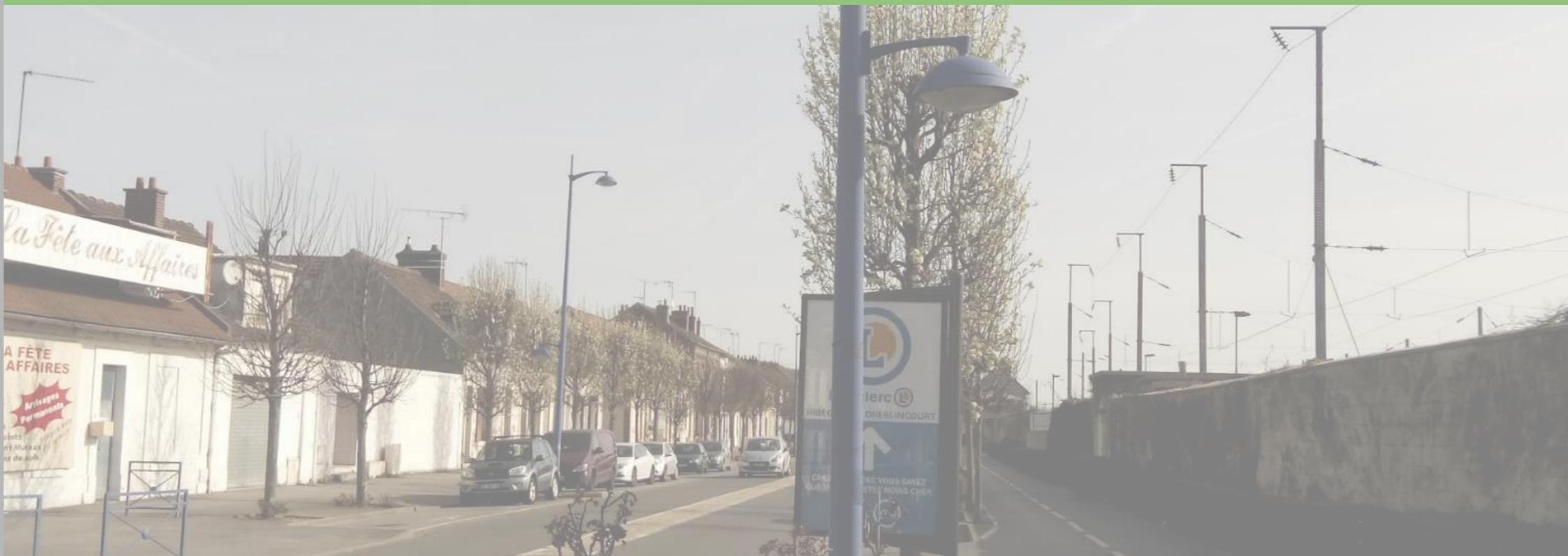


ANALYSE D'UN PARCOURS ET DE SON ESPACE PUBLIC

PARCOURS N°28 - MARGNY-LÈS-COMPIÈGNE
RUE DE NOYON - AVENUE RAYMOND POINCARÉ

DEROUINEAU ETIENNE & LATORRE JULIETTE



INTRODUCTION



SITUATION GÉOGRAPHIQUE

Margny-lès-Compiègne est une commune française située dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France, elle fait partie de l'agglomération de Compiègne. Elle occupe la rive droite de l'Oise. Sur cette rive, la gare de Compiègne forme une enclave de Compiègne au sein du territoire de la commune. La commune est située sur une flexure puisqu'elle s'étend sur une bute à son extrémité Nord et descend jusqu'à la vallée de l'Oise ce qui crée un dénivelé important dans la commune.

HISTOIRE

Margny-lès-Compiègne s'est principalement développée pendant la seconde moitié du XIX^e siècle avec l'arrivée du chemin de fer, et s'est distinguée de Compiègne grâce à la double barrière formée par ce dernier et la barrière naturelle de l'Oise. La commune comptait 8 109 habitants au dernier recensement de 2015 et s'étend sur près de 666 hectares.

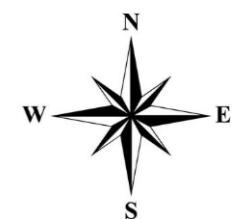
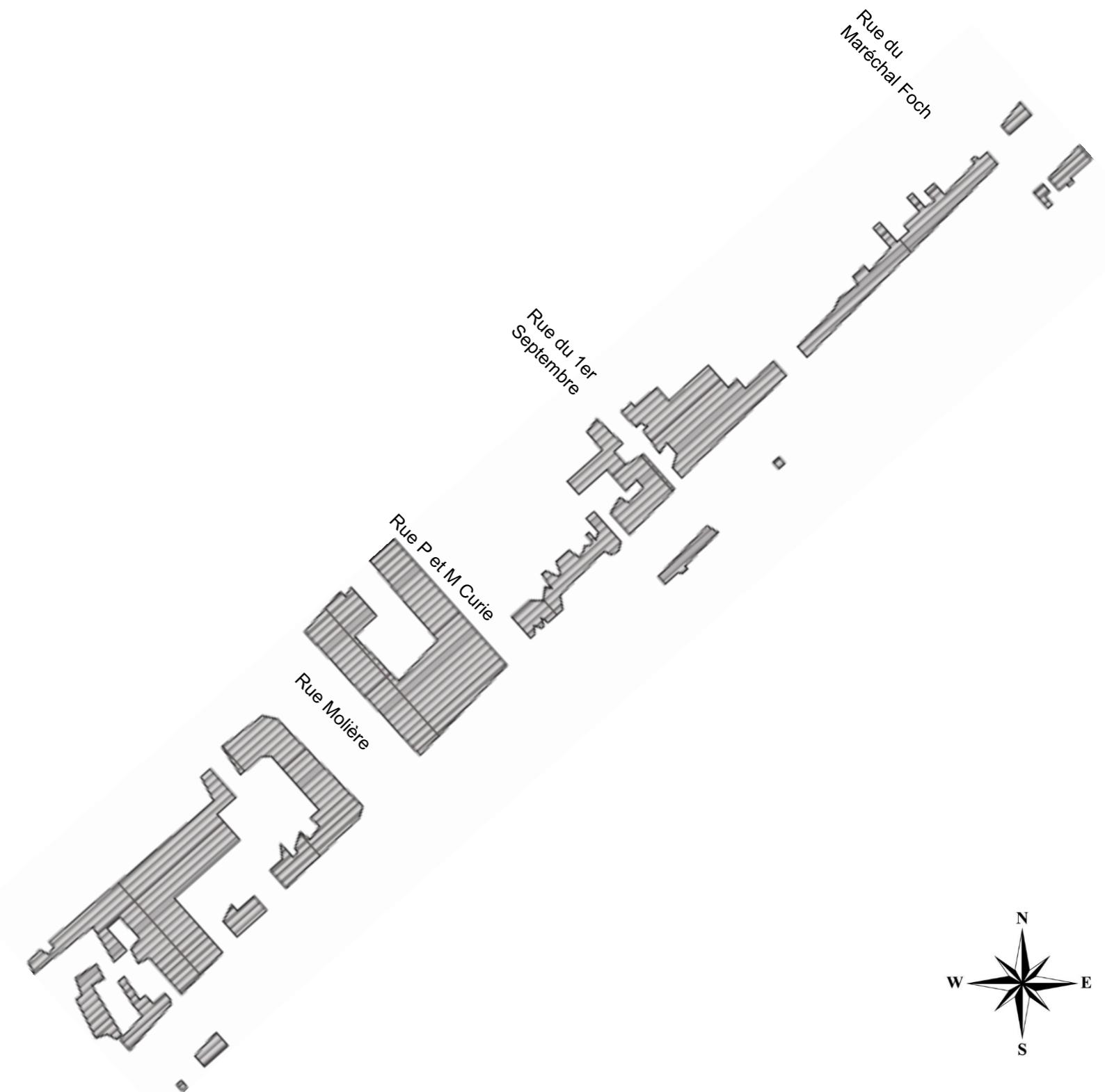
OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

La présente étude porte sur l'analyse urbaine d'une partie de la Rue de Noyon et de l'Avenue Raymond Poincaré, voie importante de Margny-lès-Compiègne et du quartier de la gare de Compiègne. Cette analyse se fera à travers différentes étapes telles que l'étude du bâti avoisinant ou tout simplement le ressenti des usagers lors de l'emprunt de ce parcours urbain. Cette étude va permettre de dégager l'utilisation plurielle de cette rue par ces nombreux usagers mais aussi l'ambiance qui y règne de jour comme de nuit.

En tant que futurs ingénieurs en génie urbain, cet exercice nous permettra de prendre conscience des différentes composantes du paysage urbain, de leurs fonctions et de leur impact sur les ressentis des usagers, et nous aidera à développer un regard critique sur un parcours.

SOMMAIRE

1) Localisation6
1) Silhouette7
1) Plan masse	
A. Fonctions urbaines8
B. Hauteur du bâti	8
C. Dates d'urbanisation	9
1) Analyse séquentielle	
A. Du sud-ouest au nord-est	10
B. Du nord-est au sud-ouest	12
1) Profils	13
1) Composantes du paysage urbain	
A. Bâti	18
B. Mobilier urbain	19
C. Sol	20
D. Végétation20
1) Ambiances	
A. Diurne	21
B. Nocturne	22
1) Usages	
A. Temporalités	23
B. Analyse qualitative	24
1) Perception personnelle	25
1) Bilan qualitatif	
A. Atouts	26
B. Points faibles	26
C. Proposition d'aménagement27



1) LOCALISATION

Compiègne et Margny-lès-Compiègne sont deux villes jumelles des hauts de France, se faisant face sur les rives de l'Oise. Notre parcours se situe dans le quartier de la gare de Compiègne et fait la jonction entre Compiègne et Margny-lès-Compiègne sur la rive Nord-ouest du fleuve. Il suit la route D932 qui, au Sud, prend la direction de Paris et la direction de Noyon et Saint-Quentin au Nord en suivant les rails ferroviaires et l'Oise.

TOPOONYMIE & HISTOIRE

L'avenue a été nommée en hommage au président de la IIIe République Raymond Poincaré après sa mort, en 1934. Elle fait écho à l'avenue Octave Butin qu'elle rejoint au Sud-Ouest, axe principal de Margny-lès-Compiègne, qui porte le nom du maire de la ville pendant le mandat de Raymond Poincaré (notamment pendant la première guerre mondiale lors de laquelle les deux hommes prônent une politique d'Union Sacrée.) La seconde moitié du XIXe siècle précédant cette guerre étant une période de développement importante pour Margny-lès-Compiègne, lui permettant de s'affirmer comme une ville plutôt qu'en tant que faubourgs de Compiègne.



Le parcours est composé de la fin de la Rue de Noyon et du début de l'Avenue Raymond Poincaré. Il est bordé par les installations ferroviaires au Sud-Est et est perpendiculaire à de nombreuses rues qui ouvrent sur Margny-lès-Compiègne au Nord-Est. Notre trajet s'étend du carrefour giratoire avec l'Avenue Octave Butin au Sud-Ouest (Compiègne) et le croisement avec la Rue du Maréchal Foch au Nord-Est (Margny-lès-Compiègne).

Par sa position entre les deux communes, il se trouve à la fois en bordure et sortie de Margny-lès-Compiègne, mais est également proche du centre de la zone urbanisée. C'est un parcours paradoxal, à la fois périphérique (en sortie de commune), et à la fois situé au cœur de la zone urbanisée, entre les centres des deux communes.

2) SILHOUETTE



La vieille cassine, de la rue de Noyon attire l'oeil avec ses traditionnels colombages. Elle est l'unique bâtiment de son époque du parcours et crée un réel contraste avec les autres bâtiments, tout de pierre, de brique et de béton.



Le bâtiment au 1 rue de Noyon est à la jonction entre les deux communes. Il se démarque par une architecture singulière, une façade carrée ornée de briques rouges et aux fenêtres cerclées de blanc.



Les immeubles modernes et les commerces qu'ils abritent sont les principaux générateurs d'activité de la rue en dehors de la circulation. La Biocoop est un repère facile pour identifier l'avenue auprès des habitants.



Les maisons jumelles 167 et 175 de l'avenue Raymond Poincaré sont représentatives de l'architecture du début du début du XXe siècle, toutes de brique et parfaitement symétriques.



UNE ÉVOLUTION VISIBLE

Le parcours, bien que rectiligne et très marqué par le style industriel du début du XXe siècle, comprend de nombreuses façades singulières. Quelques bâtiments ont été détruits puis reconstruits ça et là de sorte à ce que l'on puisse reconnaître le passage de plusieurs époques.

Le mur en particulier comprend plusieurs pans de hauteur et de matériaux variables témoignant de rénovations partielles à différentes époques. Le mur d'origine mesurait environ 3 mètres de haut et était en pierre. Des pans un peu moins hauts en brique sont issus d'une première vague de rénovation, puis d'autres d'environ 2 mètres de haut en béton beaucoup moins épais (environ 10 centimètres d'épaisseur seulement), datant de la dernière rénovation.

La façade carrée du 6, Rue du 1er septembre attire l'oeil par sa symétrie, son mélange inhabituel de béton et de briques et les ornements de ses fenêtres.

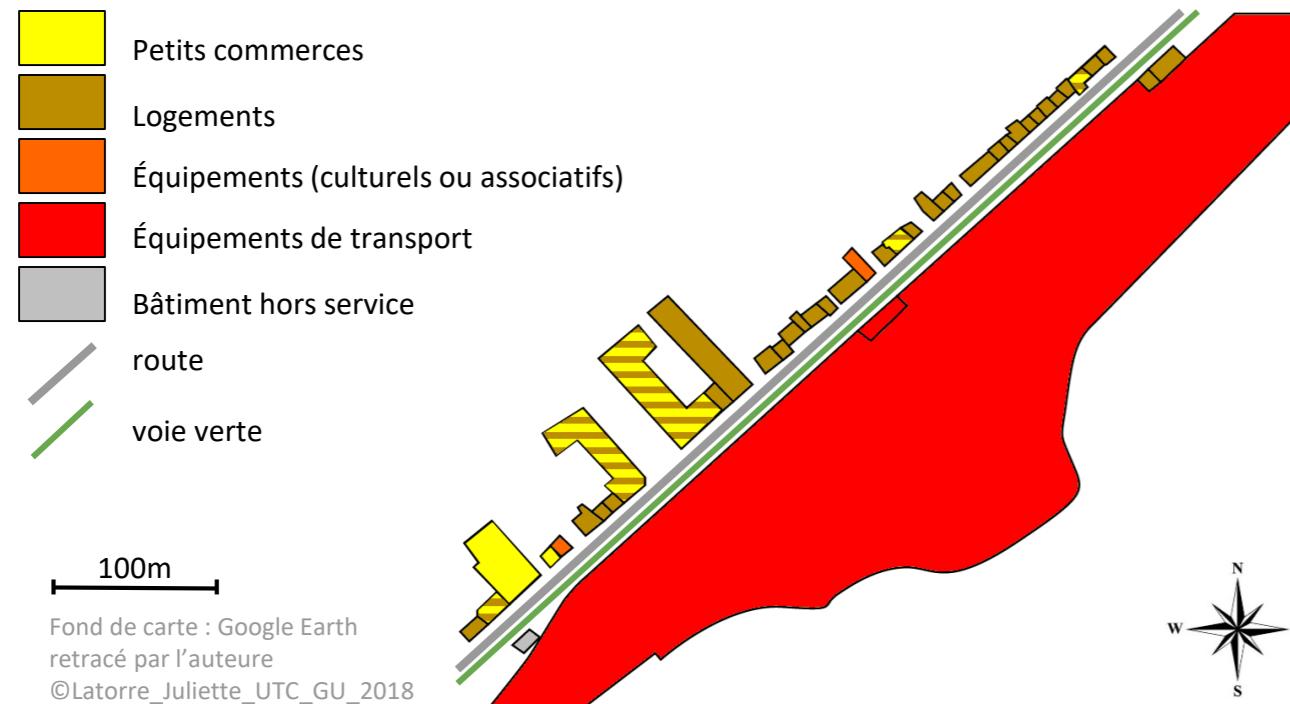


Le numéro 224 de l'avenue est un bâtiment historique de la gare encore utilisé par la SNCF pour la gestion du fret. Il se démarque largement, seule construction du côté du mur et inscrit dans la continuité de celui-ci. Les pans de mur de part et d'autre du bâtiment sont également d'origine, et sont joints au bâtiment.



3) PLAN MASSE

A. ORGANISATION FONCTIONNELLE



L'avenue abrite diverses fonctions urbaines, en particulier liées au transport. C'est une voie passante qui lie directement la ville à l'extérieur c'est pourquoi elle est empruntée par de nombreux usagers lors des migrations pendulaires. D'un autre côté, elle sert de liaison avec la gare pour les piétons et les vélos. La gare, très proche, fait entièrement partie du paysage de l'avenue avec ses poteaux qui dépassent du haut du mur. Les rails étant surélevés d'un mètre par rapport au sol de la rue, on peut également voir les trains passer.

Les commerces sont concentrés côté Rue de Noyon, vers le coeur de l'aire urbaine. On trouve dans l'ordre en remontant la rue, un restaurant, une banque, une assurance, un magasin de cuisines et salles de bain, un magasin d'alimentation et de produits de parapharmacie biologiques en deux parties autour de la rue de Molière, et enfin deux fast food côtes à côtes. En continuant vers le Nord-Est, à partir de la séquence 3 définie page 9, on s'éloigne du coeur de Margny-lès-Compiègne et la rue est en très grande majorité bordée de logements. On croise cependant deux petits commerces destinés aux habitants locaux, un bazar puis un bar.

Du fait des nombreuses habitations, l'activité associative est assez développée. On y trouve en effet les locaux du samu social de l'Oise et de l'école de musique AMC, l'école de musique se situant à l'étage du musée de la presse.

B. HAUTEUR DU BÂTI

Le bâti est assez bas dans la partie Nord de la rue. En effet, le corps de bâti étant constitué essentiellement de maisons individuelles basses disposées en bande fermée le long de l'axe comme c'était généralement le cas dans les faubourgs, les maisons alternent entre R et R+1, avec une dominante de logements sans étage, créant un ensemble aplati tout en longueur. Au milieu de la rue, les maisons de hauteur R+1 et R+1+c sont plus nombreuses. Les logements de faubourg laissent progressivement place à des logements de ville, de petites maisons qui se démarquent plus les unes des autres par leurs hauteurs et leurs façades.

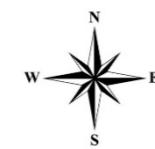
Autour de la Rue de Molière, des immeubles résidence de hauteur R+2 abritant des commerces au rez de chaussée créent une véritable rupture architecturale, un effet accentué par leur hauteur. Ce sont les bâtiments les plus hauts du parcours, qui se démarquent d'autant plus que l'autre côté de la rue n'est pas bâti.

Enfin, on retourne à du R+1+C pour les habitats plus proches du centre, certains abritant également des commerces. L'entrepôt du magasin de salles de bain et cuisine et l'assurance, installés dans des locaux en tôle, formant un creux dans cette zone plus dense que le Nord du parcours.



3) PLAN MASSE

C. DATES D'URBANISATION



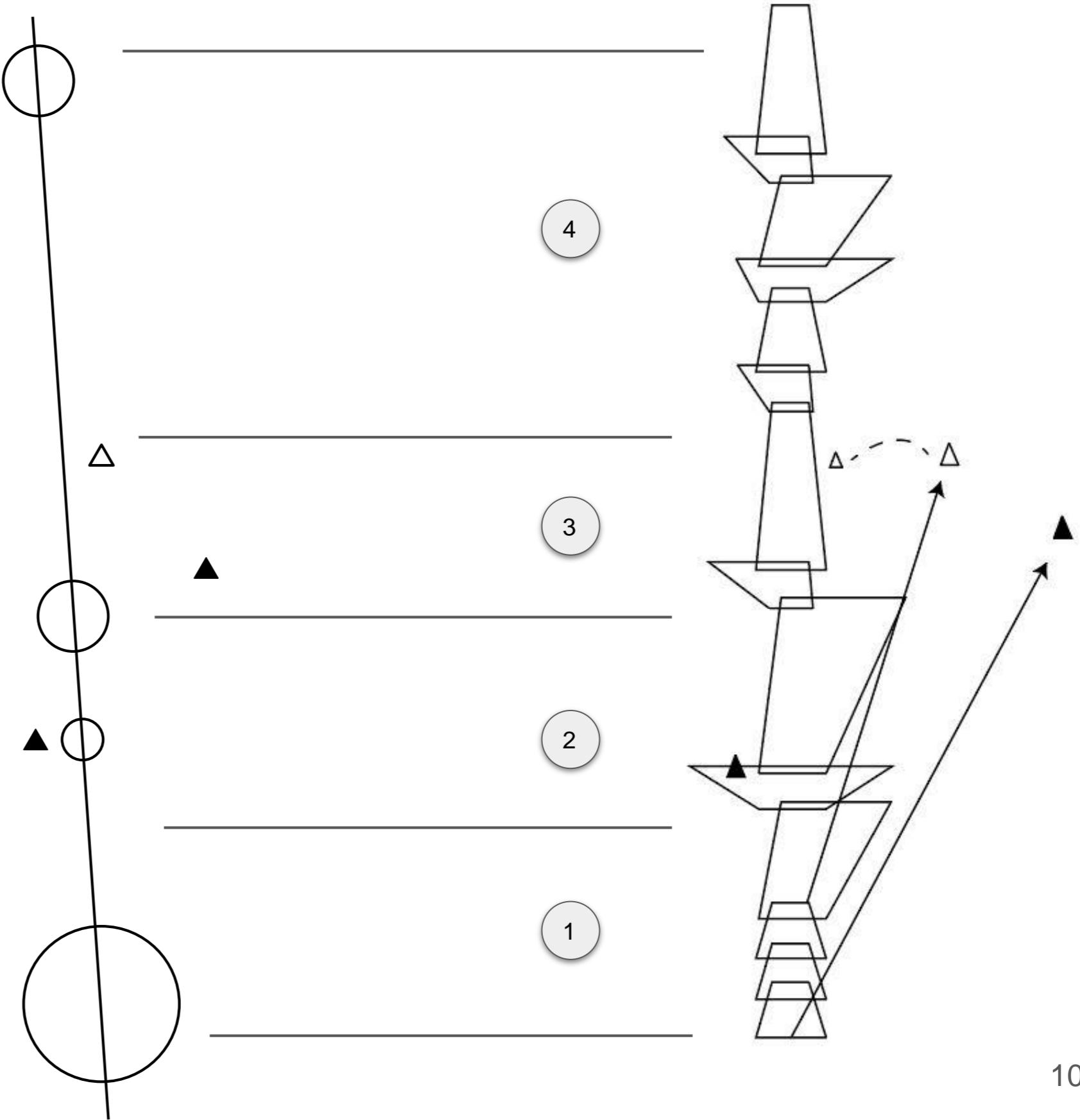
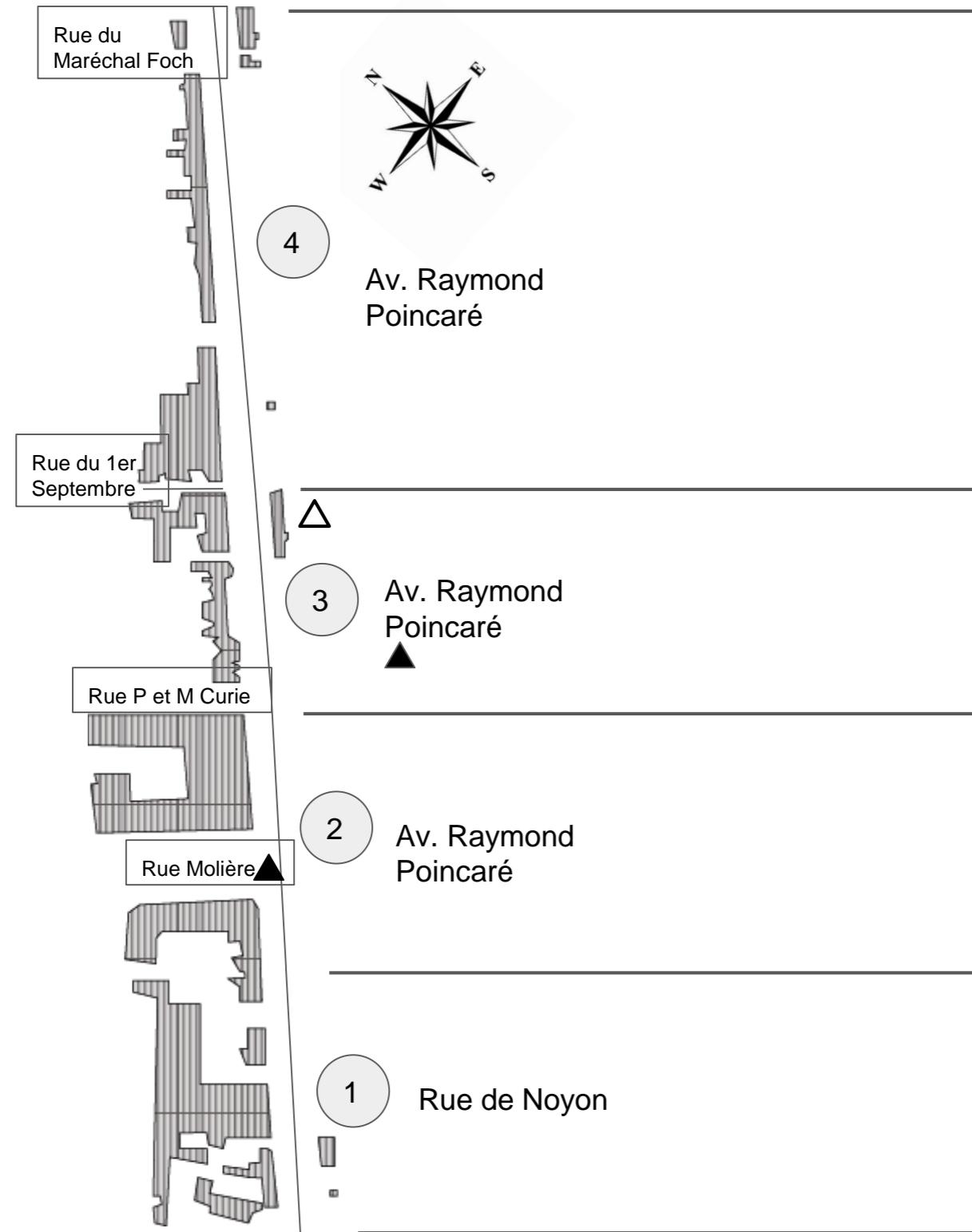
La majorité du bâti date d'avant 1900. En effet, la ville s'est principalement développée dans la seconde moitié du XIXe siècle, où elle s'est affirmée au delà de son image de faubourg de Compiègne. Cependant, contrairement à de nombreuses parties de Margny-lès-compiègne qui se sont développées suite à l'arrivée du chemin de fer et de la gare qui ont joué un grand rôle dans la poursuite du développement de la ville vers 1910, l'Avenue Raymond Poincaré était urbanisée avant cette date, ce qui explique ses habitations typiques des faubourgs en pleine zone urbanisée.

Les bâtiments du Sud-Ouest du parcours, plus récents, ont été construits un par un dans une phase de restructuration progressive et espacée dans le temps de cet espace urbain autrefois périphérique, qui se retrouvait petit à petit au cœur de l'aire urbaine.



4) ANALYSE SÉQUENTIELLE

A. DU SUD-OUEST AU NORD-EST



4) ANALYSE SÉQUENTIELLE

1ère séquence : La première séquence, lorsque l'on sort du rond-point pour entrer sur la rue de Noyon, démarre par une vision assez **fermée** car la rue est bordée par, du côté gauche, les différents bâtiments alignés, habitations ou commerces, des arbres d'assez grand gabarit qui prennent encore plus d'ampleur au printemps et en été. On a l'impression, en tant qu'automobiliste, que cette **entrée de rue "cloisonnée"**, nous oblige à regarder loin dans la continuité de la rue et nous invite donc à nous attarder plus loin sur les différents commerces où une offre en stationnement importante est présente.

2ème séquence : Cette deuxième séquence est marquée par de nombreuses **ouvertures** dans notre champ de vision et le passage de la commune de Compiègne à celle de Margny-lès-Compiègne et donc de la rue de Noyon à l'avenue Raymond Poincaré. La première ouverture est sensible et est une caractéristique majeure de ce parcours puisqu'elle est présente sur la quasi totalité de celui-ci. En effet, la présence de la gare à proximité de cette voie, puisqu'elle a empêché la construction de bâtiments, crée une large ouverture sur le côté droit et donc sur la ville de Compiègne. Ainsi, dès lors que l'on a dépassé les arbres épais de la première séquence, un élément marquant du paysage de cette rue accroche notre regard. Il s'agit d'une **tour de la gare** de Compiègne qui surplombe tous les autres éléments liés à l'activité ferroviaire du secteur. La seconde ouverture est elle aussi liée à un élément marquant de ce parcours car il est question ici de la **place** formée par la rue Molière, agrémentée par de nombreuses places de parking mais aussi de multiples espaces verts et commerces. Cette grande place publique donne sur différents immeubles de logements et même si elle n'est pas visible de très loin à cause de l'avancée et la hauteur importantes des bâtiments qui l'entourent, sa **mixité fonctionnelle** et son offre en stationnement considérable en font un élément central du parcours et même du quartier. Cette place est le premier élément du parcours à briser la continuité du bâti de manière significative. Après cette place, la vision se referme sur la gauche avec des bâtiments récents de grande hauteur pour cette rue (R+2+c) avec des commerces jusqu'à la prochaine place qui marque la séparation avec la troisième séquence. Cette place crée une **grande zone d'incertitude** dans le parcours.

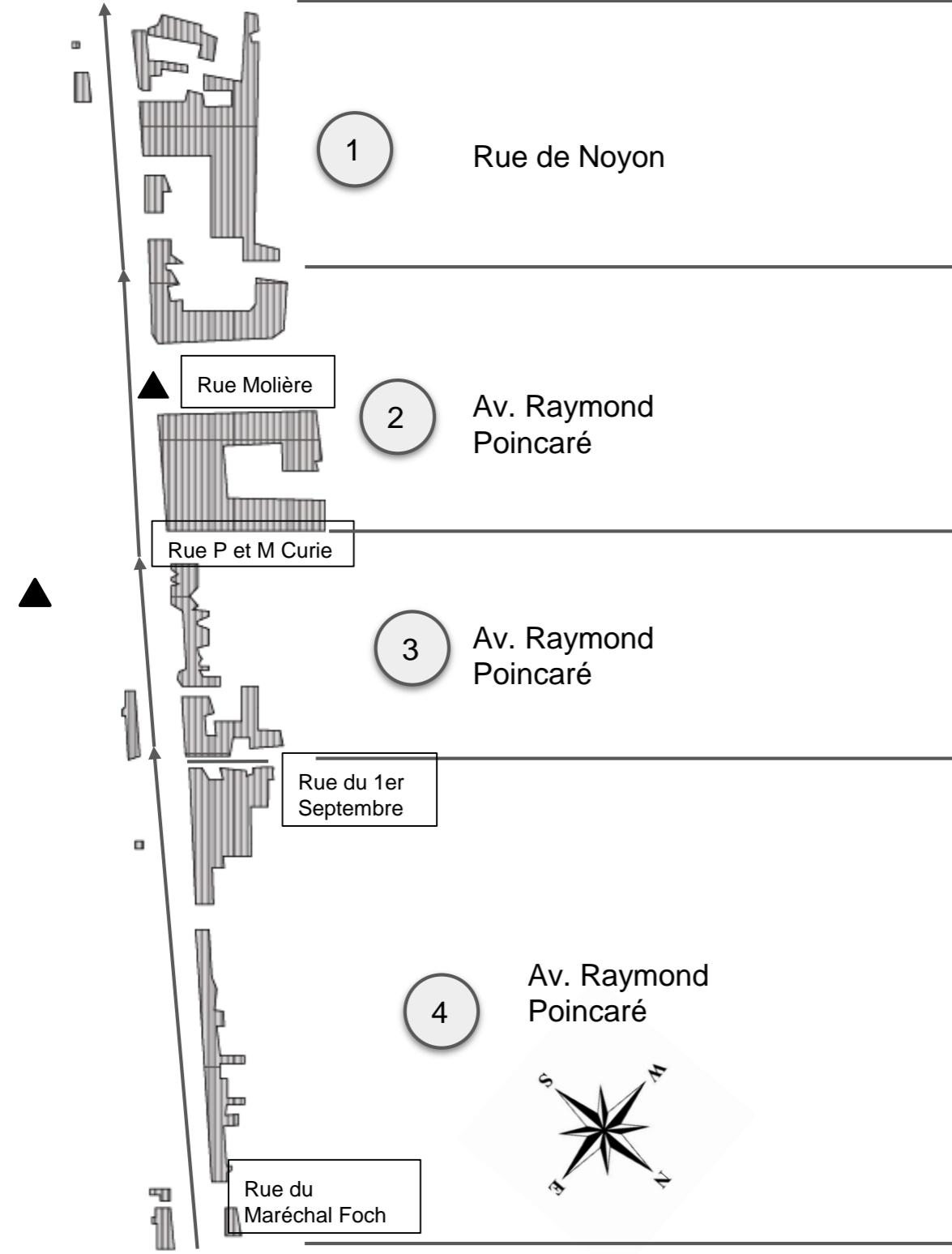
A. DU SUD-OUEST AU NORD-EST

3ème séquence : La troisième séquence démarre donc sur une **ouverture importante** sur la gauche du parcours même si elle est de moins grande influence que la première place. Cette zone d'incertitude est présente sous la forme d'une place à fonction dominante de stationnement mais aussi d'accès à différents équipements et logements. A la suite de cette place, une **cassure dans le bâti** est visible puisque les bâtiments perdent un étage tandis que l'ouverture sur le côté gare reste considérable. Bien que le mur de ce côté droit se réhausse par endroit la **vue reste dégagée** grâce à l'important espace entre la voirie et celui-ci. Depuis le début de la deuxième séquence, la présence d'un portique ferroviaire structure notre parcours et nous avons décidé de le définir comme marqueur secondaire car il est de taille beaucoup moins importante que la tour. A ce stade du cheminement, nous sommes à la hauteur du portique qui obstrue la quasi totalité de la vue. En avançant, notre vision se bouche de ce même côté gare avec l'implantation d'un ancien bâtiment ferroviaire assez délabré de plus grande hauteur que le bâti de l'autre côté de la rue. Cet **espace fermé** pourrait presque créer un **effet tunnel** si l'ouverture sur une voie à sens unique n'était pas présente. De plus, c'est un des seuls espaces sans offre en stationnement dans la totalité du parcours.

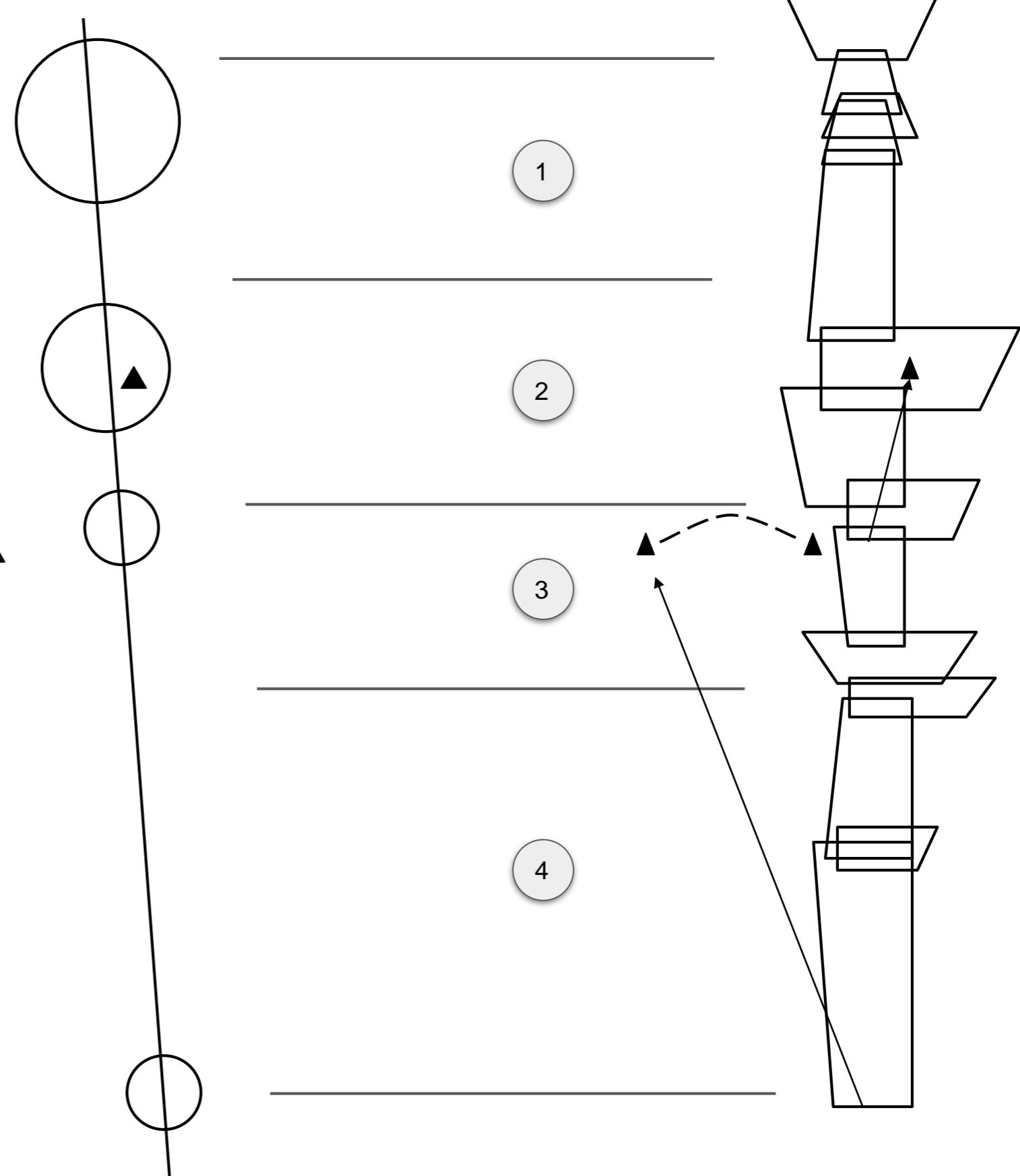
4ème séquence : La quatrième séquence, qui est la plus longue, se caractérise par un **abaissement** de hauteur du bâti côté Margny et toujours une large ouverture côté Compiègne. De nombreux arbres structurent cette séquence des deux côtés de la voie. Une discontinuité du bâti intervient sous la forme d'un chemin piéton au milieu de la séquence qui crée une **légère zone d'incertitude** piétonne mais ne présente pas de réel enjeu pour les automobilistes. La suite de la rue reste constante puisque le côté bâti reste **fermé** et le côté gare **ouvert** malgré un mur haussé par endroit. Ce parcours se conclut sur une ouverture assez large et donc une zone d'incertitude importante menant vers le centre de Margny-lès-Compiègne avec le croisement de la rue du Maréchal Foch. La présence d'une piste de cyclable et de nombreux espaces verts ou arbres structurent le parcours et la dénivellation quasiment nulle de cette avenue permet une **vision générale dégagée** de l'horizon et de la rue.



4) ANALYSE SÉQUENTIELLE



B. DU NORD-EST AU SUD-OUEST



4) ANALYSE SÉQUENTIELLE

4eme séquence :

En descendant l'avenue, la quatrième séquence est très **monotone**. La rue est vaste et élargie par la présence d'un trottoir à droite et d'une piste cyclable à gauche. **Semi-ouverte** sur la gauche avec le mur qui passe de 3 mètres de haut à deux mètres de haut avant de remonter à la fin de la séquence, elle offre une large visibilité vers l'avant et une grande **ouverture** sur le ciel.

Le côté droit présente un faubourg, une bande fermée qui crée une **barrière continue**. La seule parcelle non bâtie de la séquence est fermée par un mur qui assure la continuité avec les autres maisons, et l'unique croisement est fermé par des barrières qui n'autorisent l'accès qu'aux piétons. Ce mur pour le regard est renforcé par la présence des arbres alignés le long du trottoir, en particulier lorsque leur feuillage est garni. En hiver, les arbres sont moins imposants, l'ouverture sur le ciel est d'autant plus grande et le paysage paraît vraiment **plat**, avec ses bâtiments monotones ne dépassant pas R+1. Il n'est source d'aucune hésitation, avec un **grand axe unique**.

Le regard est guidé par le bout de la rue et les **pylônes de la gare**, en particulier un grand pylône visible depuis le début du parcours et présent tout du long de la séquence. La fin de cette portion du parcours introduit la séquence 3 avec une implantation d'arbres sur la gauche qui referment le champ de vision.

3ème séquence :

La troisième séquence est située entre les deux premières véritables ouvertures sur la droite, les croisements avec la rue du 1er Septembre et la Rue Pierre et Marie Curie. Entre les deux, le bâti à droite est **rehaussé** et se stabilise à une hauteur de R+1+c, et l'arrivée d'un long bâtiment à gauche brise le champ de vision de la séquence précédente et **ferme le paysage**, masquant le portique ferroviaire bien visible dans l'autre sens.

A la sortie de ce "tunnel", le paysage à gauche est de nouveau dévoilé, bien que des arbres de ce côté redirigent le regard droit devant, **vers le bout de la rue**. Les dernières maisons à droite gagnent encore un peu de hauteur.

B. DU NORD-EST AU SUD-OUEST

2ème séquence :

La séquence 2 offre un paysage différent. Les arbres à gauche s'effacent et dévoilent un pan de mur d'à peine deux mètres de haut, ré-ouvrant le champ de vision à gauche au maximum permettant d'apercevoir des bâtiments de l'**autre côté** de la gare, tandis que la rue Pierre et Marie Curie offre une bonne ouverture sur la droite, dévoilant la façade d'un immeuble blanc, moderne et très haut (R+3) **contrastant** avec les bâtiments rencontrés alors.

Dès le début de la séquence, on aperçoit l'angle tronqué du bâtiment de la Biocoop qui crée une **invitation** sur la droite et laisse imaginer la large ouverture au niveau de la rue de Molière. L'ouverture à ce niveau agrandit considérablement le champ de vision malgré le bâtiment à l'angle tronqué (R+3+c) droit devant l'observateur et crée une zone d'**hésitation** importante, aussi bien en véhicule qu'à pieds (moins en vélo car la piste cyclable se trouve de l'autre côté de la voirie).. En effet, la rue de Molière traverse un parking bordé de commerces, comme une **petite place**, où le regard s'étend si loin qu'on peut apercevoir au bout de la rue, au Nord-Est, la **colline** sur laquelle s'étend le territoire de Margny-lès-Compiègne.

1ère séquence :

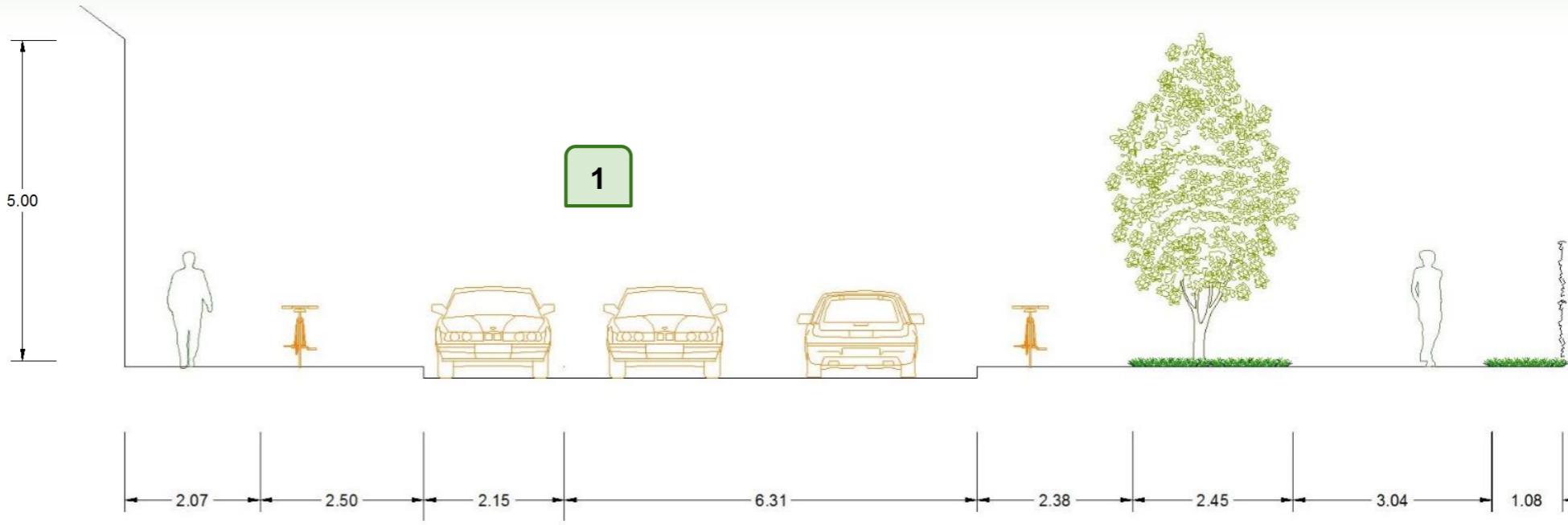
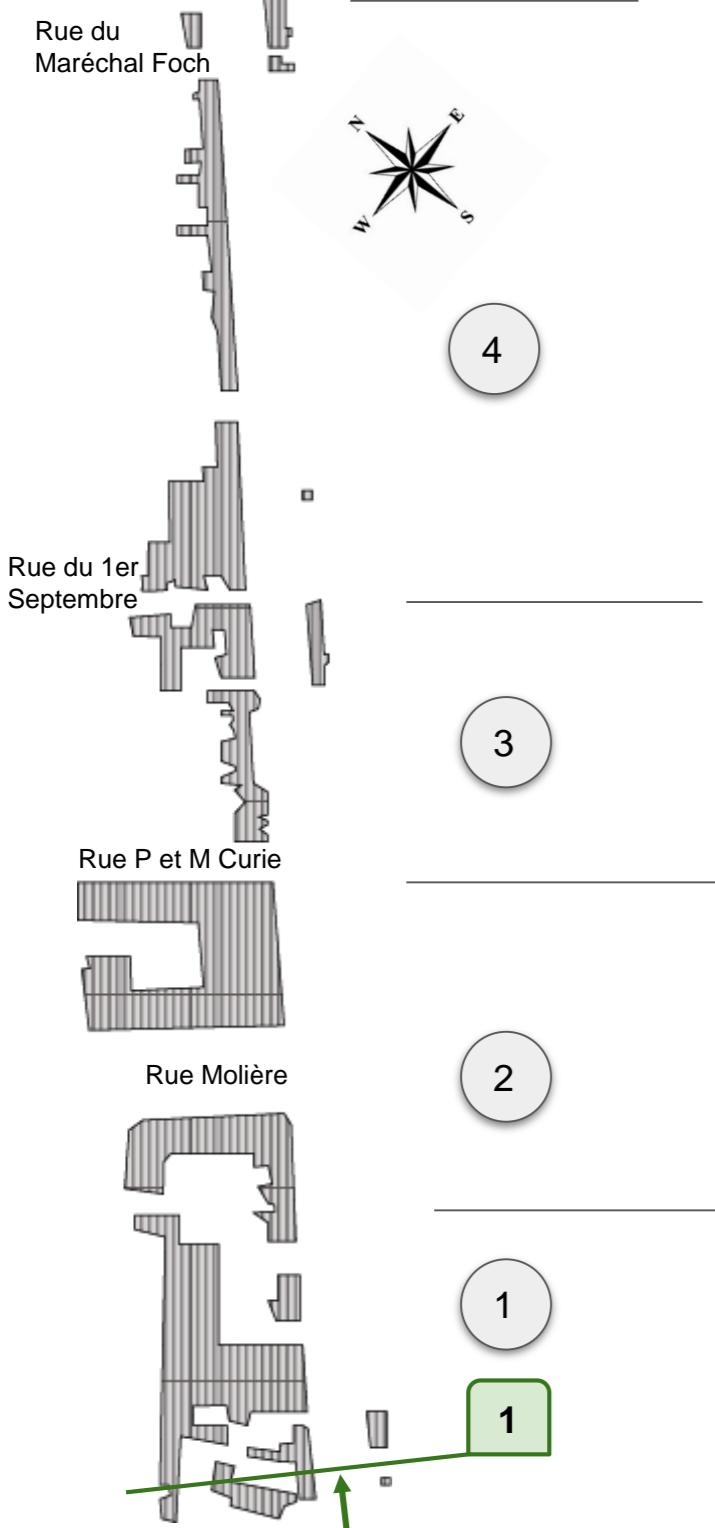
Sur la première séquence, la route **se resserre**, et un trottoir vient suivre la piste cyclable à gauche, devant l'entrée de la gare. Celle-ci crée une première barrière pour le regard au delà du mur, puis arrivent des arbres qui **rétrécissent** encore le champs de vision à gauche jusqu'à la fin du parcours.

A droite, les bâtiments perdent graduellement en hauteur mais **guident** toujours l'observateur vers le bout de la rue. Le portail gris du magasin de salles de bain et cuisines, ouvert en journée et entouré de bâtiments bas, crée une **petite ouverture** qui n'est pas si visible, particulièrement s'il y a de la circulation.

La séquence se termine sur le **carrefour** Compiègne-Margny, une **vaste ouverture** de tous les côtés grâce à de larges trottoirs autour du rond point dont les ornements bas, excepté un arbre moyen tige, ne brisent pas le panorama.



5) PROFILS

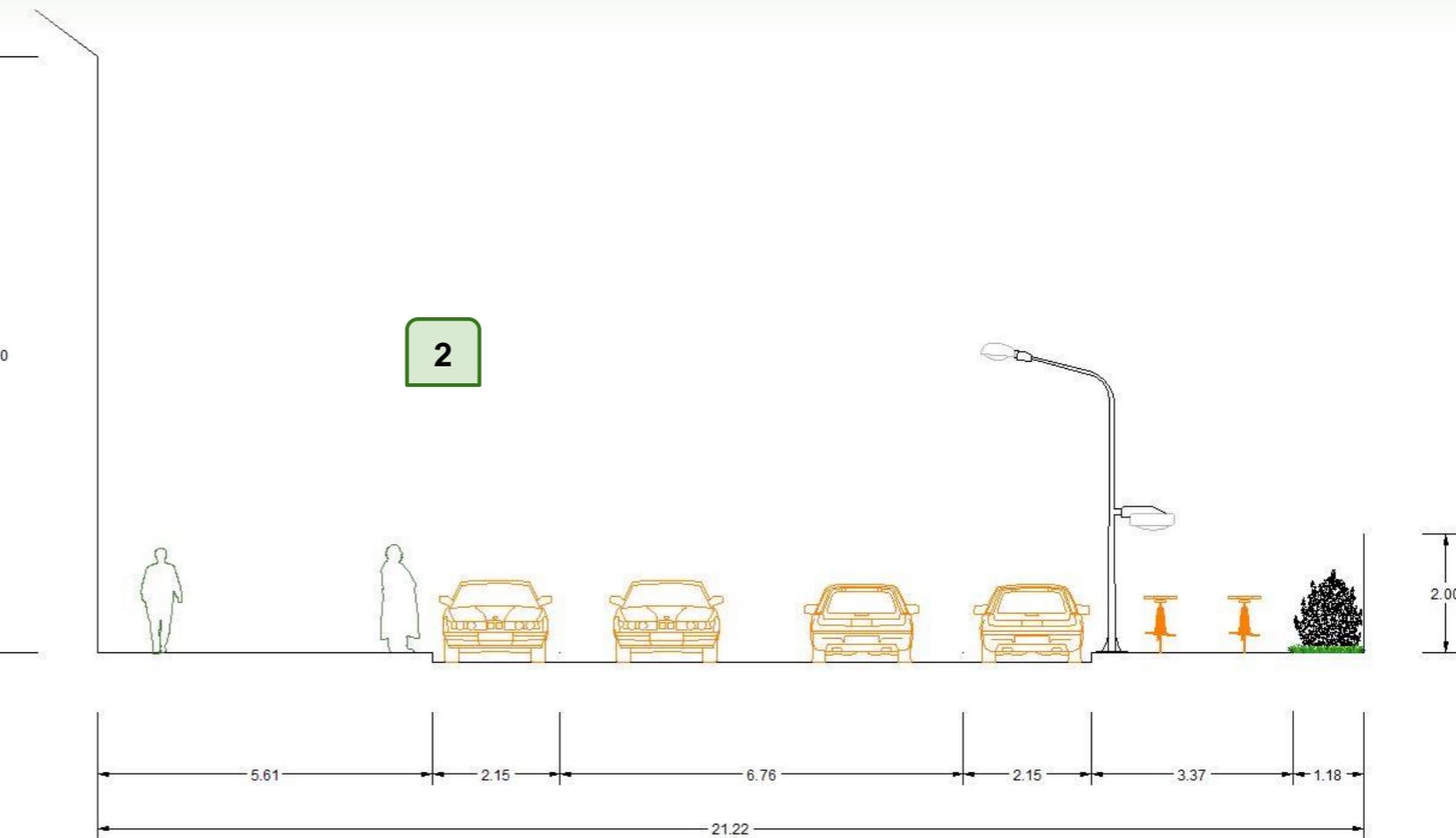
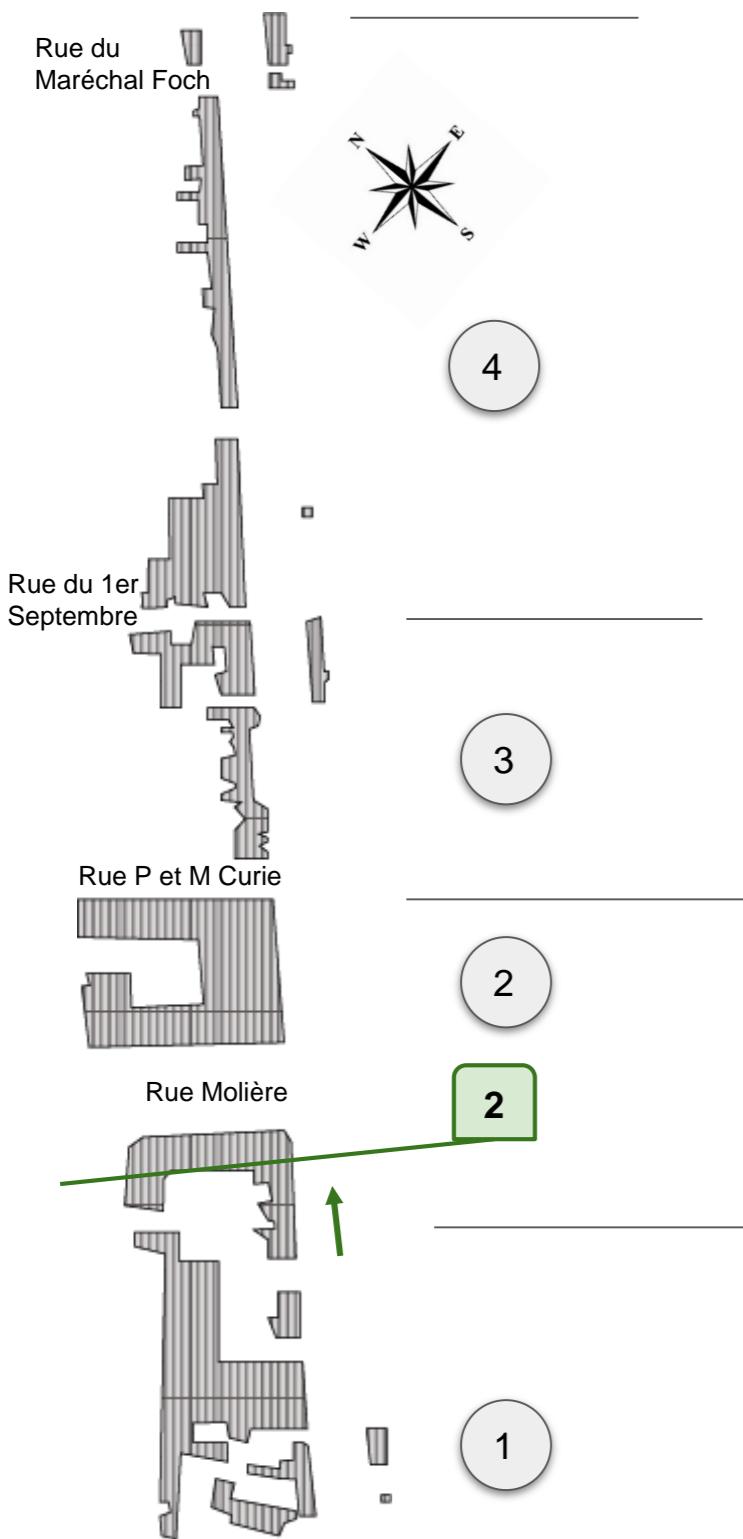


La première coupe intervient au niveau de l'entrée de rue du côté de la commune de Compiègne (1). Ce premier profil est représentatif de la première séquence décrite dans la précédente analyse séquentielle. En effet, on peut y voir une large voie de circulation, présente sur l'ensemble de notre parcours, bordée par une simple voie réservée au stationnement sur sa gauche qui est présente sur l'ensemble de cette séquence. Autour de la voirie, de grands espaces sont destinés au cheminement de différents usagers que sont les piétons ainsi que les cyclistes. Cependant, les espaces verts présents dans ce profil et donc cette section de la rue ont une emprise importante sur le trottoir et c'est l'endroit du parcours où ils sont les plus larges et garnis. La présence d'arbres sur cette portion permet de délimiter et séparer les cyclistes des piétons pour augmenter la sécurité des différents usagers. Comme on peut le voir sur la coupe, les cyclistes disposent d'un seul sens de circulation par trottoir avec une largeur de plus de deux mètres pour circuler ce qui est réglementaire. Les piétons sont aussi bien servis car ils ont entre deux et trois mètres de largeur de voie pour se déplacer sur le trottoir sur l'ensemble de cette première séquence.

La coupe est très large même si c'est un endroit où la voie globale réservée à l'automobile n'est pas la plus étendue sur cette partie par rapport à d'autres portions du parcours. Assurément, la rue de Noyon ainsi que l'avenue Raymond Poincaré sont des voies très étalées avec près de 20 mètres de largeur en moyenne sur l'ensemble du parcours. Sur cette séquence, la rue est bordée par des bâtiments en R+1+Combles sur la gauche et un mur de petite hauteur (moins de 2 mètres) tapissé de lierre et autres plantes grimpantes. Le mobilier urbain dans ce secteur est assez discret puisque seul des lampadaires de grande hauteur sont présents du côté gauche de la voie.



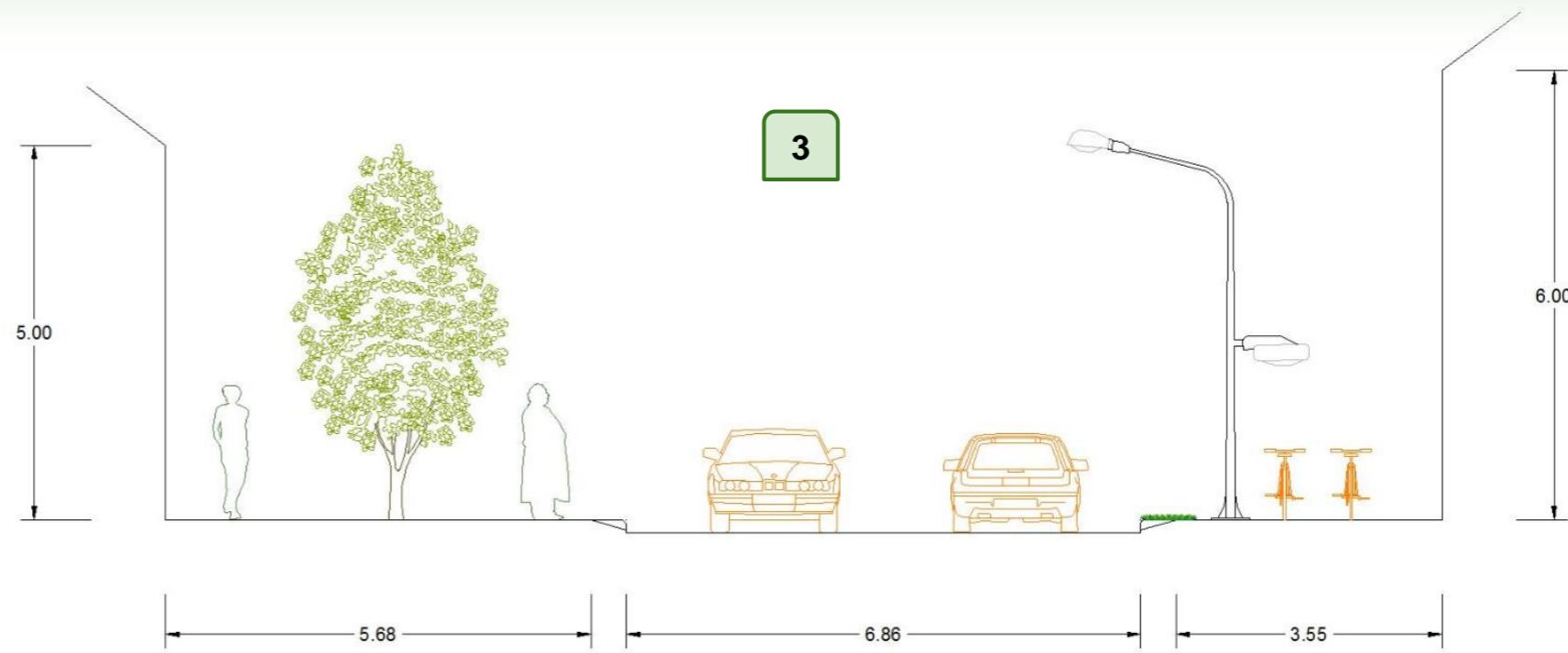
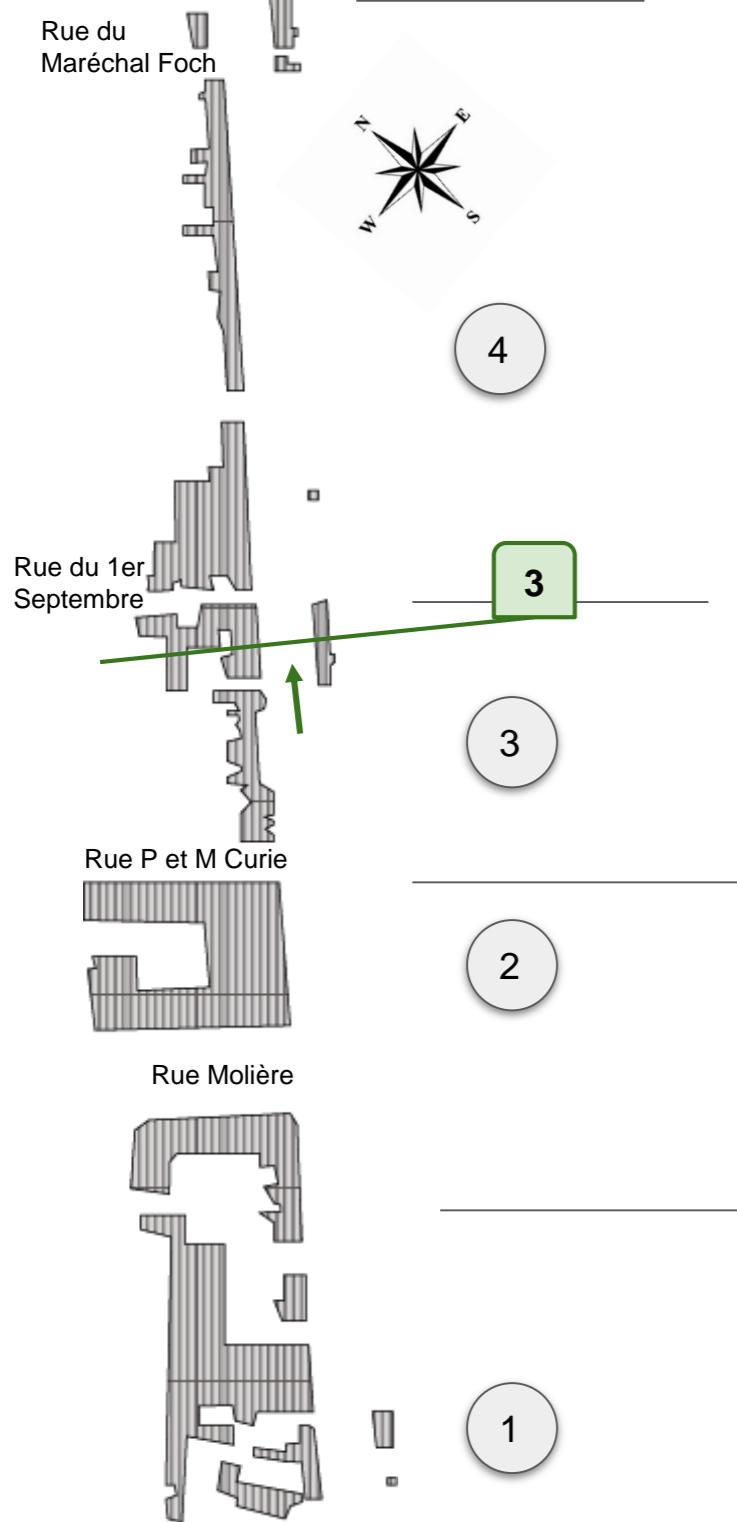
5) PROFILS



Cette deuxième coupe, située juste avant la grande place formée par la rue Molière, est la plus vaste avec une largeur de rue de plus de 21 mètres. En comparant avec le profil précédent, on peut voir qu'une voie de stationnement a été ajoutée sur la droite de la chaussée. Malgré cela, la largeur des autres voies réservées aux voitures ont gardé leur taille. En ce qui concerne les modes de transports doux, les vélos sont passés en double sens du côté gare, grâce à un passage réservé placé en amont permettant de traverser la rue. Les piétons quand à eux sont exclusivement du côté gauche où ils ont un espace très vaste pour se déplacer. Cependant aucune place ne leur est destinée auprès des cyclistes.

Si ce passage est le plus large, c'est aussi la séquence où les bâtiments sont les plus imposants avec des R+4+Combles qui entourent la place de la rue Molière. Du côté gare, un mur maintenant nu dans sa partie supérieure est accompagné d'une haie de petite hauteur. Des lampadaires plus récents bordent les deux côtés de la rue depuis le changement de commune vers Margny.

5) PROFILS

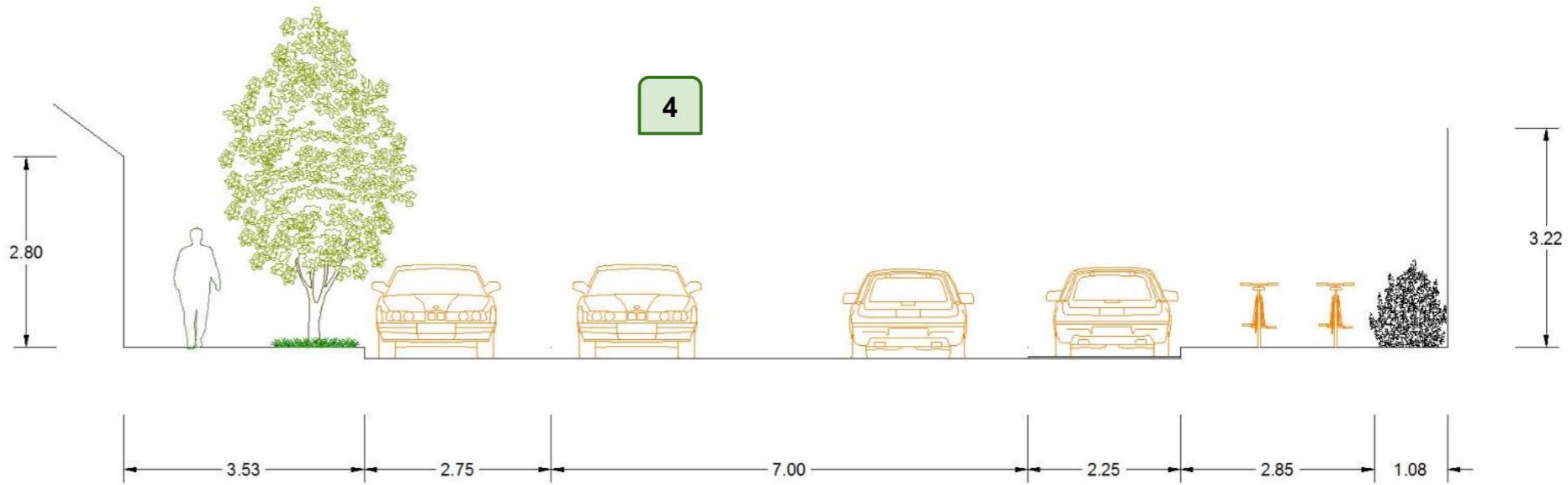
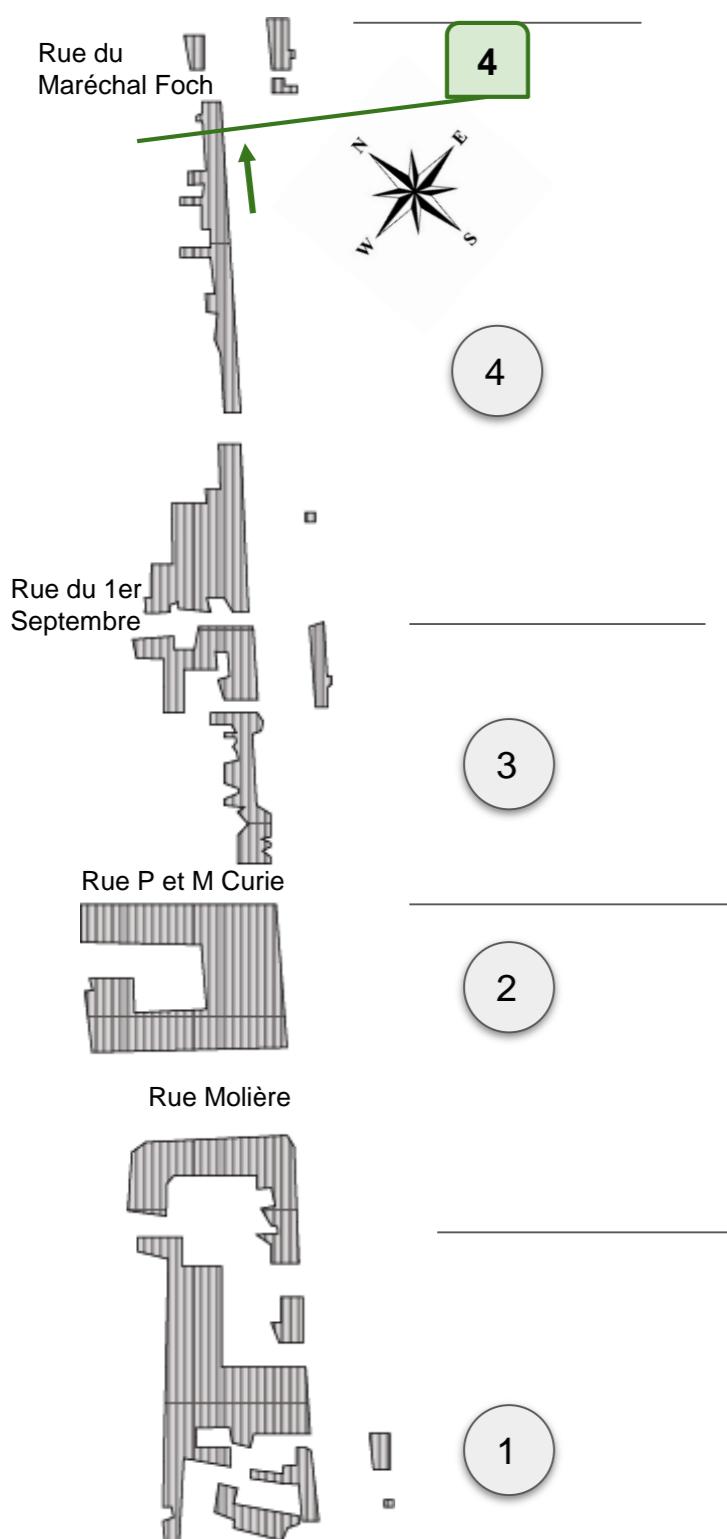


Dans cette troisième coupe, on capture un endroit de la rue assez remarquable puisque c'est le seul où deux bâtiments se font face. En effet, côté gare, un ancien bâtiment ferroviaire s'élève à plus de 6 mètres et s'oppose à des habitations en R+1+Combles. Le mobilier urbain est un peu plus fourni avec des petites barrières qui mènent vers le passage piéton et toujours les réverbères qui sont disposés en quinconce autour de la voie.



Ce profil permet d'obtenir la vision d'un rétrécissement de la voirie dans la troisième séquence, situé au seul endroit où les deux côtés de la rue sont bâtis. En effet, à cette position, la voie réservée aux automobiles ne permet plus le stationnement car elle doit permettre la circulation piétonne matérialisée par un passage piéton sécurisé. Ce passage piéton semble être seulement pour les utilisateurs ou habitants du bâtiment côté gare puisqu'en dehors de son emprise la piste cyclable prend tout l'espace du trottoir et empêche donc toute circulation piétonne sécurisée. La particularité de cette séquence est que des arbres sont plantés à intervalle régulier du côté gauche de la rue, où l'espace est réservé aux piétons. Ceux-ci créent une ambiance diurne agréable et séparent bien belle manière la voiture du piéton. Seulement, la nuit tombée, la faible présence et l'écartement trop important de l'éclairage urbain additionnés à la présence d'arbres resserrés rend la balade moins attrayante voire sinistre.

5) PROFILS



Cette quatrième et dernière coupe nous permet d'avoir un aperçu de la quatrième séquence parcourue pendant l'analyse séquentielle. On peut voir que ce dernier profil regroupe plusieurs éléments déjà observés auparavant dans les précédentes coupes. Effectivement, les arbres parsemés du côté piéton continue de créer les mêmes ambiances et la voiture a repris l'ensemble de la voirie avec du stationnement le long des deux bordures.



L'espace de trottoir du côté droit est toujours réservé aux deux sens de circulation des cyclistes et ne permet pas aux piétons d'y être en sécurité. De plus, l'espace y est réduit avec le retour d'une haie de petite taille qui est ininterrompue sur l'ensemble de la dernière séquence.

Sur ce dernier profil, on peut voir que ce qui caractérise notre quatrième séquence ce sont les faibles hauteurs de bâti du côté droit et une élévation du mur du côté gare. Ce mur, composé, en cette portion, de pierre, paraît plus ancien et culmine à plus de 3 mètres. Ceci crée une vraie cassure avec le mur présent dans d'autres secteurs de la rue qui ne dépasse pas les 2 mètres et est beaucoup plus frêle. Il fait face à des bâtis de plus en plus bas, du R+Combles par endroit. Par ailleurs, dans cette zone, le mobilier urbain s'étoffe avec toujours des barrières de sécurité délimitant les passages piétons mais aussi des pots de fleurs de belles tailles disposés de part et d'autre de la rue.

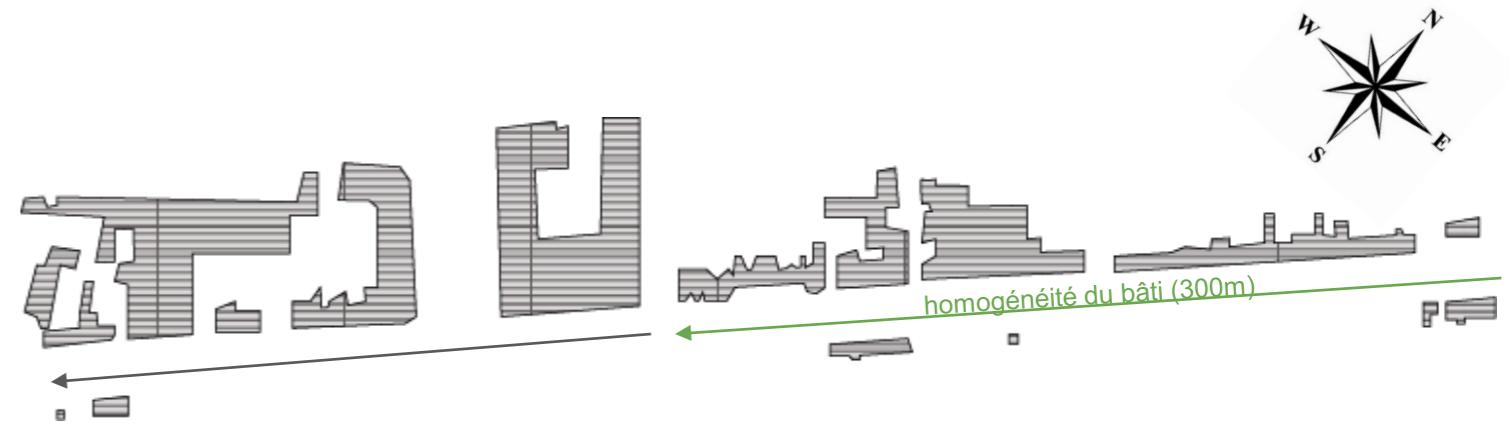
6) COMPOSANTES DU PAYSAGE URBAIN

A. BÂTI

Le bâti est aligné en bande fermée d'un seul côté de la chaussée, la façade des bâtiments étant orientée sud-est. L'autre côté de la chaussée est longé par un mur en briques grises d'environ deux mètres de haut laissant entreapercevoir le chemin de fer passant derrière. Un seul bâtiment brise cette continuité au niveau du croisement avec la Rue du 1er Septembre.



Le bâti ensuite est beaucoup moins homogène. Une résidence moderne (R+3) abritant des commerces au rez-de-chaussée marque la rupture. Ce style d'urbanisation se poursuit sur près de 150 mètres pour laisser place successivement à quelques maisons en briques du début du XXe siècle, des locaux industriels en tôle de la fin des années 2000, une cassine à colombages de la fin des années 80, puis à nouveau une ancienne maison en briques, à l'extrémité de l'avenue.



Les bâtiments de l'avenue Raymond Poincaré ont majoritairement été construits entre 1850 et 1900 pendant la période de développement de Margny la plus intense, qui a vu s'urbaniser les croisements des actuelles avenues Raymond Poincaré, Octave Butin et l'avenue de la République. En descendant le long de l'avenue Raymond Poincaré, on découvre sur notre droite des habitations d'époque sans étage sur un peu plus de 150 mètres, puis de hauteur R+1, qui composent les faubourgs en marge de Margny-lès-Compiègne et qui mènent à Compiègne.

Sur la fin de ce tronçon de 300 mètres se trouvent quelques maisons en brique rouge construites dans les années 1920, qui marquent l'entrée dans une zone d'urbanisation plus dense.



Le côté urbanisé de la rue est très fermé. Cette impression est renforcée par le manque de bâti côté gare, et les piliers du chemin de fer largement visibles qui donnent une impression d'ouverture globale malgré la présence du mur. De rares portails et rues (souvent à sens unique ou fermées aux voitures par des barrières) s'intercalent dans le bâti sans créer de véritable ouverture. Un recul du bâti est même fermé par un mur pour assurer la continuité avec les maisons de part et d'autre. Seule la rue Molière offre une véritable invitation grâce au parking qui élargit l'ouverture, au coin tronqué du bâtiment qui la précède et à la colline que l'on aperçoit loin au bout de la rue.

6) COMPOSANTES DU PAYSAGE URBAIN

B. MOBILIER URBAIN

S'agissant d'une avenue dont la circulation en automobile est le premier usage notamment pendant les heures de pointe des mouvements pendulaires, le **mobilier de protection** (potelets et barrières de ville) et l'**éclairage public** (lampadaires) sont les types de mobilier urbain les plus présents. Au sud-ouest de l'avenue, ces éléments sont assortis dans les tons gris, tandis qu'ils laissent la place à un assortiment d'éléments bleus plus récents vers le nord-est.

La sortie de gare fait de l'avenue un lieu de passage fréquenté par les piétons qui peuvent y traverser les rails ou par les voyageurs. On y trouve différents types de mobilier de **communication** (panneaux électoraux, d'annonces communales ou d'événements, panneaux publicitaires pour des grandes surfaces...)

Ce n'est cependant pas un lieu où l'on s'attarde et le mobilier urbain de **confort** y est très peu présent. Le seul abri couvert est destiné aux voyageurs sortant de la gare.



De nombreux équipements techniques sont présents, comme les armoires EDF-ENGIE contre les maisons, en plus de la signalisation routière. Quelques cabanons parsèment également le mur côté gare.

Du mobilier de propreté est présent de manière régulière tout du long de l'avenue, avec des poubelles publiques ou des poubelles pour chien à proximité des pelouses. La rue est d'ailleurs assez propre même si des éléments plus gros comme des barrières mobiles encombrent parfois les trottoirs.

La proximité de logements et de commerces le long d'une voie passante bordée de places de parkings nécessite la présence d'**horodateurs** pour gérer le stationnement.

Le mobilier de décoration ou de confort est très peu présent. Le seul élément purement décoratif étant un imposant pot très moderne créant un contraste surprenant avec l'ancienne maison devant laquelle il se trouve. La rue est rendue agréable plus par la végétation qui s'y trouve que par le mobilier urbain.

6) COMPOSANTES DU PAYSAGE URBAIN

C. LE SOL

Les routes, comme les trottoirs, sont recouvertes d'asphalte de différentes nuances de gris et de beige. La couleur dominante étant le gris sombre recouvrant la route. Ce revêtement de sol est de loin le plus utilisé de nos jours. (c)

Il est économique, résistant et dure dans le temps. Il est suffisamment lisse pour permettre un marquage de signalisation de bonne qualité et bien lisible (a et e), et adhère aux pneus des véhicules automobiles pour une bonne tenue de route. L'avenue est donc prioritairement revêtue pour le confort des usagers en véhicule (voiture, vélo, bus...) et non des passants.

L'asphalte présente des désavantages qui impactent l'aspect global du sol. Parce qu'il吸orbe la chaleur et participe à la formation du dôme de chaleur urbain, les trottoirs les plus récents sont couverts de nuances plus claires (d et h) pour pallier à ce défaut. Sa très mauvaise perméabilité à l'eau qui provoque d'importants ruissellements en tant de pluie nécessite de construire des voies d'évacuation des eaux (f et g), et de zones sont enherbées là où aucune voie piétonne, cyclable ou automobile ne passe (comme en bordure de parkings par exemple), en réponse partielle à ces deux problèmes (h).

Des nuances d'asphalte plus claires sont également utilisées pour structurer l'espace, comme la bande beige simulant un terre plein au milieu de la chaussée, ou celle rendant les passages piétons plus visibles (c et e).

Les sols sont peu originaux, l'asphalte étant un produit de la mondialisation. Ils sont loin d'égayer le paysage, et pourtant ils mettent en valeur, par contraste, les bâtiments blancs et particulièrement les maisons de brique rouge (c et e), qui paraissent d'autant plus authentiques.

Tous les sols du parcours sont non meubles. Ils ont été refaits à neuf dans des matériaux qui n'ont plus rien de local ou de pittoresque, privilégiant la performance au charme. Cette esthétique impersonnelle est due à la fonction de grand axe de l'avenue, et y participe à défaut d'en faire un lieu où l'on s'attarde.



D. LA VÉGÉTATION

DÉTAIL PAR SÉQUENCE

Le long de la rue de Noyon, on trouve des peupliers (k), puis des mûriers (m) assez rapprochés, plantés sur une ligne de gazon qui sépare la piste cyclable du trottoir.

Lorsqu'on entre sur l'avenue Raymond Poincaré, ces arbres ont beaucoup plus espacés, mais une bande végétalisée longe toujours le mur lui-même par endroits recouvert de lierre (o). Celle-ci est agrémentée tantôt de gazon, tantôt d'une haie taillée, hétérogène, à hauteur variable, composée de buissons denses comme le buis (p). De l'autre côté, le parking autour de la Rue de Molière est agrémenté de carrés de gazon et d'arbres moyenne tige, et d'imposantes jardinières cubiques en bois sont alignées devant les résidences modernes abritant les fast food, agrémentées d'arbustes en alternant bambous (l) et Forsythia (n). Les photos pour notre étude ont été prises au début du printemps, et si de nombreux arbres ou haies n'ont pas encore retrouvé leur feuillage, la floraison des Forsythia dits "mélée d'Or", apporte un regain de vie au paysage.

Tout au long de la séquence trois, les deux côtés de la rue sont plantés d'arbres et des zones végétalisées se glissent entre deux places de stationnement (q). Cette végétation qui habille énormément la rue à partir du printemps est invisible en hiver (j).

Sur la fin du parcours, des séquences d'arbres à feuilles vertes (r) s'alternent avec des peupliers au feuillage coloré de rouge en automne (s) des deux côtés de la route, puis seulement du côté des habitations. On retrouve la haie et le lierre du côté du mur, et les parterres de fleurs aux pieds des arbres (i).

VÉGÉTATION ET RESENTE GÉNÉRAL

La végétation occupe une grande place dans le parcours étudié et est l'un des seuls éléments esthétiques présents dans le but de le rendre agréable. Elle est présente sur toutes les séquences, et à toutes les hauteurs, c'est pourquoi le paysage varie énormément en fonction des saisons. Les couleurs changent au printemps (le jaune des Forsythia), en été et en automne (le rouge des érables et de certains buissons des haies). Et si les espèces varient le long du parcours, ce sont toutes des espèces à feuilles caduques, c'est pourquoi l'avenue paraît être très peu végétalisée en hiver, ce qui la rend beaucoup plus austère, et qui l'ouvre d'autant plus sur le chemin de fer qui n'est plus caché par le feuillage des arbres à moyenne tige, ou le lierre qui rehausse le mur.

Toutes les photos sont prises au début du printemps sauf les images i et j, qui proviennent de Google Maps et ont été prises, d'après l'aspect de la végétation, en automne.



7) AMBIANCES

A. DIURNE



BRUIT ET FRÉQUENTATION

En journée, le parcours est assez animé. La circulation automobile y est présente à toute heure et peut même former des bouchons pendant les heures de pointe qui correspondent aux migrations quotidiennes des travailleurs qui entrent dans Compiègne le matin et repartent le soir. Les passants sont plus nombreux aux heures de repas en raison de la restauration disponible, même si l'avenue est rarement vide grâce aux commerces qui s'y trouvent et à la proximité de la gare. C'est un lieu de passage presque obligatoire pour traverser les rails.

D'autre part, l'isolation sonore du mur est faible et les annonces de la SNCF se font entendre aux heures où la rue est calme, de même que le trafic ferroviaire. Les sons de la faune sont masqués par les bruits de la ville.



CONTRASTES ET VARIATIONS

L'âge des bâtiments est la source de tous les contrastes. Chaque bâtiment témoigne de techniques, de styles architecturaux et de matériaux différents. Si toute la moitié Sud-Ouest manque de cohérence, le contraste le plus marquant se situe au niveau de l'embranchement avec la rue Pierre et Marie Curie, où les bâtiments modernes, propres et hauts, font face aux maisons en brique rouge de 1900 qui marquent le début de la monotonie du faubourg. Le mur comprend aussi ces contrastes dans ses différents pans rénovés au fur et à mesure de son écroulement, et il constitue en lui-même un contraste permanent avec l'autre côté de la chaussée. L'état de délabrement de ses pans les plus anciens et de nombreux bâtiments du faubourg contrastent également avec le sol d'asphalte lisse et récent, sans tâches.

Ce face à face du mur et des bâtiments constitue cependant une continuité dans le parcours, d'autant plus qu'il permet un ensoleillement quasiment partout identique. La désorganisation des styles architecturaux, les tons gris, les pylônes de la gare omniprésents et la présence de nombreux bâtiments dégradés et anciens donnent une atmosphère industrielle à ce parcours, qui s'intensifie graduellement vers le Nord-Est, tout particulièrement en hiver, quand la végétation est morte ou que le temps est gris.



OMBRE ET LUMIÈRE

Le parcours offre globalement une grande ouverture sur le ciel. De plus, le bâti se situe principalement au Nord-Est, exposant pleinement la rue au Sud-Ouest, lui garantissant, les jours de beau temps, un ensoleillement quasi-permanent. Le mur projette son ombre sur la voie cyclable en matinée et les arbres zèbrent la route ou bien le trottoir qui longe le bâti lorsque le soleil est bas. Cependant lorsqu'il est à son zénith, toute la rue est également ensoleillée, et les rayons du soleil reflétés sur l'asphalte peuvent être éblouissants.



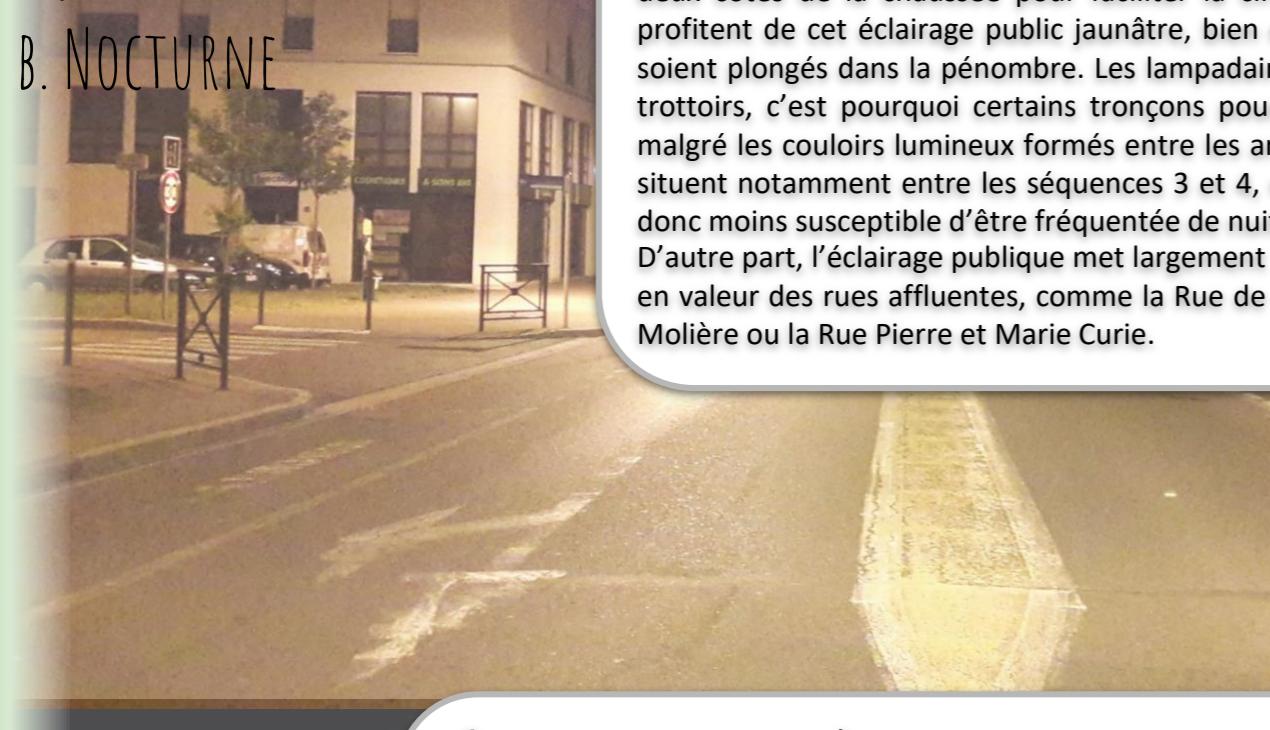
COULEURS ET MATIÈRES

De nombreux bâtiments sont de couleurs chaudes. Leur façades sont peintes en blanc ou écrù, en nuances de marron ou bien composées de briques ocre ou rouges, mais ces nuances chaudes, rappelées en certains endroits du sol comme la bande au milieu de la chaussée, sont largement dominées par une vague de gris qui rend la rue plus sobre, moderne mais moins chaleureuse. En effet, le gris des trottoirs, de la route, du mur et de quelques façades de pierre ou de béton ça et là dominent le paysage. La diversité et l'âge des matériaux brise l'homogénéité de la palette de couleurs qui aurait pu créer une identité à la rue, particulièrement dans la moitié Sud-Ouest du parcours. Les immeubles modernes par exemple, avec leur façade lisse écrù rappellent les maisons des faubourgs, et la bande de brique rouge, les maisons des années 1900 qu'on rencontre plus loin sur l'avenue. Mais la différence de hauteur et d'architecture, l'aspect neuf des immeubles contre l'aura ancienne des maisons en brique, rendent ces similitudes insuffisantes pour créer une homogénéité. Au printemps et en été, la végétation buissonnante ajoute une importante quantité de vert au paysage, donnant à l'avenue une allure de promenade.



7) AMBIANCES

B. NOCTURNE

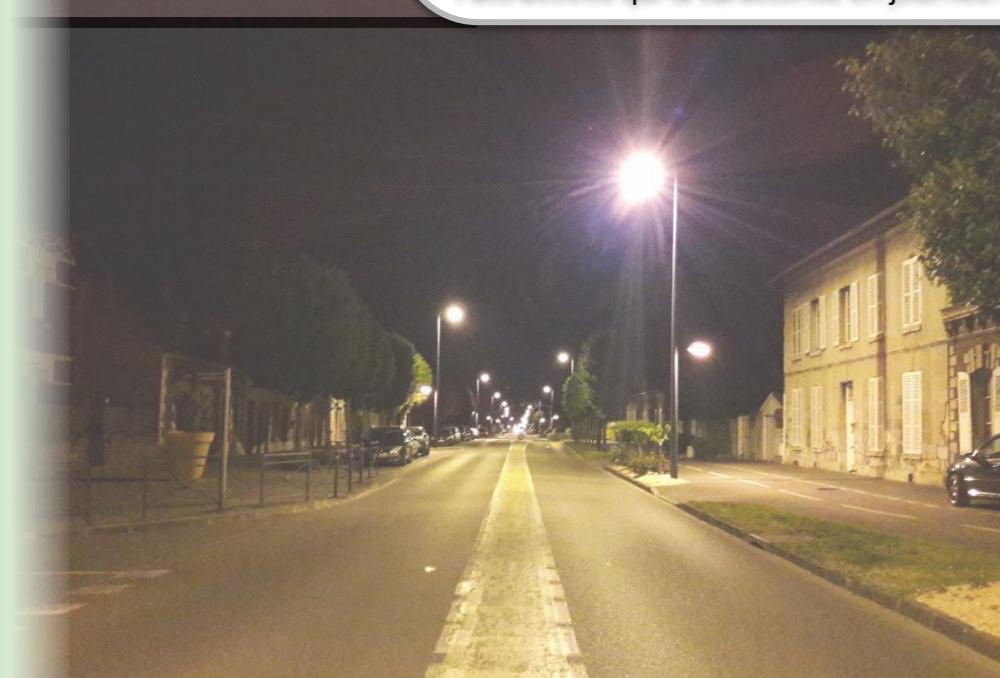


COULEURS ET MATIÈRES

La pénombre et le filtre jaune des lampadaires homogénéisent considérablement le paysage. Les contrastes sont toujours là, mais floutés par l'atmosphère nocturne. La perception des couleurs et des matériaux est modifiée.

Les bâtiments en brique, en béton et les pans de mur anciens en pierre sont plus en retrait la nuit, tandis que les façades peintes ou l'asphalte, directement sous les faisceaux, sont mis en valeur.

Le vert de la végétation disparaît et celle-ci s'assombrit, perdant l'attractivité qui la caractérise en journée.



OMBRE ET LUMIÈRE

La nuit, l'axe routier de l'avenue est très bien éclairé par des lampadaires régulièrement répartis des deux côtés de la chaussée pour faciliter la circulation. Les trottoirs et les façades des bâtiments profitent de cet éclairage public jaunâtre, bien que les derniers étages des bâtiments les plus hauts soient plongés dans la pénombre. Les lampadaires projettent l'ombre des arbres directement sur les trottoirs, c'est pourquoi certains tronçons pour les piétons sont très sombres, et peu engageants malgré les couloirs lumineux formés entre les arbres. Ces zones où les arbres sont assez resserrés se situent notamment entre les séquences 3 et 4, où l'avenue est presque uniquement résidentielle, et donc moins susceptible d'être fréquentée de nuit. D'autre part, l'éclairage public met largement en valeur des rues affluentes, comme la Rue de Molière ou la Rue Pierre et Marie Curie.

BRUIT ET FRÉQUENTATION

Le parcours est toujours fréquenté par les véhicules de nuit, ce qui participe à en faire une zone bruyante. Les passages de voitures sont réguliers, et de nombreux bus, notamment les bus scolaires, y passent entre 23h et minuit à la fin de leur service.

A cette heure, les commerçants rangent et rentrent chez eux, quelques groupes de jeunes gens passent leur chemin, mais cette activité piétonne se concentre entre le rond-point et la Rue Pierre et Marie Curie.

La ventilation de la Biocoop tourne bruyamment jusqu'à 23h45 et s'entend clairement dans un rayon de dix mètres, perturbant sans doute les habitations voisines. L'activité de la gare est ralentie la nuit pour les passagers, mais le passage de quelques trains de marchandises se fait encore entendre.



CONTRASTES ET VARIATIONS

La nuit, les séquences dégagées comprenant peu de végétation sont moins ombragées et donc mises en valeur. Les façades des immeubles de la séquence 2 par exemple réfléchissent la lumière et sont largement mises en avant, de même que toutes les façades autour de la Rue de Molière, invitant à s'y engager. Le bâtiment de la SNCF le long du mur aussi ressort beaucoup, comme sous le feu des projecteurs, d'autant plus que les tronçons de chaque côté sont bordés d'arbres. Ce qui était un tunnel de jour devient une place la nuit. L'exposition à la lumière des lampadaires semble sécurisante.

La transition vers le vieux faubourg est plus douce, en revanche les maisons délabrées discrètes de jour, ont quelque chose de lugubre dans l'obscurité.

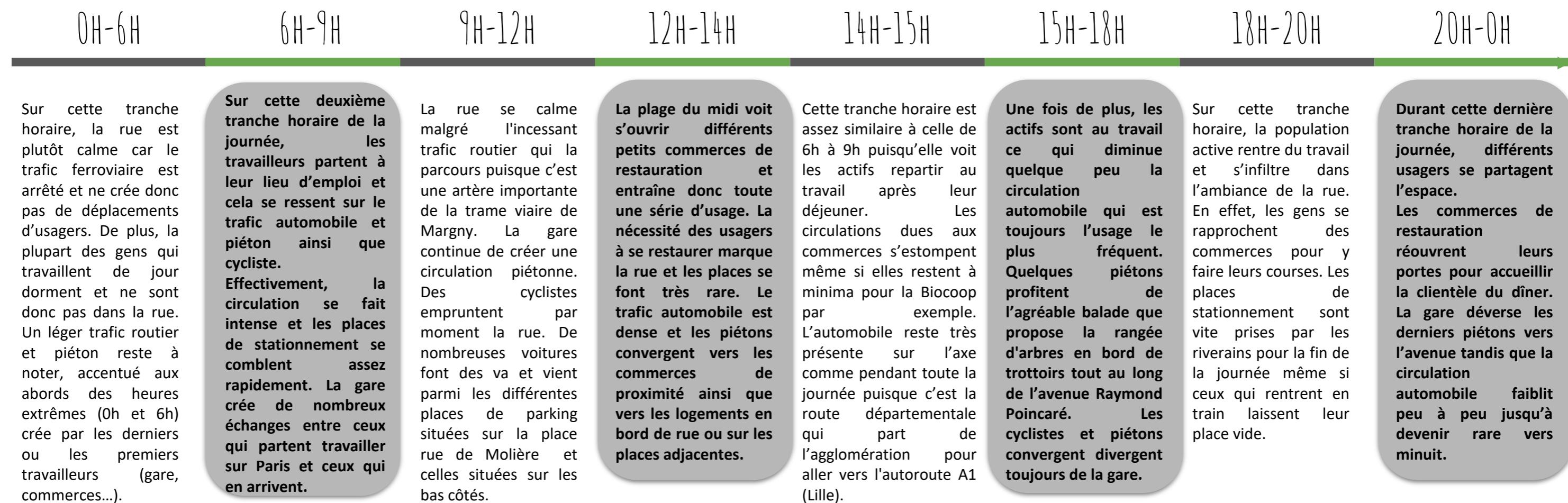
Côté mur, les pylônes ne sont plus visibles. Cachés dans la nuit, seuls quelques feux rouges de signalisation ferroviaire attirent le regard. De la même manière que les bâtiments, les pans de mur les plus récents reflètent mieux la lumière et sont rassurants comparé aux vieux morceaux assombris par leur couverture de lierre.



8) USAGES

Notre parcours est emprunté par de nombreux types d'usages. En effet, la **proximité de la gare** engendre de nombreux flux piétons et cyclistes cependant, l'**automobile** reste le moyen de transport le plus présent. On peut remarquer aussi que, malgré un réseau de transport en commun assez fourni dans l'agglomération compiègneoise, la rue de Noyon ainsi que l'avenue Raymond Poincaré ne sont pas traversées par les bus de la compagnie des Transports Intercommunaux du Compiégnois, du moins dans notre secteur. Malgré le fait que la voiture soit l'usage le plus fréquent, une place importante est réservée aux différents autres usagers en particulier les cyclistes qui bénéficient d'une large bande cyclable tout au long du parcours. Le piéton est aussi largement sécurisé avec des trottoirs, que l'on peut voir sur les profils, d'une taille considérable. L'**évolution** de la présence des usages dans la journée est assez **similaire** d'un usage à l'autre puisqu'il dépend principalement des horaires d'ouvertures des différents **commerces** ou encore des derniers trains arrivant de Paris.

A. TEMPORALITÉS



8) USAGES

B. ANALYSE QUALITATIVE

VOITURE

La voiture est le moyen de transport le plus important et le plus utilisé dans notre parcours et cela est compréhensible de part le rôle de la rue d'**axe structurant** de la commune. De plus, l'espace réservée à l'automobile dans cette avenue est imposant. En effet, comme on peut le voir sur les profils, la chaussée, par endroit, peut accueillir jusqu'à quatre véhicules en largeur dont deux lignes exclusivement de stationnement. Cette largeur de voirie montre bien l'**importance de la voiture** dans cette zone mais aussi reflète une certaine **politique pro-voiture** dans la commune de Margny-lès-Compiègne.



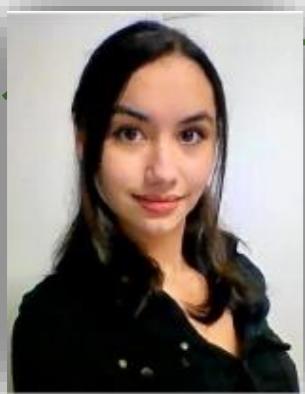
PIÉTON

La marche est le second usage le plus représenté dans ce parcours avec une intensité qui se situe surtout près des entrées de la **gare** qui centralisent les cheminements. De plus, la place formée par le croisement de l'avenue Poincaré et la rue Molière crée un espace ouvert qui attire de nombreux passages piétonniers. L'avenue est par ailleurs très bien pourvue en espace piéton puisque les trottoirs sont de grande taille et les arbres disposés le long de ceux-ci rendent agréable la promenade et sécurisent les passants de la circulation automobile.

VÉLO

Le vélo est aussi très bien représenté même si il pourrait l'être davantage avec de tels espaces qui lui sont réservés. En effet, le vélo dispose d'une piste toute tracée et sécurisée sur l'ensemble du parcours et même au delà. Cependant, aucun départ de la rue ne remonte vers le centre-bourg de Margny. Un parcours plus quadrillé jusqu'à la gare par exemple pourrait sans doute réduire la circulation automobile ainsi que la demande en stationnement dans le secteur.

9) PERCEPTION PERSONNELLE



JULIETTE LATORRE,
ÉTUDIANTE EN TRONC COMMUN À L'UTC

"J'empruntais parfois l'avenue Raymond Poincaré pour aller à la Biocoop ou pour manger dans un des fast food avec des amis, et j'avoue que je n'y avais jamais vraiment prêté attention. Le cadre me paraissait même moins désagréable que lorsque j'y ai jeté un premier oeil critique. Il faut bien l'admettre, le parcours étudié n'est pas des plus jolis. C'est une avenue passante et donc bruyante, sans aménagement qui puisse donner envie de s'y attarder. Les pylônes de la gare et le mur ne sont pas très esthétiques, et l'architecture n'a pas d'unité qui donne une atmosphère, une identité au parcours avant d'arriver dans le faubourg. Le Faubourg étant vieux et résidentiel, ce n'est pas non plus un endroit particulièrement agréable où se promener.

D'un autre côté, les photos pour l'étude ont été prises au tout début du printemps et la végétation n'y avait pas encore repris de couleurs. La plupart des arbres étaient nus, je pense que ça a énormément participé à cette image grise et morte que le parcours renvoyait. Je regrette un peu de ne pas avoir pu faire cette étude en été ou au début de l'automne, pour étudier le parcours sous son meilleur jour.

De mon point de vue, ce n'est pas parce qu'il n'est pas beau ou ponctué de grands monuments qu'il est inintéressant. Il joue un rôle clé dans les déplacements urbains quotidiens, et ses bâtiments, qu'ils soient gâtés par le temps ou neufs, sont tous représentatifs d'une époque particulière. L'histoire de la rue peut y être lue, et le découvrir en l'étudiant, à défaut de l'avoir remarqué tout de suite, a été une agréable surprise. Ce parcours est peut-être moins pittoresque qu'une ruelle de centre ville, mais il est le témoin de nombreuses évolutions. Même l'asphalte neuf qui couvre le sol, que l'on trouve dans toutes les grandes villes de tous les pays, est représentatif de notre époque!

Mener cette étude m'a vraiment permis d'adopter une nouvelle perspective sur les espaces du quotidien, en passant par plusieurs phases de découverte. Je réalise que les espaces urbains sont organisés autour de fonctions diverses, et que cette organisation les façonne réellement. Le parcours étudié a l'avantage d'être pluri-fonctionnel, même si à titre personnel, j'y ajouterais bien cette fonction de "promenade"."

ETIENNE DEROUINEAU,
ÉTUDIANT EN GÉNIE URBAIN À L'UTC



"C'est une rue ou avenue que j'ai découvert pour ce travail d'analyse de la ville et je n'avais donc pas d'a priori sur le parcours. Cette rue m'a apparu très simple à la première visite avec une voie rectiligne qui file jusqu'à la sortie de la commune de Margny, mais la présence de la gare a pimenté la visite. En effet, les flux générés par ce pôle compiègnais enclavé dans la commune dynamise réellement l'espace et la place rue Molire qui lui fait face réponds d'une manière toute aussi intéressante avec un large espace de rencontre entre commerces (Biocoop, boucherie,etc...) et riverains.

Les jours de beaux temps, les couleurs de la rue côté bâti sont sympathiques avec des teintes rouges briques et la quasi-totalité de l'avenue est végétalisé avec des arbres de grande taille et de moyennes haies qui embellissent la ville et tentent de faire oublier la gare et ces pylônes gris et ces fils électriques sur tout le côté de la rue. Effectivement, si la gare dynamise les usages de cette rue, elle déteint aussi gravement sur son image et sur son paysage. Par ailleurs, le quartier nouveau, autour de cette place marquante, c'est moyennement bien fondu dans le décor, avec des hauteurs beaucoup plus importantes que dans le reste de la rue et des teintes que l'on ne retrouve sur aucun autre bâtiment.

L'atout de cette voie est finalement la piste cyclable qui pourrait être une base solide pour faire converger différents parcours vers la gare et désengorger un petit peu les multiples parkings situés de part et d'autre de cette rue ainsi que diminuer la présence de la voiture. Cependant, la largeur énorme de la voie laissée aux voitures ne dissuadent en aucun cas les riverains ou passants d'abandonner la voiture pour d'autres usages. Un réseau de piste cyclable mieux tissé vers le centre-ville de Margny permettrait peut-être aussi d'aménager d'agréables espaces de vie publics au lieu de les réservé pour la voiture.

Cette analyse m'a permis d'apporter un oeil critique sur les choix urbains et l'ambiance créée dans cette rue même s'il doit encore être aiguisé. Cette approche me permettra sûrement aussi d'analyser d'autres projets urbains mais m'influencera aussi dans mes prochains travaux de réalisation et de conception urbaine dans la place de chacun des usagers sur la voie et des différentes fonctions urbaines."

10) BILAN QUALITATIF

A. ATOUTS

Le parcours est largement plurifonctionnel, abritant des logements, des commerces, d'importantes infrastructures de transport et des activités associatives et culturelles. C'est d'autre part un lieu de passage incontournable, un axe routier reliant Compiègne à Margny-lès-Compiègne et à toute l'aire péri-urbaine et rurale du Nord-Est des deux villes. Il remplit une fonction majeure de lien entre l'extérieur et l'intérieur des villes, la ville et la gare et les deux villes entre elles. Cette double caractéristique, plurifonctionnalité et lieu de passage privilégié, sont une force qui devrait permettre au parcours de devenir un bien meilleur lieu de vie. En effet, le terrain est propice à l'aménagement d'un lieu de rencontre.

Il est déjà accessible par tous, équipé d'une piste cyclable, d'un grand axe routier, de places de stationnement, de larges trottoirs, de deux passages sous les rails pour un accès rapide des compiégnais à pied, notamment un équipé d'une rampe pour les personnes à mobilité réduite, de mobilier urbain adapté à la cohabitation des modes de transport doux et motorisés avec des barrières de protection, des potelets, des bandes de guidage au sol devant les passages piétons pour les personnes malvoyantes, sans compter un très bon éclairage de nuit.

Il est adaptable, comme le prouvent ses bâtiments d'âges différents et les rénovations visibles apportées au mur. De plus il est composé de grands espaces pouvant être remaniés, en particulier le parking autour de la Rue de Molière, original par la vue sur la colline qu'il offre, entouré de commerces, qui pourrait être transformé en une place avec un remaniement du stationnement dans l'espace, la mise en place de quelques éléments de mobilier de confort (bancs, fontaine...) et l'installation de quelques café-terrasses dans les locaux commerciaux qui l'encerclent.

Il est déjà végétalisé, ce qui améliore grandement le cadre de vie, et la végétation est suffisamment variée pour être un peu colorée en toute saison.

A. POINTS FAIBLES

Du fait de son rôle d'axe de communication, le parcours est bruyant la plupart du temps. La présence de la gare ajoute aux nuisances sonores, en particulier la nuit lorsque la circulation automobile se calme. Le mur s'affine et perd en hauteur à chaque rénovation, et bien que les matériaux utilisés changent, la barrière sonore est peu efficace. L'environnement du parcours pourrait être largement amélioré en rénovant le mur une bonne fois pour toutes, dans des matériaux plus isolants. On pourrait imaginer d'en profiter pour ombrager la piste cyclable en journée, en prolongeant légèrement le mur au dessus de celle-ci ou en y mêlant de la végétation par exemple, et d'utiliser d'autres couleurs que le gris pour rappeler les couleurs chaudes des bâtiments qui y font face.

Les pylônes de la gare sont indéniablement l'une des caractéristiques du parcours, et les cacher ou non résulte d'un choix. D'un côté, l'avenue est fortement liée à la gare d'un point de vue historique, mais masquer ces structures disgracieuses aux yeux des passants pourraient adoucir le paysage.

La quatrième séquence est particulièrement délabrée et peu engageante. Certaines maisons paraissent abandonnées, la peinture des façades est écaillée, des grilles de protection sur les sorties de VMC ont été arrachées... Elle est en plus de cela pas facile à rénover, car il faudrait démolir un bon nombre de bâtiments d'époque, et pour cela bloquer la circulation de l'avenue. Un meilleur éclairage public, avec deux ampoules par pied dont une dirigée sur le trottoir pourrait améliorer son aspect de nuit, mais s'il n'y a pas de passants, cette mesure serait inutile. Le seul avenir dynamique envisageable pour cette séquence serait dans le cadre d'un plan d'urbanisme à plus grande échelle qui aurait pour objectif de reconstruire des terrains déjà bâties. Le regroupement de parcelles, toutes petites dans cette zone, pourrait faciliter la mise en application de projets de ce genre.

10) BILAN QUALITATIF

C. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

Basée sur les atouts et les points faibles de ce parcours, notre proposition d'aménagement qui améliorerait sensiblement la vie de quartier serait de créer un espace public vivant et agréable sur la place rue Molière, élément central de cette rue, qui est pour l'instant est seulement utilisée pour l'offre en stationnement, qui est déjà développée dans la zone. Le but de cet aménagement serait réellement de rassembler le public dans un cadre attrayant qui tirerait profit de sa situation à proximité de la gare. En effet, un espace de détente public avec différents types de commerces et des terrasses de restaurant ou café qui sauraient bénéficier de la forte affluence piétonne et automobile de ce quartier.



Etat actuel de la place rue Molière exclusivement utilisée pour le stationnement

Exemple de terrasse qui serait préférable de retrouver sur la place pour l'économie locale et la vie du quartier



Espace qui a du potentiel avec une surface de parking public ou privé très importante



Pour réaliser cet aménagement, il est nécessaire de gagner du terrain sur celui réservé à la voiture, surtout en stationnement. L'offre dans ce domaine étant très importante, une possibilité serait de récupérer tout un côté de la place pour y faire cet espace convivial et accueillant. L'ajout de mobilier urbain tel que des bancs pour inviter les usagers à profiter de cet espace serait nécessaire. La végétalisation, déjà bien présente devra demeurer dans cet aménagement pour qu'il s'intègre de belle manière dans l'environnement urbain. De plus, un cheminement piéton, délimité par un enrobé différent ou un marquage au sol simple, reliant la place à la gare pourrait permettre d'amener directement les usagers vers ce lieu de vie public et dynamiser la zone.

Un des inconvénients de cette proposition est la nécessité de proposer une autre solution de stationnement ou d'usage aux riverains ou commerçants qui ont l'habitude de se garer sur la place. En effet, la suppression de cet espace de parking générera forcément un report de la demande en stationnement et il faudra donc penser à une solution d'aménagement dans le quartier proche. Une autre solution serait de développer les chemins piétons et cyclables dans toute la commune pour favoriser l'utilisation de ces différents usages.

CONCLUSION

Pour conclure sur ce projet d'analyse, nous pouvons dire que ce parcours est intéressant et que la présence de la gare à son bord amène à la fois le dynamisme mais aussi un paysage taché par de grandes tours ou pylônes ferroviaires. La pleine immersion de cette gare tant dans l'absorption des usagers mais aussi dans le décor de la rue est un des forts enjeux de ce parcours.

Par ailleurs, nous avons pu constater une mixité fonctionnelle et une mixité du bâti tout au long de cette avenue qui permet presque de retracer l'histoire de cette rue. En cela, le travail d'urbanisation peut être critiqué même si l'ambiance de la rue reste agréable visuellement le jour comme la nuit avec une végétalisation forte de la voie.

L'un des atouts majeurs de cette rue est aussi la pluralité des usages, malgré la place importante qu'occupe la voiture dans cette espace. La présence d'une piste cyclable qui structure l'ensemble du parcours ainsi qu'un espace piéton large témoignent d'une réelle volonté de prôner les modes de transports doux autour de la gare.

Ce qui semble le plus compliqué dans cette analyse est finalement de devoir porter un regard critique et analytique sur des éléments qui nous paraissent banals au premier abord puisque nous sommes dans un cadre du quotidien: la rue. Ce travail demande un certain recul pour bien comprendre les raisons qui ont poussé à aménager, construire de telle ou telle manière.

Ce projet nous a aussi permis de faire la balance entre la fonction d'un bâtiment et son esthétisme. On peut prendre l'exemple de la gare ici puisque celle-ci tient un rôle primordial sur l'ensemble de l'agglomération compiégnoise mais impacte aussi négativement tout notre parcours. En effet, le mur de protection, visuelle et acoustique, ne remplit pas sa mission sur l'ensemble de la rue et malheureusement pas en face de la partie la plus vivante et pleine de potentiel qu'est la place rue Molière.

Par ailleurs, faire un tel travail d'analyse demande un temps que l'on ne soupçonnait pas et nous a fait prendre conscience de tous les éléments à considérer lorsque l'on parcours une rue. Pour finir, la réflexion sur des possibilités d'aménagement pour améliorer la vie publique de la rue a permis d'éveiller notre imagination et notre esprit de synthèse pour déterminer les points faibles les plus dévalorisants et y trouver une solution.

