



environ 60 participants

Le public est accueilli par Monsieur TERRASSIN, adjoint au Maire de Niort en charge de la Vie Participative et Conseiller Communautaire de Niort Agglo, précisant qu'il s'agit là de la troisième réunion publique sur le projet.

Monsieur SIX, 1^{er} adjoint et Vice-Président, en charge de l'Espace Public excuse Monsieur BALOGÉ, Maire-Président et Monsieur BILLY, Vice-Président en charge des Grands Projets et de l'Aménagement du Territoire à Niort Agglo, retenus par d'autres obligations.

Il poursuit en précisant que le projet va très prochainement entrer dans la phase de concrétisation puisqu'une délibération du Conseil communautaire est programmée en fin de mois pour autoriser le lancement de la consultation des entreprises en vue de la réalisation des travaux.

Sont également présents :

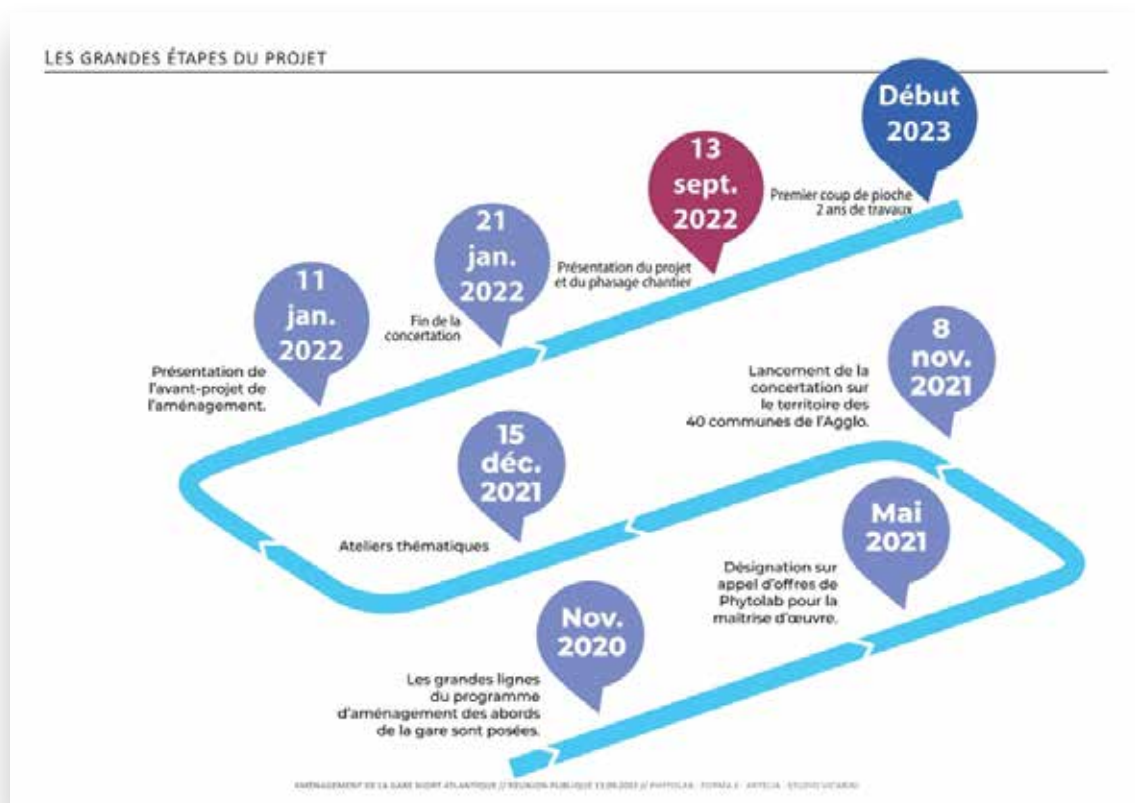
- Monsieur DUPEYROU, Conseiller Municipal délégué au Commerce et Vice-Président en charge de la politique commerciale à Niort Agglo ;
- Monsieur HEBRARD, adjoint au Maire en charge du Développement Durable & de l'Urbanisme, Conseiller Communautaire ;

La parole est ensuite donnée à Monsieur MARESCHAL, Directeur de l'agence PHYTOLAB (Nantes), mandataire du projet.

Monsieur MARESCHAL indique qu'au cours de cette réunion seront abordés les points suivants :

- Les grandes étapes du projet ;
- Un rappel du contexte ;
- Les évolutions du projet d'aménagement suite à la concertation ;
- La place du végétal dans le projet ;
- Les bilans du projet ;
- Le phasage des travaux.

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



Comme l'a évoqué Monsieur SIX, le lancement de l'appel d'offres interviendra début octobre avec un objectif de démarrage des travaux au printemps 2023.

LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ET LES ÉVOLUTIONS DU PROJET

Monsieur MARESCHAL poursuit en en rappelant qu'une gare dans une ville est un élément stratégique, pour les flux associés, la vie de quartier, l'accroche au centre-ville et qu'il convient concilier de nombreux paramètres :

- Comment rapprocher la gare du centre-ville ;
- Comment apporter de la qualité à l'entrée de ville ;
- Comment la rendre accessible à tous les modes de déplacement.

Une particularité à souligner : la présence de l'hôpital à proximité, secteur « *attracteur* » très fort. Cette gare est à l'usage de l'agglomération et pour toute l'agglomération. Il convient de trouver un nouveau partage de l'espace public, de donner une dimension végétale beaucoup plus forte, de donner une nouvelle impulsion au quartier de la gare, dans une dynamique « *centre-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.

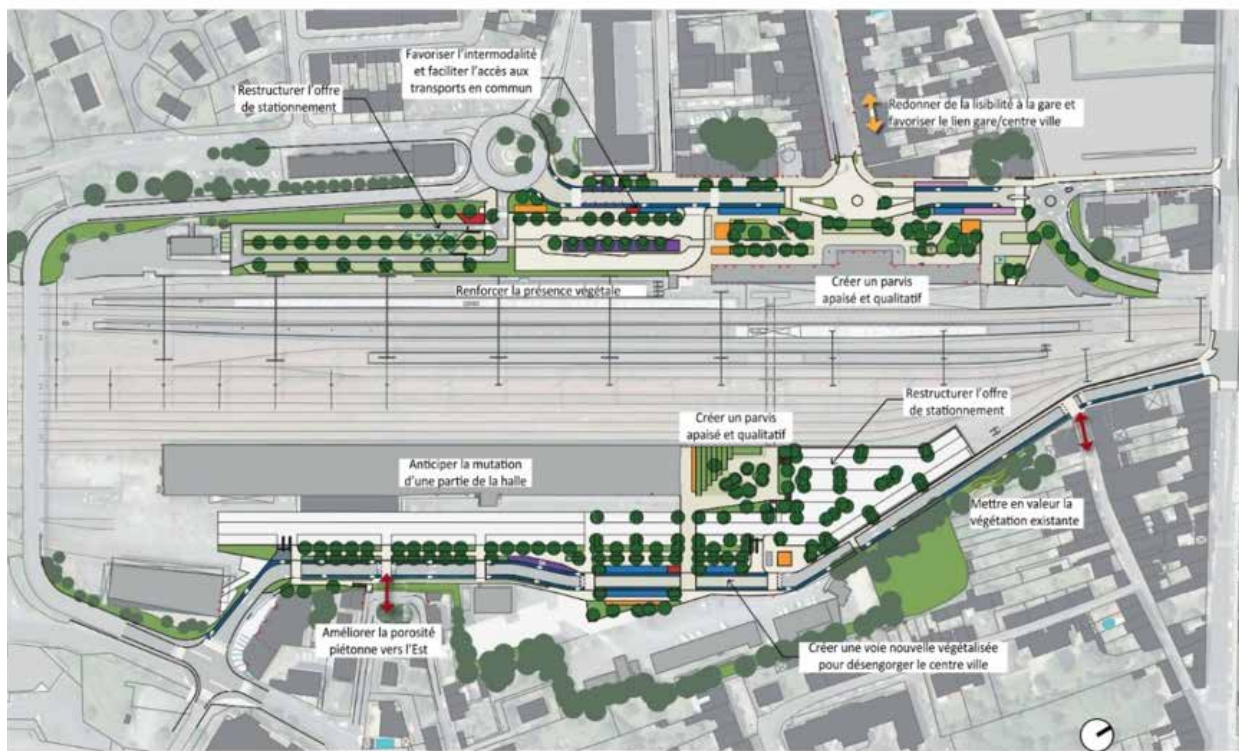
Les principaux objectifs sont les suivants :

- 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.

Monsieur MARESCHAL présente ensuite le périmètre d'étude, lequel s'étend de part et d'autre du faisceau ferroviaire (Est / ouest). Il s'agit bien de valoriser les 2 secteurs en ouvrant le secteur Est (arrière de la gare) et ainsi mieux mailler l'ensemble du quartier.

Il poursuit très rapidement sur l'évolution historique du site et du centre-ville depuis le XVIème siècle et l'impact urbain qu'a eu la construction de cette infrastructure dans le fonctionnement de la ville et qui perdure encore aujourd'hui (coupure de la route d'Aiffres).

Le site de la gare, dans sa configuration actuelle laisse peu de place au vélo ou au piéton. Lorsqu'on sort du bâtiment voyageur, on arrive sur un trottoir d'1,20m et l'utilisateur se retrouve tout de suite sur la voie de circulation.



Monsieur MARESCHAL présente ensuite le plan d'aménagement des espaces publics.

Secteur ouest

- Réaménagement du carrefour Mazagran / rue de la Gare permettant de dégager des espaces piétons ;
- Création d'un grand parvis piéton accompagné de mobiliers d'assises, d'une forte végétalisation et qui est amené à s'inscrire dans le réseau des places de la ville ; les espaces verts seront réalisés « *en creux* » afin de permettre la collecte des eaux pluviales et ainsi favoriser l'infiltration. Représentation au sol du tracé de la Sèvre Niortaise ; choix de matériaux de sol (dallage / pavage) confortables pour les valises et la circulation PMR ;
- Amélioration des fonctionnalités avec la création d'une offre de stationnement vélos sécurisée (40 places) + auvent permettant aux usagers de s'abriter dans l'attente des taxis notamment ;
- Création d'un nouveau giratoire vers le boulevard Cassin avec la suppression de la voie d'insertion, ce qui permettra une végétalisation ; réflexions en parallèle du projet pour améliorer les continuités piétonnes via des travaux sur les escaliers existants, afin de dissuader les piétons d'emprunter le boulevard Cassin (absence d'emprise nécessaire pour l'aménagement d'un trottoir) ;
- Création d'un véritable pôle d'échange multimodal avec abris pour les cars SNCF / région ; Les eaux de toiture de l'abris seront récupérées – 2 cuves de 50m³ pour l'arrosage des plantations ;
- Sur la rue Mazagran, aménagement de déposes minutes, de places PMR séparées des autres stationnements minutes, d'une station de taxis de 10 places aménagées de part et d'autre de la rue Mazagran,
- Création d'un parking courte durée avec un sens unique de circulation – stationnements en épis, joints pavés enherbés - et d'un mail traversant vers le bâtiment voyageur. Le parking sera réalisé par Niort Agglo et sous gestion EFFIA.

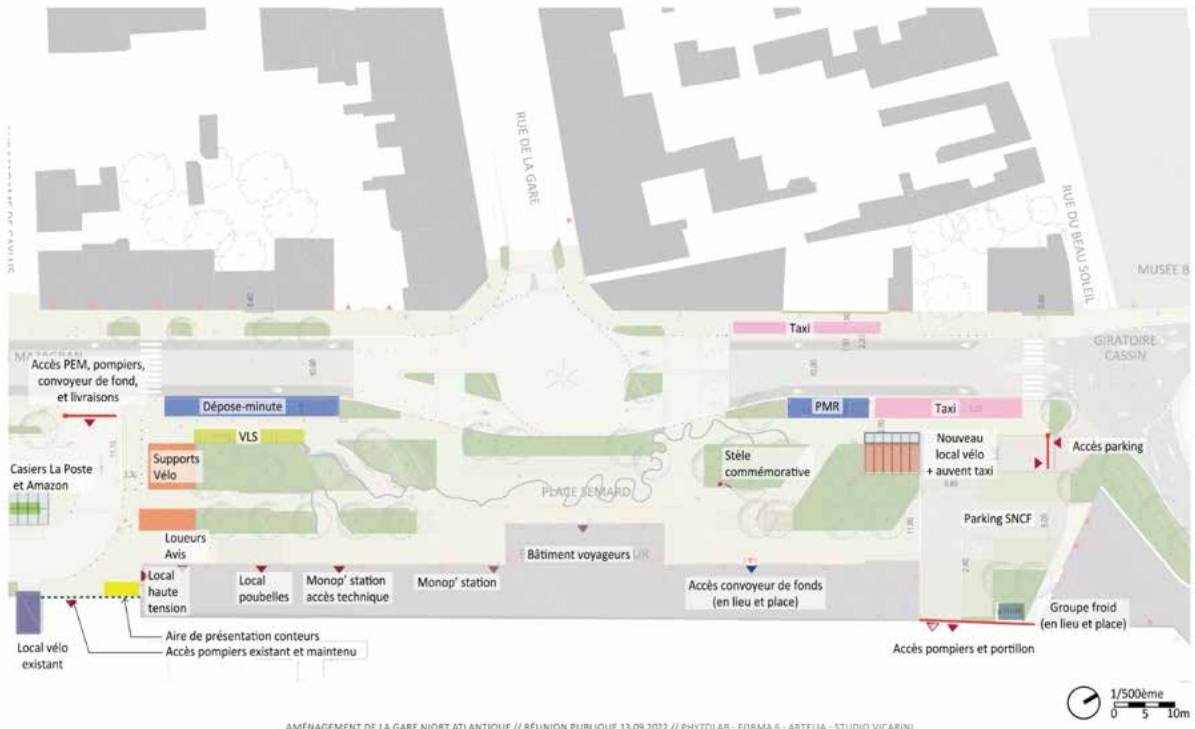
Parmi les évolutions du projet, on retiendra :

- Le maintien du bâtiment triangle et des fonctionnalités associées (stationnement agents SNCF) mais avec un accès des véhicules non pas en traversant le parvis mais par un accès direct depuis le boulevard Cassin.
- La prolongation des bandes cyclables rue Mazagran nord vers la rue Beausoleil impliquant la transplantation des liquidambars sur le secteur est.

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET SES ÉVOLUTIONS

FONCTIONNALITÉ PLACE DE LA GARE

ÉTAT PROJETÉ



LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET SES ÉVOLUTIONS

PLACE DE LA GARE

PHOTO DE LA PLACE DE LA GARE - ÉTAT PROJETÉ





AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

Secteur est

- Création de la rue de l'Industrie, traversante de l'avenue de Limoges à la route d'Aiffres, important dans le maillage urbain car elle permet de donner un accès facilitant à la gare ; actuellement, la portion de voie est propriété de la SNCF mais une fois l'aménagement réalisé, elle sera sous gestion communale, de même que le talus végétal associé. L'étroitesse de la voie ne permet pas d'insérer tous les modes mais le trottoir sera élargi et une bande cyclable (sens montant) sera réalisée. Le caniveau en pierre sera conservé. L'objectif est la création d'une voie apaisée avec plateaux de ralentissement qui ne devront pas perturber l'ambiance acoustique.
- Création de déposes minutes ;
- Création d'un emplacement complémentaire pour les cars ;
- Création d'un parvis, en pente, avec démolition des rampes actuelles pour ouvrir le passage inférieur sur l'espace public. Cet aménagement permet également une mise en scène de la Halle - très beau bâtiment à valeur patrimoniale – et ainsi favoriser le devenir de ce bâtiment ;
- Parking longue durée – maîtrise d'ouvrage EFFIA ;
- Réservation d'un emplacement pour la création d'un abris vélo sécurisé complémentaire (60 places) ;
- Réalisation d'un stationnement provisoire le long de la Halle, dans l'attente de son devenir ; création d'un mail avec une dimension végétale importante et la création de noues permettant la récupération des eaux pluviales.
- Réaménagement des escaliers rue du Frêne, rue de la Perche (avec mise en place d'un goulotte pour les vélos) pour faciliter les liaisons douces. Aménagement de traversées sécurisées.



AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.05.2022 // PHYTO LAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

LA PLACE DU VÉGÉTAL DANS LE PROJET

Il s'agit d'exprimer le territoire au travers d'une palette végétale construite autour de 4 thématiques :

- Le littoral
- Le marais mouillé
- Le marais desséché
- Les îles jardinées pour une invitation au voyage.

AMBIANCES VÉGÉTALES

ILLUSTRATION DES AMBIANCES



Alignement d'arbres structurant



Littoral



Marais mouillé



Marais desséché



Îles jardinées



LE LITTORAL :
Sous l'influence océanique, ce paysage est composé principalement de dunes et de franges forestières d'arbres persistants.



LE MARAIS MOUILLÉ :
Il joue un rôle tampon lors des crues. Il se caractérise par un maillage bocager dense avec des arbres taillés en «têtard» et de multiples canaux.



LE MARAIS DESSÉCHÉ :
Il est protégé de la submersion par des digues et comporte principalement des grandes cultures de plaines avec quelques haies résiduelles.

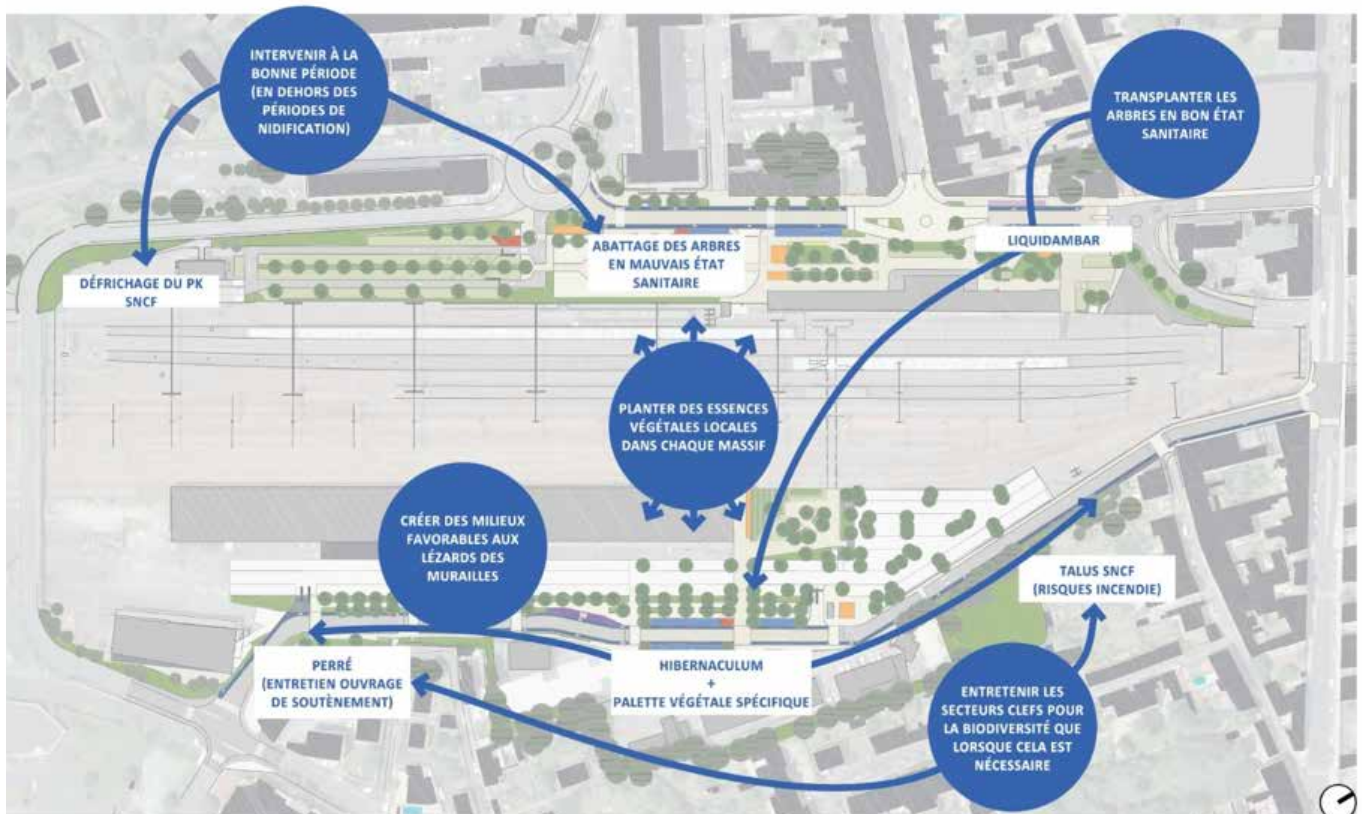


LES ÎLES JARDINÉES :
Ces points hauts du marais où la roche calcaire peut être affleurante correspondent aux premiers lieux d'implantation humaine. On y retrouve aujourd'hui des jardins et des prairies bordées de murets de pierre sèche.

AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION DE CONCERTATION // 11 janvier 2022 - PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

LA PLACE DU VÉGÉTAL DANS LE PROJET

PATRIMOINE FLORISTIQUE ET FAUNISTIQUE EXISTANT



AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

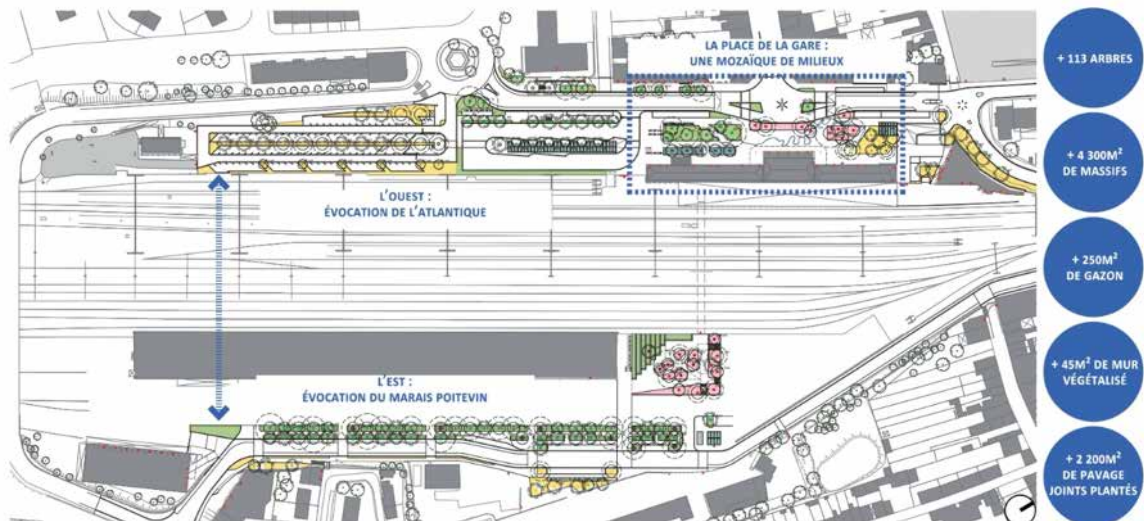
LES BILANS DU PROJET

BILAN STATIONNEMENT

	EXISTANT	PROJET
Stationnement EFFIA	<p>Côté Ouest : Stationnement courte durée : - 93 places</p> <p>Côté Est : Stationnement longue durée : - 334 places - 26 places louvres</p> <p>> TOTAL DE 453 PLACES</p>	<p>Côté Ouest : Stationnement courte durée : 100 places dont 3 PMR et 4 recharges VE</p> <p>Côté Est : Stationnement longue durée : 158 places définitives 137 places provisoires</p> <p>> TOTAL DE 395 PLACES</p>
Stationnement ville	Limité 2 h à l'Ouest : 31 places Non réglementé à l'Est : 10 places	- 4 places PMR
Stationnement SNCF	15 places proximité	15 places proximité
Déposes minute	<p>Côté Ouest : - 8 places</p> <p>Côté Est : - 0 places</p>	<p>Côté Ouest : - 8 places</p> <p>Côté Est : - 30 places</p>
Pôle d'échange multimodal	Environ 4 quais (100 m)	0 quais à l'Ouest + 1 quai occasionnel à l'Est
Taxis	10 places + 1 TPMR	10 places
Moto	5 places	14 places
Arceaux vélos	21 arceaux + 10 VLS	90 arceaux (dont 4 vélos larges) + 20 VLS
Abris vélo sécurisé	40 places	90-100 places sécurisées

AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

BILAN VÉGÉTAL



AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

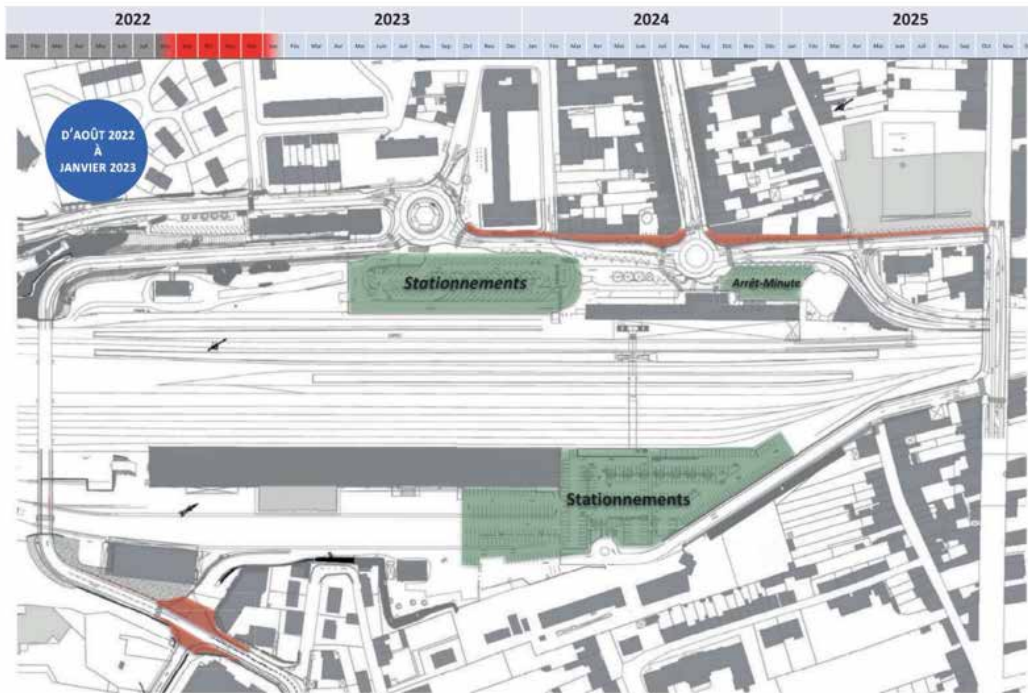
LE PHASAGE PRÉVISIONNEL

Des travaux préparatoires sont d'ores et déjà programmés dès le mois d'octobre (reprises de branchement d'assainissement rue Mazagran, effacement de réseaux).

Les travaux d'aménagement proprement dit sont programmés à compter de mars 2023. Le phasage a été organisé de manière à permettre le maintien des fonctionnalités (circulations, accès, stationnement...) sur un mode dégradé.

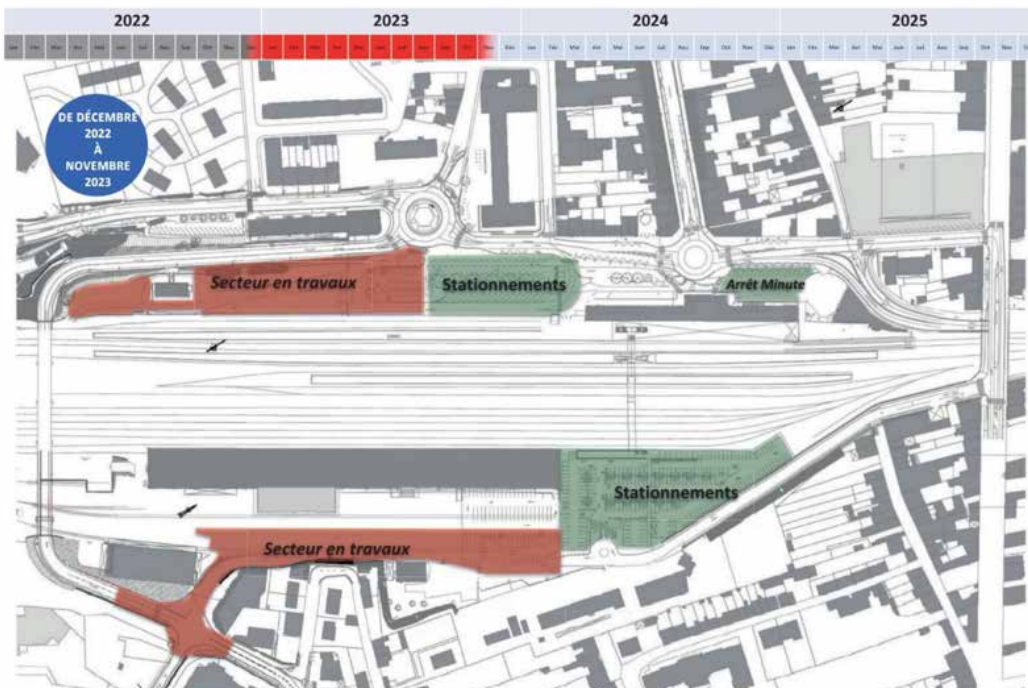
Les secteurs de travaux sont en rouge sur les plans ci-dessous.

LE PHASAGE

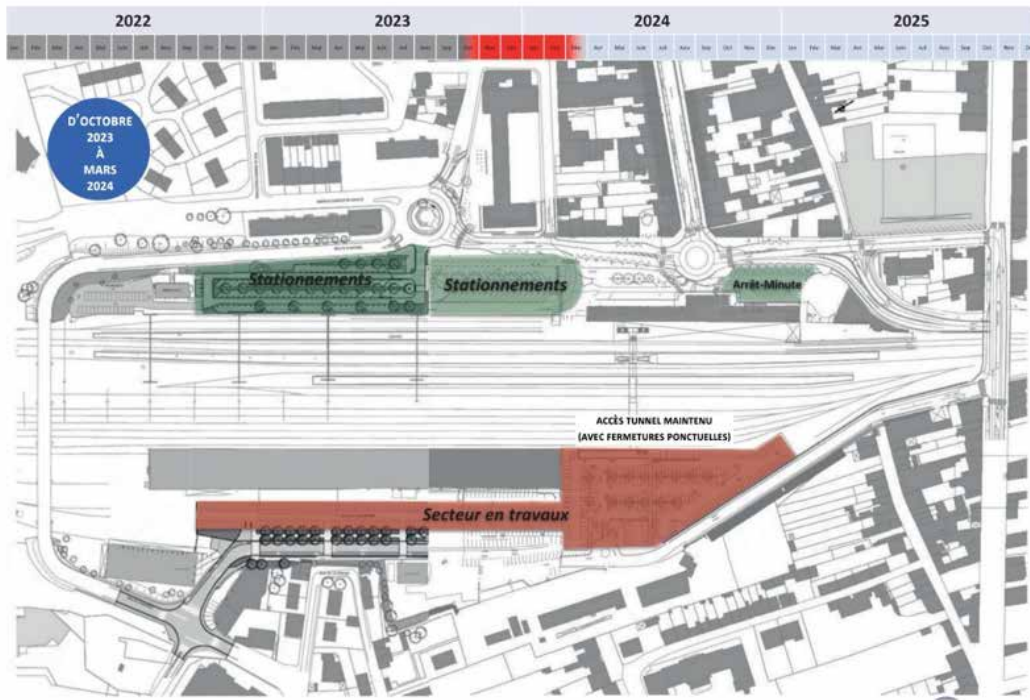


AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

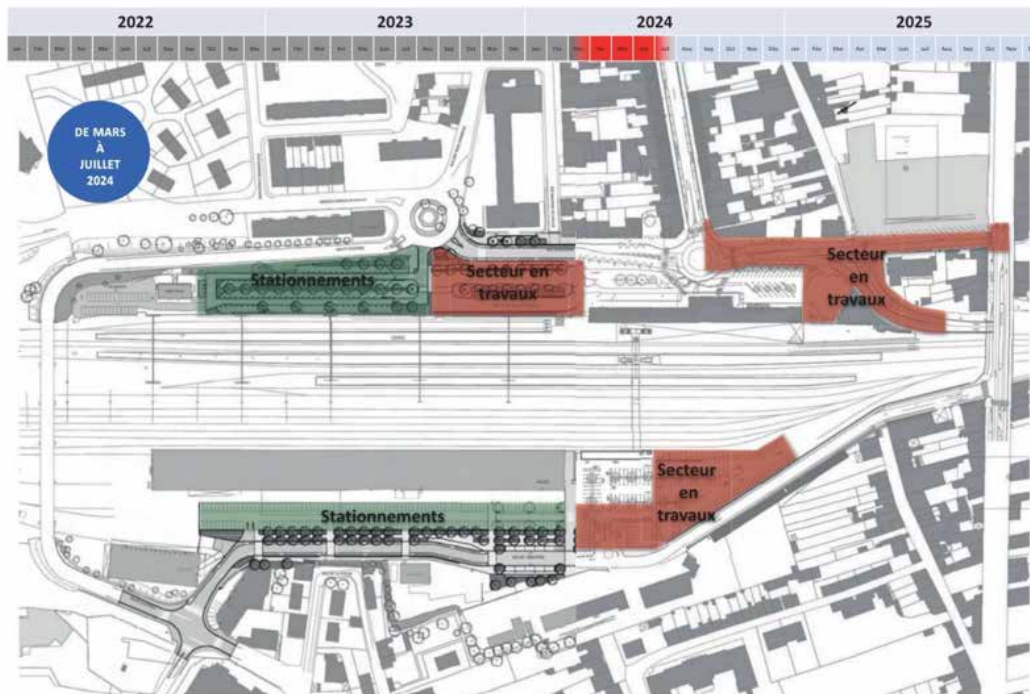
LE PHASAGE



AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

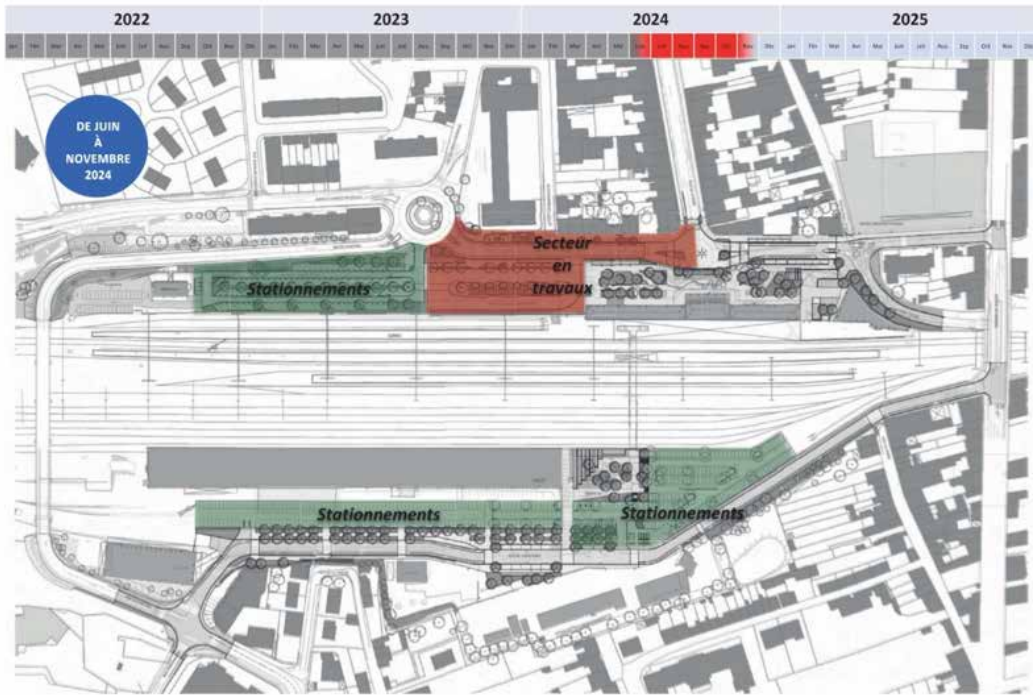


AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI



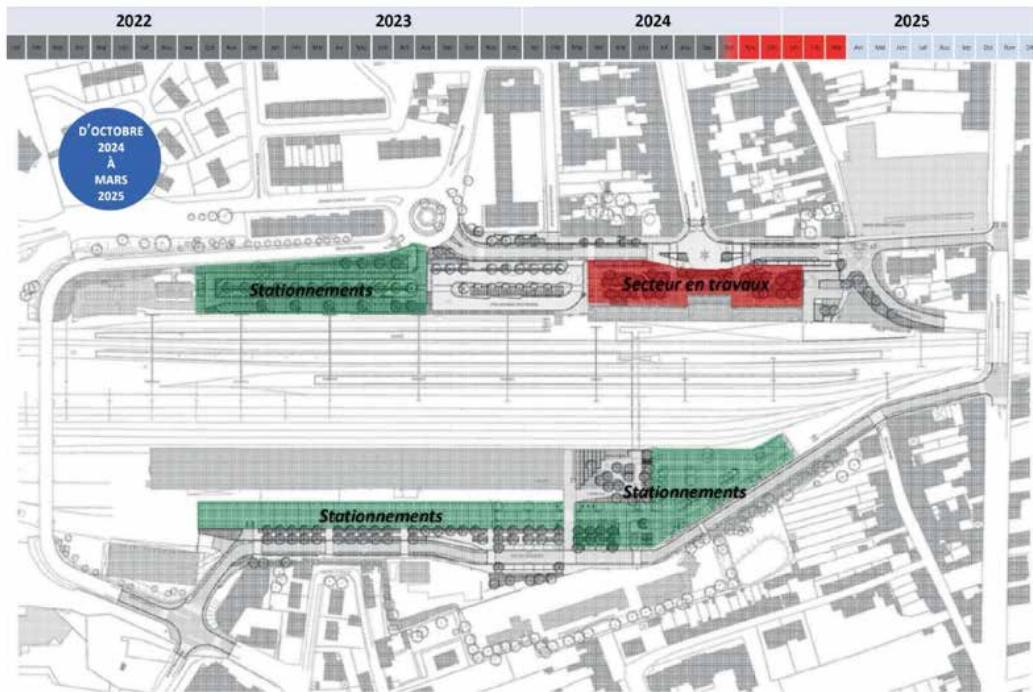
AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

LE PHASAGE



AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

LE PHASAGE



AMÉNAGEMENT DE LA GARE NIORT ATLANTIQUE // RÉUNION PUBLIQUE 13.09.2022 // PHYTOLAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

Débat avec les participants

Les questions des participants ont volontairement été regroupées par thématiques et non par ordre chronologique. Les réponses apparaissent dans les encadrés :

ACCESSIBILITE

La création d'un PEM pour les cars régionaux et TER est une amélioration par rapport à la situation existante mais le positionnement des arrêts de bus urbain (sur Mazagran, en face du PEM) apparaît comme une dégradation du service dans la mesure où il s'éloigne du bâtiment voyageur par rapport au positionnement actuel face à la pharmacie.

Monsieur MARESCHAL précise que le scénario du maintien des quais sur l'emplacement actuel a bien été étudié mais que la présence d'entrées de garage ne permettait pas la réalisation de quais de 18m demandés par le délégataire pour garantir confort et accessibilité des usagers. Il y a par ailleurs une cohérence d'ensemble à les positionner face au PEM. L'éloignement est de moins de 100 mètres.

Monsieur SIX complète en précisant que le confort global de mobilité, à l'échelle du projet, sera très largement amélioré.

Plusieurs questions ont été posées concernant l'accessibilité aux quais – secteur est / secteur ouest et l'une d'entre elle propose de prolonger le tunnel jusqu'à la future place de la gare (Secteur est).

La question de l'accessibilité aux quais est du ressort de la SNCF.
2 scénarii sont actuellement à l'étude.

- La construction d'une passerelle en superstructure avec ascenseurs (au-dessus des voies)
- L'accessibilité en infrastructure via le passage souterrain (ascenseurs permettant l'accès au souterrain)

La collectivité plaide pour la réalisation de cette seconde hypothèse, la seule à garantir l'accessibilité des 2 secteurs (Est et Ouest), mais le montant d'investissement est plus onéreux.

L'éventualité d'une prolongation du tunnel est peu réaliste, du fait de la complexité des discussions avec la SNCF, propriétaire du tunnel, et des montants financiers induits. Par ailleurs, cette prolongation, sans ascenseurs associés, ne réglerait pas la question de l'accessibilité aux quais

Quel est le nombre de places PMR et à quelle distance sont-elles situées ?

2 places PMR seront réalisées rue Mazagran, situées à une vingtaine de mètres du bâtiment voyageur, 4 sur le parking courte durée (secteur ouest), situées à environ 150 mètres du bâtiment et 4 places supplémentaires près du parvis est qui serviront dès lors que le passage inférieur aura été mis en accessibilité.

LIAISONS DOUCES / MOBILITÉ

Une habitante du quartier de Goise fait remarquer que le local vélo sécurisé du secteur Est pourrait très largement profiter aux habitants du quartier et qu'il serait préférable de le réaliser dès cette phase et pas dans un second temps.

Elle poursuit en indiquant que le pont Inkermann n'est pas adapté aux piétons et aux cycles et qu'il est nécessaire de le contourner pour être plus en sécurité, ce qui est handicapant pour le quartier.

Monsieur SIX précise que le pont appartient à la SNCF et que la chaussée est une voie départementale, ce qui complique particulièrement les discussions. Cela étant, l'agglomération travaille sur une nouvelle liaison viaire et la création d'un passage inférieur qui permettrait de rejoindre l'avenue du Général de Gaulle. Une telle liaison permettrait alors de faire évoluer la circulation sur le pont Inkermann en la réservant aux modes doux et aux transports en commun. Mais on est sur une temporalité de l'ordre de 6 à 10 ans.

La prise en compte du cycle dans le projet d'aménagement est une bonne chose mais comment on arrive à la gare et comment on en repart ? Un plan vélo d'accessibilité à la gare a-t-il été élaboré ? Pourrait-on envisager de connecter le quartier de Champclairot par les délaissés des voies de chemin de fer ?

Monsieur SIX indique qu'il y a bien un plan d'aménagement en lien avec le développement du cyclable sur la ville. Concernant les emprises SNCF, la piste n'a pas été étudiée mais la suggestion est entendue, tout en rappelant les difficultés de négociation avec la SNCF. Monsieur MARECHAL poursuit en précisant que le projet est construit sur un périmètre donné mais que les réflexions sur l'axe est/ouest par le tissu existant sont conduites en parallèle afin que les continuités d'itinéraires se poursuivent le mieux possible à travers la ville.

Un riverain, habitant la rue Mazagran, indique que lors des ateliers, il avait proposé un autre positionnement de traversées piétonnes rue Mazagran.

Monsieur MARECHAL indique que les traversées ont été positionnées de manière équilibrée sur l'axe et adaptée aux flux et itinéraires piétons. Un positionnement au niveau de l'accès du PEM obligerait les piétons à le traverser pour se rendre au bâtiment voyageur ou aux arrêts de bus urbains.

STATIONNEMENT / CIRCULATION

Un participant s'interroge sur les modalités de circulation et d'entrée/sortie des cars régionaux au sein du PEM au vu du trafic sur la rue Mazagran.

Monsieur MARESCHAL précise que la situation ne sera pas dégradée par rapport à la situation actuelle et rappelle que l'aménagement proposé se traduira par un apaisement des circulations en laissant davantage de place au piéton / cycles et aux insertions des véhicules en général.

L'ouverture de la rue de l'industrie va générer une augmentation des capacités routières et par voie de conséquence une augmentation du trafic motorisé. Avez-vous analysé cette conséquence dans les objectifs de diminution de la circulation au profit des modes doux et avez-vous pris en compte la demande des conseils de quartier pour que soit mis en œuvre un sens unique avec test préalable ?

Il est précisé que l'objectif de l'aménagement n'est pas d'augmenter les capacités routières mais de créer une voie nouvelle pour faciliter l'accès à la gare pour tous les modes de déplacement. Il est bien question d'un nouveau partage de l'espace public. Il convient nécessairement de s'appuyer sur une desserte automobile mais aussi de donner de la place aux piétons / cyclistes, aux aménagements paysagers... et au global, l'offre de stationnements motorisés n'est pas renforcée.

S'il s'agit d'un beau projet qui va améliorer la qualité de service pour les bus, les piétons, les PMR... quid des taxis dont l'offre de stationnement est divisée par 2 ? Et par ailleurs, la rue Mazagran sépare les places de stationnement obligeant des traversées de route, où est la sécurité ?

Monsieur MARESCHAL précise qu'actuellement il y a 12 places de stationnement. Monsieur SIX complétant qu'au vu des comptages effectués en phase étude, la station n'est jamais remplie et que l'aménagement des 10 places relève de choix pertinents et adaptés, choix par ailleurs discutés lors d'une réunion avec 1 représentant de la profession.

Il a par ailleurs été envisagé de basculer des places côté Est mais au final il a été préféré, pour plus de lisibilité pour les usagers, de les maintenir au plus près du bâtiment voyageur.

Le positionnement des stationnements entre 2 giratoires est facilitant pour la prise et la dépose de clients.

Madame TRUONG, conseillère départementale, s'interroge sur les possibilités de mise en place d'une circulation apaisée rue Mazagran, compte tenu de l'importance du trafic. Par ailleurs, elle souhaiterait connaître les conditions de circulation en phase travaux, du fait de la proximité de l'hôpital, et de la nécessité pour les secours d'intervenir dans les meilleurs délais.

Monsieur MARESCHAL indique que la rue Mazagran accueille un trafic de l'ordre de 14 000 véhicules par jour, ce qui en fait une voie urbaine importante mais qui reste tout à fait compatible avec un apaisement des circulations. Les caractéristiques actuelles de cette voie renforcent son caractère très routier, ce qui ne sera plus le cas une fois l'aménagement réalisé.

Le projet d'aménagement maintiendra les capacités de desserte dans le secteur mais l'objectif est de ralentir les flux pour faciliter la perméabilité de la gare vers la rue de la gare et le centre-ville.

La présence de l'hôpital à proximité est particulièrement intéressante et il pourrait être envisagé, dans une phase ultérieure, de poursuivre le mail paysager et les liaisons douces vers l'hôpital.

Le profil de la voie 6m de chaussée + 2m de bande cyclable de part et d'autre, permettra aux véhicules de secours de doubler sans difficulté et d'assurer la fluidité du trafic.

Concernant la phase chantier, il s'agit d'une phase très complexe. Une mission spécifique (organisation, pilotage et coordination) a d'ailleurs été confiée à un prestataire spécialisé afin d'organiser les différents phasages de manière à maintenir le plus possible l'ensemble des usages / fonctionnalités du secteur mais dans une situation dégradée (mise en sens unique, interruption de circulation la nuit...).

Quelle sera la tarification des stationnements exploités par EFFIA compte tenu du fait que les investissements sont portés par la collectivité ?

Monsieur SIX précise qu'il a été envisagé de confier la gestion des stationnements à un autre opérateur mais que les négociations avec la SNCF n'ont pas permis d'aboutir. Il s'agit d'un point dur du dossier mais les investissements portés par la collectivité sont le gage de la qualité de l'aménagement réalisé et de son intégration dans le projet global.

Concernant les modalités de circulation des services de santé / secours, un intervenant fait observer la nécessité de se rapprocher du SDIS. Il souhaiterait par ailleurs connaître l'estimation du report de flux sur la rue de l'Industrie

Les services du SDIS sont informés et associés.
Le report de flux sur la rue de l'Industrie est estimé à 2 500 véhicules / jour environ.

ENVIRONNEMENT

Le site de la Gare est un site pollué. Les dépôts ont été déménagés sur le site de St-Florent en 1920 mais sans être dépollués, amiante, plomb... des études ont-elles été réalisées ?

Monsieur MARECHAL confirme que ce sujet a bien été appréhendé et que des prélèvements ont été réalisés. Les résultats concernent essentiellement une pollution aux hydrocarbures. Les secteurs pollués seront traités en amont du projet.

Monsieur SIX indique par ailleurs que le site ayant été bombardé pendant la seconde guerre, des sondages pyrotechniques vont également être réalisés dans les semaines qui viennent sur l'ensemble du site.

Un participant regrette que l'aspect environnemental du projet soit réduit à de la végétation et à la mise en place de 2 petites cuves de récupération des eaux pluviales. Pourquoi ne pas installer des panneaux photovoltaïques sur la Halle ?

Monsieur MARECHAL indique que les 2 cuves permettent un arrosage sur 3 mois et que le choix et la qualité des essences sont très importants pour diminuer le besoin en eau.

Concernant l'installation de panneaux photovoltaïques, Monsieur HEBRARD rappelle que la Halle est propriété de la SNCF et que par ailleurs il est compliqué d'obtenir les autorisations d'implanter du photovoltaïque en secteur protégé.

Cela étant, il reconnaît qu'il y a un véritable enjeu en la matière, à l'échelle de la ville et qu'il convient d'intégrer les dispositifs dans le paysage.

Monsieur MARECHAL ajoute qu'un dispositif aurait pu être installé sur l'abri du PEM mais que ce dernier n'aurait pas été orienté idéalement. Il a donc été préféré de récupérer les eaux pluviales. Il insiste par ailleurs sur la dimension environnementale du projet d'aménagement, désimperméabilisation des sols, place du végétal, choix de matériaux clairs pour limiter les îlots de chaleur, dépollution du site, limitation de l'éclairage public avec intégration d'un dispositif permettant de régler l'intensité lumineuse...

Un autre participant indique qu'au vu du dénivelé, il pourrait être envisagé de récupérer les eaux s'écoulant de la rue des frênes. Il se montre par ailleurs sceptique sur le nombre d'automobilistes qui emprunteront la rue de l'Industrie et pense que le trafic sera supérieur à celui annoncé. Il souhaite également revenir sur la végétalisation du talus de la rue de l'industrie et déplore la présence de ronciers et de plantes invasives qui viennent jusqu'à envahir les jardins alentours.

Monsieur MARESCHAL précise que la récupération des eaux de voirie n'est pas envisageable pour assurer l'arrosage. La réglementation ne le permet pas au regard des aspects liés aux particules présentes. A ce propos, toutes les eaux de toiture ne peuvent d'ailleurs pas être récupérées pour permettre l'arrosage dès lors qu'elles sont traitées (antimousse).

Concernant le talus, il est prévu une gestion des plantes invasives mais la volonté est de préserver son caractère « sauvage », les espaces de nidification et sa valeur biologique. Il n'y aura donc pas de débroussaillage complet mais une gestion en douceur, assurée par la collectivité.

Un participant précise qu'historiquement la SNCF disposait d'un terrain « réservoir » pour alimenter les machines à vapeur et qu'il pourrait être intéressant de réfléchir à l'aménagement d'un bassin naturel sur ce terrain.

ASPECT FINANCIER

Le projet paraît très intéressant mais quel en est le financement et ne risque-t-on pas de voir une augmentation des taux d'imposition ?

Monsieur SIX précise que le projet avoisine les 12 M€ HT mais qu'il est très largement financé, par l'Etat, dans le cadre du plan de relance, par la Région et que la collectivité est en attente de l'accord sur la mobilisation de fonds européens (FEDER).

EN PHASE CHANTIER

Outre les commerçants, comment les riverains seront associés et informés des contraintes liées au chantier

Monsieur SIX indique que des rencontres riverains / commerçants seront prochainement organisées afin d'informer sur le phasage des travaux et les contraintes de circulation / accès associées. Un affichage sur site est par ailleurs envisagé.

Monsieur TERRASSIN remercie les participants.

Monsieur SIX conclut la réunion en précisant que des réflexions sont actuellement engagées par la Ville afin d'intégrer au projet global d'aménagement des espaces publics le réaménagement de la rue de la gare.



niort agglo
Agglomération du Niortais