



DOSSIER

CIRQUADELLE

***Pour un axe piéton entre le Cirque
et la Citadelle à Amiens***



Septembre 2026

SOMMAIRE

INTRODUCTION

L'intention du dossier p. 3

La Cirquadelle en bref... p. 4

POURQUOI ?

Pourquoi ici et maintenant ? p. 5

Les 5 bénéfices de la piétonnisation p. 6

Le partage de l'espace public p. 7

COMMENT ?

Les principes de la mise en œuvre p. 8

La place de la voiture questionnée p. 10

La place des autres modes p. 12

Quelques enjeux spécifiques p. 14

ANNEXE

Le collectif Voix Citoyennes p. 16

L'intention du dossier

Le dossier Cirquadelle est le fruit du **travail et des réflexions** du collectif **Voix Citoyennes**, créé fin 2024.

L'**objectif** du dossier est de :

- Présenter le **projet de piétonnisation** entre le Cirque Jules Verne et la Citadelle d'Amiens ;
- En discuter les **principaux enjeux**, certains aspects techniques et des propositions du collectif concernant la mise en œuvre ;
- En faire un support de communication et un **outil de dialogue** avec les différentes parties prenantes pour faire avancer le projet.

Ce **travail s'adresse** à **toutes les personnes intéressées** par le projet, notamment les élus, habitants, professionnels et associations qui souhaiteraient contribuer à ce travail, ainsi qu'aux acteurs souhaitant le diffuser (médias notamment).

La piétonnisation entre la Citadelle et le Cirque est une mesure du **programme** de l'équipe "**Pour Amiens en mieux**" qui a remporté les élections municipales de 2026. Si les institutions élues auront un rôle décisif pour définir la méthode et le calendrier de mise en place, la piétonisation ne pourra pas voir le jour sans une participation active de la population et des autres parties prenantes.

Cette **première version** appelle donc à être **mise en dialogue et enrichie** au travers d'ateliers participatifs, de réunions de concertations, de livrables de bureaux d'études, du travail des élus et des services de la Ville et de la Métropole.



La Cirquadelle en bref...



L'objectif : entamer une nouvelle phase de piétonnisation dans le centre-ville d'Amiens, autour de l'axe entre la Citadelle (au nord) et le Cirque Jules Verne (au sud)

L'axe de la Cirquadelle s'étend sur **1,5 km** en tout, dont :

- **900 m** à piétonniser dans la partie **nord**, du carrefour de la Citadelle à la place Marie sans chemise : rues Saint-Leu, Flatters et rue des Sergents
- **200 m** déjà piétons au **centre** déjà piétons au niveau de la place Marie sans chemise et de la place Gambetta
- **400 m** à piétonniser dans la partie **sud**, sur la rue de la République.

Ces longueurs sont à comparer aux **900 m** environ pour l'axe piéton actuel de la rue des 3 cailloux.





Pourquoi ici et maintenant ?

Pourquoi ici ?



Une **densité exceptionnelle** d'activités le long de l'axe (voir aussi p. 14) :

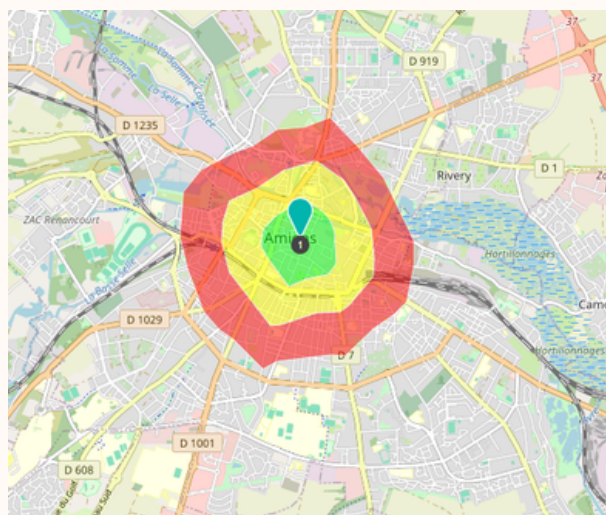
- **Patrimoine**, avec une quinzaine de lieux d'intérêts aux extrémités et sur l'axe.
- **Commerces** (cafés, restaurants...) pouvant bénéficier de la piétonnisation.
- **Pôles universitaires** accueillant environ 11 000 étudiants.
- **Lieux culturels** (lune des pirates, théâtre...) et d'accueil du public...

Une **vraie complémentarité avec l'axe actuel** est-ouest, entre la gare et l'hôtel de ville, renforçant ainsi la **place Gambetta** au cœur du centre-ville et de ses zones piétonnes.

Enfin, **le cœur du centre-ville fait 1 km sur 1 km**, avec des distances marchables, une traversée en 10-15 minutes à pied.

Une voie piétonne facilement **accessible** :

- **1/3 des amiénois** habitent à moins de 20 minutes à pied soit moins d'1,5 km de la place Gambetta ;
- **Quasiment toute la population** est à moins de 10 minutes de vélo de la place Gambetta ;
- **Plusieurs lignes** de **bus** desservent le centre (n1, n4, 6, 7, 9, 16) ou ses abords ;
- Et **plusieurs parkings souterrains** sous-utilisés sont situés dans le centre-ville ou à proximité, pour les personnes dépendantes de la **voiture**.



Carte d'accessibilité de la place Gambetta à pied

Source : openrouteservice.org ; cercles de 500 m à pied

Pourquoi maintenant ?



La ville d'Amiens a connu **peu de projets de piétonnisation depuis 20-30 ans**.

Pourtant **la part de la marche est en hausse** dans la ville, elle est **passée de 33 à 39 % des déplacements** entre 2010 à 2024, une augmentation qui mérite un rééquilibrage dans le partage de l'espace public.

Les **Amiénois sont sévères sur les politiques municipales sur la marche**.

Dans le baromètre des villes marchables en 2023, les usagers classaient Amiens comme la **33^{ème} sur 37 villes** de plus de 100 000 habitants.



Rien n'est plus puissant qu'une idée dont le temps est venu...

Les 5 bénéfices de la piétonnisation

01

Créer des espaces publics apaisés

Faire de cet axe un **lieu de rencontres**, où il est agréable de se déplacer, se promener, et où l'on a **plaisir** à rester. Cet espace public se doit d'être agréable et sécurisé, **pour toutes et tous** : les enfants, étudiants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite...

02

Mettre en valeur le patrimoine amiénois

De nombreux **marqueurs forts du patrimoine** se trouvent sur l'axe : le Cirque Jules Verne, la Citadelle, le moulin Passe-Avant, l'Hôtel-Dieu, la galerie des Jacobins, le musée de Picardie, la bibliothèque Louis Aragon. Un **parcours historique** pourrait être créé le long de l'axe.

03

Bénéficier à de nombreux commerces et activités

De nombreux **cafés, bars et restaurants** sur l'axe pourraient bénéficier de la piétonnisation, de terrasses agrandies, de flux de piétons renforcés. Il en est de même pour les autres **commerces et services de proximité**, et autres **lieux culturels** situés le long de l'axe.

04

Remettre le vivant au cœur de la ville

La **végétation** pourra prendre davantage de place le long du parcours. Cela permettra de mieux s'adapter au changement climatique, offrir des espaces ombragés, redonner davantage de place à la **biodiversité**, avec des espaces plus verts et bénéfiques pour la santé et la **qualité de vie** dans ces quartiers

05

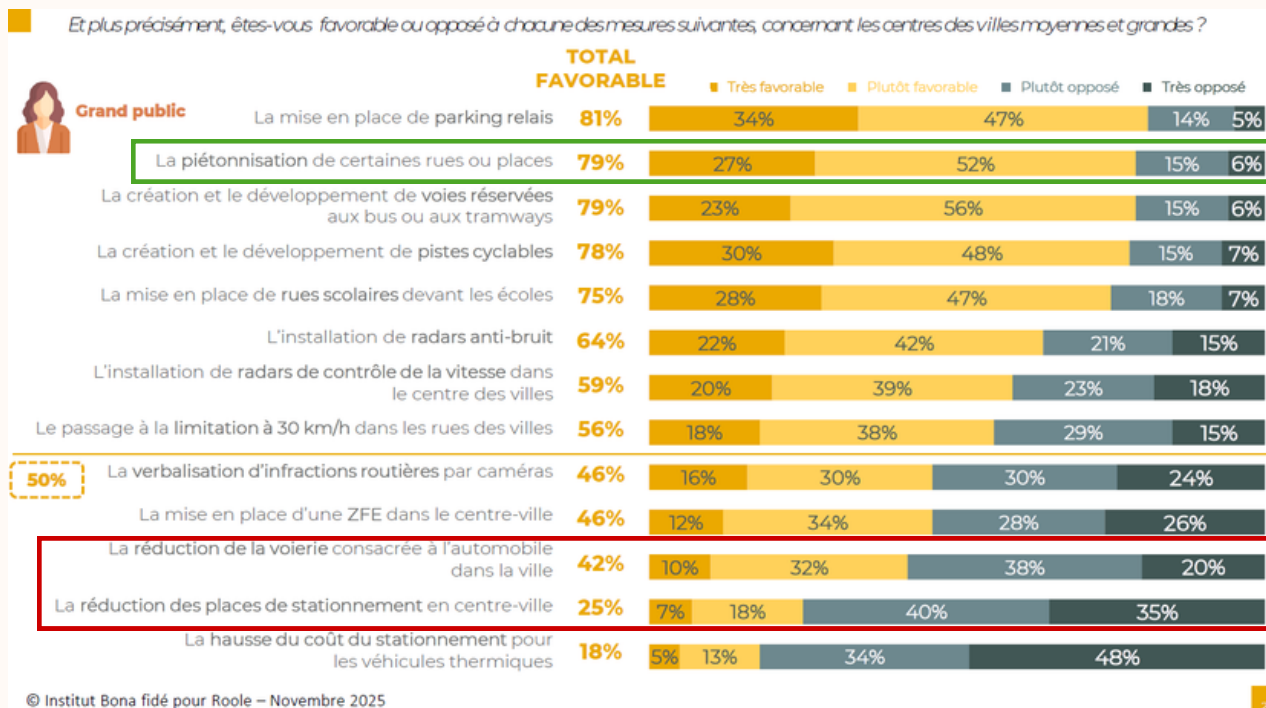
Développer une ville favorable à la santé

Un aménagement et un environnement favorables à la marche et au vélo contribuent à développer des **mobilités actives**, bénéfiques pour la santé physique et mentale. Par ailleurs, piétonniser permettrait de **réduire la pollution** de l'air, les **accidents** et le **bruit** liés à la circulation routière.

Partage de l'espace public : des évolutions souhaitées en France ?

En amont des Municipales, le club automobile Roole a interrogé les Français-es sur leur **vision** de la place de la voiture en ville.

Il apparaît des **attentes contrastées**, avec à la fois des réticences à prendre de la place à la voiture, tout en ayant un très fort soutien pour certaines mesures, avec notamment **79 % d'opinion favorable pour la piétonnisation**.



Une majorité de la population est à la fois **favorable à la piétonnisation et **opposée** aux mesures de limitation de l'espace dédié à la voiture... qui est pourtant nécessaire à la piétonnisation.**

Il s'agit d'arbitrer entre les avantages et inconvénients de ces transformations. Les retours d'expérience et la littérature sur la réduction de la place de la voiture en ville montrent **5 éléments favorisant le soutien à ces politiques** :

- 👉 **Développer en même temps les alternatives** 🚶 🚲 🚊 : cela facilite les changements de pratiques et favorise le soutien de la population
- 👉 **Démontrer des bénéfices visibles à court terme** : pour se promener, pour les commerces, valoriser le patrimoine, pour la santé et la qualité de vie, etc.
- 👉 **La juste répartition des efforts** au sein de la population est une condition majeure de l'acceptabilité des changements (ex : ZFE, taxe carbone...)
- 👉 **La concertation et une vraie participation** au processus de décision permettent une meilleure appropriation par la population
- 👉 **Le soutien évolue et augmente avec le temps**, une fois la transformation réalisée... et il est rare qu'il y ait ensuite retour en arrière

Les principes de la mise en œuvre

Processus inclusif et concertation

Pour construire réellement **un récit et un projet commun**, il est essentiel de **co-construire la mesure avec tous.tes** : les riverains, les associations étudiantes, féministes, les comités de quartier, les artistes, les architectes, les personnes à mobilité réduite.



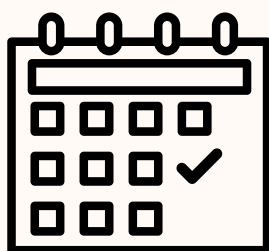
Les nombreux **enjeux** sur le parcours (vie étudiante, accessibilité, culture, vie commerçante...) doivent être définis et trouver une place dans le projet. Donner une **place pour les individus et collectifs** pour s'impliquer dans les décisions, c'est en faire grandir **l'appropriation, la fierté et l'adhésion**.

C'est créer un **espace de rencontre** dans l'échange d'idées, comme un avant goût des espaces de rencontre physique entre le Cirque et la Citadelle.

Cela permet aussi de mieux **cerner les désagréments** éventuels provoqués par la mesure (changement des habitudes, détours en voiture...), pour chercher les **meilleures réponses** avec les personnes concernées.



Progressivité et expérimentations



Il est important d'**annoncer l'ambition et l'horizon** de piétonnisation pour la population : **fixer un cap clair** et s'y tenir.

Pour autant, le **timing** et la **progressivité** de la piétonnisation sont un point clé de son **acceptabilité** par la population et les différents acteurs impliqués.

Différents types de progressivité peuvent être envisagés et combinés :

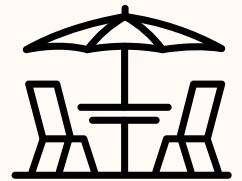
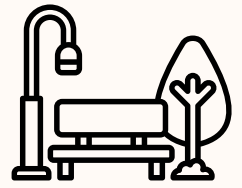
- **Par tronçon** : piétonniser d'abord **certaines sections**, comme la rue Saint-Leu (faible circulation) et/ou de la République (itinéraire alternatif aisé à planifier), avant la partie centrale des rues Flatters et des Sergents ;
- **Temporalité** : organiser des **tests** (urbanisme tactique) ou des événements de **piétonnisation temporaire**, comme le 19 septembre 2026 rue Saint Leu, ou à intervalles réguliers tous les mois ou toutes les semaines ;
- **Plan de circulation** : un plan qui modère la circulation dans le centre-ville **en vitesse et en volume** (détails p. 11), peut être mis en place avant la piétonnisation, pour une adaptation progressive des pratiques de mobilité.

Projeter l'horizon souhaitable et souhaité

De **nombreux bénéfices** sont possibles avec cette piétonnisation (cf page 6). Ceux-ci doivent être rendus aussi **visibles et concrets** que possible lors de la présentation du projet...

Amener à projeter l'horizon peut se jouer sur plusieurs tableaux :

- **A quoi ressemblera la rue ?** Quel aménagement des espaces ? Quel sera le mobilier urbain ? En ajoutant de la végétation ?
- **Quelles activités se développeront ?** Des commerces avec terrasses ? Des visites touristiques sur l'axe ? Des aires de jeux ?
- **Quels changements pour la vie quotidienne ?** Des enfants qui se déplaceront plus facilement en autonomie ? Un itinéraire de promenade ? Un lieu de retrouvailles ?
- **Quels bénéfices pour la santé ?** Moins de bruit ? Moins de pollution ? Des rues plus sécurisées ?



L'exemple de la rue des 3 cailloux

Comme pour beaucoup de projets de piétonnisation, celui de la rue des 3 cailloux a duré plusieurs années, suscité des résistances avant de **s'imposer progressivement comme une évidence**.

C'est la **phase de transition** qui est la plus difficile, lorsque les habitudes doivent changer pour s'adapter aux nouveaux changements.

Il s'agit aussi pour les politiques de **garder le cap** et résister aux contestations durant cette phase, lorsque celles-ci sont peu justifiées et/ou temporaires.



Des contestations à la mise en place
Un succès désormais consensuel
Un retour en arrière impossible

Sources photos : [Mémoire 2Cité](#) et [Booking](#).

La place de la voiture questionnée

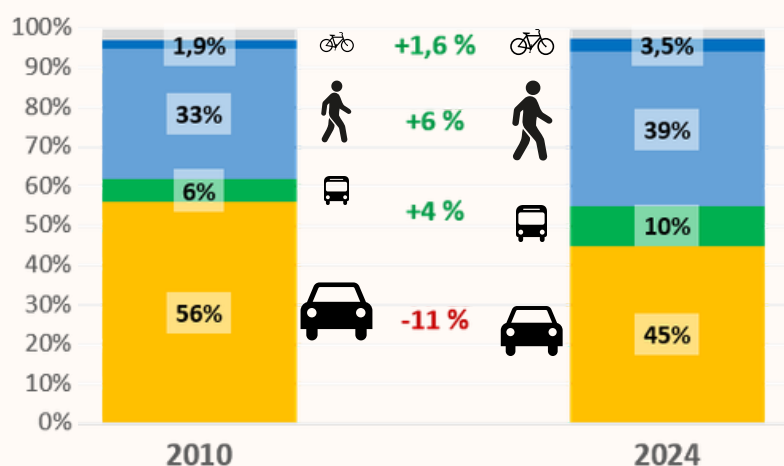
Le centre-ville : lieu de transit ou lieu de vie !? 🤔

La **part de la voiture a fortement baissé** à Amiens ces dernières années, au profit de la marche, des transports en commun et du vélo.

Pour autant, la **transformation** des infrastructures et des **espaces publics** n'a pas suivi ces changements avec la même ampleur.

Le **centre-ville**, par sa densité, est peu propice à la **voiture**, un mode fortement consommateur d'espace et peu compatible avec des espaces publics apaisés.

Au contraire, c'est un lieu adapté pour donner aux **piétons** toute la place qu'ils méritent, pour accéder aux activités et commerces, mais plus encore pour faire du cœur de ville un **lieu de rencontres, vivant et agréable à vivre**.



Part des différents modes dans les déplacements à Amiens Métropole en 2010 et 2024

Source : EMC², PMGA, Cerema

Les enjeux de stationnement sur l'axe

Le **stationnement sur l'axe** est faible dans les parties sud et centrale (rues de la République, Sergents, Flatters), mais plus important dans la **rue Saint-Leu**.

Si la piétonnisation nécessitera de supprimer de nombreuses places en surface, la **réserve de places en souterrain** (Jacobins, St-Leu Cathédrale) est largement suffisante pour accueillir ce surplus. Il y a cependant un enjeu à **inciter et accompagner ces changements** de pratiques.

130

c'est le nombre actuel de places de stationnement directement sur l'axe

1300

c'est le nombre cumulé de places dans les 2 parkings souterrains sur l'axe

Le centre-ville ne manque pas de places de stationnement.

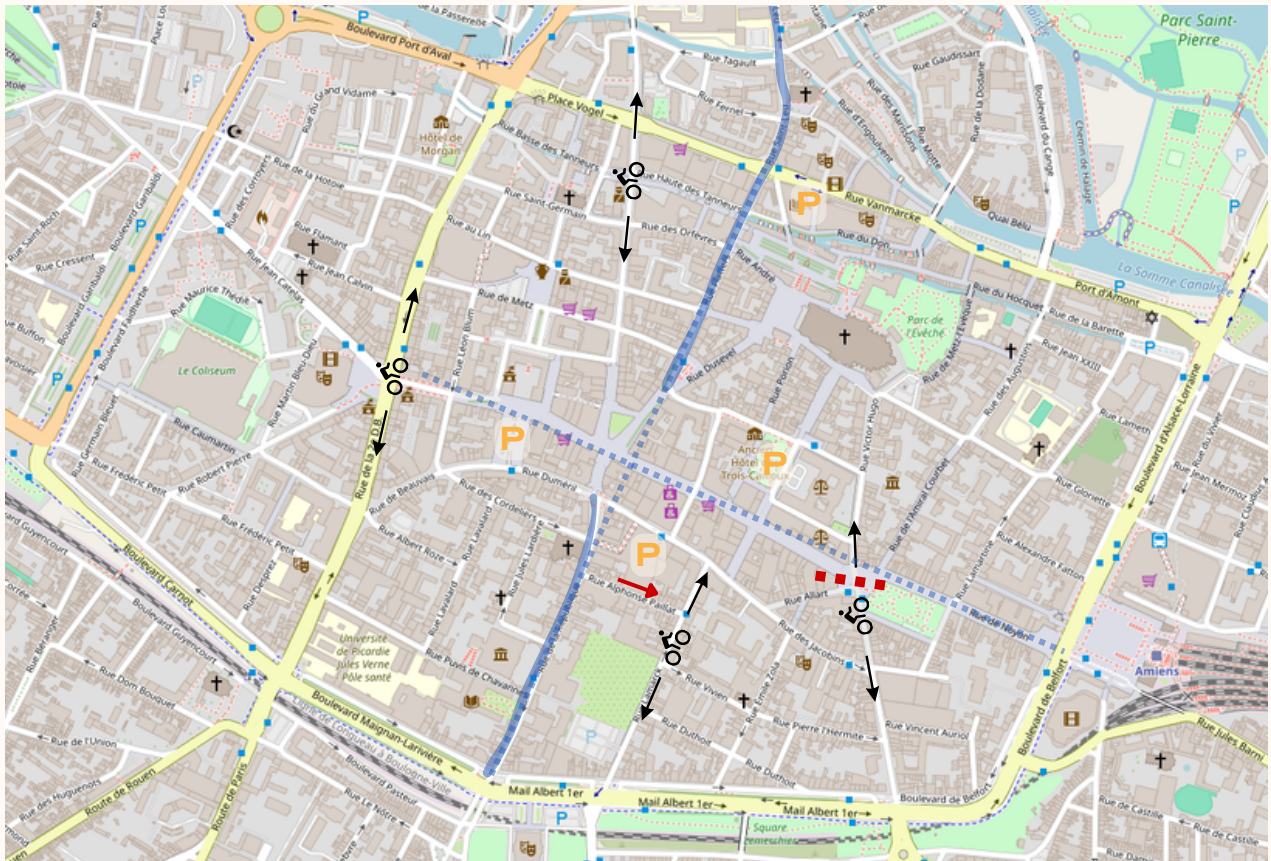
L'enjeu clé est d'attirer les automobilistes vers les places souterraines, pour libérer de l'espace en surface.

Revoir le plan de circulation du centre-ville

Le **plan de circulation** a pour objectif de hiérarchiser le réseau (principaux axes, rues piétonnes, etc.), de gérer les sens de circulation et les vitesses, pour une **ville plus apaisée** et un meilleur **partage de la voirie** entre usagers.

Au vu de la taille du centre-ville d'Amiens, il s'agit de **supprimer le trafic de transit** et le concentrer sur les boulevards extérieurs. Cela permet d'apaiser les voies du centre pour les **modes actifs**, en premier lieu la marche puis le vélo.

En voilà quelques **idées d'évolutions** dans le plan et sa légende ci-dessous.



Légende du plan

-  Le centre-ville serait constitué de **2 axes piétons perpendiculaires**, délimitant **4 zones** quasiment indépendantes dans lesquelles les sens de circulation seraient à revoir pour la desserte en voiture (riverains, parkings, commerces...)
-  **Coupure** du principal **axe de transit** automobile du sud vers le nord, au niveau de la place René Goblet, en laissant passer les bus (p14) ou encore les véhicules d'urgence
-  Principaux **parkings souterrains** du centre-ville et à proximité de l'axe, dont il faut garder l'accès, et à privilégier par rapport aux stationnements en surface
-  **Changement de sens** de circulation pour la rue Alphonse Paillat pour que la sortie du parking des Jacobins renvoie vers la rue Lamarck et non la rue de la République
-  **Itinéraires vélo** nord-sud alternatifs possibles pour sécuriser les trajets à vélo et les rendre plus efficaces par rapport à l'axe piéton (voir p12)

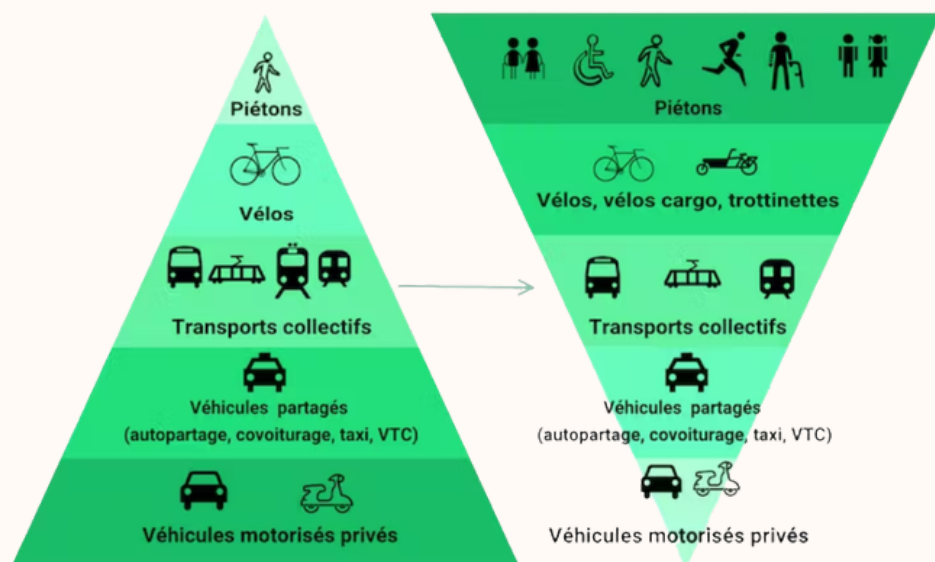
La place des différents modes

Une hiérarchie entre les modes à renverser

En plus de la marche et de la voiture, quelle place pour les vélos ou les bus ? Cela questionne la **hiérarchie entre les modes** de déplacement...

Alors qu'historiquement **la voiture a longtemps été privilégiée** dans les choix d'aménagement, il s'agit désormais de renverser la pyramide entre les modes :

- Privilégier autant que possible la **marche**, en protégeant les usagers vulnérables : enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc.
- Vient ensuite le **vélo**, une autre mobilité active, sobre et peu coûteuse ;
- Les transports collectifs suivent avec les **bus** ;
- Enfin, en particulier dans le centre, la **voiture** doit être envisagée comme le dernier recours, et si les autres alternatives évoquées ne suffisent pas.



Source : Mathieu Chassignet

Une traduction concrète : la zone de rencontre

Les zones de rencontre, déjà présentes à Amiens dans certaines rues ou portions, permet de **concrétiser cette hiérarchie** des modes **dans l'usage de la voirie**.

Ainsi, la **priorité** est donnée aux piétons, devant les cyclistes, puis devant le trafic motorisé, qui est limité à **20 km/h** pour permettre une bonne cohabitation et une sécurité de l'ensemble des usagers.



La zone de rencontre pourrait devenir la règle dans le centre

La cohabitation entre vélo et marche

La question de la cohabitation entre piétons, cyclistes, mais aussi usagers de trottinettes et engins de déplacement personnel (EDP) est complexe, car elle réunit des **attentes potentiellement opposées et pour autant légitimes** :

- **Pour les piétons**, avoir un espace sécurisé où il n'y a pas besoin d'une vigilance permanente, et où y compris les enfants peuvent se balader librement sans risquer une collision en déviant d'une trajectoire linéaire...
- **Pour les cyclistes** notamment, l'accès et la traversée du centre-ville par des infrastructures sécurisées est importante pour favoriser l'usage du vélo, pour lequel de forts progrès sont nécessaires à Amiens.

Pour **concilier** autant que possible ces attentes, **2 leviers** existent :

- En priorité, prévoir des **itinéraires alternatifs sécurisés** et plus **efficaces** que les zones piétonnes pour inciter naturellement les cyclistes à utiliser d'autres axes pour leurs trajets (voir p. 11 pour des itinéraires nord-sud) ;
- S'il y a besoin avéré d'aménager un **pied-à-terre** pour les vélos et autres véhicules, le **restreindre** aux sections et périodes les plus dangereuses.

Séparer les flux est le meilleur moyen d'éviter les conflits d'usage

Le parcours des bus

Pour favoriser l'usage du bus, il est nécessaire de **renforcer en priorité l'offre et la qualité de service** depuis et vers le centre-ville, et dans le reste de la ville.

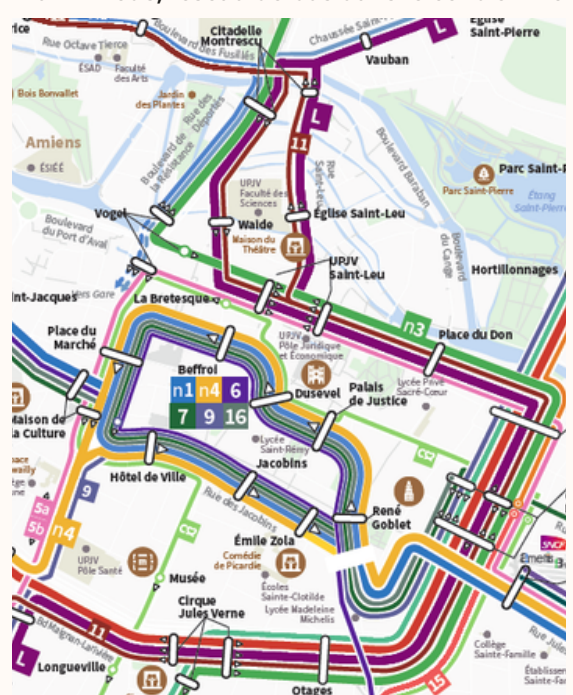
Plusieurs lignes sont concernées par l'axe Cirquadelle, avec des implications différentes selon les cas.

Pour les **lignes qui desservent le centre-ville** et passent par l'arrêt Dusevel dans la **rue des Sergents** (n1, n4, 6, 7, 9, 16), une section de 120 m serait à conserver pour le passage des bus, en cherchant les meilleures possibilités d'aménagements partagés, sans quoi les détours nécessaires seraient trop pénalisants.

Pour la **rue Saint-Leu**, les **lignes 11 et L** seraient à détourner dans un sens (sud vers nord) et emprunter le parcours du n3 par l'arrêt Vogel, un peu plus à l'ouest.

Pour la **rue de la République** et la **navette cœur de ville**, une circulation partagée pourrait être testée.

Plan Ametis, réseau de bus dans le centre-ville



Quelques enjeux spécifiques...

Quels lieux le long de l'axe ?

Début 2026, le collectif Voix Citoyennes a fait un recensement de **plus de 120 lieux** d'intérêt / établissements / commerces le long de l'axe (sur 1,3 km, sans compter les 200 m déjà piétons autour de la place Gambetta), parmi lesquels :

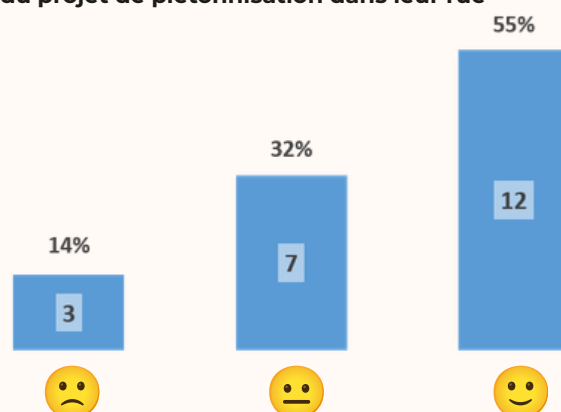
- **64 commerces**, dont 44 liés à la restauration, avec 17 bars/café, 12 commerces de restauration rapide, 11 restaurants, 4 boulangeries...
- **29 établissements de services**, dont 13 de coiffure/barbiers ;
- **15 sites d'intérêt** en termes de **patrimoine** et/ou de **tourisme** ;
- Ainsi que les lieux d'**études**, des lieux **culturels** ou d'**administrations**.

Commerces : changements et accompagnement

Dans le cadre de la préparation d'une marche sur l'axe Cirquadelle le samedi 31 janvier, le collectif a pu **échanger avec 22 commerçant.es** parmi les 64 commerces situés sur l'axe et les interroger sur la piétonnisation.

Une **majorité a exprimé un avis positif** sur le projet, et très peu y voyaient un projet défavorable pour la ville et/ou leur commerce.

Retours de 22 commerçant.es suite à l'évocation du projet de piétonnisation dans leur rue



Cela peut notamment s'expliquer par le fait que les **commerces de restauration** bénéficient généralement grandement des projets de piétonnisation, notamment en lien avec la possibilité d'installer des **terrasses**, et ces commerces sont nombreux sur l'axe.

Pour autant, les projets de piétonnisation ont souvent tendance à susciter des **oppositions de commerçants**, de peur de perdre une grande partie de leur clientèle, dont ils **surestiment** grandement **la part provenant en voiture**. Dans une enquête en Île-de-France, les commerçants estimaient à 56 % la part de leurs clients venant en voiture, quand la réalité était de 17 % seulement.

À Amiens, seulement 20 à 25 % des clients des commerces du centre-ville y arrivent en voiture.

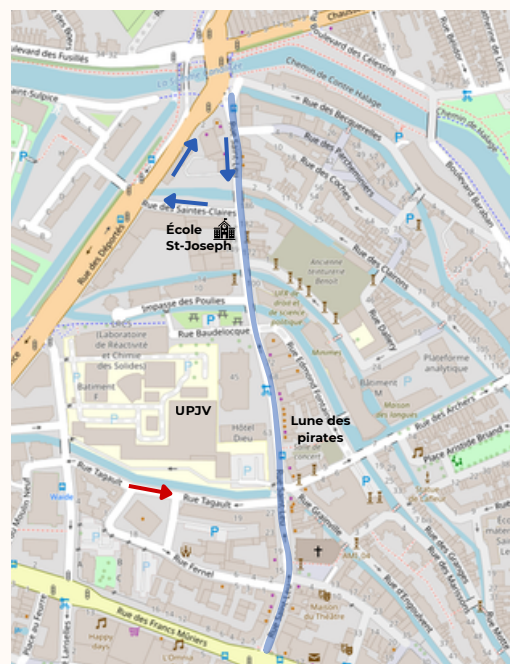
Pour autant, des enjeux spécifiques aux commerces doivent être anticipés et concertés, notamment l'**accompagnement** durant les phases de travaux.

on
le

Les **légers détours** seraient à planifier lors de la révision du **plan de circulation** des rues adjacentes. La rue Alphonse Paillat pourrait changer de sens pour assurer la sortie du parking des Jacobins, de même pour la rue Lamarck vers laquelle pourrait se détourner le trafic de la rue de la République (cf plan p. 11).

Avec la présence de nombreux **bars**, des enjeux de **bruit** et de **sécurité** les soirs les plus animés sont une réalité. Si la piétonnisation peut permettre de réduire le bruit de trafic, il sera important de concerter avec les habitants les réponses possibles à ces nuisances.

Supprimer totalement ces flux serait très difficile à court terme. Une **option à explorer** dans un premier temps serait de maintenir des flux en zone de rencontre sur les rues des Saintes-Claire et St-Leu pour gérer cet enjeu (triangle avec les flèches bleues sur le plan).



Le collectif Voix Citoyennes

Les actions jusqu'à maintenant

Novembre 2024 : création du collectif Voix Citoyennes, avec pour objectif de faire des propositions pour Amiens dans le cadre des élections Municipales de mars 2026.

Hiver 2024 - été 2025 : travail sur plusieurs thématiques et propositions, notamment sur le thème « Espaces publics et mobilités » et la proposition d'entamer une nouvelle phase de piétonnisation dans le centre-ville, autour de l'axe du Cirque à la Citadelle.

De mars 2025 à mars 2026 : durant la campagne des Municipales, rencontres organisées avec de nombreuses listes candidates aux élections.

Samedi 31 janvier 2026 matin : organisation d'une marche depuis la Citadelle jusqu'au Cirque, réunissant une centaine de personnes, avec Alternatiba Amiens et Rue de l'Avenir, afin de présenter plus en détails la proposition de piétonnisation.

Mars 2026 : élection de Frédéric Fauvet et la liste Pour Amiens en mieux, dont le programme inclut la mesure de piétonnisation de l'axe.

Depuis mars 2026 : rencontre et échange avec plusieurs élus, travail sur ce dossier, préparation d'un événement le...

Samedi 19 septembre 2026 : Festival Cirquadelle, événement de piétonnisation temporaire et d'animation de rue Saint-Leu, avec de nombreuses autres associations et partenaires.

Contacts

Adresse mail

bienvenue@amiens-voix-citoyennes.fr

Site internet

<https://amiens-voix-citoyennes.fr/>