



PROJET GARE NIORT-ATLANTIQUE



Projet Gare Niort-Atlantique
**Compte-rendu de la réunion publique
du lundi 8 novembre 2021**

Le public (environ 160 participants) est accueilli par Monsieur TERRASSIN, adjoint au Maire de Niort en charge de la Vie participative.

Monsieur BALOGE, Maire de Niort et Président de Niort Agglo introduit la réunion en indiquant que le projet Gare est un sujet d'importance, sur un site contraint. Déjà ancien, il a fait l'objet d'études stratégiques préalables.

Ce n'est qu'en mai dernier que l'équipe de maîtrise d'œuvre a été retenue, équipe qui n'est pas inconnue des Niortais puisqu'il s'agit de l'agence PHYTOLAB qui a notamment œuvré dans le cadre de l'aménagement des espaces publics de Port Boinot.

Evidemment, les enjeux sont nombreux, en termes d'image (aspect de friche sur le secteur est), en termes d'enjeux environnemental, de circulation, de stationnement, de mobilité, d'accessibilité, de commerces, de logements... et tous ces enjeux dépassent le strict cadre de la ville-centre. C'est pour cette raison qu'une large concertation a été souhaitée, à l'échelle de l'Agglomération.

La gare a un effet frontière entre les différents quartiers de Niort. L'un des enjeux est justement de redonner une certaine proximité des Quartiers Goise / Champommier avec le Centre-ville, en améliorant la porosité piétonne notamment.

L'objet de la réunion publique de ce soir est bien de s'interroger – et pas nécessairement d'apporter des réponses – sur toutes les composantes de ce projet, pour nourrir la réflexion.

Monsieur TERRASSIN présente les autres élus présents à la tribune :

- Monsieur MARCHIVE, adjoint au Maire de Niort en charge de l'Urbanisme et délégué en charge de la politique de la ville et de l'urbanisme à Niort Agglo ;
- Monsieur SIX, 1er adjoint au Maire de Niort et Vice-Président en charge des Déchets et de l'espace public à Niort Agglo ;
- Monsieur DUPEYROU, Conseiller municipal délégué au commerce et Vice-Président en charge de la politique commerciale à Niort Agglo ;

La parole est ensuite donnée à Monsieur MARESCHAL, Directeur de l'agence PHYTOLAB (Nantes), mandataire du projet. 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 depuis la désignation de l'équipe, des rencontres techniques ont été organisées avec différents interlocuteurs (taxis, gare et connexion, Effia, Région Nouvelle Aquitaine...) et qu'il convient désormais de laisser la place à l'expression publique.

A cet égard, une diapositive présente le planning des rencontres.



A noter : la date du 15 décembre prochain avec la tenue d'ateliers de concertation sur différentes thématiques telles que la mobilité, l'environnement ou la qualité urbaine.

Monsieur MARESCHAL poursuit en précisant que les réflexions engagées sur un projet tel qu'une Gare s'adressent à l'ensemble de l'agglomération. Il s'agit d'un réel projet de territoire.

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. On arrive à Niort et pas ailleurs.

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 à développer.

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.

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.

- Le secteur Ouest est dans le périmètre de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) et le projet sera soumis à l'avis de l'Architecte de Bâtiments de France.

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.

La présentation se poursuit avec un zoom sur l'offre de stationnement dans l'emprise du projet (diapositive 14).

Monsieur MARECHAL commente ensuite diverses vues et photos du site, lesquels mettent en évidence :

Côté Ouest :

- Un trottoir d'environ 1,20m entre le bâtiment voyageur et la voirie ;
- L'absence de quais permettant de satisfaire aux obligations règlementaires en termes d'accessibilité au pôle d'échange
- Le bâtiment triangle, sans réelle occupation aujourd'hui en dehors d'un espace de stationnement réservé à la SNCF ;

Coté Est :

- Un secteur est en friche avec un accès souterrain par une petite rampe peu accueillante ; une absence d'accessibilité aux quais que la SNCF doit prendre en compte dans le projet,
- L'ancienne Halle (3000m²), d'une certaine qualité architecturale, avec son potentiel de développement futur (spectacle, co-working, bureaux...) qu'il conviendra de préserver pour l'avenir du quartier ;
- Des pavages en granit et en grès, cachés sous les revêtements en enrobé,
- Des accès piétons par escaliers escarpés à améliorer pour une liaison inter-quartiers,
- Des pavages des caniveaux à conserver rue de l'Industrie (domaine en propriété et gestion SNCF) et une végétation intéressante des fronts de taille ; mais on déplore l'absence de liaison vélo et des voitures stationnées sur les trottoirs qui empêchent le cheminement des piétons.

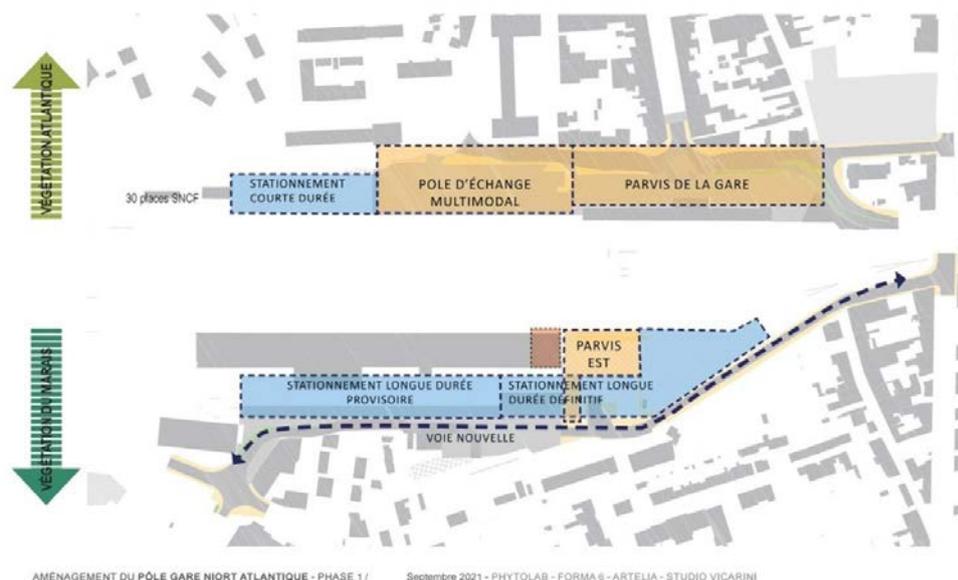
Monsieur MARECHAL présente ensuite le schéma fonctionnel du projet :

A l'Ouest,

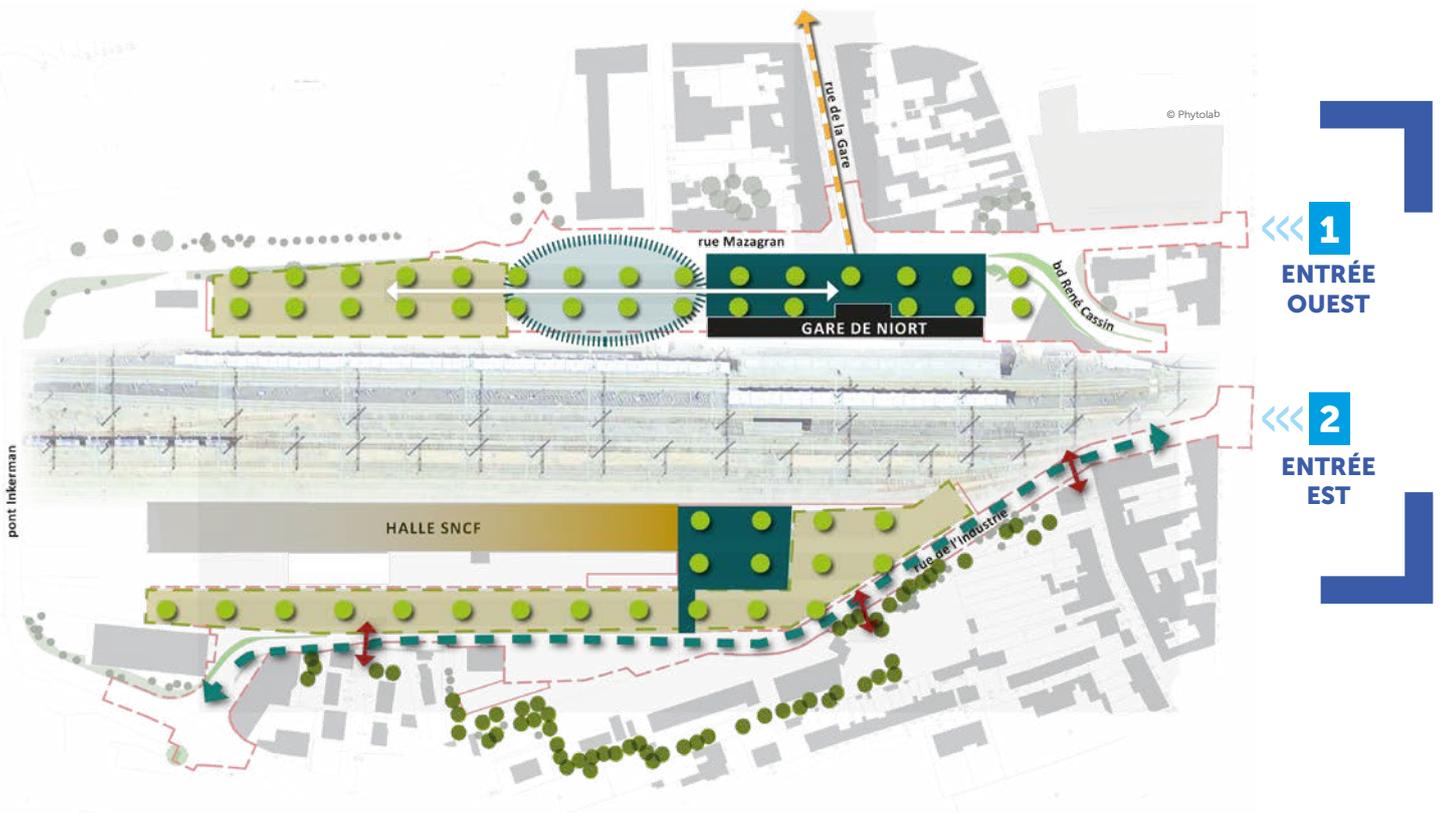
- Constituer une vraie place de la gare, à dominante piétonne,
- Aménager un pôle d'échange multimodal
- Organiser le stationnement

A l'Est,

- Aménager un vrai parvis et traiter la pente pour accéder au passage souterrain,
- Organiser les stationnements en donnant davantage d'espace aux piétons,
- Prévoir des stationnements « provisoires » pour préserver l'avenir du bâtiment Halle,
- Aménager une voie nouvelle pour tous les modes, lien entre le pont Inkermann et l'Avenue de Limoges.



Les intentions urbaines sont ensuite déclinées :



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

A l'Ouest,

- Trouver de la qualité aux espaces publics en imaginant par exemple un « *mail des mobilités* » pour donner une unité à l'entité urbaine,
- Retrouver une perspective vers la gare et établir des liaisons vers le centre-ville,

A l'Est,

- Aménager un parvis qualitatif
- Aménager une voie nouvelle, plantée, en respectant la typologie industrielle des lieux,
- Réutiliser les pavages présents,
- Adopter une gestion de l'eau à ciel ouvert,
- Améliorer les descentes d'escaliers pour rétablir les liaisons piétonnes.

Monsieur MARESCHAL présente ensuite des références sur les ambiances qui permettent d'illustrer les propos.

Concernant la place de la Gare, l'enjeu est d'exprimer l'identité géographique des lieux – évocation du marais et du réseau hydrographique -, au travers le paysage et de l'eau notamment (qui peut permettre de couvrir le bruit des voitures) ; avec l'idée de créer commune une « *salle d'attente* » extérieure en donnant de la qualité et du confort aux usagers de l'espace public.

Concernant le pôle d'échange, des ombrières pourraient être intégrées, visant notamment à protéger les usagers des conditions météorologiques (pluie, vent, forte chaleur) ; et un abri vélo sécurisé dont la capacité actuelle serait largement augmentée.

Concernant les stationnements, des exemples d'aménagements en pavage sont présentés ;

Concernant le parvis Est, l'exemple du pôle de REDON est présenté,

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).

Une réflexion sur les stationnements pourrait également être menée.

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.

Les articulations sont possibles et aujourd'hui prépare demain.

DEBAT AVEC LES PARTICIPANTS

Questions Réponses

regroupées par thématiques

STATIONNEMENTS / CIRCULATION

Un participant s'interroge sur le devenir de la voie nouvelle et si la collectivité souhaite le report intégral des flux de la rue mazagran.

Monsieur SIX indique que la volonté n'est pas de reporter l'ensemble des flux mais de faciliter les accès à la gare en aménageant un second accès qui permettra de soulager la rue Mazagran.

La rue de l'industrie n'est pas très large. Sera-t-elle élargie ou mise à sens unique ?

Monsieur MARESCHAL précise que même si elle n'est pas très large, on peut néanmoins réaliser une voie en double sens de 5 à 5,50m, y adjoindre un trottoir accessible et une bande cyclable montante. Le caniveau pavé et la végétation du coteau seront également conservés et mis en valeur.

Une aire de covoiturage sur le secteur Est peut-elle être prise en compte ?

Monsieur SIX indique que le projet prévoit plutôt du stationnement dépose minute ou réglementé. Le projet se construit et cette éventualité pourra être étudiée.

Le projet prévoit-il un réaménagement de la rue de la Gare ?

Une mise en sens unique pourrait être intéressante avec des plantations d'arbres, la création de pistes cyclables et le maintien des stationnements.

Monsieur SIX précise que la rue de la Gare fait partie de la réflexion mais qu'elle n'est pas intégrée au périmètre de l'opération. Les enjeux sont effectivement importants (commerces, stationnements, circulation, mobilités...). Monsieur MARESCHAL évoque le rôle important de la rue de la Gare dans la qualité d'ensemble du projet. La question du sens unique peut effectivement se poser car elle permettrait de soulager le carrefour giratoire devant la gare et maintenir ainsi sa capacité. Cela étant, il conviendra de maintenir le double sens pour les transports en commun (la largeur de voie ne serait donc pas réduite).

Le responsable de l'agence d'Aide à domicile situé route d'Aiffres indique un besoin important de stationnement « *ultra minute* » pour les allers / venues des 60 auxiliaires de vie. Actuellement, il dispose de quelques places de stationnement et les auxiliaires stationnent le long du grillage (carrefour rue de l'industrie route d'Aiffres).

Monsieur SIX indique que cet usage avait effectivement été repéré. Maintenant qu'il est quantifié, la demande sera examinée.

L'un des intervenants souhaite attirer l'attention sur la nécessité de préserver les échanges Nord / Sud déjà beaucoup impactés par les aménagements de la place de la Brèche et la piétonisation... Il convient de préserver l'accessibilité à la gare en véhicule personnel.

Monsieur TERRASSIN précise qu'une réflexion est engagée sur le jalonnement global dans la ville

Un chef d'entreprise de la rue de la Gare s'interroge sur le point de savoir si les locations de places de stationnement à l'année au sein du parking longue durée EFFIA seront conservées voire développées ? Il précise qu'actuellement il loue 13 places pour ses salariés, étant précisé que le parking de la Brèche n'a plus de disponibilités sur ce type de demandes.

Monsieur SIX précise que le parking de la Brèche doit disposer de suffisamment de places de stationnements en rotation pour l'attractivité du centre-ville. Concernant l'offre de stationnement au sein du parking EFFIA, la question sera posée.

ACCESSIBILITE

Comment garantir des places de dépose-minutes PMR, sachant que les places existantes font souvent l'objet d'usage illicite ?

Monsieur le Maire Président indique qu'aujourd'hui la gare n'est pas accessible mais que la SNCF a des obligations en la matière et qu'un projet de mise en accessibilité sera déployé à court terme (études en cours). Le projet d'aménagement devra être conçu de manière à ce que les déposes-minutes puissent être accessibles à tous types d'usages (dimensionnement PMR). Cette question de l'accessibilité est essentielle et la commission communale sera d'ailleurs appelée à se prononcer.

LIAISONS DOUCES / MOBILITE

Un intervenant déplore le manque de cadencement de la ligne 1 notamment pour desservir la gare.

Monsieur SIX indique que ces éléments seront bien sûr étudiés, notamment dans le cadre de la nouvelle délégation de service Public, mais que pour l'heure, il s'agit de bien appréhender l'aménagement des espaces publics.

Est-ce que les piétons pourront relier le centre-ville depuis l'est en passant par la gare ?

Monsieur TERRASSIN précise que l'un des objectifs est effectivement de trouver une solution pour obtenir cette perméabilité et que la gare ne constitue plus une barrière. Monsieur MARESCHAL précise que cette perméabilité sera possible en utilisant le souterrain mais uniquement aux heures d'ouverture de la Gare. En dehors de ces heures, l'aménagement de la rue de l'industrie et la création de cheminements piétons permettra de relier l'avenue de Limoges (plus sécuritaire aujourd'hui qu'une liaison par le pont Inkermann).

Est-ce que la nouvelle voie intègrera des aménagements pour les piétons et les cycles ?

Oui. Monsieur MARESCHAL de préciser qu'aujourd'hui on ne conçoit pas de voie nouvelle sans qu'elle offre tous les modes de déplacement. Mais en fonction des contraintes d'emprise notamment, des partages de voies pourront être envisagés.

**Pourquoi ne pas envisager une passerelle piétonne complémentaire à celle d'Inkermann ?
(2 participants se sont exprimés sur cette thématique) ?**

Monsieur le Maire Président précise que le sujet est compliqué, du fait notamment des multiples intervenants gestionnaires, SNCF, Conseil Départemental et que le coût financier est très impactant. Par ailleurs, comment accrocher cette passerelle sur le secteur Est, pour déboucher sur quoi ? Monsieur MARESCHAL indique qu'une solution à plus long terme pourrait être envisagée ; avec l'éventualité d'une liaison souterraine vers le boulevard du Général de Gaulle et le pont Inkermann pourrait alors être dévolu aux modes doux. De fait, il ne paraît pas opportun de prévoir une passerelle dès à présent. Monsieur le Maire Président énonce que pour être sûr d'avancer sur un projet, il faut le construire par étape et que la première d'entre elle concerne l'aménagement du parvis Est et de la place de la Gare. D'autres enjeux suivront, en termes de logement, d'urbanisme...

Pourrait-on envisager une desserte bus sur la partie Est de la gare ?

Monsieur TERRASSIN de préciser que la partie Est est « réservée » aux cars de tourisme. Le pôle d'échange sera concentré quant à lui sur la partie ouest.

Est-il envisagé une liaison Gare Centre-ville par la navette ?

Monsieur le Maire Président confirme que cette éventualité sera étudiée dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public.

Les liaisons douces vers l'hôpital ou l'avenue de Limoges sont très compliquées actuellement. Le projet permettra-t-il de les traiter ?

Monsieur SIX réaffirme que les mobilités sont au cœur du projet et que les aménagements seront réalisés en tenant compte des capacités sur la voirie qui doit accueillir une multitude de besoins et d'aspirations. Monsieur MARESCHAL de poursuivre en précisant que le nord de la rue Mazagran (section Beausoleil / Avenue de Limoges) est étroit et sera plutôt dévolu aux piétons ; la séquence au sud de la rue Beausoleil est plus large et devrait permettre d'accueillir les déposes-minutes et une mixité piétons cycles ; sur la dernière séquence vers le boulevard du Général de Gaulle, la voie s'élargit ce qui permettra d'intégrer des bandes cyclables sur la chaussée. Il faut avoir à l'esprit que le secteur de la Gare est un secteur de desserte de quartier et de transit. Pour autant le flux automobile est parfaitement compatible avec un apaisement des circulations et ce malgré les contraintes d'emprises. Le traitement de l'espace public est ainsi un enjeu majeur pour offrir une mixité d'usage

Il existe un trafic vélo / piéton important sur le boulevard CASSIN qui est à prendre en considération

Monsieur MARESCHAL indique qu'il s'agit d'un sujet réel alors même que cette voie très étroite est interdite aux piétons. Compte tenu des dénivelés et considérations techniques, il ne sera pas envisageable d'intégrer un cheminement piéton. Dès lors, il convient, en amont, de dissuader les flux piétons sur cette voie par des aménagements permettant un contournement plus aisé.

AMENAGEMENTS PAYSAGERS/ ENVIRONNEMENT

Pour l'un des intervenants, les esquisses présentées ne sont pas suffisantes en termes de plantations.

Monsieur MARESCHAL acquiesce tout en précisant qu'il y a néanmoins une forte volonté en la matière mais qu'il est aussi nécessaire d'y intégrer l'ensemble des fonctionnalités, notamment de stationnement. Une gestion des eaux de voirie en surface permettra d'alimenter les espaces verts et de participer au rafraîchissement. Au-delà de l'aspect d'embellissement, il y a une volonté de donner une réelle dimension environnementale au projet.

La question de la préservation de la ressource en eau est très prégnante. Est-il envisagé de récupérer les eaux de toiture des différents bâtiments ?

Monsieur MARESCHAL de répondre que c'est une possibilité qui pourrait être étudiée. L'objectif dans tous les cas est de désimperméabiliser les sols et de gérer les eaux de pluie de manière alternative au « *tout tuyau* ».

NUISANCES

Des équipements sont-ils prévus pour isoler du bruit, notamment des trains ?

Monsieur MARESCHAL précise qu'aucun traitement acoustique du train n'est envisagé à ce stade.

Une autre préoccupation concerne le bruit des mobylettes rue de la gare.

Monsieur le Maire Président convient que c'est une problématique qu'il conviendra de traiter dans le cadre du réaménagement de la rue de la Gare. Des opérations de police sont diligentées mais avec des résultats aléatoires. Monsieur MARESCHAL indique à ce propos que des essais sont actuellement en cours dans différentes villes de France avec le déploiement de radars acoustiques.

AMBIANCES URBAINES / ARCHITECTURALES

Ne conviendrait-il pas de se pencher sur la question du devenir de la grande halle, laquelle fait régulièrement office de squat ?

Monsieur le Maire Président indique tout ne peut se traiter en même temps tout en précisant cette valorisation est à construire avec la SNCF, propriétaire du site. Il est impensable de prévoir une réhabilitation sans connaître son devenir. La réflexion est en cours mais le projet doit être séquencé.

Un programme d'embellissement des façades sera-t-il déployé ?

Monsieur MARCHIVE indique que le plan-façades déployé sur le centre-ville historique est destiné à accompagner les propriétaires afin d'embellir la ville et redynamiser certains secteurs. Le centre-ville s'étend et même si c'est encore trop tôt, le dispositif plan-façades pourrait être étendu. Dans l'immédiat, la collectivité montre l'exemple en réaménageant l'espace public.

DIVERS

La rue de l'Industrie étant propriété SNCF, quel sera le statut de la voie ?

Quid de l'entretien du coteau ?

(la SNCF ne l'entretien pas actuellement et des incendies se sont déjà déclarés).

Monsieur SIX indique que pour le cas précis de la rue de l'industrie, une cession foncière est envisagée pour une gestion publique ultérieure.

Dans quel état d'esprit la SNCF accueille-t-elle ce projet d'aménagement ?

Monsieur le Maire Président tient à préciser que les échanges avec la SNCF (SNCF réseaux, SNCF immo, EFFIA...) sont de très bonne qualité. C'est un projet qui intéresse la SNCF de par ses propres obligations de mise en accessibilité et de l'enjeu de valorisation de son immobilier. Par ailleurs, le dossier est inscrit au plan de relance de l'Etat.

Quelle est l'estimation financière du projet ?

Monsieur le Maire Président annonce une enveloppe financière de 12 M€. 2,6 M€ de financement Etat, 2,6 M€ de financement de la Région Nouvelle Aquitaine sont d'ores et déjà acquis. Une demande de financement complémentaire de 4 M€ de fonds européen est en cours. Un financement à hauteur de 80 % pourrait donc être obtenu, en précisant les enjeux qui pèsent en matière de délais pour la consommation des crédits.

Monsieur TERRASSIN rappelle le calendrier à venir en matière de concertation :

- La tenue d'ateliers le 15 décembre
- La deuxième réunion publique le 11/01 pour une présentation de l'Avant-Projet
- La possibilité de laisser ses remarques et réflexions sur le site internet de l'Agglomération

En conclusion, Monsieur le Maire Président revient sur le temps de la nécessaire appropriation collective. Les enjeux sont posés, il revient à la collectivité d'apporter les meilleures réponses possibles.



niort agglo
Agglomération du Niortais