

"Celleneuve au Futur" – 20 novembre 2015 Compte-rendu de la soirée-discussion

Participants : environs 50 personnes.

Introduction par Roselyne, qui présente :

- le contexte de l'étude des étudiants ;
- les objectifs : se projeter dans le futur au-delà des problèmes du quotidien ;
- les attentes de cette soirée : libre expression des perceptions, des critiques et des propositions.

Roselyne et Jean exposent ensuite tour à tour les quatre projets retenus pour cette première discussion.

Avenue de Lodève (tronçon Esplanade – Géant Casino)

Objectifs : sécuriser les déplacements (piétons, vélos, automobiles), en obligeant notamment à réduire la vitesse des véhicules motorisés, et faciliter le stationnement (accès commerces/services, résidences, lieu culturel).

Discussion autour du couloir unique de bus

- Pourquoi un seul sens de circulation ?
- Comment choisir la direction ?
- Est-ce qu'une alternance est possible ?

Réponse

- A défaut de couloir dédié aux bus, ils peuvent emprunter les voies générales. Il y a bien ainsi circulation des bus dans les deux sens.

Discussion autour du stationnement

- Si les bus, peu nombreux, peuvent circuler sur les voies générales, pourquoi ne pas remplacer leur couloir par des places de stationnement supplémentaires ?
- Le stationnement en ligne peut poser problème (créneaux).
- Le stationnement en épis présente des avantages (davantage de places) mais, si l'entrée est aisée et rapide, la sortie en marche arrière peut être plus problématique (visibilité).

Discussion autour de la limitation de vitesse

- Pourquoi ne pas réduire la limitation de 50 à 30 km/h ?
- Pourquoi ne pas prévoir des ralentisseurs ?

Réponse

- La limitation à 30 km/h et les dos d'âne ne sont pas compatibles avec la circulation des bus.

Discussion autour de la voie cyclable

- Placer des murets au lieu de poteaux.

Discussion autour du projet d'ensemble

- Est-ce que l'aménagement de la totalité du tronçon à 2x1 voies ne va pas générer des embouteillages ? D'autres intervenants précisent que les embouteillages sont généralement la conséquence du passage de 2 à 1 voies sur un même tronçon (effet "entonnoir"). L'incohérence de l'existant est ainsi souligné (1 voie, puis 2, puis à nouveau 1 voie).
- Plus il y a de voies, plus il y a de véhicules et inversement, les usagers empruntant alors d'autres itinéraires. L'exemple de l'arrivée du tramway, qui a supprimé des voies, semble confirmer ce constat.
- Le couloir "piétons", estimé trop large, pourrait être réduit au profit du stationnement ou du bus. Mais il est souligné que l'intérêt du projet est aussi de permettre une réappropriation de l'espace public (fréquentation piétonnière, aménagements végétaux, etc.).
- Y a-t-il un espoir que le projet aboutisse à court terme ?

Réponse

- Un premier projet sur cette avenue avait déjà été déposé auprès de l'ancienne municipalité par le Comité de Quartier et accepté, avec notamment un cofinancement européen (FEDER). Mais il a été remis à plus tard. Le cofinancement est perdu mais le Comité espère bien relancer la Mairie.

Conclusion

Ce premier projet a suscité un grand intérêt. Sa nécessité et sa cohérence font l'unanimité. L'audience a souhaité entrer dans les détails du projet (aménagement de l'accès au "Petit Bard" et à "l'allée de Paris" par exemple). Il a été rappelé qu'il s'agit d'un projet sommaire, qui doit être développé, précisé et adapté aux besoins. Cela sous-entend une participation aux groupes de travail qui vont se pencher sur ces questions.

Rue des Escarceliers

Objectifs : réaménager l'ilot central aujourd'hui peu valorisé, avec des activités plurigénérationnelles (espace enfants, jardin public, jardins partagés).

Discussion

- Attention au coude fait par la "rue des Escarceliers" et à son arrivée étroite sur la "rue de la Piscine".
- Attention également au périmètre de cet ilot, au vu de la dangerosité du virage vers l'avenue de Lodève (visibilité, voie étroite). Son sommet est aussi estimé très pointu. Revoir peut-être le dessin de l'ilot ?
- Prévoir des collecteurs de tri sélectif (papier, verre).

- Constat d'un espace effectivement à valoriser (parfois dépôt automobile) et de l'intérêt de créer du lien social dans ce secteur résidentiel.

Réponse

- Le projet élargi des étudiants prévoit la création de cheminements piétonniers entre "l'allée de Paris" et l'îlot en question pour rechercher son désenclavement et créer des liens entre les différents espaces publics.

Conclusion

Des avis unanimement favorables au réaménagement de l'îlot.

Centre historique

Objectifs : l'étude a défini un périmètre "centre historique". Il s'agirait d'aménager les différentes rues qui le composent – ou certaines d'entre elles, dont la "rue Marcellin Albert" – en "zone partagée" entre les différents modes de circulation, tout en donnant la priorité aux piétons et aux vélos. La "rue Marioge" sur les Arceaux donne un exemple concret.

Roselyne rapporte les commentaires de deux commerçants. Ils se sont inquiétés de l'éventuelle interdiction de circulation des voitures, certains clients ayant besoin d'être conduits jusqu'à leur commerce.

Discussion autour de la structure et de l'usage des voies du centre

- La suppression des trottoirs (et donc des repères) intrigue, voire déroute les non-initiés.
- Utilisation de différents types de revêtement pour créer des repères ?

Réponse

- Projet évolutif, à adapter aux besoins des résidents du quartier. On peut ainsi imaginer un tracé en chicane, des emplacements de "parking minute".

Discussion autour des comportements

- Quid de la faisabilité au vu des incivilités actuelles (stationnements gênants, vitesse) ?
- En quoi ce type d'aménagement est dissuasif ?
- Une alternative au schéma de circulation existant est proposée : segmenter les lignes droites traversantes pour aménager des voies en "boucle". Il s'agirait ainsi de limiter la circulation au bénéfice des résidents-riverains.

Réponse

- L'objectif est aussi d'animer ces rues (lieu de rencontre, terrasses, mobilier urbain) et d'encourager la réouverture de commerces.
- La dissuasion passe par l'information (voir panneau bleu carré dédié). Il est difficile par ailleurs d'ignorer un rétrécissement de voie de circulation.

Conclusion

Ce projet a suscité beaucoup d'interrogations quant à sa faisabilité et à son efficacité. La projection sur le centre de Celleneuve avec la transposition de l'exemple des Arceaux ne convainc pas d'emblée. Peut-être parce que l'historique du quartier diffère et qu'il convient d'imaginer autre chose pour le centre de Celleneuve ? Ce projet a d'ailleurs suscité des propositions au-delà du cadre de l'étude : un retour de la "place Henri IV" en "place publique", lieu historique d'animation et de rencontres (référence ici encore à l'histoire du quartier). L'audience a aussi remarqué qu'il convient peut-être de s'interroger d'abord sur la raison du départ des commerçants.

Place Mansart

Objectifs : désenclaver la place en permettant la circulation à sens unique des véhicules (vitesse limitée, accès des secours) et en créant un lien direct sud-nord.

Discussion

- Étonnement sur la contradiction entre ce projet et les trois autres qui visent, au contraire, à limiter la circulation des véhicules motorisés.
- Craintes quant aux nuisances sonores (limitées à ce jour à la période estivale).
- Pourquoi une circulation à sens unique ?
- Doutes quant à la résolution des problèmes d'insécurité.
- Comment encourager l'installation de commerces ?
- Des témoignages rapportent que, contrairement aux apparences, il y a de la vie et de l'animation sur cette place.
- Souhait de l'aménager davantage (aménagements végétaux par exemple, design des éléments architecturaux à revoir).
- Le tramway a amené davantage de circulation piétonnière. Or, traverser la place, c'est aussi la découvrir et y revenir plus souvent.
- Le trajet quotidien entre les deux écoles (Pape-Carpantier et Léo Malet) est difficilement praticable pour les familles.

Réponse

- L'objectif est ici aussi de relier les différents secteurs du quartier et d'encourager la mixité.

Conclusion

C'est le projet qui a suscité le plus de controverse. Concernant la réouverture de la place à la circulation automobile, l'avis est majoritairement défavorable. L'espace est perçu différemment selon les résidents ("enclave" pour les uns, "espace protégé" pour les autres). Les problèmes d'insécurité et de nuisances ne sont pas systématiquement contestés mais la solution se situe peut-être ailleurs que dans la réouverture à la circulation ? La mixité entre les différents secteurs passe aussi peut-être par une harmonisation de l'architecture urbaine et par une atténuation du clivage ancien/moderne actuel.