

Plan d'actions quartiers Gare

"Nous allons construire ensemble l'aménagement du quartier de la gare"

Rappel compte rendu de la première étape du plan d'actions de quartier concernant le quartier gare :

A)-Selon le constat de Jean-Pierre Charbonneau et les différentes demandes et constat des riverains de la gare, les problématiques à régler concernent :

- la végétalisation des espaces publics
- les stationnements gênants
- Le confort et l'accessibilité des piétons
- La vitesse automobile excessive
- La sécurité des piétons et des cyclistes
- Les livraisons
- ou encore la vitalité commerciale

B)-Avec des enjeux urbains :

- 1- Apaiser la circulation au bénéfice de la vie locale
- 2-Partager la voirie au bénéfice des piétons
- 3-Améliorer les continuités piétonnes et cyclables vers le centre ville et les autres quartiers
- 4-Privilégier l'accessibilité à la gare par le transport public et les modes de déplacement doux : optimiser le parcours piétons entre les arrêts de transport public et les accès à la gare, équiper la gare d'un parking à vélos
- 5-Organiser l'accès automobile à la gare et limiter le transit

A noter : la programmation des espaces publics des abords de la gare sera coordonnée avec les chantiers de la ZAC nouveau st Roch : voirie, trottoir, espaces verts....

Pour l'heure, seuls les projets des quartiers méditerranée, Verdun et Carnot/Strasbourg sont pris en compte dans la réflexion quartier gare

Seul le quartier Gare Laissac est laissé pour plus tarden lien avec la zac st Roch

Pourtant, quelques rappels :

Seule la gare st ROCH est dans le périmètre de la ZAC nouveau St-ROCH, dont l'EUP de mai 2014 conclue à **une recommandation d'attention toute particulière à porter avec les riverains** sur les continuités piétonnes en lien direct avec la zone nouveau st Roch nord et les nouvelles voiries créés dans la ZAC et débouchant directement sur la rue grand st Jean du **quartier Gare-Laissac**.

La ZAC st Roch a vu le jour suite au remaniement nécessaire de la **gare st Roch** et sa modernisation pour en faire un **pôle de correspondance Train, vélos, bus** efficace correspondant aux exigences des différents textes et recommandations actuelles.

La gare st Roch a été pensée **comme une rue commerciale couverte servant de lien piéton et modes doux** entre le polygone et la zac st Roch, mais aussi comme lien entre l'est et l'ouest de la gare par ses 5 ouvertures et liens (à noter que les enfants du quartier gare Laissac vont à l'école dans le quartier Gare-Carnot et empruntent ces différents liens, donc la gare sert aux voyageurs mais aussi comme **lien piétons nord/sud de la gare**).

La gare st Roch, dans le futur, va aussi recevoir **la logistique de livraison en mode doux pour le centre ville** à partir du quai longeant le parking st Roch, et l'espace public doit permettre la rotation des véhicules doux de livraison.

Ce quartier doit pouvoir retourner aux **fonctions de toujours des centres de liaison humaine**, c'est à dire de rencontre et d'échange mais avec les contraintes et l'adaptation de notre société actuelle et en anticipant les besoins et les contraintes de demain.

A partir de ce constat, une question : comment concevoir un ou plusieurs quartiers dans leur devenir et aménagement spécifique sans **prendre la globalité du quartier gare**, ses difficultés actuelles, ses exigences et son devenir dans son entier, même si les programmations dans le temps peuvent se concevoir en **décalage temporel**.

Cette gare pôle multimodale à vocation en modes actifs de déplacement pour répondre à un besoin de diminution drastique de **pollution et de santé en lutte contre la sédentarité**, facteur de risques de maladie chronique telle que le diabète, les maladies cardio-vasculaire doit permettre l'accueil des utilisateurs de plus en plus nombreux de circuler en toute sécurité des différents risques.

Cette gare pôle multimodale doit permettre de **capter les utilisateurs du quartier** (voyageurs, travailleurs, touristes, habitants) au niveau chalandise, cela doit **devenir un quartier plaisant** et non un quartier que l'on veut fuir à tout prix : une captation d'un client éventuel est mieux qu'une recherche de nouveau client.

Cette gare multimodal doit pouvoir accueillir **les bus de touristes** dans les meilleures conditions et peut-être aussi prévoir **des minibus électriques** desservant **l'Ecusson** mais aussi en jonction, pourquoi pas de TRAM.

Enfin, la gare doit se servir de ses **5 entrées et sorties et en faciliter l'usage aux voyageurs** :

- 1)-identifier les **déposes-tampons** voyageurs dans les différents quartiers et les organiser
- 2)-identifier les **recherche-tampons** voyageurs dans les différents quartiers et les organiser
- 3)-Organiser les **stations taxis sur les 5 entrées** sorties de la gare
- 4)-**Organiser et planifier les bus** et trams sans doublon et en pôle correspondance actif
- 5)-Plutôt qu'un seul grand **parking vélos**, pourquoi ne pas organiser des parking à vélos autour de la gare et non pas que vélomag

La gare et ses usages doit être lisible et identifier dans ses usages, quelque soit le lieu où l'on se trouve (vélos, taxis, transport commun, espace repos, toilettes, location voiture et les différentes rues alentours)

La gare doit pouvoir **accueillir les populations socialement en difficulté de manière paisible**, pourquoi pas un lieu accueil de proximité transdisciplinaire 24h/24h sur le délaissé de la rue Jules Ferry en haut de la rue de Verdun qui pourrait se végétaliser drastiquement.

Pour tout cela, il faut une **réflexion commune du quartier** dans son ensemble et non petit bout par petit bout en opposant les usages des quartiers.

Si nous regardons de plus près :

Les quartiers sud de la gare soit **méditerranée et Carnot sont des interfaces entre les modes doux et les accès véhicules à la gare.**

Les quartiers nord de la gare sont **des interfaces entre la gare et la zone piétonne de l'Écusson**, grande zone de chalandise.

Ce quartier doit pouvoir **recupérer un maximum d'espace public pour cette adaptation à venir** et imaginer **d'autres possibilités de liens interurbaines et de voiries sur des délaissés**, par exemple les délaissés SNCF (projet initial chemin vert).

Ce quartier, à l'origine des marécages puis des maraîchage nourricier de Montpellier doit **retrouver une partie de son identité** en faisant re-renter la nature et la culture en son essence même.

Si plus rien y paraît hors des événements d'inondation, **c'est un quartier d'eau** recevant plusieurs cours d'eau et qui servait **d'épandage en marécage**. Il avait donc aussi **des fonction de bain** et d'étuves, cette originalité doit aussi pourvoir **d'identifier par la trace de l'eau**.

Ce sont **deux articulations de la gare qui doivent s'interconnecter** dans leur fonction complémentaire.

Le quartier **Gare Laissac a comme fonctions supplémentaires :**

- Les transports en commun par les trams (4 et bientôt 5 lignes)
- Les bus
- une voie de transit véhicule, l'accès au tunnel de la comédie via les boulevards Gambetta et Clémenceau
- Un nombre croissant de piétons
- L'accueil du futur musée d'art Contemporain, le MOCA à rayonnement national et international.

Le quartier **Gare Laissac a deux contraintes dans le temps :**

- les accès et sorties (voiries de la **ZAC st Roch**)
- la future piétonisation du boulevard **Clémenceau avec l'avènement du Tram 5** (où va passer ce transit ? La future ZAC st Roch serait-elle la future voirie de remplacement ?)

Au vu de tout cela, nous comprenons bien que **ce quartier doit se penser, « s'intentionnaliser »** dans son ensemble même si la planification peut se concevoir en plusieurs temps avec des financements divers.

Nous comprenons bien aussi qu'un **travail collectif devrait pouvoir se faire pour réussir ce quartier**, travail qui doit tenir compte des élus, des techniciens, des organismes tels que TAM, SERM, CCI, des réglementations diverses, des différents schémas directeurs de la métropole et de la ville mais peut-être aussi de quelques usagers et associations de riverains.

« Il est impossible de penser aménagement sans intentionnaliser l'organisation des bus, des taxis, des véhicules et anticiper le devenir du quartier ».

Comment se posent les riverains du quartier Gare-Laissac :

Tout d'abord et par expérience **une zone 20 ne peut-être isolée à une rue**, surtout si c'est une rue de transit malin, cela ne fonctionne pas pour plusieurs raisons, la première est le manque de lisibilité par le conducteur et les piétons qui se repoussent sur les trottoirs.

Il faudrait créer **une grande zone 20** tout autour de la gare avec des rues et des bouts de rues

piétonnes.

Réorganiser l'espace par des espaces de **respiration piétonne** (terrasse, espace repos, espace jeux enfants, espaces chiens,,,) qui organise l'espace voiries par des chicanes, limitant la prise de vitesse et la visibilité de l'espace donné aux voitures.

Faire attention aux cheminements piétons et vélos qui vont toujours au plus court, faire des **études de lignes de « désir » piétonne et cyclistes et de stationnement vélos d'usage réels.**

Afin de pouvoir **re-investir l'espace public facilement**, il est important de sortir les bus des petites rues du centre :

Les bus 8 et 12 pourrait organiser leur arrêt au plus près de la station **tram Carnot**, avec une zone de retournement avenue de Strasbourg en bas du pont de Sète sans franchissement de celui-ci. Leur station d'attente et de régulation pourrait se faire dans des rues bien moins sous pression d'espace voiries.

La ligne 11 si elle doit se conserver, pourrait **directement** passer Strasbourg / pont de Sète/gd st Jean / st Denis/ Gambetta. Et Gambetta/Anatole France/observatoire/ jeu de Paume

Les lignes 6 et 7 pourraient avoir des pôles de retournement à Rondelet et Peyrou

L'espace libéré par les exigences de voiries liés aux bus (encombrement) pourraient être redistribué aux modes actifs et aux commerces.

Par une redistribution de ramassage plus intensifié en amont par ces bus vers les tramways, ces lignes de transports en commun gagneraient en « **performance** ».

Ainsi **les rues Gd st Jean/Anatole France/République/Pagésy seraient en zone 20** et à une seule voie. Le **sens de circulation de ces rues pourrait être analysé pour une meilleure adéquation d'usage et de paisibilité.**

La place Laissac pourrait se concevoir comme l'espace du Peyrou en englobant la voirie Anatole France dans l'architecture de la place pour lutter contre la **rupture de charge piétonne** que représente cette traversée.

Le tunnel de la comédie serait lui aussi à une voie jusqu'à sa sortie, ce qui permettrait une voie d'urgence et la limitation des accélérations, génératrice de pollution et de bruit rue Victor Hugo (la descente du tunnel rue Victor Hugo pourrait se voir munie d'un système Dôme végétalisé pour faire « mur anti-bruit »)

Enfin, **les rues Durand/Alger et Parlier pourraient être reclassé en piéton** avec un maximum de stationnement vélos et vélomag ; Cela sécuriserait les nombreux piétons et régulerait le transit malin pour le tunnel de la comédie et faciliterait les transits des deux garages collectifs de la rue Parlier.

En conclusion :

Nous demandons la prise en compte dans les démarches actuelles du quartier Gare-Laissac dans la

réflexion et les intentions pour ce quartier à l'instar des autres quartiers. Avec une faisabilité décalée dans le temps en lien avec la ZAC st ROCH

En attendant : *Préparer l'avenir du quartier*

« Faire monter en puissance la présence des vélos avec le stationnement vélos dans le quartier, diminuer les stationnements aériens des véhicules (possibilité parking gare, Gambetta, Comédie), commencer à préparer des espaces de respiration piétonne par des pots végétalisés, travailler les ruptures de charge piétonne, redistribuer les stations de taxis tout autour de la gare). »

Des stationnements vélos pourraient être installés rue Durand entre les n° 12 et 14 et des n° 1 à 8 des deux côtés avec aussi une grosse station Vélo-Magg rue Duarant entre les n° 1 et 8.

Cela préparerait la future place Laissac libérée des stationnements vélos et motos.

Les places de livraisons pourraient être dotées de limiteur dans le temps (infrarouge ou bien disque sur véhicule)

La rue d'Alger pourrait se doter de plots jaunes et de bacs à fleurs pour empêcher le stationnement illicite et ne permettre qu'une voie de véhicules.

Des bacs à fleurs pourraient être posés pour délimiter et favoriser l'installation de petites terrasses pour les commerces dans tout le quartier. Cela pourrait faire l'objet de réflexion commune et de participation des riverains et commerçants.

La circulation rue Durand entre les n° 1 et 8 pourrait (être à l'essai pendant les travaux des halles Laissac) être interdites avec des plots amovibles. (possibilité de faire le tour par République pour les véhicules).

La rue Anatole France pourrait voir le feu rouge se déplacer entre rue Guinier et Laissac : cela permettrait de mettre le tronçon st Denis-Guinier à une voie et deux voies entre Guinier et République (dont une voie réservée aux bus mais cela implique d'enlever l'arrêt bus Anatole France qui est à 50 mètres de l'arrêt Observatoire) et cela libérerait pendant le feu rouge l'espace Guinier-République en charge piétonne complète sans rupture.

La rue Victor Hugo et le tunnel de la comédie pourrait faire l'objet d'une réflexion dans le cadre du quartier Gare Laissac et futur musée d'Art contemporain.

Voilà quelques exemples de réflexions assez rapidement construites et qui seraient à co-construire avec tout le quartier Gare. Les riverains du quartier Gare Laissac seront bien évidemment présents et heureux de pouvoir co-construire ce quartier.

Michèle Herpin, Présidente
association quartier Gare-Laissac