

Table 1

Champ de Mars

L'intérêt de repenser le champ de Mars dans son ensemble comme un espace majeur de la ville aux potentiels innombrables est partagé par tout le monde. L'importance de son histoire et de ses fonctions initiales d'accueil des foires ou grandes manifestations est évoquée, sans nostalgie, et tout le monde s'accorde pour dire qu'il serait heureux de retrouver ce potentiel sur des activités contemporaines. Sont alors discutées et partagées trois ambitions.

La première est celle de la **promotion d'une vision d'ensemble** : « Il faut cesser de négocier des aménagements partiels au coup par coup ». Il faut se donner les moyens de **mettre en forme une image directrice de son devenir à long terme**, pour pouvoir coordonner les opérations successives – et faire en sorte que les aménagements partiels contribuent, progressivement, à reconstituer cette unité d'ensemble, avec deux stratégies :

- *celle de la redistribution des sous-espaces* : les avis divergent sur la manière ; certains proposent d'aménager la géométrie existante avec ses deux diagonales et son axe central, d'autres pensent qu'il faut la remettre en cause pour se redonner les coudées franches dans la conception ; beaucoup souhaiteraient inverser la position des jardins et jeux d'enfants situés sur la frange nord et le parking relativement récent situé au sud-est, mais d'autres ne sont pas convaincus ; certains voudraient encercler la fontaine d'une rangée d'arbres pour la valoriser d'autres au contraire se donner la liberté de la déplacer ; etc. Il y a en tout cas un accord pour dire qu'il faudrait pouvoir rouvrir les sous-espaces qui sont tous en grillage (jeux d'enfants, skate, etc.) de manière à rétablir des rapports naturels de continuité entre eux. Et on comprend qu'il y a un enjeu de conception stratégique et raisonnée à développer pour se mettre d'accord et prendre parti ;
- *celle de la redynamisation de ses usages* : beaucoup d'idées éparses – des jardins nouveaux, un grand espace central dégagé pouvant accueillir de grandes manifestations, des espaces pour les vélos, etc. et, au quotidien, une redistribution des emplacements et un redéploiement des cheminements du marché ; dans tous les cas, un plaidoyer latent pour un regroupement des usages existants ; là encore, le sentiment qu'il faut absolument redynamiser les fonctions de cet espace, mais que cela nécessite une vraie réflexion.

La seconde ambition est celle de la **redécouverte du sol et de la pleine terre**. Végétaliser, "décrouter", retirer le goudron, tel est le leitmotiv. Cet espace dans son état actuel est en surchauffe tout l'été, il décourage certain de le traverser, la fontaine, fraîchement rénovée, n'apporte aucune fraîcheur, le parking n'a pas besoin d'être bétonné et au regard du réchauffement climatique, tout le monde est en accord sur la nécessité de redonner au sol sa perméabilité. Pour certains, il faut adopter des solutions techniques (pavés autobloquants, caillebotis, pavés ou autres techniques pour accueillir un maximum de voitures...), pour d'autres cela doit être l'occasion de reconquérir des parties en jardin public, de créer de nouveaux cheminements, de faire disparaître les fausses estrades éphémères ou d'amplifier le couvert végétal par la plantation d'arbres de grande hauteur ou à développement moyen. Les deux démarches doivent naturellement être associées et l'enjeu de la perméabilisation des sols peut en outre être associé à tous les usages valorisant à un titre ou un autre le rapport au sol : les bancs, les jeux d'enfants, le skate, la pelouse, etc. Enjeu majeur : faire du Champ de Mars un parc de nature urbaine (qui constitue une pièce marquante dans un chapelet de parcs d'échelles différentes qui peut traverser le bourg du nord au sud – ...)

La troisième ambition est celle d'un « **Devenir-Parking** ». Les avis sont évidemment contrastés entre les tenants du stationnement le plus proche possible du commerce ou du service recherché et ceux qui considèrent que faire cent mètres à pied de plus ou de moins n'est pas un problème et que l'évolution générale doit aller vers une limitation des déplacements de proximité. Mais cette opposition de principe est peu à peu compensée par des positions plus "hybrides", qui prennent acte d'hypothèses dont la pertinence, dans certaines situations, commence à faire consensus :

- o la nécessité de regrouper les stationnements "de masse" pour éviter la fragmentation du territoire du champ de Mars avec plusieurs grandes surfaces de parking ;
- o la possibilité d'un usage "dégressif" de ces grandes surfaces en fonction du taux de fréquentation (regroupement des stationnements dans une, deux, trois zones pour éviter la dissémination des véhicules lorsque la fréquentation est faible) ;
- o la possibilité de mutualiser certains parkings (en fonction des temporalités d'usage, par exemple : un parking de supermarché la journée devient stationnement pour un spectacle du soir, etc.) ;
- o la multifonctionnalité des parkings (libération de places pour manifestations, marchés, foires, festivals, manifestations sportives ou culturelles, etc.) ;
- o la mutabilité de certaines places de parcs, qui peuvent être progressivement réaffectées (ou à titre de tests), à des stationnements pour véhicules publics, pour vélos ou pour trottinettes ;
- o la souplesse et l'hybridité des zones dites de rencontre (cf. différents aménagements réalisés dans des villes de même taille) : le choix d'une zone 20, à priorité piétonne, ne doit pas être fait dans l'idée d'une exclusion de la voiture ; doivent pouvoir y circuler librement et stationner temporairement livraisons, résidents et visiteurs, handicapés ou non : cela sous-entend donc que soient discrètement matérialisées des petits groupes de places de stationnement temporaire (15, 30 ou 60 mns).

La quatrième ambition est un consensus pour regrouper du côté ville l'ensemble des usages existants du type jeux d'enfants, skate, bouldrome et d'autres à envisager pour constituer **une sorte de parvis de la vieille ville**, avec un redéploiement des bistros, tiers-lieux et autres services existants ou à venir (salon de thé, café, resto, ...) de plain pied sur ces activités de plein air : pouvoir prendre un verre en regardant ses enfants jouer à distance, pouvoir commenter le match de boules en s'asseyant sur un banc, etc. Cette hypothèse fait l'unanimité, la conséquence du report des parkings du côté ouest de la place le fait moins (il y a un scepticisme sur le nombre de places à recaser qu'il s'agirait de tester). La troisième conséquence serait la libération d'un espace central majeur pouvant donner lieu à la projection d'un vrai jardin public, un vrai plaisir à traverser pour aller faire ses courses au centre-ville depuis un parking distant d'une centaine de mètres (on pourrait même y imaginer des caddies du centre-ville manière supermarché entre la grande rue et le Champ de Mars). **Un principe** en tout cas de **tripartition des espaces** majeurs et des fonctions dominantes.

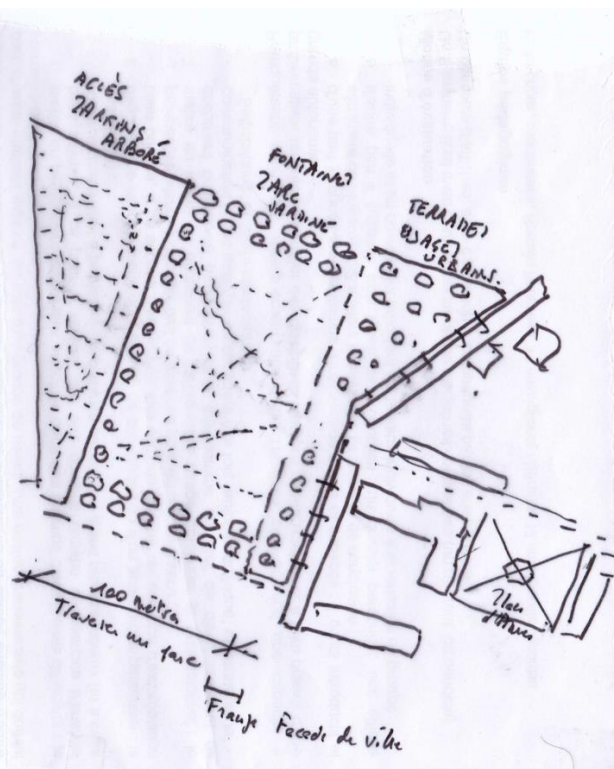
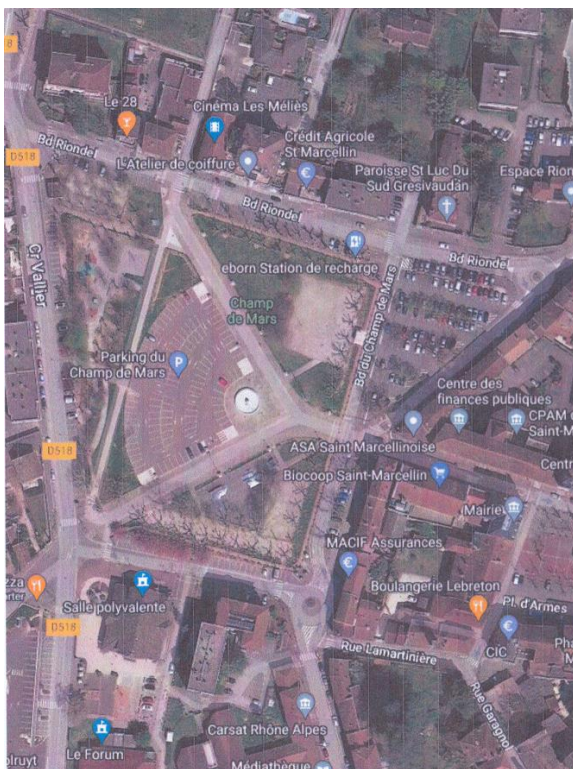


Table 2

Place d'Armes et la traversée des espaces publics

Cet atelier concernait la traversée des espaces publics du Champ de Mars à la Grande Rue, avec une focale sur la Place d'Armes. Au regard des autres tables de travail, cet atelier a bénéficié d'une proposition dessinée de l'association des commerçants qui reprenait les premières propositions réalisées par l'équipe de concepteurs *Interland*. On a souhaité ne pas mettre de côté ces propositions, mais bien les mettre en débat en les resituant parmi les autres pistes énoncées – lors des marches collectives en particulier.

Cet atelier confirme une orientation générale partagée par presque tous : « **redynamiser et embellir le centre-ville** », **rendre attractif l'accès à la Grande Rue, apaiser la circulation de cette traversée, faciliter la marche et trouver des modes de mixité entre piétons, vélos et voitures. La question des stationnements en nombre, en place et en type fait bien entendu débat, mais des convergences se profilent.** C'est le « comment » faire qui a surtout été discuté, ce qui est possible et souhaitable à tel endroit l'est peut-être moins à d'autres. C'est aussi une question de *design* des espaces publics, tant pour les usages de chacun que pour l'urbanité qui en résulterait.

Concernant l'Avenue du Collège

- La critique sur le **mobilier de la plateforme** en bois devant le Biocoop est sévère. Et l'on sent bien que c'est aussi une question de *design* : il faudrait, pour garder cette double fonction (accès et assises) « quelque chose de mieux dessiné », de « mieux adapté à l'échelle de la rue » ; aujourd'hui, alors que la rue est relativement large, « le mobilier réduit trop le passage » ; et l'enjeu de redonner une meilleure visibilité aux fonctions publiques présentes sur la rue a été exprimé.
- Les avis sont partagés sur les **moyens d'"apaiser" ladite voirie** : voirie totalement partagée avec marquage au sol discret, voirie partagée avec trottoir, voirie non partagée avec piste vélo, ... Tout comme sur les accès : voirie piétonne et vélo avec entrée contrôlée pour minimiser le passage des voitures, maintien des entrées et sorties actuelles du centre-ville, zone 20 à priorité piétonne mais avec circulation libre des véhicules, ... Et ils le sont encore sur la question de l'espace occupé par la plateforme du biocoop : certains voudraient remettre quelques places de stationnement le long, d'autres voudraient planter en pleine terre quelques arbres majeurs, d'autres encore en profiter pour garder un gabarit élargi de circulation et d'occupations temporaires (marché, brocante, etc.).
- La question du *traitement du carrefour* (avec le boulevard du Champ de Mars) / de l'entrée depuis le Champ de Mars sur l'Avenue du Collège est abordée.

Concernant la Place d'Armes :

- Il y a un consensus pour enlever les places de stationnement qui sont situées le long des RdC et/ou pour y planter des arbres en pleine terre. Pour les autres, l'avis est plutôt de les préserver, mais d'adopter une stratégie qui permette d'éliminer les « véhicules ventouses » en en **faisant évoluer le type et les modalités de stationnement** : livraison, handicap, stationnement vélo, chargement-déchargement des courses, stationnement limité dans le temps (le système du centre de Chatte qui autorise une heure de stationnement a par ex. été évoqué), ...
- Un travail sur **la signalétique** pour indiquer les espaces de stationnement à l'échelle de la Ville pourrait diminuer le nombre de véhicules qui cherchent à se garer Place d'Armes : pour cela indiquer plus fortement les emplacements de stationnement de grande capacité (champ de Mars, secteur Gare, ...).
- On a peu parlé des **usages potentiels** et de l'animation de la place, à part le marché qui est heureusement vécu par tous – en dehors pour certains du retournement des camions ou camionnettes autour du kiosque. Il n'y a pas d'imaginaire individuel ou collectif de ce que pourrait être la place en dehors de ces jours de marché, comme par exemple le dimanche, le

soir, le matin ou pendant les vacances. Elle apparaît comme un espace-temps « en creux », dans lequel il faudrait tout de même augmenter le nombre de bancs ou de possibilités d'assises « pour se reposer », « regarder la vie urbaine », « prendre le soleil ou rester à l'ombre » ou mieux faire vivre le kiosque actuel... Les animations sont plutôt envisagées sur le Champ de Mars ou sur d'autres espaces publics. Il y a en tout cas une complémentarité à penser avec l'ensemble des places (la place du Général de Gaulle, la Place Sorrel, ... afin de les différencier les unes des autres dans leurs usages et dans leurs ambiances.

- L'inquiétude sur la **durée des travaux** est grande, tant pour la reprise des réseaux, que pour « l'embellissement » de la place ou des rues.

Concernant la Place Jean Vinay

- La **suppression des stationnements** sur la place Jean Vinay ne fait pas débat et fait même l'unanimité – ainsi que d'y réintroduire de la végétation « pour toutes les raisons que nous connaissons » (rafraîchissement de l'air, ombre, oiseaux, embellissement). Chacun prend plaisir à imaginer que demain l'espace est libéré pour trouver ou retrouver plus de terrasses, un nouveau salon de thé, une brasserie supplémentaire, une nouvelle librairie, ... – et aussi de ne pas trop l'encombrer par du mobilier fixe pour pouvoir accueillir une brocante ou d'autres usages temporaires.
- **Le sol** de la Grande Rue est décrié ; le traitement de sol devrait s'inspirer ou reprendre la logique du pavage et des motifs blancs tels que ceux que l'on trouve à l'entrée du passage en direction de la gare – ce qui permettrait aussi de redonner progressivement une unité d'ambiance à l'ensemble de la traversée, voire du centre-ville.
- **La « fontaine-sculpture »** actuelle est très critiquée, du moins pour son emplacement et l'encombrement qu'elle représente. Faut-il imaginer une autre installation ? Retrouver un espace intégralement libre ? Un accès à un point d'eau pour tous ne pourrait-il pas suffire ?

Concernant les sens de circulation

Aucune position ne se dégage. Beaucoup de débats sur le sens des entrées et sorties de la Place d'Armes : comment limiter l'envie ou le réflexe d'accéder à la Place d'Armes en voiture ? Comment éviter de la faire fonctionner comme un giratoire ? Pourrait-on mettre la rue Lamartinière à double sens (l'effet cul de sac quand on s'y engage étant un facteur limitant efficace) ? Ou se limiter à inverser le sens de circulation pour que les automobilistes rentrent par la rue Lamartinière et ressortent par l'avenue du Collège ? Vaut-il mieux installer des dispositifs à borne, ou même un comptage automatique des places libres pour que les gens ne tentent pas d'en chercher si aucune n'est disponible ? Surtout, est-ce que des dispositifs ou des mesures peuvent être expérimentés pendant un temps d'essai ou des périodes-tests ? Même si les avis peuvent être relativement tranchés, tout le monde ressent le besoin, pour en discuter plus avant, de disposer de plus de **précisions techniques**, pour connaître les options crédibles, possibles ou impossibles.

Table 3

Périmètre élargi : pénétrer le centre-ville

Un constat partagé d'un centre-ville historique refermé sur lui-même avec peu de porosité et de visibilité depuis l'extérieur. En travaillant sur le périmètre élargi, on pose la question des accès à la ville et des modifications de l'espace public à prévoir pour attirer et donner envie à tout à chacun de s'aventurer jusqu'au centre ancien.

La voie ferrée et le boulevard Gambetta constituent les deux obstacles principaux pour entrer dans Saint-Marcellin, franchissements et passages comme les deux enjeux majeurs qui en résultent projeter le futur de Saint-Marcellin.

S'agissant de la voie ferrée, plusieurs propositions ont été exprimées pour faciliter son franchissement : améliorer la passerelle en modifiant la structure des escaliers métalliques et en rendant l'ascenseur accessible aux vélos ; ouvrir les côtés de la passerelle afin d'aérer et de rendre plus agréable ce franchissement ; créer un franchissement piéton supplémentaire au bout de l'avenue des Alpes.

Par ailleurs, il est apparu que le fonctionnement du quartier de la gare (entre la gare et le boulevard) nécessitait d'être repensé, avec un plan de circulation adapté à l'ensemble des modes de circulation : certains préconisent de concentrer les bus sur le boulevard des Alpes, en offrant une possibilité de retournement devant la gare ; d'autres soulignent la nécessité de penser un axe cyclable prioritaire sur la rue du Dauphin, qui sert de connexion depuis le sud de la ville (Beausoleil) jusqu'au centre-ville (par la rue de Beauvoir) ; plusieurs personnes s'interrogent sur la possibilité, dans la partie actuellement en double sens, de ne maintenir qu'un sens unique de bout en bout pour les voitures, avec le double sens uniquement pour les vélos. Dans tous les cas, les réflexions sur le fonctionnement de la rue du Dauphin devront être pensées en lien avec l'école des Dauphins et ses usagers (enfants, parents d'élèves...).

S'agissant du Boulevard Gambetta, le flux parfois intense des véhicules marque une barrière physique et psychologique entre la gare et le centre-ville historique, et fait oublier que c'est potentiellement et avant tout un espace public central, puisque s'y concentre une série de grands équipements publics majeurs : la poste ; l'hôpital ; l'école du centre, l'ancien tribunal... Il faudrait repenser cet espace routier comme un vrai boulevard, c'est-à-dire comme un espace interface, qui relie plus qu'il ne sépare, et qui marque l'entrée ou la sortie du noyau historique de la ville. Certains proposent de travailler sur la "contre-allée", devant les établissements, en la végétalisant un maximum ; d'autres de mener un travail de marquage au sol ou de surélévation pour faire ralentir les flux et inviter à la traversée ; enfin certains proposent un système de circulation alternée ou d'îlot central pour marquer le caractère urbain de ce boulevard. Un consensus se dégage en tout cas sur la nécessité de travailler les traversées piétonnes et les effets visuels (rétrécissement, dilatation, enveloppement) qui permettraient d'induire le ralentissement des véhicules, tant côté rue de Beauvoir que côté square Barbara ou av. des Alpes.

S'agissant des passages... Une fois le boulevard traversé, habitants ou visiteurs doivent pouvoir s'immiscer dans le centre ancien historique par une multiplicité de passages confidentiels, parfois méconnus, mais parfaitement fonctionnels, à travers cet îlot qui s'étire entre le Boulevard Gambetta et la Grande Rue de la rue Saint-Laurent jusqu'au faubourg Vinay. Du fait de sa forme en fuseau, il est désigné en atelier comme « le quartier du Bateau », facilement repérable sur l'image satellite. Ce « quartier » fait la transition entre deux ambiances contrastées, celle du boulevard, routier et moderne, et celle de la Grande Rue, piétonne et historique. La mise en valeur des ruelles et des passages qui le traversent apparaît alors comme une priorité, avec plusieurs pistes d'actions :

- **un travail de hiérarchisation** : l'accès par la « La Voûte » constitue le passage le plus central et le plus emprunté aujourd'hui, il doit donc être traité en tant que tel, avec une valorisation de la petite placette du Palais (à l'angle de la rue des remparts) et de son ouverture sur le boulevard (propositions de végétalisation ou de signal marquant, œuvre d'art par exemple) ; les autres

passages, et notamment celui qui pourrait rejoindre la place Jean Sorrel à travers l'îlot Gambetta réhabilité, constituent des passages secondaires, dont il faut maintenir l'intimité, tout en leur redonnant qualité, propreté, attractivité, ... – et des identités différentes :

- **un travail de mise en valeur esthétique et patrimoniale** : certains proposent une reprise de l'éclairage des passages ; d'autres imaginent des trompe-l'œil ou des fresques ; d'autres encore un travail de coloration particulière de chacun d'entre eux ; ou bien une végétalisation des entrées des passages ; il y aurait en tout cas un intérêt à mener à bien un travail esthétique, en lien avec leur histoire patrimoniale et les façades qui les entourent.
- **un travail de création sur la Place Jean Sorrel** : la création d'un passage supplémentaire à travers le bâtiment réhabilité, dans la continuité du passage déjà existant sous les bâtiments de la Grande Rue, apparaît comme un complément nécessaire pour assurer une réelle porosité à tout l'îlot ; avec le travail à mener côté Boulevard Gambetta, ce passage permettrait d'établir une continuité piétonne en direction de la gare ; certains évoquent l'intérêt de concevoir le bureau de Poste lui-même comme traversant ; il faudrait que ce bâtiment fasse appel et invite à traverser – on imagine des couleurs vives sur les façades et le sujet de la signalétique vers le centre-ville est également abordé.