

Le sujet du commerce revient dans la demande de veiller à la conservation des échoppes existantes, une des conditions étant souvent corrélée à la possibilité de stationner. Il revient aussi dans l'évocation de l'implantation de commerces complémentaires autour de la place Max Rouquette, voire de guinguettes, dans le but d'activer la vie locale autour de celle-ci.

Il est enfin évoqué la nécessité de tenir compte des livraisons dans le projet pour la rue Saint-Louis.

L'AMBIANCE, LA VIE QUOTIDIENNE



Si les habitants et usagers plébiscitent le quartier, ils reviennent en revanche souvent sur des problèmes récurrents d'incivilité et leurs conséquences sur la vie locale. Les lieux principaux repérés sont le terrain de boule, le pied des escaliers du Peyrou et le square Bir Hakeim et induisent des désagréments de bruit, de saleté, de comportement, parfois des conflits. Le constat est assez consensuel bien que le niveau de gêne occasionné ne le soit pas toujours, non plus que les solutions à apporter, certains y voyant un défaut d'implication publique quand d'autres imaginent des solutions intégrées comme le rôle d'animation à venir de la place Max Rouquette.

LE STATIONNEMENT

Ce sujet est abordé fréquemment sans que la différence soit faite entre les divers modes de stationnement (résidentiel, visiteurs, occasionnels pour le marché ou pour accéder à l'Ecusson, lié aux livraisons...), sans non plus que l'existant soit forcément pris en compte (par exemple les disponibilités du parking Pitot). Il est

nécessaire que la collectivité aide à éclaircir ce qu'est la part réelle de tous ces modes, quelles solutions trouver ou quels arbitrages réaliser afin que la nécessité de redonner de la place aux piétons puisse être effective, que ce soit place Max Rouquette ou le long des rues ou des avenues comme la rue Bonnard ou le boulevard des Arceaux.

L'ACCESSIBILITÉ

D'une manière générale il est admis que le quartier ne devra plus être traversé par des flux inter-quartiers dans la rue Saint-Louis du fait de son étroitesse notamment. Plusieurs points de vue s'expriment qui, en général, ne sont pas contradictoires, pourvu que la collectivité explique **le plan de circulation** qu'elle va mettre en place.

Souvent il est fait état du fait que les déplacements bénéficient déjà de transports efficaces avec les lignes de tram et les futurs BHNS dont l'un empruntera le Bd des Arceaux. Le sondage concernant le marché est assez clair : seuls 4% des chalands y viennent en voiture. À cela, s'ajoute la promotion du vélo ou de la marche comme moyen efficace et non polluant, lesquels devront trouver, dans les actions de la collectivité, des propositions concrètes.

Certains font remarquer qu'il est nécessaire de ne pas totalement bannir la voiture pour le fonctionnement du quartier d'une part, comme un moyen à conserver pour ceux qui n'ont pas d'autre possibilité du fait de leur activité d'autre part. D'autres, rares, veulent que rien ne change du fait de leur propre mode de vie. Des réponses leur sont apportées directement dans la plateforme : il convient qu'ils entendent le changement et fassent évoluer leur pratique.

Enfin pour ceux qui n'ont pas d'autre choix comme les personnes âgées, il sera nécessaire en effet d'apporter des solutions, peut-être à la carte.

Pour autant deux remarques qui font consensus : **il ne faut pas refermer le quartier sur lui-même (ne pas en faire un ghetto) car il appartient à la ville. De plus il faut éviter que le trafic ne soit reporté sur d'autres petites rues** et bloque ainsi d'autres secteurs. À ces deux remarques, le plan de circulation tous modes devra répondre.

LES ACTIONS EN COURS ET À MENER

Certaines informations, qui dépassent l'échelle du quartier, ont été données par la collectivité à l'occasion des réunions publiques ou dans le Groupe de travail Habitants.

Ainsi l'axe Bonnard/Doria/Gerhardt devient un élément essentiel de l'anneau vélo entourant le centre-ville de Montpellier. Les rues devront non seulement être améliorées pour la vie de quartier mais aussi pour qu'elles accueillent les vélos de manière efficace. **À ce titre la transformation de ces rues va se réaliser d'ici 2023**, apportant un changement important pour l'usage du vélo autour du centre et pour le confort des rues.

Un des objectifs du projet montpelliérain est **d'étendre le centre**. Le lien des Arceaux par le Peyrou mais aussi par la rue Clapies devra être donc facilité à la fois pour les habitants mais également pour les visiteurs, voire pour les touristes.

Le projet général est d'aller vers une métropole apaisée. Il suppose une moindre présence de la voiture au bénéfice de la vie locale, des transports en commun, d'une diminution de la pollution, du bruit...

Un autre objectif est celui d'une Ville Nature, dans laquelle le végétal prend une place beaucoup plus importante.

Il devra se traduire dans les espaces publics des Arceaux et notamment dans les rues et les places.

Il existe la volonté forte de faire une ville à hauteur d'enfants.



Chaque projet devra donc y répondre, que ce soit par le confort et la sécurité des parcours ou par l'ouverture des écoles au quartier ou par les agréments qui pourront être apportés par les projets, des jeux d'enfants par exemple.

Tous ces engagements dépassent le périmètre simple du quartier des Arceaux mais font de lui la première traduction grandeur nature de cette nouvelle politique : les quartiers apaisés comme une des pièces d'une ville et d'une métropole apaisée.

LIEU PAR LIEU

LA RUE SAINT-LOUIS



Il existe un consensus pour en faire une rue apaisée, agréable aux piétons et aux vélos et accessible aux automobiles pour le seul fonctionnement des activités qui le bordent.

La conséquence est d'y retirer le trafic de transit. Ensuite la demande est que la présence des vélos, admise, ne contredise pas la qualité de la vie pour les piétons et que l'espace soit suffisant pour chaque usage et bien délimité pour qu'ils puissent s'exercer harmonieusement.

LE PLAN NARCISSA

PLAN NARCISSA

SAUVEGARDE DU MICOCOULIER

À partir du 5 juillet 2021, la Ville de Montpellier désimpermeabilise le pied d'arbre afin d'améliorer sa situation sanitaire en offrant la possibilité à ses racines de mieux respirer et s'alimenter en eau.

À cette occasion, l'espace piétonnier est étendu et végétalisé pour permettre la réinstallation des terrasses et donner plus de place à la convivialité.

montpellier.fr

La préservation du micocoulier a fait l'objet d'une double alerte de la part des services des collectivités et d'habitants. L'asphalte qui entourait son pied a donc été retiré en urgence et des végétaux bas ont été plantés à la place. Une première action de limitation de l'espace circulé a été

réalisée au bénéfice de la vie des piétons, que ce soient les habitants, les étudiants ou les clients du bistrot. Elle sera suivie dans un deuxième temps par un travail pérenne sur les sols faisant de ce lieu un petit espace public précieux du quartier.

LE PARVIS DE L'ÉCOLE JEANNE D'ARC



Il est demandé que la rue cheminant devant soit fermée, ce qui a été fait depuis. Le parvis ainsi obtenu doit aussi faire l'objet d'un aménagement au profit des enfants et de l'école du quartier. L'action à court terme étant réalisée simplement, le projet à venir, sur lequel d'ailleurs les enfants ont déjà « planché » avec le CAUE et un architecte, sera élaboré avec le concours du maître d'œuvre retenu à l'issue du dialogue compétitif en cours. Dans une seconde phase donc.

LE BOULEVARD DES ARCEAUX

Il y a également **consensus quant à la transformation du boulevard des Arceaux en vaste avenue plantée,**

accordant de larges trottoirs pour les vélos, les piétons, les arbres. Ce qui ne devait être à l'origine qu'une adaptation d'attente du projet à venir de BHNS s'est transformé, suite à la concertation, en **une première phase de préfiguration procédant à la réorganisation de l'utilisation de l'espace.** Les voitures actuellement en épi vont être mises en long, les pistes cyclables coincées au centre vont être renvoyées le long des arbres, en contiguïté avec les piétons marchant sur des trottoirs ainsi élargis. L'on pourra donc dès cette initiative se rendre dans les écoles dans de très bonnes conditions.

Cette transformation rapide, préalable à des travaux devant advenir ultérieurement, sera étudiée aussi pour l'avenue d'Assas.

LA PLACE MAX ROUQUETTE

Revient fréquemment le sujet du stationnement. Si la majorité prend acte qu'il ne pourra pas être conservé en l'état, la majorité des personnes préconise **la suppression du rôle du**

lieu comme parking, ceci afin d'en faire un espace pour le quartier, le stationnement étant réservé à des usages spécifiques, temporaires et ponctuels, comme la dépose des enfants se rendant à l'école ou les livraisons des commerces par exemple.

Pour la future place, de nombreuses idées sont évoquées : des services, des guinguettes, un tiers lieu pour l'animer, des espaces pour les enfants, pour faire du sport, un lieu accueillant la fête du quartier... La nécessité de planter abondamment et de redonner sa place d'élément patrimonial de premier ordre à l'aqueduc reviennent toujours, faisant de ce lieu autant un espace pour le quartier que l'occasion d'y développer un rôle qui en dépasse les limites.

Le dialogue compétitif organisé par les collectivités sera l'occasion de formaliser des hypothèses qui s'appuieront sur ces suggestions, permettront d'en débattre et éclaireront les choix finaux.

LA RUE BONNARD

Les trottoirs actuels sont très étroits, une voie de circulation et une voie de stationnement utilisant une majorité de l'espace. **Deux objectifs de la part des collectivités : en faire une rue apaisée pour les usages piétons et y faire passer le ring vélo.** En conséquence, son rôle sera le même que rue Saint-Louis et son aménagement aussi avec une voie mixte piétons/vélos/voitures (dont le nombre sera considérablement diminué) et des trottoirs élargis.

LA RUE ÉMILE ZOLA



Comme beaucoup des autres rues du quartier, la présence des voitures y est très importante, qu'elles soient en stationnement ou en circulation, pour accéder notamment au Palais de Justice. **Le nouveau plan de circulation va fermer la rue Saint-Louis au trafic de transit et bloquer la traversée de la ligne 3 de tramway,**

ceci afin de garantir l'apaisement du quartier. Pour éviter que la circulation ne se reporte sur la rue Emile Zola, celle-ci sera fermée au niveau de l'avenue de Lodève.

Compte-tenu de la présence d'écoles et de nombreux élèves, il est donc prévu que cette fermeture se fasse au bénéfice de la vie scolaire, à l'image de ce qui envisagé devant l'école Jeanne d'Arc. Un projet en ce sens sera travaillé avec élèves et enseignants pour la partie basse de la rue, avec des arbres, des jeux, des bancs, tout ce qui fera que le lieu sera approprié par enfants et parents. Des terrasses de café seront aussi implantées au croisement avec le Plan Cabane et l'accès à la cité judiciaire se fera par l'autre extrémité de la rue.

RUE DE LA PORTALIÈRE DES MASQUES

La rue est trop étroite pour les nombreux usages qui s'y retrouvent : une circulation importante, des vélos, des piétons nombreux notamment à la sortie de l'école... **Plusieurs hypothèses vont être étudiées et notamment une répartition des usages à l'image de la rue Saint-Louis.** En complément il est envisagé que la dépose des enfants se rendant à l'école se fasse en dehors de la rue, les cheminements étant alors travaillés pour être sécurisés et confortables aux enfants. **Comme pour les autres projets, cette hypothèse sera concertée avec un maximum d'usagers.**

DE NOUVEAUX LIEUX

Par rapport à la première présentation lors de la réunion publique, **l'amélioration de nouveaux lieux est apparue comme nécessaire.** C'est par exemple le cas du **square Bir Hakeim ou des rues Benjamin Milhaud et la Gaillarde.** Celle-ci pourrait faire rapidement l'objet d'une amélioration tandis que les deux autres vont être intégrées dans la réflexion qui va s'engager sous peu à l'échelle du quartier dans le cadre du « dialogue compétitif ».

CE QUE L'ON EN RETIENT

Comme on le voit, le processus engagé vise à partager les attentes, les informations et les réflexions puis à analyser ce qu'il en ressort dans ses contradictions parfois et à appliquer les choix politiques globaux. On en tire **les enjeux principaux pour le quartier, les actions à conduire pour y répondre** et une programmation financière et dans le temps qui assure bien que l'objectif d'apaisement pour un quartier agréable à vivre sera bien atteint.

LE PROJET POUR LES ARCEAUX

Quatre thèmes, quinze projets et deux temporalités.

Il en ressort quatre thèmes principaux :

- la réparation des espaces détériorés et inadaptés à la vie contemporaine et notamment des rues et des trottoirs ;
- l'aménagement des places et squares ;
- l'amélioration de l'accessibilité ;
- la résolution des problèmes de la vie quotidienne comme les incivilités.

De ces thèmes ressortiront à terme, suite au dialogue compétitif, au moins une quinzaine d'actions d'aménagement. Le projet pour les Arceaux mobilise donc des temporalités plus ou moins longues.

LE PLAN D'ACTION ARCEAUX

Il ne concerne pas seulement l'aménagement mais touche aussi à la police, aux déplacements, aux commerces... toutes actions conduites en un temps court, coordonnées et concertées.

Nous aurons réussi si...

- nous avons pu réaliser ce qui était attendu et ce qui était nécessaire pour un quartier apaisé dans une ville apaisée ;
- nous avons répondu aux problèmes posés aux habitants des Arceaux dans leur diversité et qu'ils en témoignent ;
- l'exemple des Arceaux est plébiscité pour qu'une démarche analogue et adaptée soit demandée ailleurs.

