



II. 2
PATRIMOINE
URBAIN



II.2 A- Trame viaire – II.2Aa Fondements de la trame

II.2 a Fondements de la trame viaire de la cité médiévale

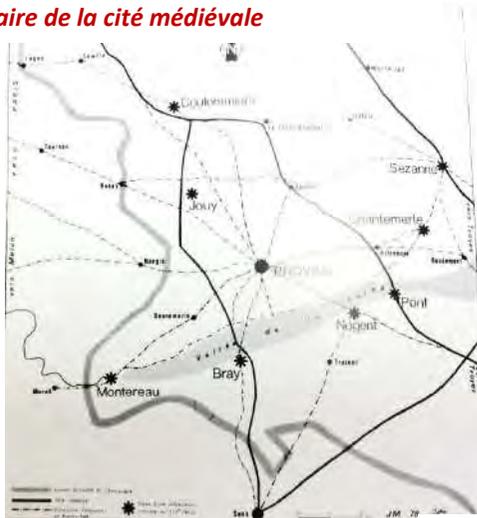
Provins a su conserver un nombre considérable de bâtiments anciens, tant civils que religieux mais aussi la majeure partie de son urbanisme médiéval fondée sur sa trame viaire.

Cette trame s'appuie sur un axe fondateur Est Ouest en lien avec la situation géographique de Provins et des grands pôles urbains et Foires de Champagne du Moyen Age :

- ☐ Meaux, et Coulommiers, au Nord Est
- ☐ Troyes à l'Est, accessible par le plateau ou par la vallée.

Les voies de la Ville intra muros en lien avec les grandes routes du territoire, et les activités agricoles, ont déterminé l'emplacement des portes et ponts de la ville intra muros.

La route de Troyes par le plateau a déterminé la fourche située à l'actuel emplacement de la mairie, et la morphologie du tissu urbain.



Situation géographique de Provins au Moyen Age - Mesqui 1977

Les principaux axes de circulation, liés aux routes de Champagne, sont toujours en place.

Le système viaire s'est structuré initialement sur la base d'un axe Est /Ouest permettant de rejoindre via le Châtel (Rue de Jouy) (Ville Haute) Meaux/ Coulommiers à Troyes .

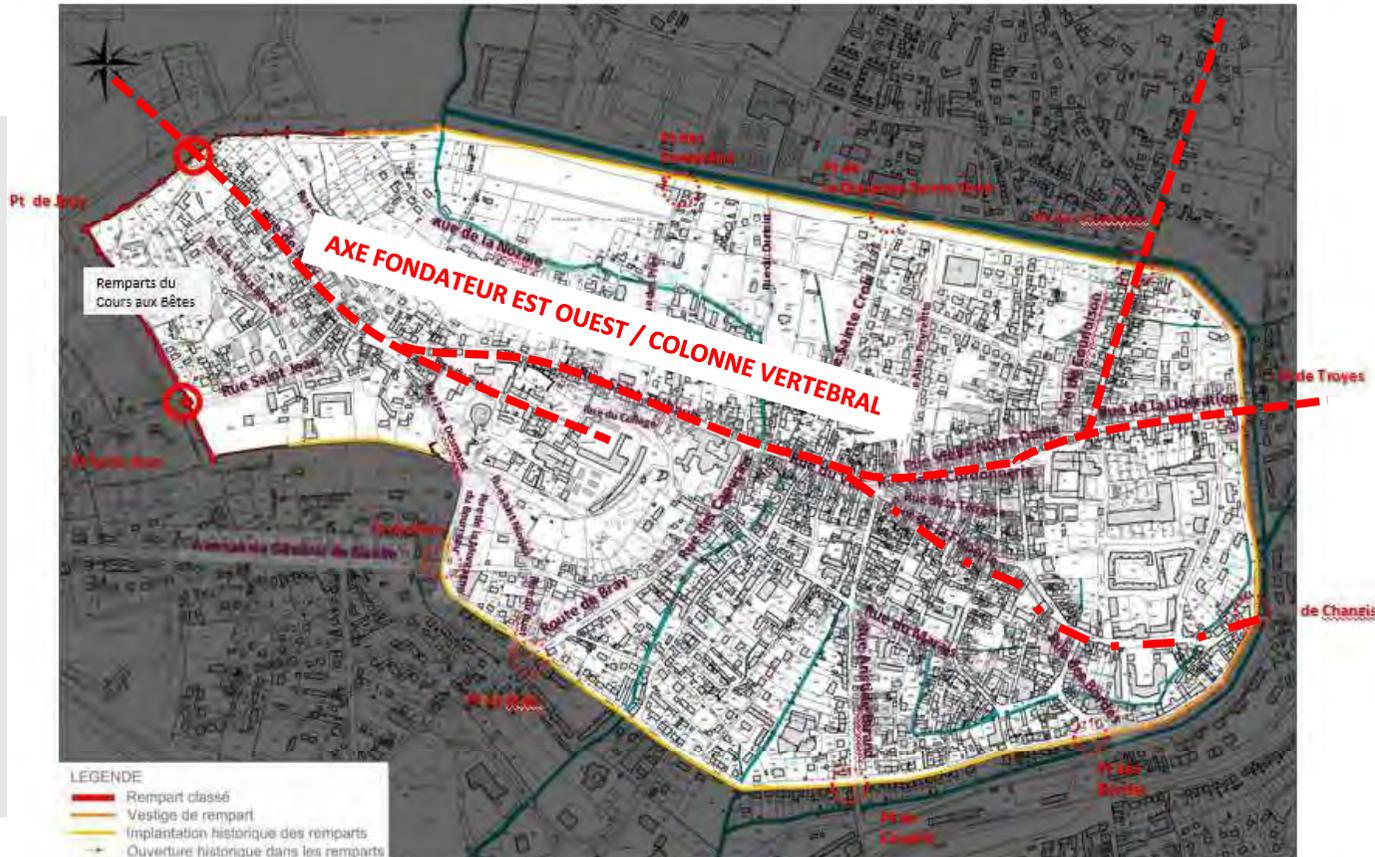
Un axe Nord permettait de rejoindre directement la Ville Basse du chemin Meaux/Coulommiers/La Ferté Gaucher et d'accéder, à l'inverse, aux plateaux nord du territoire .

La Chapelle Saint Médard, puis Saint Ayoul - noyau de l'urbanisation initiée par Thibault Ier- marquait l'intersection de ces deux axes (Rues dites aujourd'hui de Courloison et de la Libération) . L'enceinte de bois qui protégeait dès le XIe siècle Saint Ayoul et sa Foire, comptait déjà la porte de Courloison et la porte de Troyes.



- 1a Porte de Jouy : Chemin de Jouy / Chemin de Coulommiers et Lagny/Chemin de la Croix et Paris
- 1b Porte de Saint Jean : Chemin de Nangis et Paris /Chemin de Montereau
- 2a Porte de Troyes : Chemin chaussée de Troyes par Pont et vallée
- 2b Porte de Courloison : Chemin de la Ferté Gaucher /Chemin de Sézanne par Villiers
- 2c Porte de Changis : Chemin de Troyes par Nogent
- 3 Porte de Buat : Chemin de Sens par Bray
- 4 Porte des Bordes : Chemin du Pressoir Dieu / Chemin d'Hermé

Les routes d'accès au Moyen-Age / Mesqui 1977





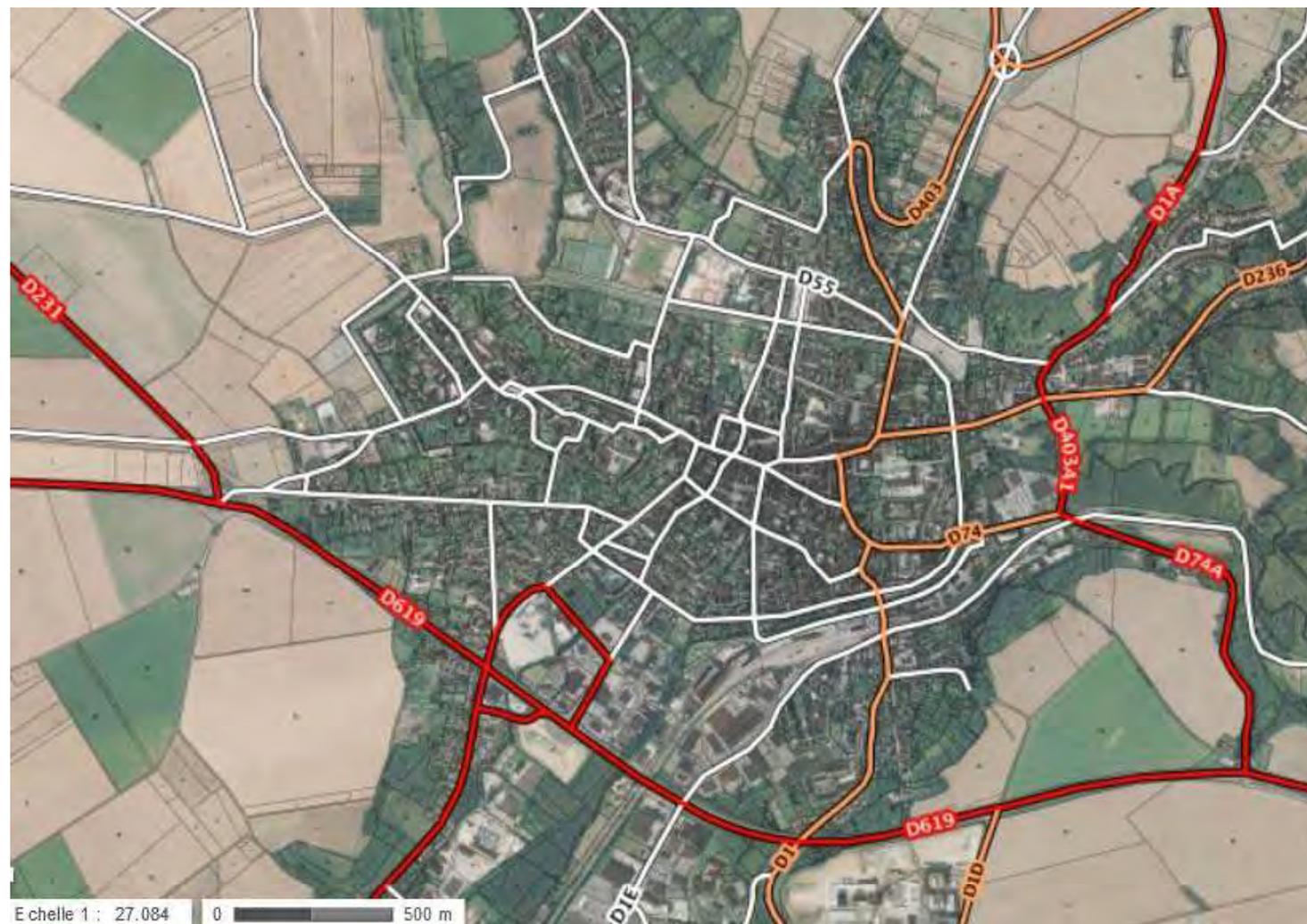
Grands axes entrants du territoire

Le tracé des routes et la bifurcation sur le plateau, mais aussi la topographie, l'hydrographie, puis la mise en œuvre des différentes enceintes ont conditionné l'organisation et la structure de la ville.

La jonction des routes venant de l'Ouest (Chemin de Jouy / Chemin de Coulomnières et Lagny/Chemin de la Croix et Paris) se fait initialement sur une voie (future rue de Jouy), à proximité du Châtel, emplacement de foire initial, dans l'axe du palais du Castrum. Le tracé de la rue Saint Jean s'infléchit pour venir se raccorder de façon perpendiculaire à la rue de Jouy. Deux rues parallèles complètent le dispositif (rue des Orfèvres au nord et rue du vieux Minage , au sud).

La place centrale longtemps appelée place des Changes/place du Châtel s' oriente dans la continuité de l'axe de l'ancien castrum.

Afin de rejoindre la Vallée et Troyes, un chemin (rue du Murot (actuelle rue Saint Thibault) se raccorde en oblique dans l'angle de la Place du Châtel sans perturber cette organisation afin d'entamer sa « descente » vers la Vallée. Le pied du coteau est marqué par le passage du Durteint. L'axe se poursuit vers l'est avec l'actuelle rue du Val puis rue de la Cordonnerie.



Trame viaire principale

C'est sur cet axe initial majeur Est Ouest que les différents noyaux d'urbanisation vont se développer (Castrum, Saint Ayoul, puis urbanisation des pieds du coteau) (voir chapitre : les 3 grandes étapes de formation de la ville).

La route de Troyes par le plateau a déterminé la fourche de la Ville Basse (au niveau de l'actuelle mairie) et la morphologie du tissu urbain.

Les grandes rues historiques de la cité médiévale constituent aujourd'hui encore les axes majeurs de la Ville de Provins.

La trame viaire principale et secondaire (ruelles, chemins verts, ...) est directement issue de la structure médiévale.

Cette trame est notamment en lien avec :

- la convexité des limites de l'ancien castrum,
- le réseau hydrographique,
- la forme du tracé des enceintes.

L'histoire de Provins, le développement démographique et économique, les mesures de protection instituées à partir de la fin du XIXe siècle, le développement de la circulation automobile, ont conduit peu à peu à l'évolution de cette trame avec l'apparition des boulevards, la transformation des axes pénétrants en grandes avenues, et à partir des années 1960-1970 la mise en œuvre d'une trame viaire nouvelle dans la vallée accompagnant l'urbanisation. Cette trame reste en évolution.

La D619, mise en œuvre pour contourner la cité historique, et venant « survoler » pour partie la vallée, constitue une césure dans cette trame.

II.2Ab Séquences urbaines de l'axe fondateur de la Cité Médiévale

Séquence « rurale » Ville Haute de l'axe Est Ouest



Porte de Jouy

Rue de Jouy

Place du Châtel

Rue Saint Thibaut

400 m

80 m

600 m

L'axe fondateur Est Ouest
Porte de Jouy – Porte de Troyes
Colonne vertébrale de la ville

Du plateau agricole à la vallée

Hôtel Dieu

Mairie

Saint Ayoul

Porte de Troyes

500 m

350 m

Rue du Val

Rue de la Cordonnerie

Porte de Changis

L'histoire de la Cité Médiévale semble illustrée et condensée dans cet axe de moins de 2 km qui traverse la ville.

Elle raconte de façon linéaire, par tableaux successifs, dans « l'ordre », l'évolution de la ville : de la ruralité à la ville de XVIII-XX siècle sur une trame et structure offrant un cadre paysager et urbain cohérent, harmonieux, et sans ruptures.



Séquence « urbaine » Ville Basse de l'axe Est Ouest

II.2B - Système parcellaire : l'îlot et la parcelle



L'organisation des îlots de la Ville Haute et Basse s'est structurée sur la base des grands axes d'urbanisation de la ville et de ses étapes de formation.

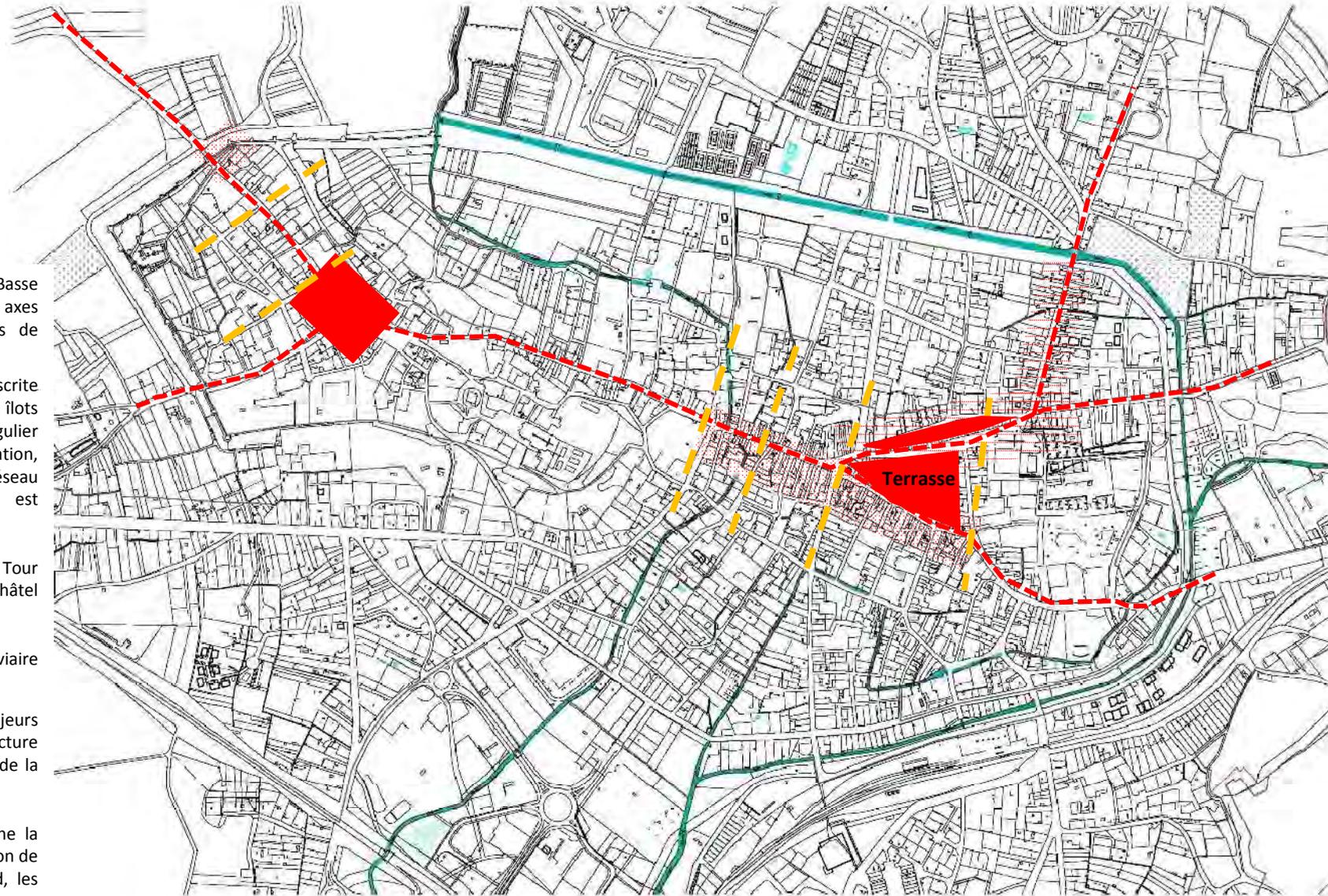
Une partie du maillage s'est inscrite perpendiculairement à ces axes définissant des îlots parallélépipédiques. Ce maillage assez régulier autour de la colonne vertébrale de l'urbanisation, malgré l'omniprésence de son réseau hydrographique en Ville Basse et le relief, est perturbé et déformé :

- En Ville Haute, par l'implantation de la Tour César, par l'évolution des fortifications du Châtel (1ère, 2ème et 3ème enceinte),
- En Ville Basse, par la fourche dans le réseau viaire qui définit un îlot triangulaire.

Le bâti ancien du centre et les alignements majeurs de la Ville sont directement issues de la structure viaire et urbaine, et des systèmes constructifs de la période médiévale.

Le maillage viaire et hydrographique détermine la forme et la taille des îlots de la Ville. A l'exception de l'îlot « Terrasse » et de l'îlot qui le borde au nord, les îlots issues de ce maillage sont de formes relativement parallélépipédiques, permettant la définition de formes de parcelles simples.

Le parcellaire illustre l'histoire de l'évolution de la ville.



Secteurs de parcelles urbaines les plus étroites

La parcelle

En Ville Haute, la taille des parcelles est très variable, y compris sur les axes majeurs (rue de Jouy et rue Saint Jean) : les grandes parcelles accueillent souvent de grandes fermes. Les parcelles très étroites et /ou de petites dimensions sont rares. Au Moyen Age, en pleine apogée de la Cité, l'urbanisation était plus dense et le découpage d'îlots et parcellaires plus resserré. La Ville Haute possédait en effet des faubourgs comme porte Saint Jean. Le découpage des îlots se serait fait sur un plan en quadrillage. Les plans du XVIII^e siècle illustrent cependant le desserrement du Châtel et une certaine déstructuration du maillage. Aujourd'hui, la trame du secteur fait apparaître une structure assez régulière avec des îlots d'environ 40x80 m. La continuité des axes structurants sur l'ensemble de la Ville Haute est un puissant facteur d'unification et de cohérence.

A contrario, la plupart des parcelles situées sur la rue du Val, rue de la Cordonnerie, rue de la Friperie, rue Vieille Notre Dame sont restées très étroites et de longueurs variables, et la structure de l'hyper centre a peu évolué depuis le Moyen Age.

La comparaison du cadastre actuel et du cadastre napoléonien confirme la permanence de cette structure parcellaire.

En zone urbaine dense, les parcelles présentent une façade étroite sur voie, souvent inférieure à 9 m.

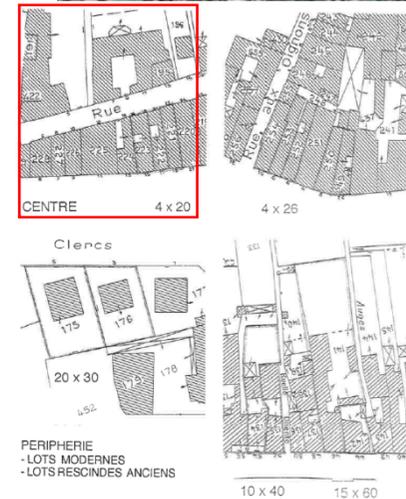
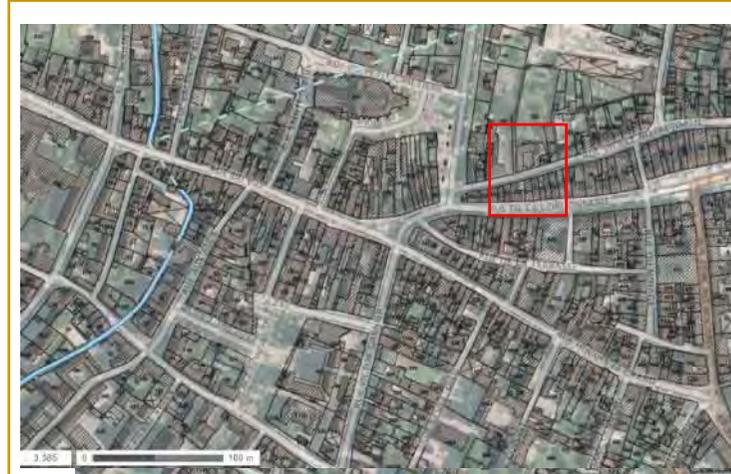
Les petites parcelles apparaissent comme le résultat des rescindements en bordure de rue de parcelles plus grandes qui conservent sur l'arrière une profondeur importante.

L'espacement des murs mitoyens, dicté par la portée d'une poutre en bois varie de 4,50 m, pour une travée, à 6,00 m pour une travée avec un passage vers une cours arrière.

Les parcelles de 8,00 à 9,00 m correspondent à la présence d'un refend intermédiaire issu souvent d'un regroupement de deux parcelles contiguës.

Les îlots, à l'exception de ceux du cœur de la ville historique, sont en général de grandes dimensions, et ne présentent qu'une ou éventuellement deux façades sur une voie importante, construite en ordre continu.

Le parcellaire induit la densité au sol du bâti.

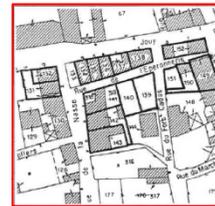


En Ville Basse, les parcelles de l'hypercentre sont quasi systématiquement étroites : seule la profondeur des parcelles varie en fonction de l'îlot dans laquelle elle s'inscrit.

En dehors de cet hyper centre, les tailles de parcelles varient sensiblement. Pour rappel, une grande partie des zones plus périphériques de la ville intra muros urbanisées ou nécessaires aux activités (comme les tiroirs) est restée sous occupée (jardins, potagers,) ou inoccupées (ruines, friches) pendant des siècles, suite au déclin de Provins.



Parcelles rue Saint Thibault
Largeur moyenne : 5 m
Profondeur moyenne : 25-30 m
Surface moyennes : 150 m²



Parcelles rue de l'Eperonnerie
Largeur moyenne : 6m
Profondeur moyenne : 8-12 m
Surface moyennes : 60 à 80 m²

En Ville Haute, le parcellaire se caractérise par la diversité des tailles et configuration de terrains :

- Petites parcelles anciennes directement issues de la structure médiévale (Rue Saint Thibault, rue de l'Eperonnerie), et de secteurs d'urbanisation dense (abords de la porte de Jouy, abords de la place du Châtel), d'une largeur de travée (4,50m à 5m) ;
- Parcelle plus étendues correspondant à une situation plus excentrée et/ou à des regroupements de parcelles plus récents ;
- Parcelles laniérées, issues d'une structure rurale en voie de disparition, mais très présente au début du 19^e siècle en particulier dans le secteur du Cours aux Bêtes.

Le secteur le plus dense est aux abords de l'intersection des rues Saint Jean et Jouy, rue du Marché au Blé et la rue de la Nasse avec des parcelles d'environ 177 m² et de nombreuses parcelles de moins de 100 m². La superficie moyenne des parcelles est d'environ 375 m² environ.



II.2C - Implantation du bâti

Dans le tissu ancien, les constructions principales sont toujours implantées à l'alignement. Les façades ne sont pas en recul de la voie sauf en de rares occasions. Lorsque la façade du rez de chaussée est exceptionnellement implantée en retrait, la façade au niveau des étages retrouve systématiquement l'alignement.

A contrario, les façades disposent parfois d'un léger encorbellement qui surplombe le trottoir à hauteur du premier étage.

La façade s'inscrit parallèlement à la voie, et plus rarement, en Ville Basse, perpendiculairement (avec un pignon). En Ville Haute, différents corps de ferme parfois transformés en habitat et percés, présentent leur pignon.

L'analyse de l'implantation des constructions anciennes par rapport aux limites séparatives montre deux types d'occupation du sol.

- Construction implantée en double mitoyenneté, correspondant aux secteurs les plus denses, souvent les plus anciennement urbanisés (rue du Val, rue de la Friperie, rue de la Cordonnerie, ...) (Secteur « Terrasse »). Le front bâti continu est directement issu de l'étréouissement du parcellaire.
- Construction implantée sur une seule limite, lorsque la dimension de la parcelle le permet, en dehors de l'hyper centre à de rares exceptions. Des hauts murs de clôture en maçonnerie assurent alors la continuité urbaine du bâti.

Toutes les constructions anciennes, principales ou annexes, s'adosent systématiquement à une limite de la parcelle.

La construction isolée en milieu de parcelle apparaît au 19^e siècle sur des grandes parcelles. Les constructions du 19^e siècle situées sur des parcelles plus étroites respectent le principe d'une double mitoyenneté. Elles peuvent parfois cependant, contrairement aux bâtis plus anciens s'inscrire en recul de la voie pour dégager une petite cour d'accès permettant notamment d'aménager les emmarchements d'accès aux rez-de-chaussée surélevés.

Une clôture en ferronnerie d'art sur un muret à pierre vue vient alors assurer la continuité à l'alignement.

Dans les îlots très denses de l'hyper centre ancien, un deuxième rang de constructions parallèles à la première est assez fréquent. Sur certaines parcelles les courettes séparatives ont été préservées. Dans d'autres, les deux corps de bâtiments ont fini par occuper l'intégralité de la surface de la parcelle.



Densité au sol du bâti induit par le parcellaire



En Ville Haute, différents corps de ferme parfois transformés en habitat et percés, présentent leur pignon.





II.2D -Hauteurs et densité



Variation des hauteurs d'étages et des combles : hauteur RDC+2+combles Hauteur RDC+1+combles = hauteur RDC+2+combles

Les hauteurs des constructions du tissu ancien à Provins sont assez faibles avec une hauteur maximum de R+2+combles (à l'exception de quelques constructions dont les moulins et silos).

Ces constructions se concentrent le long des axes principaux de l'hyper centre en Ville Basse où elles sont fréquentes et contribuent à définir un front urbain régulier : l'étroitesse des façades et les pentes des constructions renforcent l'impression de verticalité du bâti. Elles apparaissent exceptionnelles en Ville Haute avec quelques immeubles de la Rue saint Thibault et de la rue de la Table Ronde, et la maison natale de Jean Desmarests et certains bâtiments du Lycée.

A l'exception de ces secteurs, les constructions de Provins sur des voies plus périphériques sont essentiellement en RDC+1+combles.

Dans le tissu médiéval, les hauteurs moyennes d'une construction RDC+1+combles ou RDC+2+combles varient sensiblement en raison :

- des hauteurs irrégulières de chacun des niveaux, liées aux fonctions originelles et mixtes du bâti médiéval ;
- des hauteurs des combles, liées notamment à la profondeur du bâti;
- et pour la Ville Haute de la présence de caves voutées qui induit le plus souvent une surélévation du niveau du RDC.

Une construction RDC+1+ combles peut ainsi avoir la hauteur d'une construction RDC+2+combles. Cette particularité permet sur certaines séquences de lisser la hauteur moyenne du bâti à l'alignement et d'offrir un front plus harmonieux.

Pour les constructions à usage exclusif d'habitat, sur les voies aux abords de ce pôle commercial multi séculaire, les hauteurs de constructions se lisent et deviennent plus régulières.

Les densités les plus importantes sont concentrées dans l'hyper centre avec des parcelles de très faibles dimensions totalement occupées, mais aussi des parcelles étroites mais longues tout aussi occupées.

Quelques exceptions dans le paysage urbain



Dans un tissu caractérisé par une hauteur moyenne assez faible, quelques constructions font exceptions comme les moulins, et les silos étrangers par leur dimension (hauteur et gabarit général étranger aux plafonds moyens des constructions) et leur type d'implantation, à la structure du tissu urbain.



Hauteur RDC+1+combles = hauteur RDC+2+combles

II.2E Volumes et assemblages

Les volumes construits sont généralement simples mais doivent s'adapter à la configuration de la parcelle.

La pente des combles, proche de 45° sauf exception, présente le plus souvent, une ligne de faitage parallèle à la rue, l'adossement en mitoyenneté se faisant ainsi par des pignons. Dans la Ville Haute, la présence de pignons à l'alignement est plus fréquente.

Mais la forme des toitures, les différences de niveau de constructions complexifient, enrichissent et animent les silhouettes et volumes des constructions, y compris à l'alignement.

Les extensions dans le temps se sont faites par :

- Rehaussement,
- Adjonction du bâti voisin et restructuration,
- Adjonction de volumes annexes, souvent de hauteur moindre afin de restreindre les problèmes de pénétration des toitures, lorsque la dimension de la parcelle le permettait.

Les extensions par adjonction de volume, réalisable « sur cours ou jardin arrière » génèrent une complexité importante qui participe à la richesse et caractérise la silhouette des villes anciennes. Elle est peu perceptible à l'exception de quelques séquences urbaines offrant des vues sur des fonds de parcelles, le front urbain étant particulièrement continu.

Ce processus exclusivement sur l'arrière préserve la clarté de la lecture urbaine et la cohérence du front bâti, dès le premier stade d'évolution du tissu urbain. La complexité perçue dans la lecture des façades arrières depuis le fond de parcelle est notamment issue des multiples problèmes de raccordement des toitures et combles des diverses extensions.

Principe de développement du bâti

Les bâtiments les plus anciens se caractérisent par des extensions multiples ayant le plus souvent entraînés des modifications du corps de bâtiment original et principal.

Ces extensions ou adjonctions de volumes annexes offrent toute une gamme de principes de raccordements dont les plus fréquents sont le suivants :

B- adjonction d'un appentis en pignon

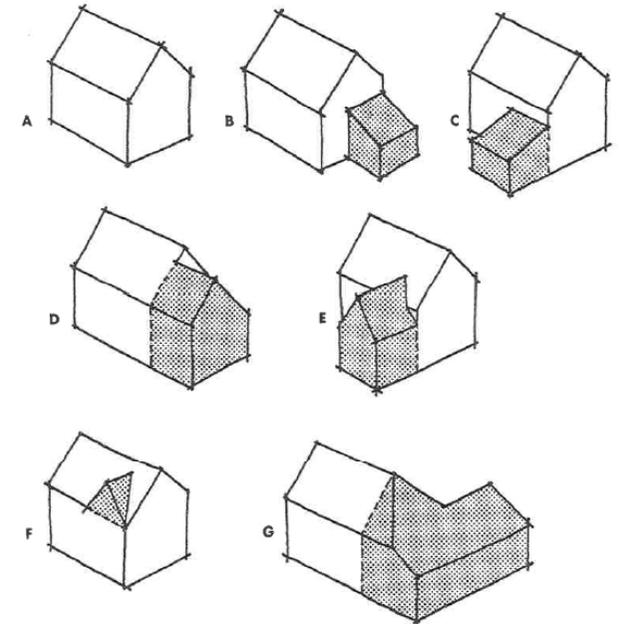
C- adjonction d'un appentis en façade

D- extension du volume en continuité dans le plan de la façade

E- extension en retour d'équerre avec ou sans pénétration des toitures

F- modification du comble par adjonction d'un élément de toiture

G- recomposition de la morphologie générale, ou le bâtiment d'origine perd son caractère dominant.

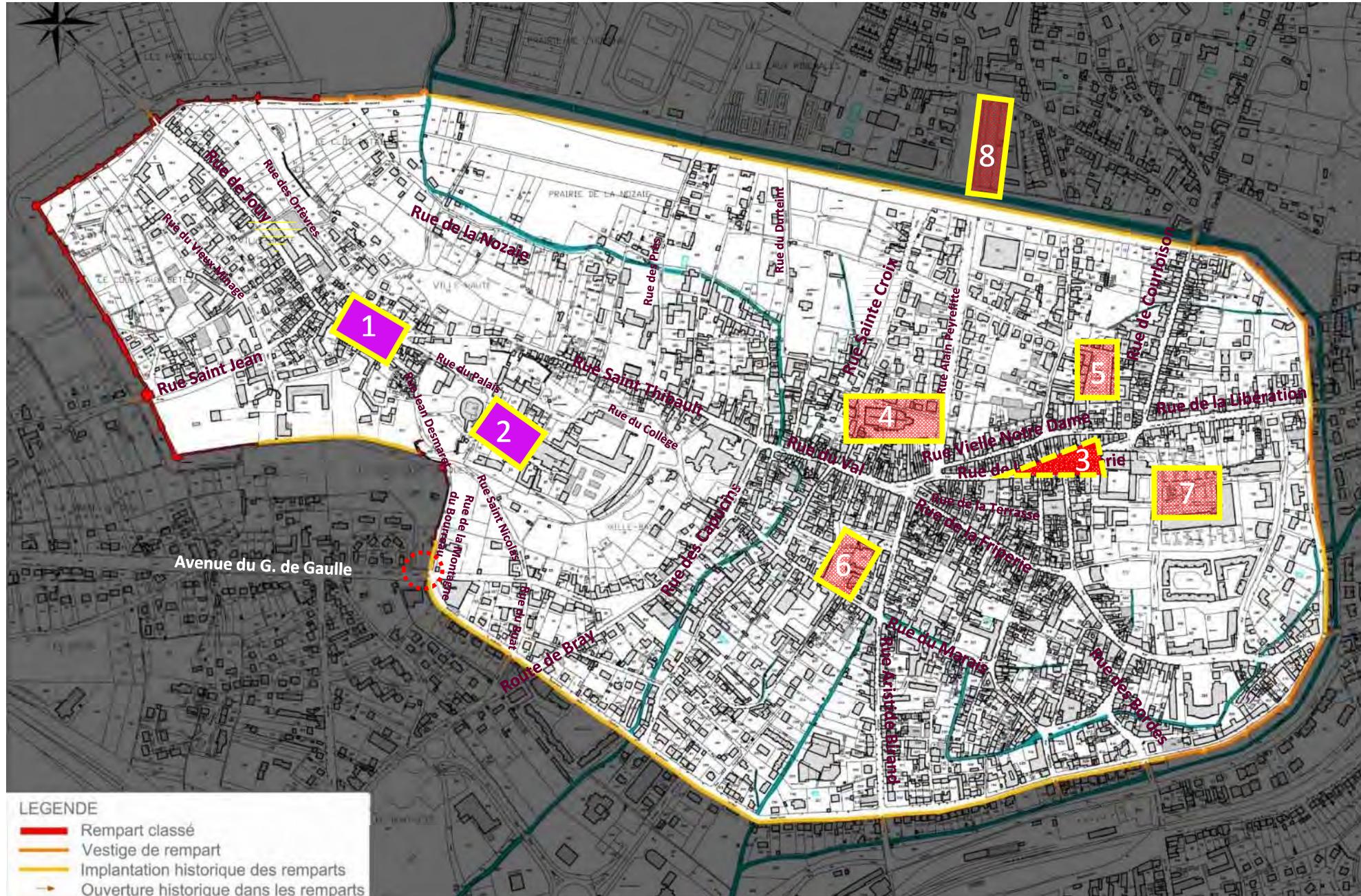


Extraits de la ZPPAUP 2001 de François Raymond.



II.2F Cadre urbain – Rues et places - Les principales rues et places de la Ville intra Muros

Les principales rues et places de la Ville intra Muros



Place



Place /stationnement

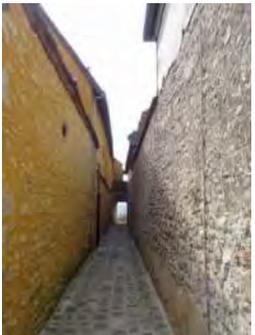
PLACES

- 1 - du Châtel
- 2 - Saint Quiriace
- 3 Saint Ayoul
- 4 De la Résistance et de la Déportation (Sainte Croix)
- 5 Du Cloître
- 6 Honoré de Balzac
- 7 Centre sportif et culturel Saint Ayoul
- 8 29° Dragon

LEGENDE

-  Rempart classé
-  Vestige de rempart
-  Implantation historique des remparts
-  Ouverture historique dans les remparts

La diversité des espaces publics emblématiques de la Cité Médiévale



Les rues tranquilles de la Ville Haute

La ville de Provins présente un réseau de voies et de places directement issu de son passé médiéval et qui définit un ensemble d'espaces publics de différentes natures:

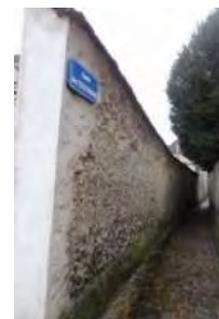
- ❑ Les rues très urbaines de l'hyper centre, bordées de constructions anciennes de façon continue, qui correspondent aux grands itinéraires joignant les portes anciennes (voir séquence). Elles sont marquées, en Ville Basse, par la présence de boutiques colorées et par l'importance du trafic et du stationnement automobile (les rues de Provins accueillent près de 300 places de stationnement payant) ;
- ❑ Les places, lieux d'anciens marchés, liées à un édifice majeur de la ville comme la Place Saint Ayoul caractérisée par une simple élargissement de la chaussée liée à un carrefour, ou la place du Châtel. Ces deux places restent très différentes (voir planche sur les places) ;
- ❑ Les voies secondaires ou transversales dessinant un maillage d'îlots plus ou moins denses, bordées essentiellement par de l'habitat, en Ville Haute, ces rues desservent des fonds de parcelles bordés par des murs : la voie conserve un caractère urbain, tempéré par la végétation perçue derrière le mur (rue Maufranc, rue Savigny, ...) ;
- ❑ Les boulevards mis en œuvre à partir du XVIII^e siècle qui ceinturent la ville intramuros, dont une partie est traitée en allées plantées et restent inaccessibles aux automobiles,
- ❑ Des venelles, ou voies et sentes, souvent en impasse, anciennes dessertes des lots à usage agricole ou de jardin par l'arrière, ou accès autrefois indispensables aux différents cours d'eau en Ville Basse. En ville Haute, ou dans le quartier de la Prairie de la Nozaie, ces voies ont un caractère rural marqué, avec accotements en herbes (rue des Blancs manteaux, ruelles aux Chevaux, ...) (Voir « les réseaux de chemins » dans les principaux espaces verts de la ville intramuros » /Patrimoine Paysager).

En ville Haute, les voies principales, anciennement pavées, sont recouvertes de bitume et sont caractérisées par l'omniprésence d'accotements enherbés et plantés (iris, soucis...). Les trottoirs, lorsqu'ils existent, sont de faible largeur (parfois de moins de 50 cm et rarement supérieurs à 1 m de large).

Outre la qualité et les caractéristiques d'un site, la présence et la place de l'automobile dans la ville impactent fortement son ambiance urbaine et paysagère .

L'ambiance rurale et médiévale de la Ville Haute repose aussi sur la rareté de l'automobile.

A contrario, le trafic, et stationnement (nuisances sonores et impact visuel) dans la Ville Basse impactent plus fortement la qualité du paysage urbain.



Différents espaces publics de la ville Basse

Les grandes places de la ville



Provins dispose de différentes places en Ville Haute et Basse.

Seules les 2 places situées en Ville Haute apparaissent comme entièrement dédiées à la définition et l'aménagement d'un espace public de vie, de convivialité, et de valorisation du patrimoine qui l'encadre.

Le besoin en espaces de stationnement en Ville Basse, indispensable à sa vitalité et attractivité, a conduit la Ville à consacrer l'ensemble de ses places ou espaces publics au stationnement, malgré leur haute valeur patrimoniale.

Les 2 places de la Ville Haute sont :

- la Place du Châtel
- la Place Saint Quiriace

- la Place du Châtel**, historique, multi séculaire, est caractérisée par la qualité du front bâti qui la cerne, la présence d'une Croix (dont le socle est classé), d'un puits, et une ligne de plantation qui l'encadre. Ces proportions définissent un espace de grande qualité. Outre la qualité architecturale des constructions qui bordent la place, les aménagements des cours et jardins privés perceptibles depuis la place, jouent un grand rôle dans la qualité de cet espace public majeur de la ville.

Elle constitue le cœur de la Ville Haute, absorbe le flot « touristique et scolaire », et accueille aujourd'hui une grande partie de l'offre de restauration touristique de la ville. Les aménagements des terrasses couvertes, indispensables pour absorber ces visiteurs, font l'objet d'une attention particulière pour réduire leur impact dans le paysage.

La place est préservée d'une trop grande présence automobile grâce aux différentes dispositions prises par la Ville (aire d'accueil de Villecran, aménagement d'espaces de stationnement, ...)



- la Place Saint Quiriace**, plus confidentielle, site occupé préalablement par le cimetière des Chanoines, plantées de tilleuls depuis 1744, caractérisée par la silhouette massive et emblématique de l'église,



La Ville Basse comprend, en dehors des voiries, différents espaces publics urbains dont certains constituent les places et placettes de la ville.

Une part importante de ces espaces, y compris les plus patrimoniaux, sont consacrés au stationnement pour répondre aux besoins des habitants et préserver l'attractivité notamment commerciale du centre ville en proposant une offre de stationnement proche (près de 1250 places sont ainsi disponibles). La voiture si peu présente en Ville Haute envahit l'espace public de la Ville Basse. Aucun de ses espaces urbains n'est préservée de la voiture.

Les places historiques sont liées à des monuments emblématiques de la ville et à l'histoire et la structure de la trame viaire.

Provins Ville Basse compte 3 places à caractère historique par les monuments historiques ou ensemble patrimoniaux qui les bordent et/ou par leur place dans l'histoire et la structure de la trame viaire :

- La place Saint-Ayoul,
- La place de la Résistance et de la Déportation au chevet de Sainte Croix,
- La place du Cloître.

Elle compte par ailleurs :

- La place Honoré de Balzac,
- La place du Centre Culturel et Sportif de Saint Ayoul
- La place du 29ème Dragon, aux limites de la cité intramuros – qui s'articule sur le boulevard d'Aligre.

- La place Saint-Ayoul** est constituée du parvis de l'église et par extension de l'ensemble de l'espace issu de l'élargissement de la rue de la Cordonnerie (qui passe d'environ 14 mètres à 24 mètres), sur une profondeur d'environ 100 m. Elle constitue le cœur historique de la Ville Basse. La place-rue accueille le marché. Entièrement minérale, le stationnement y est autorisé et permet d'accéder facilement aux boutiques et restaurants de l'ensemble de cet axe commercial (Rue du Val / Rue de la Cordonnerie)



- La place de la Résistance et de la Déportation, au chevet de l'église Sainte Croix**, à moins de 100 mètres de la Mairie de Provins. Les aménagements réalisés permettent de réduire la perception des espaces de stationnement au pied du chevet (63 places). Le dégagement devant le portail, Côté Ouest de l'église, étroit, fait l'objet d'un traitement d'une grande sobriété, concentré sur le sol qui s'inscrit dans la continuité de la chaussée, permettant de donner l'illusion d'un plus grand dégagement (avec changement de matériaux).

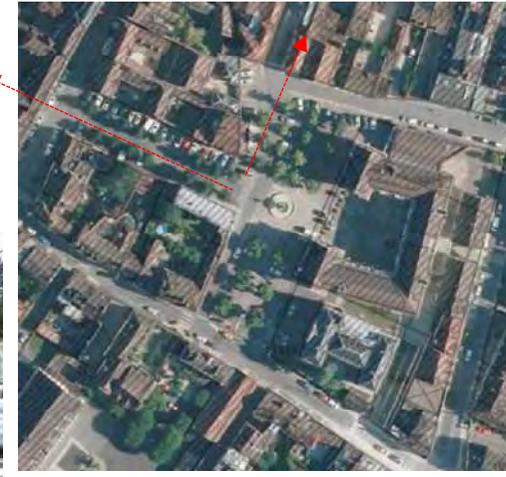
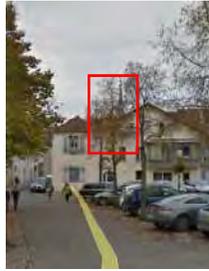


- La place du Cloître**, à 80 mètres du parvis de Saint Ayoul. Le site était occupé par la collégiale Notre Dame du Val et un cloître du même nom, datant du 13^e siècle et détruits à la Révolution. La place est bordée notamment par un bâti régulier qui forme un ensemble d'une grande cohérence et harmonie. La place est caractérisée par la présence de la Tour Notre Dame du Val, située à quelques dizaines de mètres. La Place est plantée de quelques arbres et est consacrée au stationnement automobile.





❑ **La Place Honoré de Balzac**, en Ville Basse, s'étend à l'emplacement de l'ancien couvent des Cordeliers, détruit à la Révolution. Redessinée après la démolition du théâtre et de la prison, elle ne conserve de son aspect du XIX^e siècle que le palais de justice et la fontaine dit Mattelin-Boyer, édifiée entre 1865 et 1875. Réalisée dans les années 1980 et fortement marquée par l'architecture imposante mis en œuvre, elle est par ailleurs envahie par du stationnement automobile (52 places). La place et la composition urbaine s'axent sur la rue Jules Verne pour ouvrir et traduire la perspective sur Saint Quiriace. La flèche du Clocher de Saint Croix constitue un second repère visuel.



❑ **La Place du Centre Culturel et Sportif de Saint Ayoul.**

La réalisation du centre culturel et sportif St Ayoul (2005-2010) a permis de créer de nouveaux espaces publics qui contribuent à qualifier le chevet de Saint Ayoul. Les parvis nord et sud du Centre Culturel accueillent une aire de jeux, des esplanades de pelouse et des places de stationnements plantés.



❑ **Aux portes de la ville, articulée sur le boulevard d'Aligre, la place du 29 e Dragon** devant le nouveau Commissariat de Police (2007-2011) est consacrée aux stationnements (400 et 500 places). Derrière le cordon vert des frondaisons du Boulevard d'Aligre, Saint Quiriace et la Tour César dominant la Vallée.



II.2G Séquences urbaines intramuros des XIXe et début du XXe siècles et quartier de projet II.2Ga

Quartier gare

II.2Ga « Quartier gare »



Projet de liaisons urbaines gare-centre ville XIXe / - Fonds ancien et Archives de Provins / Villa Garnier - Jardin Garnier

La gare se situe au sud de Provins. L'avenue Jean Jaurès, la rue des Bordes et la route de Champbenoist passent par la gare. La Voulzie coule juste au nord de la gare. À pied, la distance entre l'hôtel de ville et la gare est de 700 mètres.

Le chemin de fer arriva à Provins le 11 décembre 1858. La gare fit l'objet de nombreux projets qui, pour la plupart, n'ont pas été réalisés. Elle a connu plusieurs périodes d'améliorations et de déclin. Au début du XX^e siècle, elle bénéficiait d'une desserte importante dont il ne reste plus que l'accès vers Paris. Cependant plusieurs projets visent à remettre en circulation certaines anciennes lignes.

Provins était à l'époque une ville importante localement et qui comptait plus de 7 764 habitants en 1856.

L'ancienne gare de Provins a été construite en bois, les autorités militaires désirant qu'elle puisse être détruite facilement lors de conflits. Le bois qui a permis de construire la gare provient de la ville d'Épernay. La gare fut construite pour accueillir Napoléon III lors de sa visite du chemin de fer.

Avant sa construction et jusqu'aux années 1850, les environs de la gare sont encore relativement peu bâtis.

C'est à partir de la réalisation du bâtiment et en raison de l'augmentation importante de la population que le quartier s'urbanise rapidement. Une disparité dans les constructions est alors observable, la gare séparant en quelque sorte la ville en deux parties bien distinctes.

Au nord de la gare, le centre-ville et la « ville historique » restent anciens et font partie intégralement du tourisme de Provins. L'architecture reste d'époque médiévale.

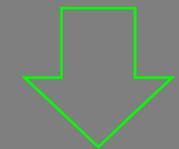
Au sud de la gare, les constructions sont plus modernes avec, à l'est et au sud est, des quartiers résidentiels modernes comme Les Charabeaux, Les Bellevues, Farion, Champbenoist, les 4 Jean ou Belle-Croix et, au sud-ouest et à l'ouest, des zones d'activités constituant la partie économique et commerciale de la ville.

La plupart des grandes zones industrielles et commerciales sont installées à proximité de la gare. Les plus proches sont celles dites « de la Gare » et « des Bordes » ; un peu plus loin sont implantées la zone commerciale de Champbenoist et le parc d'activités des deux rivières.

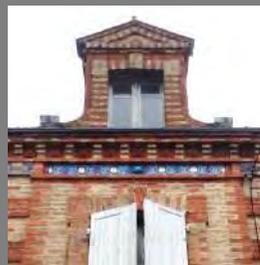
Quartier Gare
le patrimoine architectural et
urbain du boulevard Carnot



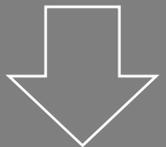
Façades
Boulevard Carnot



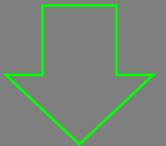
Façades sur les berges de la
Fausse Rivière /
Covisibilité avec la Gare



Façades Boulevard Carnot



Quartier Gare Le patrimoine architectural et urbain du boulevard Carnot



Façades sur les berges de la Fausse Rivière



II.2Gb Le quartier des casernes (Delort)



Plan de la Ville de Provins, ancienne capitale de la Brie
(par JB Juris – 1809)



Saint Ayoul

L'ensemble monastique de Saint-Ayoul (prieuré des Bénédictins) est l'un des monuments emblématiques de Provins.



Façade du grand hangar à charpente métallique, au nord-ouest du manège



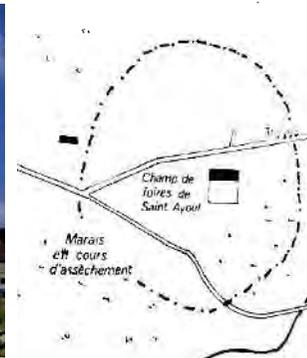
Les entrepôts : vue générale, depuis le sud-ouest.



Les écuries : vue extérieure, depuis le sud.



Photographies Stéphane Asseline © Inventaire général, ADAGP

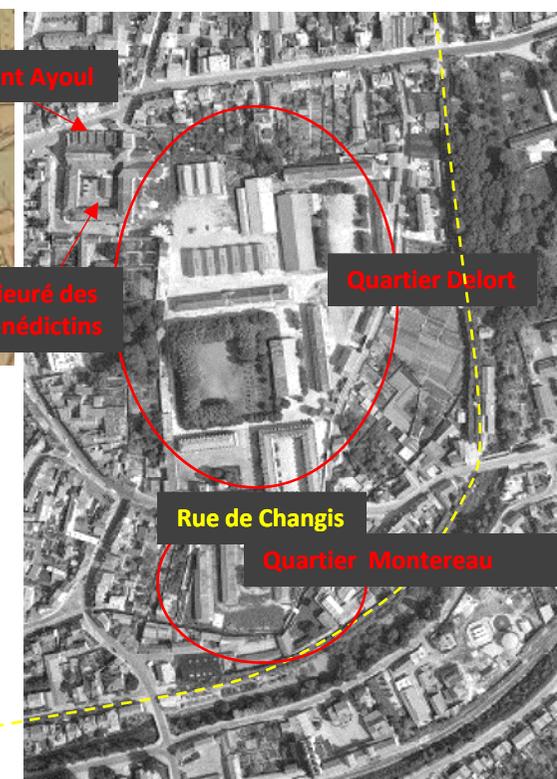


Extrait du « Plan de Provins – Deuxième Phase de fortification » J. Mesqui. La fortification au Moyen Âge Paris, 1979



Saint Ayoul

Prieuré des Bénédictins



Quartier Delort

Rue de Changis

Quartier Montereau

Provins ville basse 1963

Pour rappel, Saint Ayoul et le prieuré des Bénédictins ont constitué le cœur de l'urbanisation historique de la Ville Basse, initiée par Thibault 1^{er} (en fondant le monastère Saint Ayoul en 1048)

Derrière Saint Ayoul et le Prieuré des Bénédictins se déployait un grand site appartenant à l'ordre des Bénédictins et traversé par le ruisseau de la Pinte.

En 1815 Napoléon pense faire de Provins une place forte protégeant Paris.

Le projet n'aboutit pas, mais plusieurs kilomètres de remparts de la ville basse disparaissent au profit d'une caserne : le quartier Delort.

Entre autres bâtiments militaires, un manège de cavalerie est construit en 1865 (date portée en façade), mais aussi des écuries, et des entrepôts de stockages.

Suite à sa désaffectation, le conseil municipal de Provins décide en 2003 de créer une salle de spectacles dans le quartier Delort.

Une opération d'urgence a été menée par le service de l'Inventaire en 2003 portant uniquement sur les bâtiments du quartier Delort promis à destruction ou transformation dans le cadre de ce projet, à savoir le manège de cavalerie (1865) et les bâtiments annexes (limite 19^e-20^e siècle) : série d'entrepôts et hangar à charpente métallique.

<http://www.culture.gouv.fr>



Quartier Delort et quartier Montereau



Rue de Changis. Au début du XX^e siècle et aujourd'hui.

La restructuration du quartier Delort (XXIe siècle)



Provins Ville Basse 1999

Provins Ville Basse aujourd'hui

La restructuration du quartier s'est réalisée entre 2005 et 2010, dans une volonté de préserver pour partie l'architecture des casernes, et, malgré le contexte historique et patrimonial du site, d'inscrire Provins, dans la modernité.

De nouveaux espaces publics :

Les parvis nord et sud du Centre Culturel accueillent une aire de jeux, des esplanades de pelouse et 150 places de stationnements plantées. Le canal de l'ancien monastère, recouvert par la caserne, est dégagé et aménagé pour structurer le site et relier les différents espaces publics. Une attention a été portée sur le traitement des sols (pierre de Bourgogne), des murets, le béton des murets et le choix des plantations (grande diversité) afin d'accompagner le vocabulaire du projet et de s'intégrer parfaitement au site historique (Eglise Saint Ayoul, Prieuré des Bénédictins).

Une aire de stationnement plantée a été mise en œuvre au nord du site, permettant d'accueillir les spectateurs du cinéma et d'élargir l'offre de stationnement en Ville Basse.



Centre Culturel et Sportif Saint-Ayoul

L'architecture de la caserne, témoin d'une époque, a été préservée et valorisée par des extensions et interventions contemporaines soignées, permettant de proposer des espaces d'accueil, de spectacles, de musiques et de sports.



Cinéma intercommunal Le Rexy II

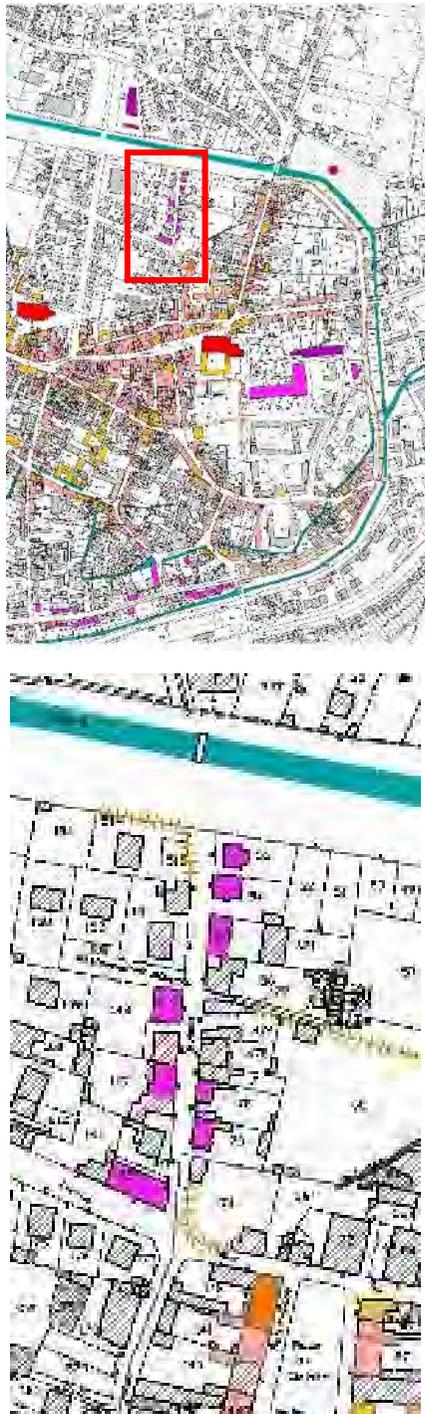
L'architecture du cinéma, résolument contemporaine, par les formes et matériaux mis en œuvre, s'inscrit avec élégance dans ce site historique. La végétalisation d'une partie des façades vient marquer le lien avec l'amorce des boulevards plantés.

Achévé fin 2010, il vient remplacer le premier établissement inauguré en 1938.



II.2Gc Rue Rebais

Une rue urbanisée fin 19^e début 20^e



La rue est marquée par la présence de modénatures de briques qui semble fortement inspirée par l'architecture des casernes. Elle offre un linéaire de constructions d'une grande harmonie renforcé par la qualité et la cohérence des opérations de ravalement de façades dans les choix de couleurs des menuiseries notamment (tons verts, couleur complémentaire des tons briques). Ces constructions de grande simplicité, mais toutes uniques définissent une séquence urbaine de qualité, témoin d'une époque.



Typologie architecturale similaire entre les remparts et l'ex-quartier de casernes