



**LES BELLES PRATIQUES ET LES BONS USAGES
EN MATIERE D'ACCESSIBILITE
A SAINT-LÔ**

**Aménagement de l'ascenseur urbain du Mont Russel et du Boulevard de la Dollée
A SAINT-LO**



Saint-Lô
Agglomération

Saint-Lô
Agglomération



La ville
de Saint-Lô

En
partenariat
avec



La région
Basse-
Normandie



L'Etat



Une liaison
mécanique entre le
centre-ville
Et un quartier
d'habitat dense

Un équipement accessible gratuitement à tous les usagers

1- L'origine du projet

En 2006, la ville de Saint-Lô a commandé une étude d'urbanisme et d'architecture pour l'aménagement du secteur du boulevard de la Dollée (Messieurs LESENEY et P.PANERAL Architectes).

Un des enjeux principaux de cette étude a consisté à proposer des solutions pour désenclaver le quartier de la Dollée en atténuant la coupure que forme la vallée délaissée.

En effet, autrefois construit et habité le site a été fortement bouleversé à la Reconstruction par les remblais formés des déblais des démolitions de la ville haute. Le ruisseau de la Dollée, recouvert et canalisé, est aujourd'hui situé sous l'emprise du boulevard.

Dans un premier temps, un ensemble de 49 logements a été construit au pied des grands immeubles existants ainsi que l'ascenseur du Mont-Russel qui permet de relier le quartier de la Dollée au centre-ville.

Dans un deuxième temps, le tracé du boulevard a été modifié ce qui a permis de dégager un espace paysagé au nord pour offrir une respiration verte devant les nouveaux logements et réaliser une promenade mixte (vélos, piétons, rollers...) qui sera ultérieurement accompagnée par un canal.

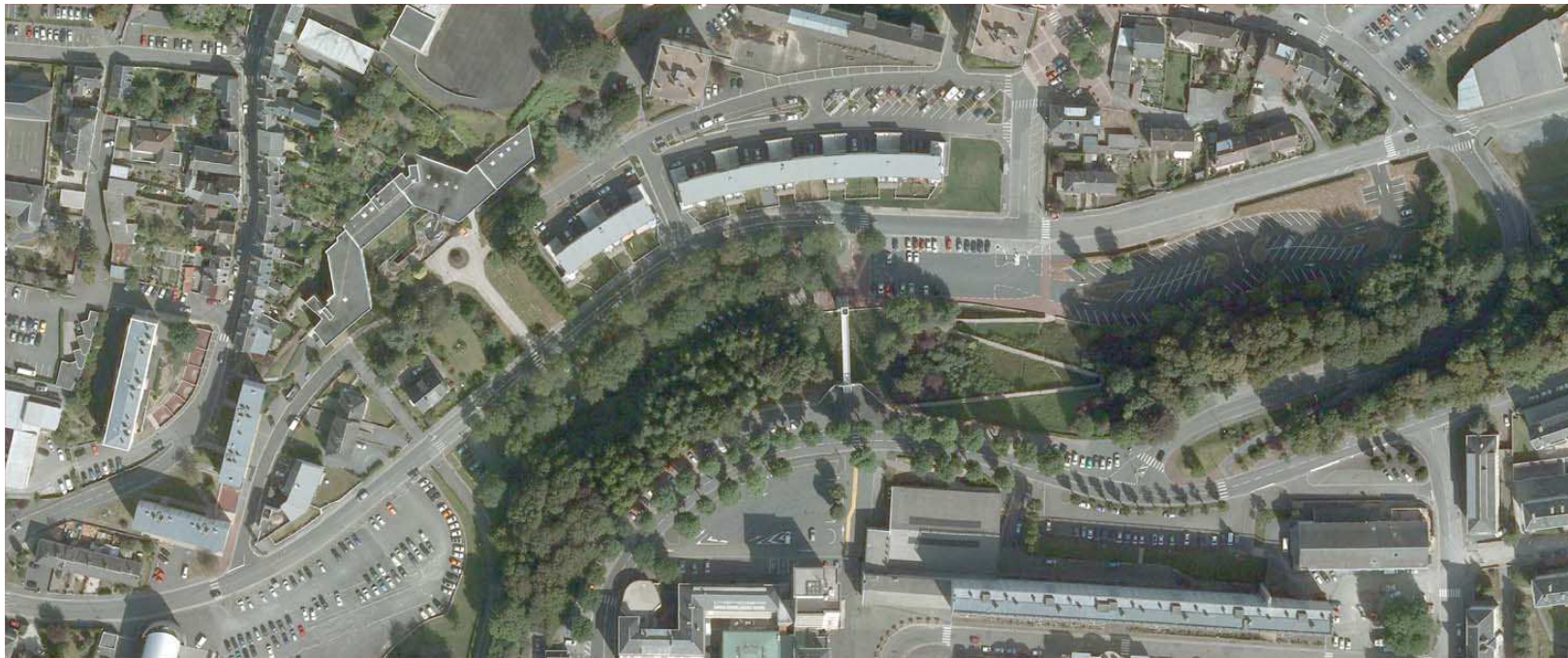
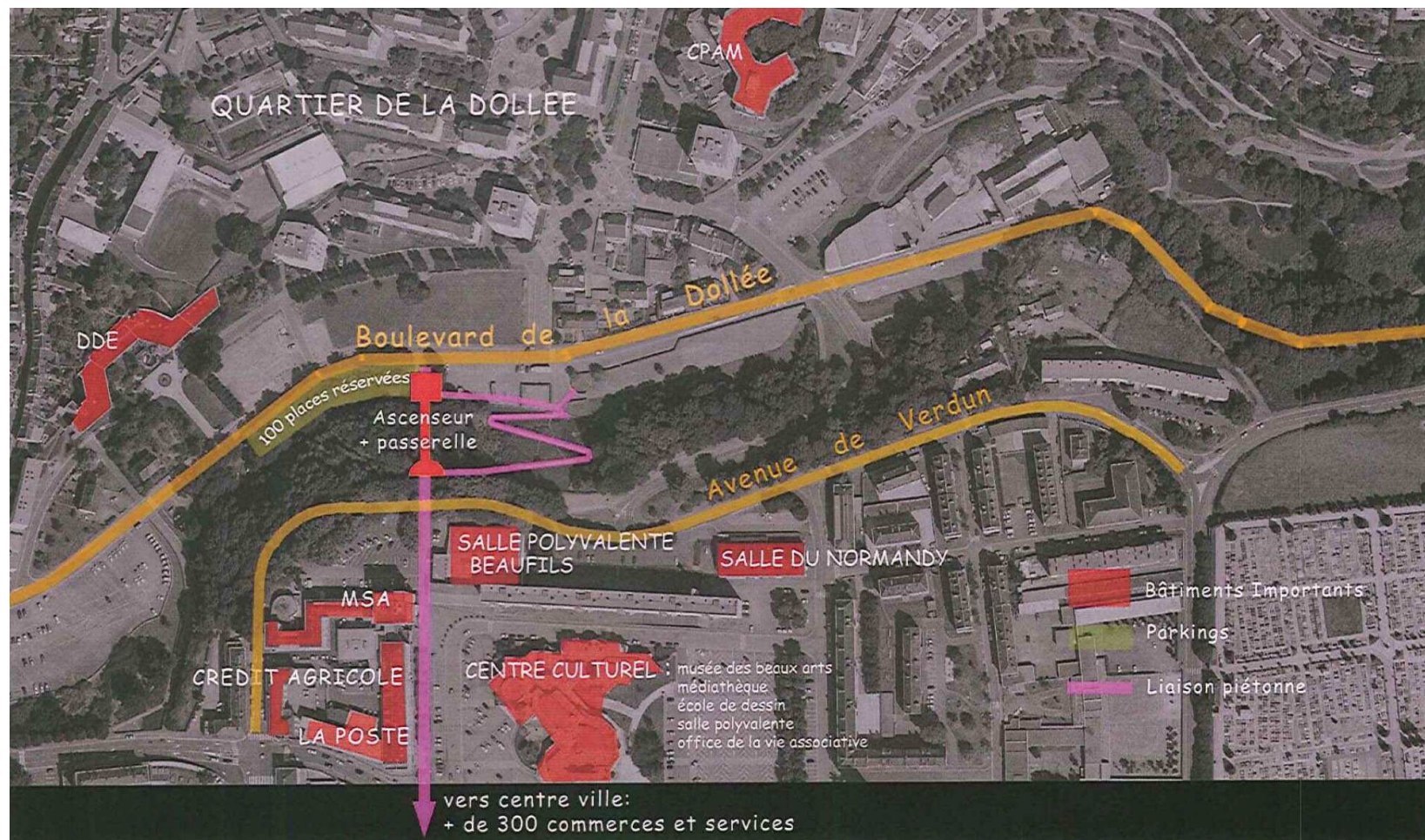


photo aérienne du Boulevard de la Dollée avant les travaux de réaménagement - 2009

Dans le prolongement de ces réalisations, le **PAVE** urbain Saint-Lois se poursuivra en centre ville. La ville de Saint-Lô a en effet engagé une vaste étude d'urbanisme sur le centre ville (ville haute). Une première étude de programmation a été réalisée et sera suivie d'un concours d'urbanisme fin 2011.

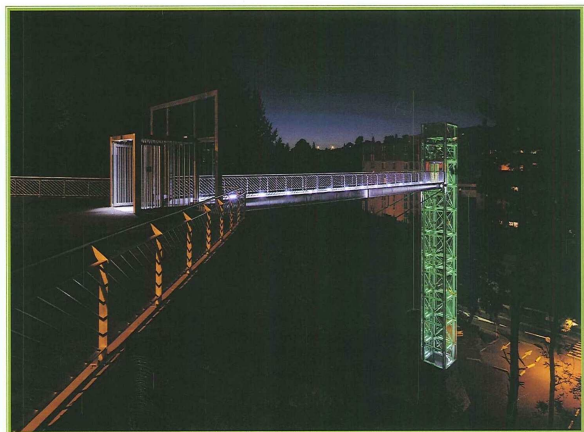
Ce projet vise à restructurer l'espace public, redonner une place prépondérante aux piétons avec des cheminements entre les différents équipements publics et notamment vers l'ascenseur public depuis le centre ville, lesquels seront plus lisibles, plus attrayants et adaptés à l'ensemble des handicaps.



plan de situation

2 - L'ascenseur du Mont-Russel

2.1 Présentation de la réalisation



La Communauté d'Agglomération SAINT-LO AGGLOMERATION a réalisé la construction de l'ascenseur public du Mont Russel à Saint-Lô qui est reconnue comme une opération exemplaire tant par son originalité, par sa qualité architecturale mais aussi et surtout par les effets induits en terme de rapprochement de deux quartiers du centre ville séparés par un dénivelé important de 30 mètres.

L'ouvrage est constitué d'une tour de verre de près de 30 mètres de hauteur relié à la ville haute par une passerelle de 25 mètres de longueur.

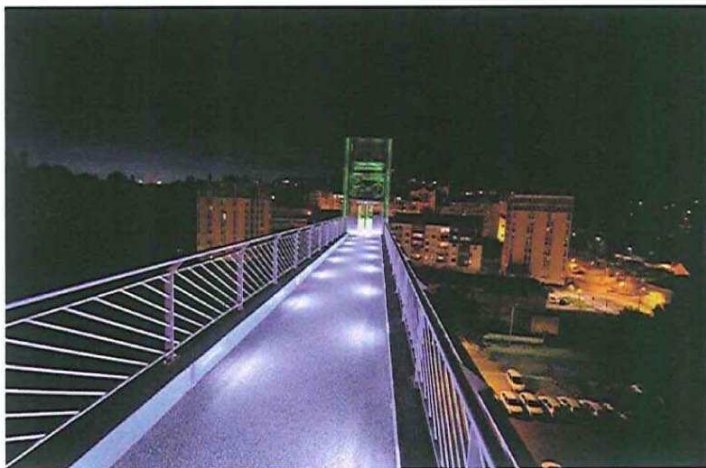
Avant la réalisation de cet équipement, la liaison piétonne entre le quartier de la Dollée situé en contrebas et le centre ville situé 30 mètres plus haut était difficile voire impossible notamment pour les personnes à mobilité réduite.

La réalisation de cet ascenseur public répond aux normes actuelles exigées en matière d'accessibilité, notamment aux personnes handicapées en fauteuil, déficientes visuelles et auditives, aux personnes à mobilité réduite en général. Il a permis de recréer du lien social entre les deux quartiers, de mettre à disposition de tout public 150 places de parking proches du centre ville dont 4 places PMR à proximité du pied de l'ascenseur.

Les derniers comptages d'utilisateurs traduisent un nombre important et croissant d'utilisateurs, preuve que l'équipement répond pleinement aux attentes de la population.

En conclusion, l'ascenseur public du Mont Russel à Saint-Lô : une tour de verre de 30 mètres de hauteur pour offrir à toute la population quels que soient ses handicaps, la possibilité de relier la ville basse à la ville haute et de bénéficier, à proximité, de 150 places de parking proches du centre ville.

2.2 Enjeux et objectifs



Cette liaison mécanique est destinée à relier deux quartiers du centre ville très proches l'un de l'autre, mais séparés par un dénivelé très important, de 29 mètres environ. Nouveau signal fort de l'espace urbain Saint-Lois, cet édifice est aujourd'hui le **lien social** entre un quartier « populaire » : le quartier de La Dollée », environ 2 000 habitants avec une majorité de logements sociaux, et le centre ville séparés par un obstacle naturel contraignant pour les piétons.

Dans le but de définir les outils permettant de resserrer le tissu urbain entre le centre ville et le quartier de la Dollée, la ville a confié une étude d'urbanisme sur ce secteur au groupement d'architectes Eugène LESENEY et Philippe PANERAI qui a apporté une réponse en terme d'offre de logements, d'équipements et services et des liaisons piétonnes nouvelles entre le centre ville et ce quartier d'habitat social.



Il s'agit notamment :

- De construire des logements sociaux intermédiaires (49 logements livrés en novembre 2008)
- de créer un nouveau centre social (en cours d'étude)
- de bâtir « un immeuble passerelle » comprenant des logements en accession à la propriété, des logements locatifs sociaux, un centre médical, de nouvelles surfaces commerciales, ainsi qu'une offre de surfaces tertiaires.



Cette étude fut présentée en réunion publique, au cours de laquelle a émergé l'idée de créer cet ascenseur public à proximité même de l'endroit où existe un cheminement piéton appelé le « Z » du nom de la forme du profil du chemin qui gravit la pente du talus.

Ce cheminement très escarpé et difficile d'usage pour bon nombre de piétons était devenu le symbole d'une césure entre ces deux quartiers. La création d'une liaison mécanique s'est rapidement imposée à la municipalité.

Cet équipement, ouvert au public gratuitement depuis le 10 juin 2009, connaît un vif succès. On dénombre 250 000 usagers chaque année.

En outre, au pied de cet ouvrage, plus de 150 nouvelles places de parking sont venues compléter l'offre de stationnement du centre ville dont 4 places handicapés situées au droit de l'accès à la cabine d'ascenseur. Elles permettent ainsi de désengorger le centre ville. Les usagers effectuent ainsi une ascension de 29 mètres dans cette tour de verre et de métal, puis empruntent une passerelle suspendue à 29 mètres de hauteur pour rejoindre ensuite l'avenue de Verdun et les espaces urbains et commerciaux du centre ville à quelques dizaines de mètres.



Cette liaison « douce » agrémentée d'un parcours offrant des perspectives inattendues et spectaculaires sur la ville, permet de faciliter l'accès aux piétons du centre ville et de limiter ainsi le trafic automobile en centre ville en offrant des places de parking facilement accessibles. La Communauté d'agglomération SAINT-LO AGGLOMERATION a souhaité que cet ouvrage traduise un geste architectural original, porteur d'une image de dynamisme, de modernité et de convivialité.

Un moyen de transport à part entière « un financement unique »

Comme chacun le sait, l'ascenseur est le premier mode de transport au monde. Partant de ce constat, la C.C.A.S.L. qui bénéficie de la compétence transport au sein de l'agglomération a donc décidé de prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de cet édifice et de le financer en partie grâce à la taxe transport versée par les entreprises de la Communauté d'Agglomération SAINT-LO AGGLOMERATION de plus de 10 salariés ainsi que les administrations.



Ce projet présenté au volet territorial du Contrat Plan ETAT-RÉGION bénéficie d'un financement de 220 000 € et a reçu un accueil très favorable en tant qu'équipement à fort impact local favorisant les déplacements doux et créateur de liens sociaux

2.3 Description technique



La cabine d'ascenseur, entièrement vitrée, s'élève dans une tour de verre et d'acier de 29 mètres de hauteur.
Les parois vitrées, sont réalisées à l'aide de plaques de verre agraffées sur la structure.
La tour, implantée au pied du talus est reliée à l'avenue de Verdun en partie haute par une passerelle métallique de 29 mètres de longueur.



Un belvédère d'accès à la passerelle est réalisé, avenue de Verdun. Cet accès se fera par une porte automatique qui permettra de fermer l'équipement. Les heures d'ouverture sont les suivantes : de 6 h 00 à 23 h 00.



Le garde-corps de cette passerelle est constitué d'un barreaudage en acier inoxydable. Le sol est en béton désactivé, surface antidérapante, ce qui apporte en outre une grande rigidité à l'ensemble, gage d'un meilleur confort. De plus cette passerelle bénéficie d'un éclairage latéral de balisage dans l'épaisseur de la bordure métallique.



La cabine de l'ascenseur sera dimensionnée pour recevoir une charge de 1 000 kg, soit 13 personnes et accessible aux vélos. Cette cabine répond aux normes actuelles exigées en matière d'accessibilité. Elle sera accessible aux personnes handicapées en fauteuil, un signal visuel indique le niveau de l'étage atteint. Un dispositif sonore, à l'intérieur de la cabine est à l'étude pour informer le public du niveau atteint de l'ascenseur.



Un système de vidéo surveillance est installé comprenant un enregistreur numérique et trois caméras vidéo couleur. Une caméra pour la sécurité des usagers est installée dans la cabine de l'ascenseur, une autre sur la passerelle et la troisième à l'entrée haute, avenue de Verdun.

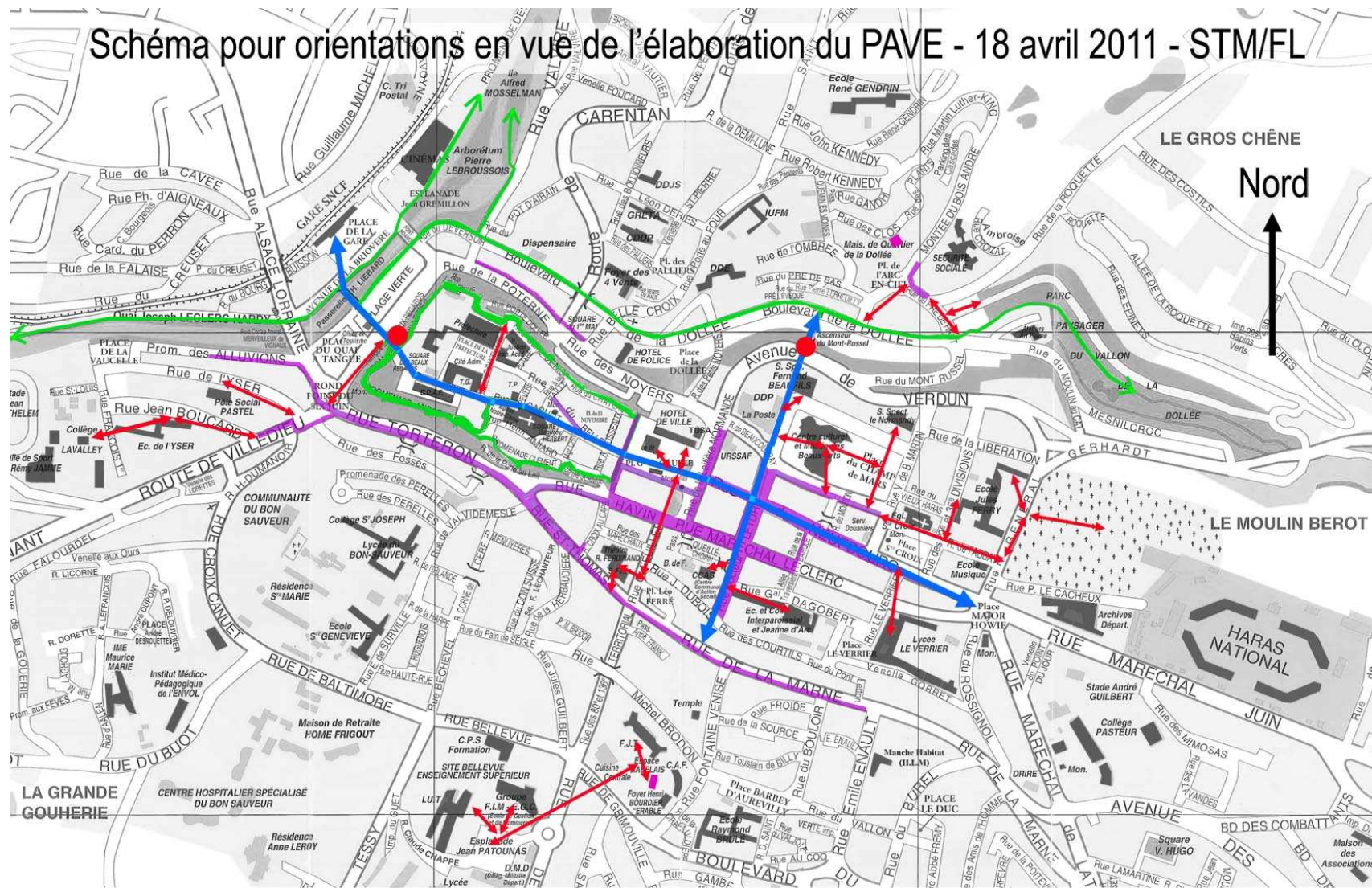
3 - Un projet qui s'inscrit dans le PAVE - projet de mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics

Les orientations du PAVE prévoient de réaliser un itinéraire de promenade accessible qui permettra de relier la partie nord de la ville à la partie Ouest (itinéraire des bords de Vire au vallon de la Dollée).

La réalisation de l'ascenseur urbain et le réaménagement du Boulevard de la Dollée sont un premier maillon important de la mise en œuvre de ce PAVE.

Ainsi, il est possible de longer la vallée sur plus de 300 m pour rejoindre le vallon vers l'est et plus tard les bords de Vire vers l'Ouest mais il s'agit aussi de rejoindre aisément l'ascenseur du Mont-Russel qui permet de relier le quartier de la Dollée au centre-ville.

Schéma pour orientations en vue de l'élaboration du PAVE - 18 avril 2011 - STM/FL



— Axes majeurs accessibles à tous

— Rues commerçantes

— Promenades accessibles

— Equipements publics

● Liaison mécanique

↔ Connexions stratégiques

4 - les objectifs du projet de réaménagement du Boulevard de la Dollée.

- s'inscrire dans la continuité de l'étude urbaine réalisée en 2006 (Panerai-Lesenev, Architectes)
- créer du lien entre la ville haute (centre-ville) et la ville basse (quartier de la Dollée)
- mettre en valeur et rendre évident l'accès à l'ascenseur du Mont-Russel
- offrir une promenade lisible, sécurisée et agréable
- concrétiser les éléments du PAVE pour créer une première tranche du futur cheminement accessible reliant la ville d'ouest en est (bords de Vire - Dollée) et créant la connexion vers le futur cheminement nord-sud via l'ascenseur urbain.
- Offrir une « respiration verte » pour le quartier le long des logements en éloignant le boulevard vers le pied du talus
- Proposer un tracé sinueux et étroit pour ralentir le flux routier



plan du projet de réaménagement du Boulevard de la Dollée – 2010

5 - les mesures concrètes mises en oeuvre

5.1 Une promenade en béton rose,



Il s'agit du cheminement principal qui est **lisible** et facilement **identifiable** de par sa couleur rose.

Le cheminement n'est que rarement interrompu. Lorsque cela se produit, sa **continuité** est facilement repérable de par son traitement **coloré** et balayé.

Sa **largeur généreuse** (3m) permet d'accueillir tous les promeneurs et **aucun obstacle** ne vient gêner le cheminement.

L'ensemble du mobilier urbain est intégré dans des alcôves en « surlargeur » du cheminement (corbeilles, banc, candélabres, signalétique...)

Le cheminement est **plat** (pente < 4%) et les traversées présentent des surbaissés en pente très douce accompagnés par des bandes d'éveil et de vigilance contrastées (blanc).



Continuité et lisibilité du cheminement



5.2 Une connexion simple, sécurisée et accessible à tous,



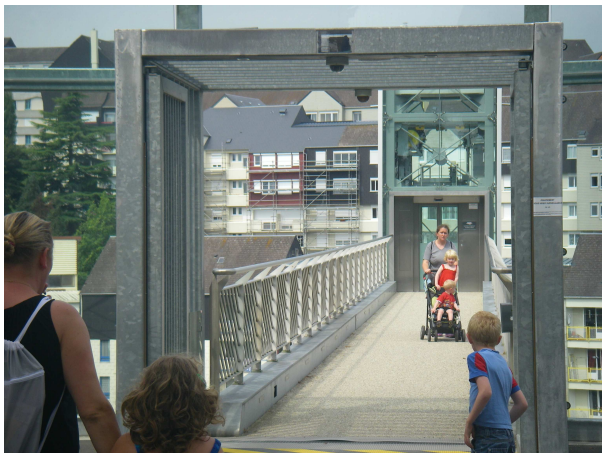
L'ascenseur est un signal fort dans le paysage urbain de nuit comme de jour.

La traversée se fait de manière évidente au droit de l'ascenseur où on retrouve le traitement en béton rose.

Le piéton est prioritaire. La traversée se fait sur un plateau surélevé qui évite d'avoir à créer un surbaissé et qui permet de faire ralentir le flux routier.

Les bandes d'éveil et de vigilance ainsi que la ligne de guidage pour les mal-voyants permettent une traversée en toute autonomie.

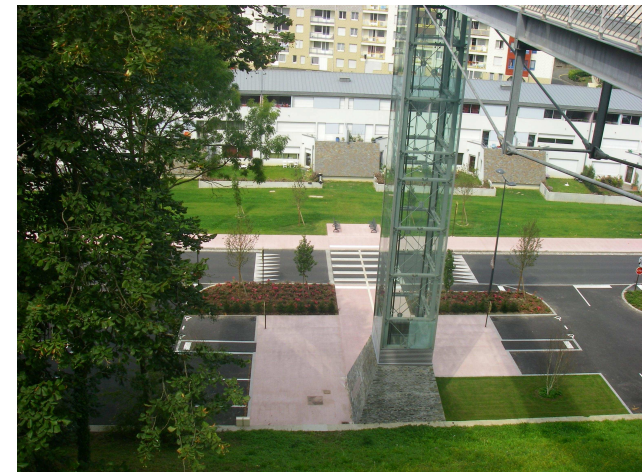
Des bandes de pavés appliquées de part et d'autre des bandes blanches permettent de signifier les limites de la traversée.



L'accès en partie haute



bande d'éveil et bande de guidage pour mal-voyants



stationnement pour personnes handicapées à proximité immédiate

6 - le coût total des travaux : Ascenseur et aménagement du Boulevard de la Dollée

ascenseur urbain	1 364 675
aménagements équipements	260 000
travaux de voirie boulevard	475 000
éclairage public	173 700
espaces verts	24 200
meublier urbain	12 200
signalétique	21 100
total :	2 330 875 € TTC

financement ascenseur

CPER (contrat plan état région)	220 000
CASA	576 571
Ville de Saint-Lô	356 825
FCTVA	211 279
Total	1 364 675 € TTC

Autres travaux financés par la ville soit 966 200 € TTC

7 - les intervenants

Etude d'urbanisme (2006) :

Eugène LESENEY et Philippe PANERAI, Architectes

Ascenseur du Mont-Russel (2009) :

Maitrise d'ouvrage : Communauté d'Agglomération : SAINT-LO AGGLOMERATION

Maitrise d'œuvre : Florent SCHNEIDER, Architecte

Aménagement du Boulevard de la Dollée (2011):

Maitrise d'ouvrage : Ville de Saint-Lô

Maitrise d'œuvre : Services techniques Municipaux