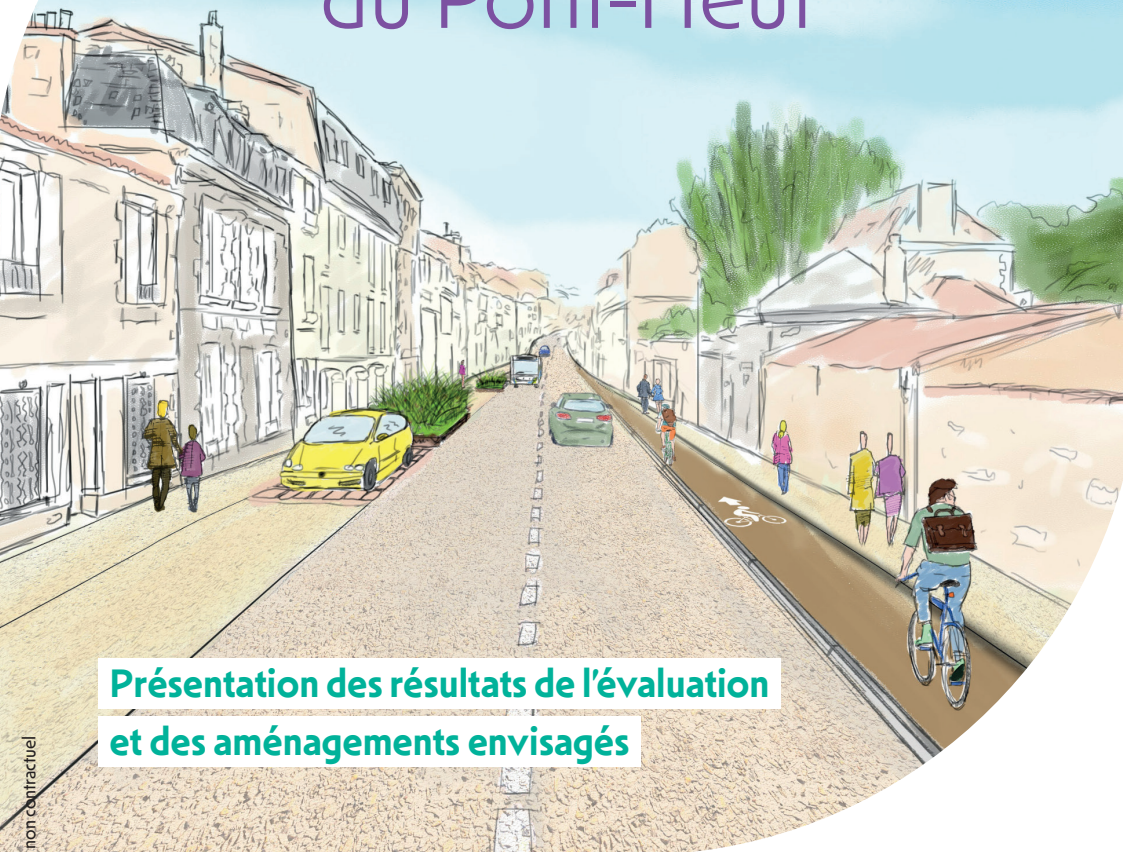


La Ville de Poitiers construit l'avenir du Pont-Neuf



**Présentation des résultats de l'évaluation
et des aménagements envisagés**

La Ville de Poitiers
a défini les objectifs suivants :

**donner la priorité
aux mobilités douces**

sur un axe structurant de la ville,
situé entre le centre-ville, le campus
et les centres hospitaliers,
en alliant confort et sécurité ;

**apaiser la rue du Faubourg
du Pont-Neuf.**

En 2021, la Ville a réalisé des tests
de circulation sur la rue du Faubourg
du Pont-Neuf :

/// une démarche inédite

pour décider de l'aménagement le plus
pertinent, en étant à l'écoute de celles
et ceux qui font et vivent dans le quartier
du Pont-Neuf ;

/// un test grandeur nature

- qui visait à expérimenter une solution
sobre et économique ;
- qui a fait l'objet d'une évaluation technique
et d'échanges avec les riverains et
les commerçants du quartier.

CONTEXTE DE L'ÉVALUATION : LES CARACTÉRISTIQUES DU QUARTIER

Plus qu'un quartier, il s'agit de trois sous-ensembles presque hermétiquement séparés par la rue du Faubourg du Pont-Neuf et la route de Gençay. Finalement, ce qui fait la centralité de ce secteur, ce n'est ni une place, ni un équipement public mais **un axe de circulation automobile qui concentre tous les flux**.

Ce secteur concentre de **nombreux équipements publics ou privés** : lycées, collèges, équipements sportifs, cimetière, centre commercial, Le Confort Moderne... Nombre de Poitevines et Poitevins en font **un lieu de destination, un lieu où l'on passe**.

L'urbanisation de ce secteur s'est faite sur un **modèle pavillonnaire** (parfois de petites résidences), organisé autour d'impasses, ce qui lui donne, en dehors des grands axes de circulation, un caractère calme et paisible qu'affectent par les riverains.

Au cours de la dernière décennie, le secteur n'a fait l'objet d'aucun aménagement significatif de l'espace public.

Ainsi, l'expérimentation a révélé, en les exacerbant, des **situations difficiles en matière de circulation automobile**, mais aussi **piétonne** et **cycliste** ou encore de **stationnement**.

TROUVER L'AMÉNAGEMENT LE PLUS ADÉQUAT : DEUX PHASES DE TEST

/// Phase 1

Du 13 septembre au 3 octobre 2021, une partie de la rue du Faubourg du Pont-Neuf était **interdite aux voitures** et réservée aux mobilités douces (vélo, bus) **dans le sens descendant**.

/// Phase 2

Du 4 au 24 octobre 2021, une partie de la rue du Faubourg du Pont-Neuf était **interdite aux voitures** et réservée aux mobilités douces (vélo, bus) **dans le sens montant**.

Les données récoltées, les avis et remarques reçus, ainsi que les réponses au questionnaire soumis en porte-à-porte ont permis de produire une évaluation concernant les deux phases testées.

LA PRATIQUE DU VÉLO

LES CHIFFRES

Ce que nous apprend d'abord l'expérimentation est **l'importance du nombre de cyclistes empruntant la rue du Faubourg du Pont-Neuf**. Ce nombre a augmenté au cours des deux phases de test pour **dépasser les 1 000 passages de cyclistes par jour, soit une augmentation de 20 à 30 % du nombre de vélos**. Cet enseignement confirme le caractère stratégique d'un aménagement de la rue du Faubourg du Pont-Neuf pour favoriser la pratique cyclable sur Poitiers.

En moyenne, **829 passages de cyclistes par jour** ont été comptabilisés hors période de test, sur la partie centrale de la rue du Faubourg du Pont-Neuf.

Les observations de terrain montrent aussi **une diversification du public cycliste, notamment des familles**, lorsque l'axe est sécurisé. Le sens montant de la rue du Faubourg du Pont-Neuf (sens « vers l'extérieur ») est le plus utilisé dans les deux phases, malgré la contrainte de la pente.

L'AVIS DES CYCLISTES

Dans le cadre de cette évaluation, une enquête a été menée pour récolter l'avis des cyclistes. Au total, **231 cyclistes** ont répondu, soit environ 40 % des cyclistes empruntant quotidiennement la rue du Faubourg du Pont-Neuf. Les résultats donnent une **très légère préférence pour le scénario testé en phase 2 (sens montant)**. Toutefois, la différence entre les deux scénarios n'est que de 2,1 points. Moins de 5 % des cyclistes n'ont pas exprimé de préférence entre les deux sens testés.

LES RIVERAINS ET LES COMMERÇANTS

LES RIVERAINS

Le temps de trajet s'allongeait, lors des deux phases testées pour les riverains automobilistes de la rue du Faubourg du Pont-Neuf, qui souhaitaient rejoindre leur domicile.

Dans la situation où les riverains voulaient rejoindre leur domicile depuis la rocade, le temps de parcours augmentait **de 3 à 8 minutes**. À l'inverse, pour celles et ceux qui souhaitaient rejoindre leur domicile depuis le centre-ville, le temps de parcours en voiture augmentait alors de **4 à 6 minutes**.

Une enquête en « porte-à-porte » a été réalisée sur 13 rues du quartier. **289 habitants ont répondu** sur le dispositif de test, soit environ 11 % des riverains des rues concernées.

À la question, « que pensez-vous de ce test ? », les réponses ont été les suivantes :

/// Pour la phase 1

Environ 31 % des habitantes et habitants sont d'accord avec l'interdiction des véhicules dans le sens descendant alors que 41 % sont contre.

/// Pour la phase 2

Environ 30 % des riverains sont pour l'interdiction des véhicules dans le sens montant alors que 56 % sont contre.

LES COMMERÇANTS

À plusieurs reprises, **les commerçants du quartier ont pu rencontrer les élus et les services de la Ville**, soit au cours de réunions (deux organisées avant et après le test), soit au cours de visites dans les commerces. Les commerçants ont également été sollicités pour fournir des éléments afin d'objectiver les impacts du test.

LES VÉHICULES MOTORISÉS

Cette analyse s'est basée sur cinq axes :

- rue du Faubourg du Pont-Neuf
- Saint-Cyprien et Jambe à l'Âne
- Pierre Levée – Père de la Croix – Coligny
- voie Malraux
- rue de Montbernage

HORS PHASES DE TEST

Au total, **en moyenne 52 114 véhicules** par jour transitent dans les deux sens de circulation, entre le centre-ville et l'extérieur via les cinq axes :

- **24 511 véhicules (47 %)** dans le sens « **extérieur vers le centre-ville** ». Dans cette situation, la rue du Faubourg du Pont-Neuf et la voie Malraux absorbent chacun environ 7 800 véhicules, soit un tiers de ce trafic ;
- **27 603 véhicules (53 %)** dans le sens « **centre-ville vers l'extérieur** ». Dans cette situation, la voie Malraux est l'axe le plus chargé avec 8 579 véhicules. Les axes Faubourg du Pont-Neuf et Saint-Cyprien ont un niveau de trafic quasiment identique, avec un peu plus de 7 000 véhicules.

Ces chiffres peuvent être le signe que le secteur Est joue un **rôle de transit** à une échelle plus globale.

DURANT LES PHASES DE TEST

Paradoxalement, le trafic « vers le centre-ville » a augmenté pendant la première phase de test alors que ce sens était en sens interdit, puis ces chiffres se sont stabilisés. *A contrario*, le trafic « vers l'extérieur » a baissé fortement (– 2 587 véhicules et – 4 432 véhicules).

/// Les impacts de la première phase de test

Durant la phase 1 du test, l'axe Saint-Cyprien absorbe la part la plus importante du trafic dévié de la rue du Faubourg du Pont-Neuf : plus de 4 688 véhicules supplémentaires, soit 60 % des véhicules déviés ou supplémentaires. À noter qu'avec 9 713 véhicules, ce secteur atteint un trafic supérieur à celui de la rue du Faubourg du Pont-Neuf en situation initiale.

Le second axe qui absorbe le trafic dévié est l'itinéraire Coligny – Père de la Croix – Pierre Levée, avec plus de 1 500 véhicules supplémentaires, soit + 50,8 % sur Coligny et + 102 % sur la rue Père de la Croix.

/// Les impacts de la seconde phase de test

Au cours de la phase 2 du test, une **baisse importante du trafic sur les cinq axes** est constatée par rapport à la situation initiale (hors test), soit 4 532 véhicules de moins. Néanmoins, dans ce contexte de baisse, le **boulevard Coligny absorbe un surplus de trafic : 1 811 véhicules supplémentaires, soit une hausse de 53,5 %.**

QUELS SONT LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'EXPÉRIMENTATION ?

En modifiant le plan de circulation de l'axe principal du secteur, il a été constaté une forte mise sous tension générant, au-delà des questions de circulation, une expression assez vive d'inquiétudes et d'interpellations sur l'avenir du quartier.

L'expérimentation a pu révéler ou confirmer **des points délicats** :

- **sur le secteur Petit Tour-Pierre Levée** : aggravation d'une situation pré-existante et déjà jugée comme difficile auparavant, notamment pour les cyclistes et piétons, et très favorable à l'automobiliste ;
- **rue de la Jambe à l'Âne** : report de la circulation automobile vers la rue de la Jambe à l'Âne pour rejoindre rapidement la rue du Faubourg Saint-Cyprien (notamment via la rue de la Plaine), générant des augmentations de trafic très importantes sur ces deux rues.

L'expérimentation a montré que :

- les impacts en matière de circulation automobile ne sont **pas supportables pour les riverains des rues de petit gabarit** type Père de la Croix ;
- la **gestion par simple sens interdit est fragile** ;
- les **reports, sur des voies à capacité limitée**, peuvent être **néfastes**.

L'expérimentation a ainsi conduit à une aggravation des tensions déjà présentes dans le quartier, sans répondre totalement aux objectifs d'encourager la mobilité douce, et d'améliorer la qualité de vie. Les aménagements légers ne constituent pas une solution pérenne face à ces problématiques. **Ainsi, une proposition technique plus ambitieuse a été recherchée, permettant de répondre de manière plus structurelle aux enjeux politiques déterminés.**



Le projet de la Ville

Le projet de la Ville prévoit :

▸ **d'améliorer la qualité de vie des riverains en recréant l'esprit « Faubourg » du quartier :**

- reprise « de façade à façade », avec un revêtement agréable à l'œil,
- végétalisation du quartier,
- travail en détail ;

▸ **de sécuriser la place des mobilités douces dans le quartier, tout en apaisant la circulation :**

- mise à plat de la rue, permettant d'assurer la sécurité des cheminements piétons, vélos, poussettes et fauteuils,
- aménagement d'une piste cyclable séparée dans le sens montant jusqu'au rond-point de la route de Gençay, puis dans les deux sens jusqu'au Campus/CHU,
- mise en place d'une zone 30km/h, pour apaiser la circulation, et réduire la pollution de l'air ;

▸ **de réaliser des aménagements qui permettront aussi de mieux s'adapter au changement climatique :**

- végétation pour lutter contre l'effet îlot de chaleur,
- faciliter les infiltrations et écoulements de l'eau pluviale pour limiter les risques liés aux fortes précipitations.



Visuel non contractuel

DES TRAVAUX AMBITIEUX, POUR UNE INTERVENTION GLOBALE

SUR L'ÉTAT DU PONT-NEUF

Édifié en 1841, le Pont-Neuf est régulièrement **surveillé et inspecté.**

Plusieurs constats ont été faits :

- un défaut général d'étanchéité ;
- une détérioration (voire la disparition) des pierres calcaire ;
- une oxydation des aciers (dont certains apparaissent) ;
- des enrobages en béton armé éclatés ou rongés qui sont insuffisants sur l'encorbellement ;
- des réseaux techniques anciens et défailants.

LES TRAVAUX ENVISAGÉS

Sur le pont

- Réhabilitation des maçonneries ;
- reprise de l'étanchéité ;
- remplacement des réseaux ;
- réduction des encorbellements ;
- reconfiguration de surface...

Sur l'espace public

- Mise à plat de la rue permettant la création d'une piste cyclable avec séparateurs ;
- établissement d'une zone 30 pour apaiser la circulation ;
- reprise et réhabilitation des réseaux des concessionnaires (eau, assainissement, électricité, gaz, télécommunications) ;
- réaménagement de façade à façade (dont mise à plat).

Des aménagements seront à affiner d'ici fin 2022, via des études et ateliers participatifs avec les riverains et commerçants, notamment sur la végétalisation, les mobilités douces, le stationnement...



Visuel non contractuel

ESTIMATIF DES COÛTS

Montant global du projet :
6 millions d'euros (+/-15%) :

- ▀ 1 M€ pour l'ouvrage ;
- ▀ 2 M€ pour les réseaux ;
- ▀ 3 M€ pour les aménagements.

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES D'AMÉNAGEMENT

/// À compter d'avril 2022

- passage de la rue en zone 30 ;
- marquage et sas vélos aux carrefours.

/// De septembre 2022 à septembre 2023

- ateliers participatifs avec les habitants et les commerçants ;
- études et opérations préparatoires ;
- travaux de voirie sur la partie basse de la rue du Faubourg du Pont-Neuf.

/// De septembre 2023 et pendant toute l'année 2024

- interventions sur le pont : réhabilitation des maçonneries, reprise de l'étanchéité, remplacement des réseaux, réduction des encorbellements, reconfiguration de surface...
- aménagement de la partie basse de la rue du Faubourg du Pont-Neuf ;
- travaux sur la rue Pasteur ;
- travaux sur la partie haute de la rue du Faubourg du Pont-Neuf (janvier 2024).

Votre quartier change déjà !

Le jardin de l'Hypogée s'ouvre à toutes et tous et une nouvelle micro-forêt s'implante dans le quartier du Pont-Neuf.

Le jardin de l'Hypogée est un havre de verdure qui mêle éléments naturels et patrimoniaux propices à la détente, à la promenade et à la contemplation. **L'ouverture du jardin est prévue dans les prochains jours**, le temps de régler les modalités pratiques pour la conservation du site.

D'ici la fin de l'année 2022, une micro-forêt va être plantée sur le terrain des Dunes. Une proposition faite par les habitants du quartier. **Ce projet se veut participatif et associera l'ensemble du quartier** (habitants, écoliers) et l'association Prom'Haies. **500 à 800 arbres seront plantés sur une surface de 5 000 m² dans la partie sud de la parcelle**, avec une diversité des espèces locales dont des fruitiers.

Rendez-vous pour
un pique-nique participatif,
le 16 avril 2022
à partir de 12h dans le jardin
de l'Hypogée.

