisme, les réseaux urbains ou encore des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales et établissements publics. C'est donc un recueil de savoir-faire et de méthodologie pour les professionnels et particuliers qui s'intéressent de près ou de loin aux questions visant l'urbanisme.

Résumé

Il s'agit d'une étude qui explique et fait un constat des aménagements passés et leur nouvelles perspectives. Ce rapport nous indique la manière de réaliser convenablement un aménagement sur l'espace public tel que la mise en place d'une zone piétonne. Ainsi, ce guide de l'aménagement nous propose de prendre conscience de l'influence des zones à priorités piétonnes sur le commerce et vice versa ; et des nouvelles fonctions attribuées à cet espace requalifié.

Extraits

« L'espace public [...] ne se résume pas à supporter des flux divers, mais que c'est aussi un espace de rencontre, de partage, du vivre ensemble. »

« La préservation et l'amélioration du cadre de vie sont des composantes essentielles des opérations qui donnent la priorité aux piétons. La mise en valeur du patrimoine [...] fait partie de cet objectif. »

« La réduction des nuisances liées à la fréquentation automobile est de nature à développer la vie sociale et culturelle en permettant la tenue de manifestations de rue et en mettant les usagers dans une situation assimilable au loisir. »

Appréciation personnelle

Ce rapport m'a donné les outils pour concevoir ce projet et m'a fortement inspiré pour transformer la grande rue en espace à vivre avec des effets bénéfiques vis-à-vis des commerces.

Fiche de lecture B



Une voie pour tous
Sécurité et confort dans la vie publique au-delà des conflits d'usage
De la voie circulée à la rue habitée

La voie est bien plus qu'un espace de circulation. C'est le lieu de la vie locale, un lieu de rencontre, de convivialité, de partage. Elle est au cœur de la vie sociale et économique d'un territoire. Elle est le lieu où se jouent les conflits d'usage et où se construisent les pratiques. Elle est le lieu où se joue la qualité de la vie.



Titre : De la voie circulée à la rue habitée

Réalisé par : CEREMA Territoires et ville

Contributeur : SOULIER Nicolas (architecte)

Collection : Expériences et Pratiques

Date : Septembre 2015

Nombre de pages : 12p.

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public à caractère administratif (EPA) sous la tutelle conjointe du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer et du ministère du logement et de l'habitat durable.

C'est un centre de ressources et d'expertises à la fois scientifiques et techniques pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables.

Résumé

Cette fiche nous invite à vivre les expériences et pratiques d'une rue requalifiée. Elle met en lumière le rôle et la participation des habitants dans un projet d'aménagement pour valoriser l'espace et le rendre fonctionnel au quotidien par le biais des frontages.

Extraits

« La voie et son trafic apparaissent aux riverains comme une nuisance. Par conséquent, ils chercheront peut-être à s'en isoler à lui tourner le dos [...] la vie locale peine à s'exprimer et le riverain est souvent le premier à être impacté alors qu'il peut devenir un des acteurs clé de l'évolution des lieux. »

En parlant de la rue : « c'est le lieu d'accueil d'une grande diversité d'usages et de sociabilités » « les passants se rencontrent, flânent, s'arrêtent pour attendre, se reposer, ou séjourner. »

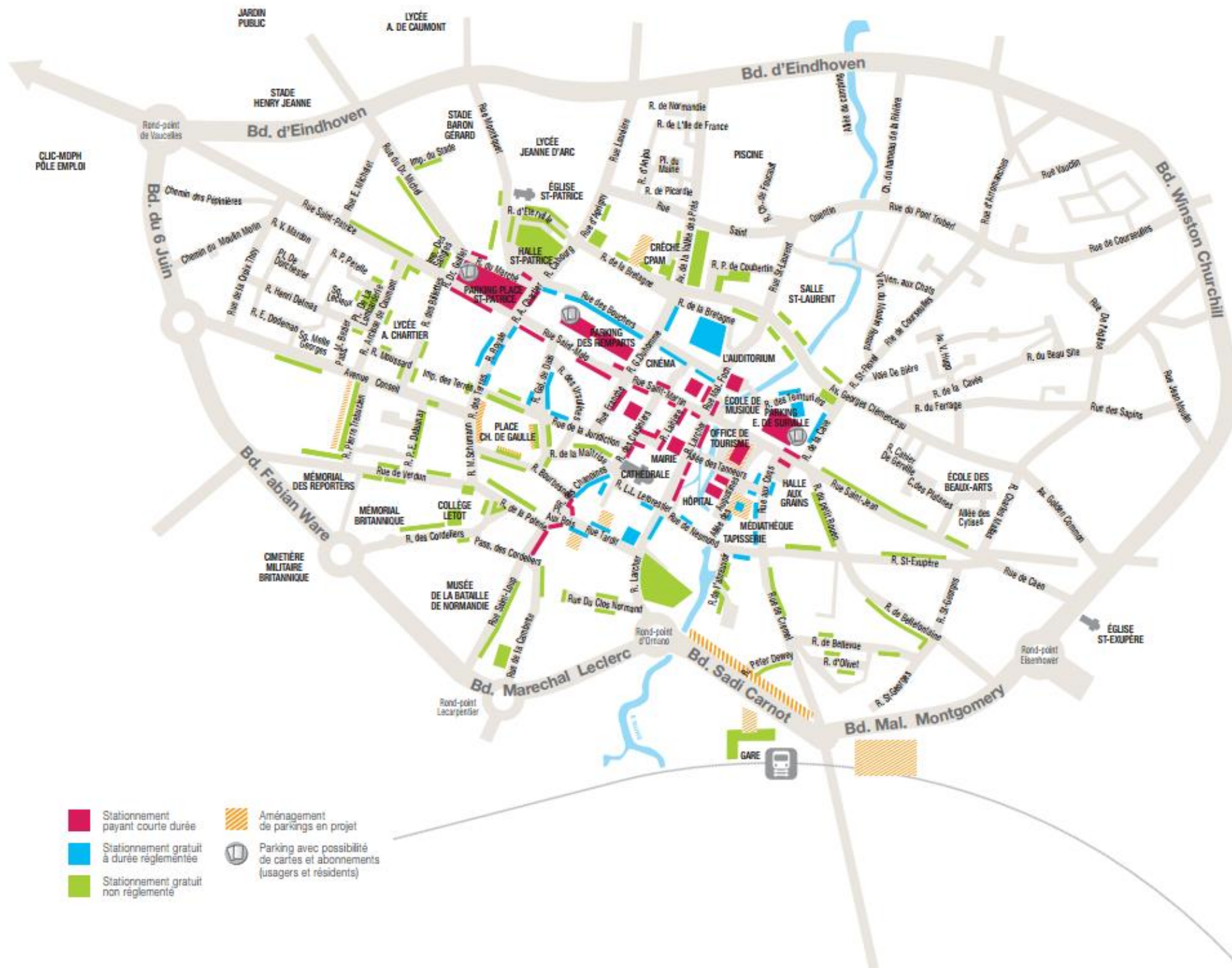
« Les frontages : l'interface où se joue la vie urbaine. »

« L'occupation riveraine témoigne du caractère habité des lieux et offre des signes de vie locale forts. »

Appréciation personnelle

Cette étude m'a conforté dans l'idée que la rue doit être un espace habité et que ses accès doivent être valorisés par et pour les habitants. Ainsi, la concertation est le point clé de tout aménagement de l'espace public.

Annexe 2 : Plan de stationnement Bayeux



35 allée Ferdinand de Lesseps

BP 30553

37205 TOURS cedex 3

Sous la direction de :

DI PIETRO Francesca

CAMINADE Corentin

Projet Individuel (PIND)

Promotion 2015-2016

Titre : Revivifier les rues commerçantes dans un secteur sauvegardé.

Résumé :

Les centres villes de France sont en souffrance en particulier dans les petites et moyennes communes comme Bayeux. Pour lutter contre le fléau de la désertification des commerces en secteur sauvegardé, l'idée est de développer un espace public de qualité en créant des aménagements générateurs de vie sociale et favorisant une dynamique d'achats des consommateurs. On ne doit pas retrouver les mêmes enseignes qu'en périphérie, au contraire on doit amener une offre différente. La notion de plaisir du centre-ville est cruciale. Afin de parvenir à revivifier les deux rues commerçantes de Bayeux (St Malo et St Martin), l'un des enjeux est de rendre l'espace piéton pour que les usagers se les approprient.

Mots clés :

Espace public ; PSMV ; piéton ; concertation ; perception de l'espace ; mobilier urbain ; attractivité ; commerces ; éphémère ; bien être.

Localisation géographique : Normandie, Calvados, 14.