



PROJET GARE NIORT-ATLANTIQUE



Projet Gare Niort-Atlantique
**Synthèse des ateliers de concertation
du mercredi 15 décembre 2021**

45 participants répartis en 3 ateliers d'1h30

Les participants sont accueillis par Monsieur TERRASSIN, adjoint au Maire de Niort en charge de la Vie participative. Monsieur SIX, 1er adjoint au Maire de Niort et Vice-Président en charge des Déchets et de l'espace public à Niort Agglo et Monsieur DUPEYROU, Conseiller municipal délégué au commerce et Vice-Président en charge de la politique commerciale à Niort Agglo sont également présents.

Monsieur SIX remercie les participants et précise qu'un espace de concertation a été ouvert sur le site de Niort Agglo. Il y a déjà plus d'une centaine de contributions accessibles, classées par thématiques, et pour lesquelles la collectivité a apporté des premiers éléments de réponse. Ces ateliers sont conçus comme un temps d'échange pragmatique qui doit permettre d'échanger, de partager sur ce projet d'aménagement pour aller plus loin encore. L'objectif est d'éviter de passer à côté de quelque chose du fait notamment de la multiplicité des usages, à l'échelle de la gare, du quartier mais également de l'agglomération.

La parole est ensuite donnée à Monsieur MARESCHAL, Directeur de l'agence PHYTOLAB (Nantes), mandataire de l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet. Il est accompagné de Madame RATHEAU, également paysagiste au sein de l'agence PHYTOLAB et de Monsieur ROUSSEAU, de l'agence FORMA 6 (Architecture et Urbanisme – Nantes). La société d'Ingénierie ARTELIA (Ingénierie, mobilités, déplacements, études règlementaires – Nantes) et l'agence Studio VICARINI (concepteur lumière et stratégie nocturne – Paris) complètent la composition de cette équipe pluridisciplinaire.

Monsieur MARESCHAL expose que le dossier est actuellement en phase Avant-Projet (AVP). Il s'agit de l'étape dans laquelle le projet se dessine mais il y a encore de la souplesse pour des enrichissements, des adaptations.

Ce projet est complexe car on doit y retrouver toutes les fonctionnalités présentes aux abords immédiats d'une gare. Les questions foncières sont également prégnantes.

Une diapositive présente le planning des rencontres.



La phase des ateliers sera suivie d'une présentation de l'Avant-Projet en réunion publique le 11 janvier. La concertation, dans sa phase règlementaire, s'achèvera le 21 janvier mais ça ne signifie pas l'arrêt des échanges et présentations.

La validation de l'Avant-Projet devrait intervenir en février 2022 pour une programmation de travaux début 2023 pour une durée prévisionnelle de 18 mois.

Monsieur MARESCHAL poursuit en précisant que les réflexions engagées sur un projet tel qu'une Gare s'adressent à l'ensemble de l'agglomération et ne concernent pas que le centre-ville de Niort.

La gare est une porte d'entrée sur un territoire ; c'est la première image que l'on a et elle est essentielle. C'est pour cette raison que le projet doit refléter le territoire sur lequel il se situe, tant dans le choix des végétaux, des matériaux, que de l'ambiance urbaine. Il faut ancrer le projet dans le territoire, dans son histoire et sa géographie et lui trouver une spécificité. On arrive à Niort et pas ailleurs : ce n'est pas un projet stéréotypé.

Monsieur MARESCHAL présente ensuite le périmètre d'étude lequel s'étend de part et d'autre de la gare. D'un point de vue sémantique, plutôt que de parler d'avant ou d'arrière de la gare, on préférera parler du secteur Est et du secteur Ouest, le terme arrière étant peu valorisant pour un quartier.

Les principaux objectifs sont les suivants :

- Faire du projet Gare Niort Atlantique une véritable porte d'entrée de Niort et de son Agglomération,
- Favoriser l'accès à la gare pour tous les modes,
- Partager de manière équilibrée l'espace entre les voitures, vélos, bus, train, taxis et piétons,
- Végétaliser les lieux,
- Restructurer l'espace pour qualifier le quartier et permettre son développement, notamment en valorisant la proximité avec le pôle médical proche (hôpital / clinique).

Le site, dans sa configuration actuelle laisse peu de place au vélo ou au piéton. Il est par ailleurs indispensable de disposer d'une accessibilité pour tous les modes de déplacement. Il est très minéral et il est aujourd'hui indispensable de pouvoir désimperméabiliser les sols. La végétalisation des lieux participera également à l'ambiance thermique. Il s'agit là des premiers pas vers d'autres réflexions sur l'ensemble du quartier de la gare.

- Côté Est, le secteur en friche est peu valorisé.

Monsieur MARESCHAL présente ensuite quelques cartographies montrant l'évolution historique du site et du centre-ville depuis le XVIème siècle.

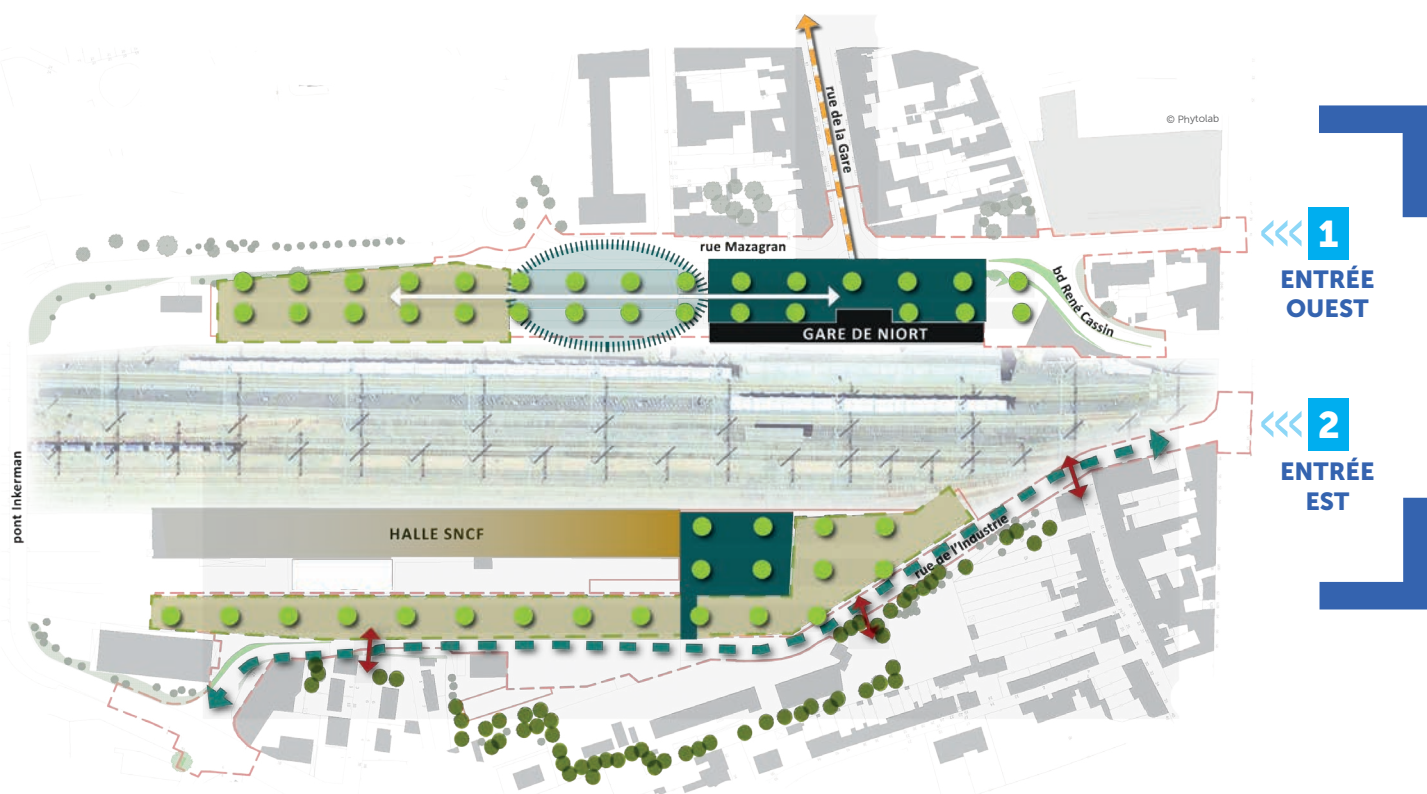
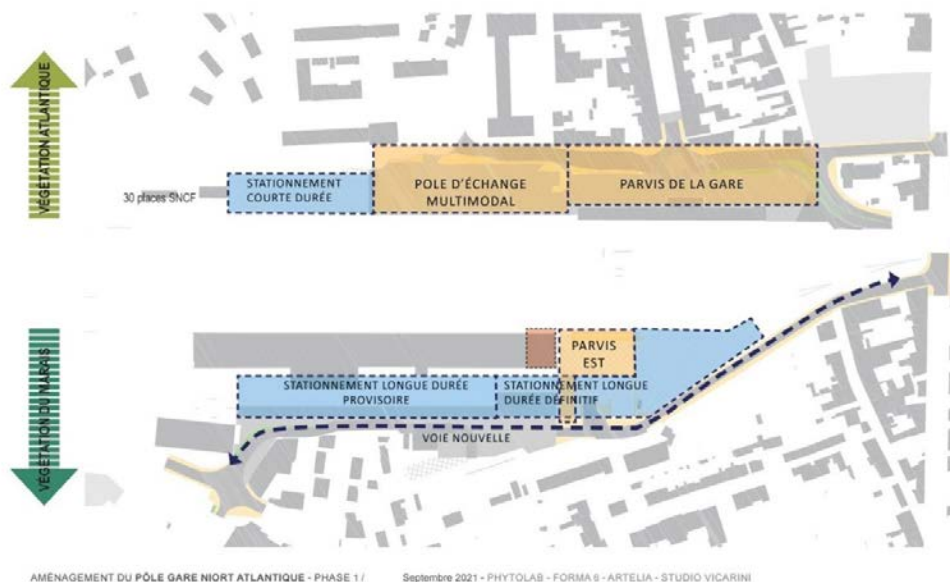
La gare et la ligne de chemin de fer ont été construites à la fin du XIXème, ce qui a occasionné une coupure viaire (rue Beausoleil et route d'Aiffres). La gare présentait à l'époque deux ailes latérales qui ont depuis été déconstruites.

Et de poursuivre sur la proximité de la gare avec le centre-ville. Les cercles de distance montrent que la gare est située qu'à 8 minutes à pied de la place de la Brèche. L'absence de lisibilité des parcours ne permet pas aujourd'hui de valoriser cette proximité. Ce lien vers le centre-ville doit être amélioré en aménageant une place de la gare connectée avec les autres places dans la ville.

Quelques chiffres sont énoncés :

- 1,5 million de voyageurs et d'usagers de la gare en 2020,
- 14 000 véhicules empruntent chaque jour la rue Mazagran : voie de transit et de distribution de la ville. Ce flux est important et le caractère très routier renforce encore cette perception. Cela étant, un tel flux reste tout à fait compatible avec un enjeu d'apaisement du quartier dans la qualification des espaces publics notamment.
- Un réseau de bus conséquent : 17 lignes urbaines et interurbaines Tanlib, régionales, SNCF mais un fonctionnement peu optimal et sécurisé au milieu du parking et des circulations.

Dans le portrait de l'état existant, l'ensemble des stationnements a été comptabilisé et est synthétisé par nature. Les parents pauvres de cette accessibilité actuellement sont les vélos. Monsieur MARESCHAL présente ensuite le schéma fonctionnel et les intentions du projet telles que présentées lors de la réunion publique du 08 novembre :

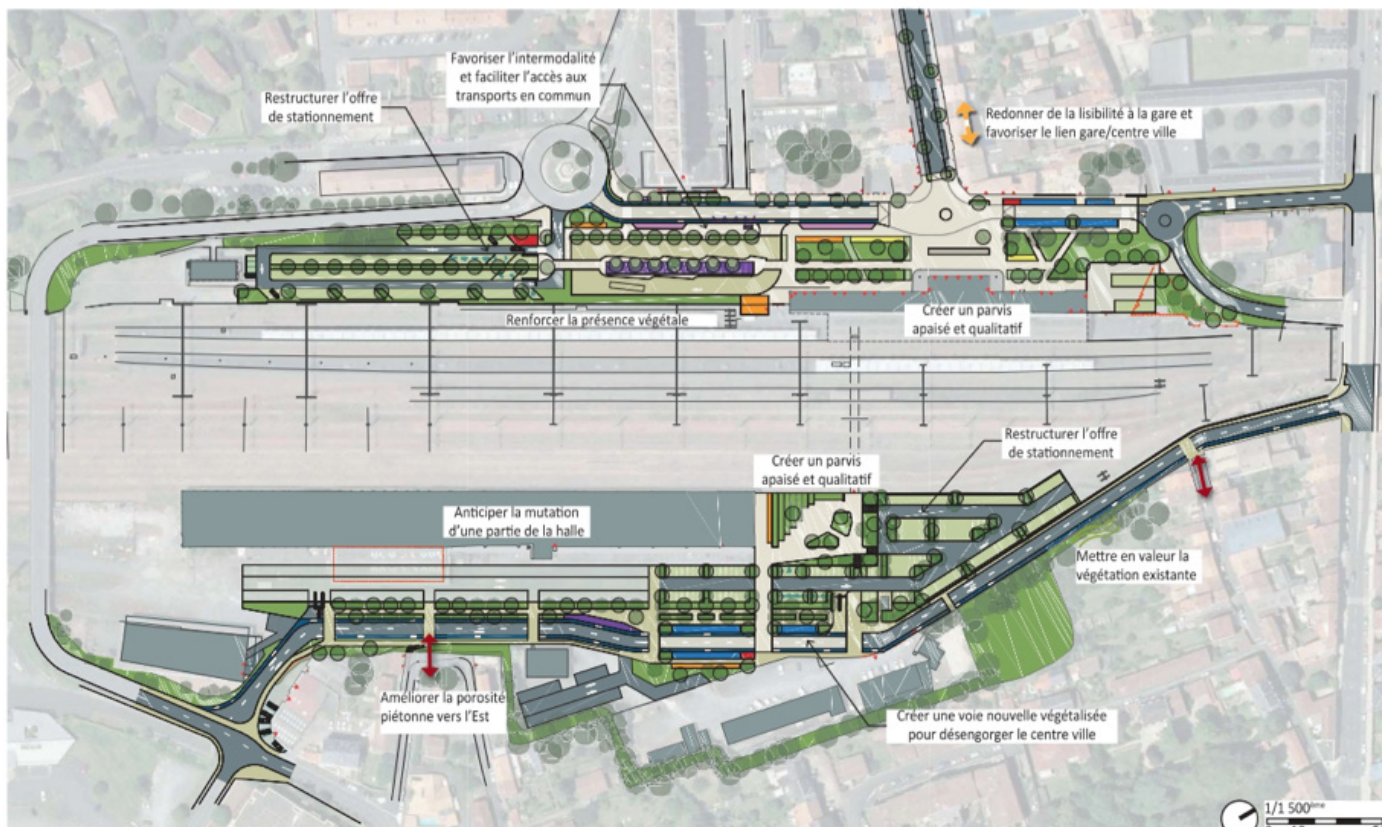


Créer une véritable entrée de ville qualitative et améliorer l'accessibilité à la gare

- Favoriser l'intermodalité et faciliter l'accès aux transports en commun.
- Restructurer l'offre de stationnement.
- Créer des parvis apaisés et qualitatifs.
- Anticiper la mutation d'une partie de la halle.
- Créer une voie nouvelle végétalisée pour désengorger le centre-ville.
- Redonner de la lisibilité à la gare et favoriser le lien gare/centre-ville.
- Améliorer la porosité piétonne vers l'Est.
- Favoriser la connexion entre les différents usages en s'appuyant sur la géographie du site.
- Renforcer la présence végétale.
- Mettre en valeur la végétation existante.

Monsieur MARESCHAL présente ensuite le plan schématique et les ambiances zoomées secteur par secteur.

PROJET GARE NIORT-ATLANTIQUE PLAN SCHÉMATIQUE



Côté OUEST

Zoom sur la place de la Gare : éléments à retenir

- Modification du carrefour avec la rue René CASSIN. Le dispositif actuel, très routier serait remplacé par un carrefour giratoire qui conserve une bonne capacité de trafic et permet d'opérer le demi-tour, toujours intéressant dans le cadre de la desserte d'une gare.
- Réduction du carrefour giratoire de la rue de la gare permettant de développer un espace piéton végétalisé, avec des assises, une accessibilité vélos,
- Aménagement de déposes minutes de part et d'autre de la rue Mazagran
- Création d'un espace de stationnements dédié aux motos
- Intégration de stationnements réservés pour les taxis
- Démolition du bâtiment triangle, propriété SNCF, actuellement inoccupé permettant l'aménagement d'un nouvel accès pour les secours, convoyeurs de fonds et l'intégration de places de stationnements pour les salariés de la SNCF.

Une esquisse est amorcée rue de la Gare mais Monsieur MARESCHAL rappelle que même si elle n'est pas intégrée au périmètre de l'opération, une réflexion sur son devenir est à envisager.

Des Images de références sont présentées : Gare de Nantes (la place est devenue un véritable lieu d'attente du train), Gare de Vichy (emprises et fonctionnalités comparables avec la Gare de Niort).

Zoom sur le pôle d'échange : principaux éléments à retenir

- Aménagements de 6 quais en lien avec le bâtiment voyageur avec proposition d'ombrières visant notamment à protéger les usagers des conditions météorologiques (pluie, vent, forte chaleur) ;
- Entrée / sortie par la rue Mazagran dans la mesure où la possibilité d'un raccordement sur le giratoire a été écartée pour des questions de faisabilité technique ;
- Création d'une continuité piétonne au travers du pôle d'échange entre le parking courte durée et le bâtiment voyageur ;
- Doublement de la capacité de l'abri vélo et aménagement d'un auvent permettant d'offrir des stationnements vélos abrités, accessibles depuis l'espace public ;
- Intégration de places de stationnement réservées aux taxis ;
- Aménagement de bandes cycles ;

Zoom sur le parking courte durée : principaux éléments à retenir

- Accès au parking depuis le giratoire ;
- Aménagement d'une centaine de places de stationnement avec un choix de revêtements perméables ;
- Intégration de stationnements PMR ;
- Intégration de bornes de recharges électriques ;

Côté EST

Rue de l'industrie : principaux éléments à retenir

- Une emprise de voie contrainte ;
- conservation des caniveaux pavés et de la végétation des coteaux ;
- Aménagement d'un seul trottoir élargi avec création d'une bordure haute pour protéger les piétons ;
- Connexion piétonne avec la rue du frêne et la rue de la Perche ;
- Aménagement de bandes cycles en sens montant uniquement, du fait de la faible largeur disponible ;
- Aménagement de dispositifs de ralentissement, type plateau surélevé pour éviter la prise de vitesse ;
- Aménagement de déposes minutes ;
- Zone de stationnement longue durée – aménagement définitif avec un choix de revêtements perméables comme à l'ouest ;
- Création d'un parvis permettant de rejoindre le passage inférieur (cf référence de la gare de Redon) ;
- Aménagement d'un mail piéton permettant de desservir le stationnement du parking provisoire dans l'attente du devenir de la Halle ;

Pour conclure, Monsieur MARESCHAL présente les enjeux de liaison à grande échelle en rappelant notamment la proximité de l'hôpital pouvant se traduire par une prolongation du mail piéton, permettant d'offrir des espaces extérieurs, de promenade, aux patients et accompagnants (peu d'espaces extérieurs végétalisés sur le site même de l'hôpital).

Enfin, on pourrait également envisager un prolongement de la rue de l'Industrie, vers un franchissement inférieur permettant de relier le Boulevard du Général de Gaulle et ainsi permettre une meilleure répartition des flux de circulation.

Cette éventualité permettrait de réserver le pont Inkerman aux modes doux et à la circulation des transports en commun.

L'aménagement des espaces publics de la gare sont un premier pas vers un avenir qui reste encore à écrire.

Les participants sont ensuite répartis par table de 5. Le plan schématique sert de base de discussion, chacun exprimant ses idées ou remarques sur des post-it mis à disposition.

La synthèse des réflexions permet de mettre l'accent sur plusieurs thématiques :

ACCESSIBILITE

L'Accessibilité aux quais

Concernant cette problématique, il est précisé que la SNCF doit l'accessibilité de tous pour 2024/2025. 2 solutions sont actuellement à l'étude. La première serait d'aménager une passerelle avec des ascenseurs au-dessus des voies ; la seconde serait de proposer des ascenseurs vers le passage souterrain. Du point de vue du projet, cette seconde solution serait beaucoup plus intéressante car elle permettrait une accessibilité totale des côtés Est et Ouest.

COMMERCES /SERVICES

La notion d'offre commerciale de proximité, notamment en prévoyant de réhabiliter la Halle, ce qui permettrait de redynamiser le quartier.
Prévoir des animations temporaires place de la gare, chalets, stands.

CIRCULATION / STATIONNEMENT

La réflexion nécessaire sur l'aménagement de la rue de la gare, minima jusqu'à la rue du 14 juillet, notamment pour éviter que cette rue serve de dépose minute sauvage car les stationnements voyageurs se trouveront plus éloignés.

Monsieur MARESCHAL de rappeler que la rue de la Gare dont on souhaiterait qu'elle soit le support de nombreuses fonctionnalités : Végétalisation, espaces dédiés cycles, trottoirs confortables, offres de stationnement, possède des emprises non extensibles et limitées qui imposeront de faire des choix.

L'attention des participants est attirée sur la présence de déposes minutes également sur le secteur Est. Ce nouvel accès devrait à terme prendre toute sa place dans la vie de la gare.

Prévoir un espace de covoiturage et une zone pour les navettes d'entreprises et éventuellement des trottinettes en libre-service.

Prévoir une meilleur répartition des déposes-minutes sur la rue Mazagran.

Interrogations sur les conditions de circulation entre les 2 giratoires rue Mazagran et la cohabitation avec l'aménagement de déposes minutes de part et d'autre de la rue, au regard des niveaux de trafics.

Demande d'intégration d'un accès cycle sur le rondpoint Cassin depuis la place de la Gare.

Quels aménagements permettront de garantir une circulation à faible vitesse sur la rue de l'industrie ?

Le gabarit de la rue de l'industrie permet-il le passage des poids lourds ?

Les places handicapées doivent être différenciées des déposes minutes sinon elles seront utilisées comme déposes-minutes.

Interrogation sur les conditions d'accès à la rue de l'Industrie depuis l'avenue de Limoges.

Interrogations sur les tarifs de stationnement qui seront proposés par EFFIA.
Comment traiter le débouché de la rue de l'Industrie sur l'Avenue de Limoges ?
Prévoir une tarification attractive sur la place St-Hilaire.

Absence de possibilité de retournement sur la rue de l'Industrie

Concernant cette problématique, Monsieur MARESCHAL précise qu'il y a la possibilité d'accéder au parking longue durée, celui-ci offre une gratuité de 15 minutes – permet de facto de déposer des voyageurs et de repartir.

Le nombre de stationnements est-il suffisant ?

Avant la crise sanitaire, les parkings étaient saturés. Quid de la reprise d'activité post covid ?

Il s'agit d'éviter les dépôts de stationnement sur le parking de l'hôpital notamment ou les rues à proximité où le stationnement n'est pas réglementé et qui génèrent des nuisances pour les riverains

Pourquoi ne pas imaginer un stationnement en silo ?

Monsieur SIX précise que cette solution de stationnement en silo a fait partie des hypothèses de travail mais au-delà du coût financier, l'intégration paysagère et patrimoniale n'est pas aisée, d'autant que le gestionnaire du parking (EFFIA) vise avant tout la rentabilité financière dans ses investissements. Concernant les perspectives du retour à une fréquentation identique à la période antérieure au COVID, celles-ci sont de l'ordre de 5 ans.

LIAISONS DOUCES / MOBILITE

Interrogations sur la cohabitation entre les vélos et les voitures rue de l'industrie notamment.

De plus en plus d'usagers du train voyagent avec leur vélo. Quelle solution pour sortir de la gare avec son vélo avec un maillage incomplet de pistes cyclables (absence de continuité avenue de Limoges ou rue de la Gare) ?

Prévoir un abri sécurisé pour les vélos côté Est.

Mieux répartir l'offre vélo sur le Place de la Gare

Le tunnel pourrait-t-il être accessible aux vélos ?

Mettre les stationnements vélos en retrait de la place de la gare pour que celle-ci soit exclusivement

Prévoir une navette entre la gare et la place de la Brèche, y compris sur des liaisons le week-end.

Besoin d'améliorer la desserte de la gare en Transport Collectif (fréquence et amplitudes horaires)

Aménager une liaison piétonne boulevard Cassin / secteur Terraudière.

Transformer les escaliers du boulevard Cassin à l'avenue de Limoges en ascenseur.

Ajouter une traversée piétonne rue Mazagran.

Ajouter un escalier entre la rue de l'industrie et le parking Effia pour un accès plus direct.

Ajouter un escalier entre la rue de l'Auvergne et la rue de l'Industrie en passant derrière les bâtiments SNCF

Envisager la rue de l'Industrie en sens unique du Sud vers le Nord et la rue de Brioux en sens unique du Nord vers le Sud, voire la route d'Aiffres en sens unique de l'Ouest vers l'Est ?

Privilégier les pistes cyclables entre le trottoir et les voitures en stationnement (comme en Allemagne) car ce serait moins dangereux qu'entre la voirie et les stationnements.

Prévoir une liaison cycle sur l'Avenue de Limoges.

La place du piéton est peu lisible. Ne pas oublier que le dernier km se fait à pied.

L'aménagement laisse une grande place au piéton et améliore considérablement les choses dans le périmètre donné mais la continuité globale reste à construire. Monsieur TERRASSIN évoque le travail engagé par la ville sur une étude de jalonnement intégrant les vélos et les piétons.

Prévoir des appuis vélos (hors VLS) du côté Nord du parvis pour les cyclistes venant de la rue Beausoleil ou de l'Avenue de Limoges.

Prévoir un plan incliné plutôt qu'un escalier rue de la Perche pour les vélos et les PMR.

Cette possibilité a été étudiée mais la pente serait trop forte ou l'emprise de la rampe trop importante pour être envisageable.

AMENAGEMENTS PAYSAGERS/ ENVIRONNEMENT

Prévoir une présence de l'eau plus importante que celle proposée en rappel avec le Marais. Pourquoi ne pas envisager des essences comestibles ? Privilégier des plantes vivaces plutôt que des plantes annuelles.

Secteur Est : comment végétaliser le talus de manière à ce que les plantations atténuent les nuisances sonores pour les riverains ?

Imaginer de zones de repos à l'ombre des arbres.

NUISANCES

Envisager un revêtement de sol adapté aux valises à roulettes pour limiter les nuisances sonores pour les riverains.

Envisager des études de bruit pour limiter les nuisances sonores liées au trafic routier (pb sirènes, rodéos...) rue Mazagan.

L'apaisement de la circulation (vitesse et trafic avec la création de la rue de l'Industrie) réduira les nuisances liées au trafic.

DIVERS

Le regret d'une juxtaposition de projets sans réflexion d'ensemble sur le devenir de la ville de Niort à 20 ans avec le besoin de tisser un lien vers l'hôpital et le centre-ville

Réfléchir sur la gestion des déchets (notamment cartons) et encombrants des commerçants de la gare

La place de l'éclairage dans le projet

Monsieur MARESCHAL précise que la composante éclairage pour une mise en scène de la végétation, des fronts de taille... avec un éclairage chaud (bougie) sur l'ensemble des espaces publics et plus blanc sur les places / parvis, intégrant une mise en lumière du bâtiment de la gare est en cours d'étude par le concepteur lumière (Studio VICARINI).

Panneaux de signalisation pour les piétons en sortie de gare (bus, centre-ville, vélo)

Monsieur SIX précise qu'une attention particulière doit être portée à cette problématique notamment pour limiter la pollution visuelle. C'est un projet dans le projet auquel les services de la ville travaillent dans le cadre d'une refonte du schéma directeur de signalisation.

Monsieur TERRASSIN remercie l'ensemble des participants pour la qualité et la richesse des échanges.



niort agglo
Agglomération du Niortais