

Première Partie

Argumentaire
pour la fermeture du tunnel de la Comédie
au niveau du boulevard Victor Hugo

SOMMAIRE

P 02 Introduction
P 03 Analyse des flux
P 08 Équipements en transports publics
P 12 Rocades d'évitement
P 16 Sorties du Tunnel
P 18 Adaptabilité du Tunnel
P 21 Conclusion

PROJET ÉCO-MOBILITÉ

POUR UNE CIRCULATION APAISÉE DANS LE QUARTIER SUD BABOTE

Étude réalisée dans le cadre du projet *A.C.T. E.*
(Appropriation Citoyenne de la Transition Énergétique)
Programme de recherche mené sur 6 villes françaises : Paris, Nantes, Rennes, Lille, Lyon et
Montpellier

Financé dans le cadre du programme *Cit'In*
Sous l'égide du *Ministère de la Transition Écologique et Solidaire* et du *C.N.R.S.*

Mise en œuvre en collaboration avec *LIRDS* de Montpellier

Sont associés à ce travail : *Oxfam France* et *Le Pacte Civique*



Avant de définir le détail d'un plan de circulation adapté aux différents types de mobilités avec la perspective de développer les mobilités douces, nous devons résoudre le problème d'une circulation de transit qui affecte ce quartier en générant de nombreuses pollutions. En effet, le point de rencontre des différents flux au niveau de la place Saint Denis et de la rue Anatole France réalise un entonnoir où sont relevés les taux les plus élevés d'émanations toxiques et où la concentration de véhicules augmente le risque accidentogène.

C'est pourquoi le premier temps de notre réflexion s'attachera à construire l'argumentaire en faveur de la fermeture du tunnel de la Comédie au niveau de son accès Victor Hugo.

Il s'agit pour nous riverains et commerçants d'une *nécessité absolue*.

Cette décision de fermeture demande un *réel engagement politique*

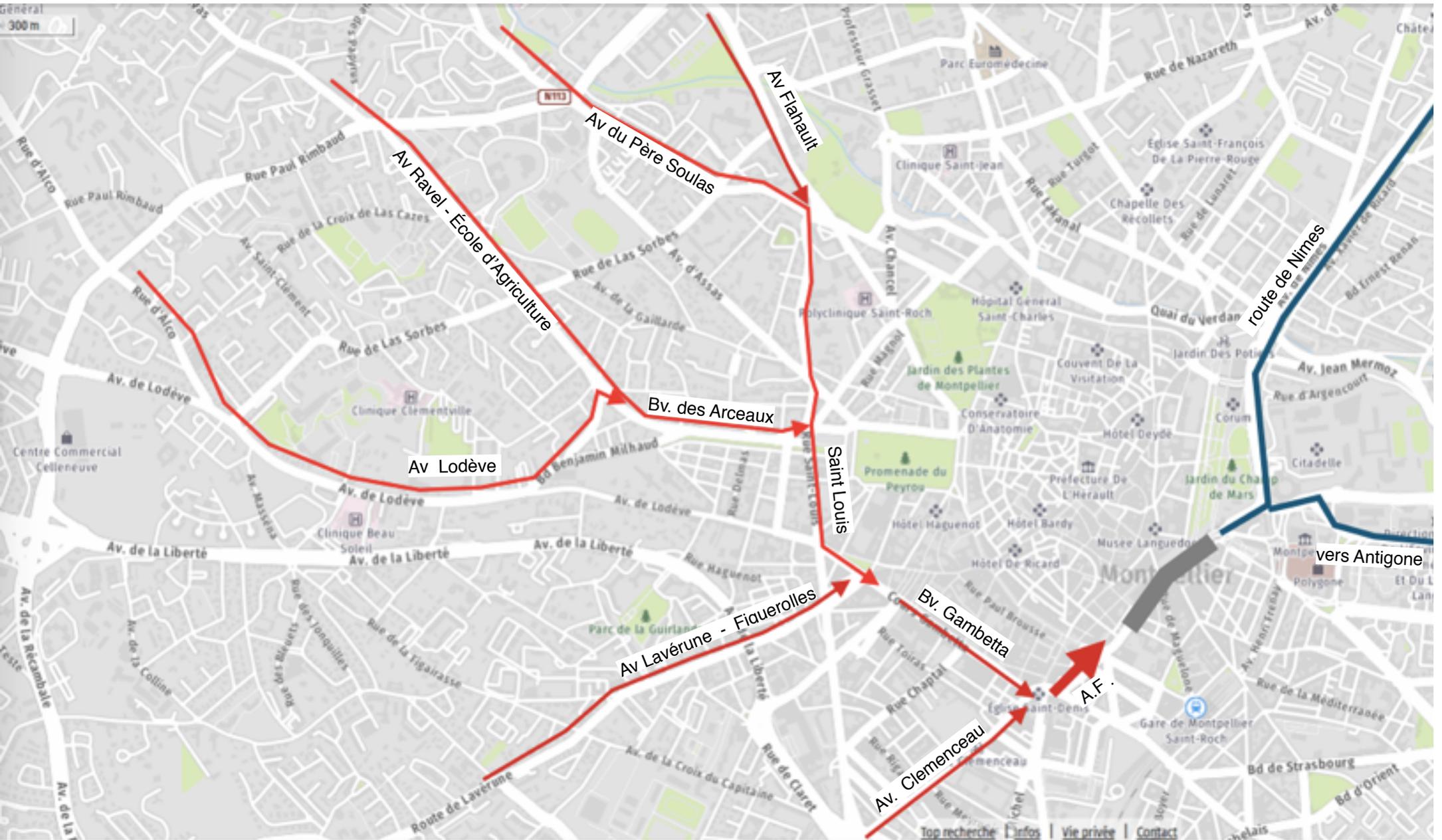
Sans la suppression de ce flux ce quartier ne pourra jamais s'inscrire comme ZFE (Zone à Faibles Émissions) alors que cet objectif est soumis à un impératif européen.

Développons cet argumentaire !

ANALYSE DES FLUX DE TRANSIT

Le tunnel de la Comédie n'est praticable que dans le sens Sud Ouest - Nord Est

Il est à la fois une voie de circulation et une voie d'accès aux parkings.



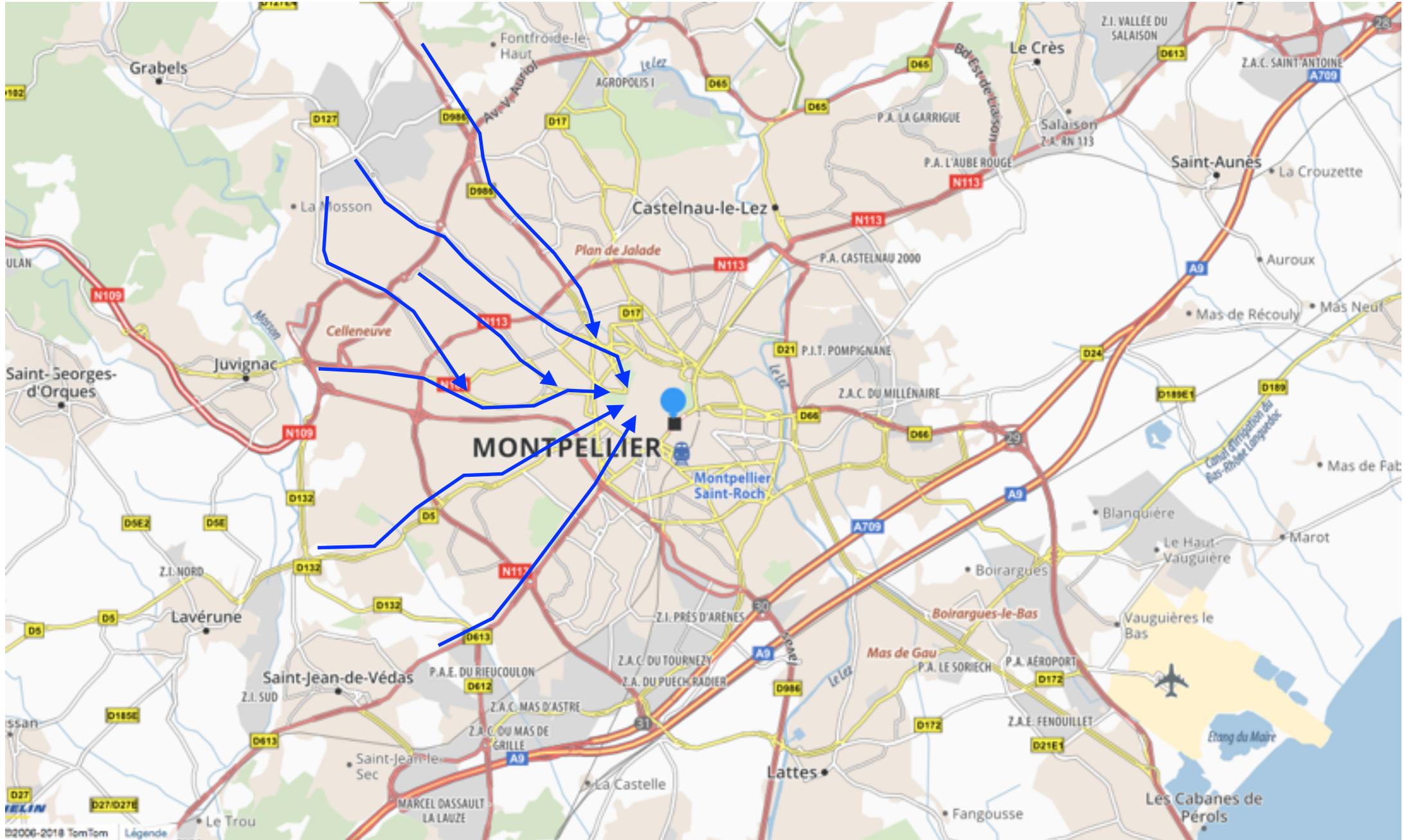
ORIGINE DES FLUX

On constate que le tunnel est alimenté par 6 pénétrantes :

- 1) *L'Avenue Flahaut* qui dans le prolongement de l'avenue Giraud reçoit les flux venus de Ganges - Le Vigan d'une part et de Saint-Hippolyte-du-Fort d'autre part.
- 2) *L'Avenue du Père Soulas* qui dans le prolongement de l'Avenue Hémingway reçoit les flux venus de Grabel et Euromédecine
- 3) *L'Avenue du Professeur Raval* reçoit les flux venus d'Alco (Hôtel du Département)
- 4) *L'Avenue de Lodève* rejointe par la rue d'Alco reçoit des flux venus de La Paillade, Juvignac, Lodève
- 5) *La Route de Lavérune* reçoit des flux venus des communes du Sud Ouest (Lavérune, Saint Jean de Védas, Cournonterral)
- 6) *L'avenue Clemenceau* qui dans le prolongement de la Route de Toulouse reçoit des flux venus de Saint Jean de Vedas, Fabrègues, Gigean , Sète

Il s'agit là de grands axes théoriques dont il va falloir déterminer pour chacun si la traversée du centre -ville est rationnelle pour rejoindre soit Castelneau-le-Lez par la route de Nîmes, soit le quartier Antigone et son prolongement vers le communes du Sud.

Voyons cela sur une carte

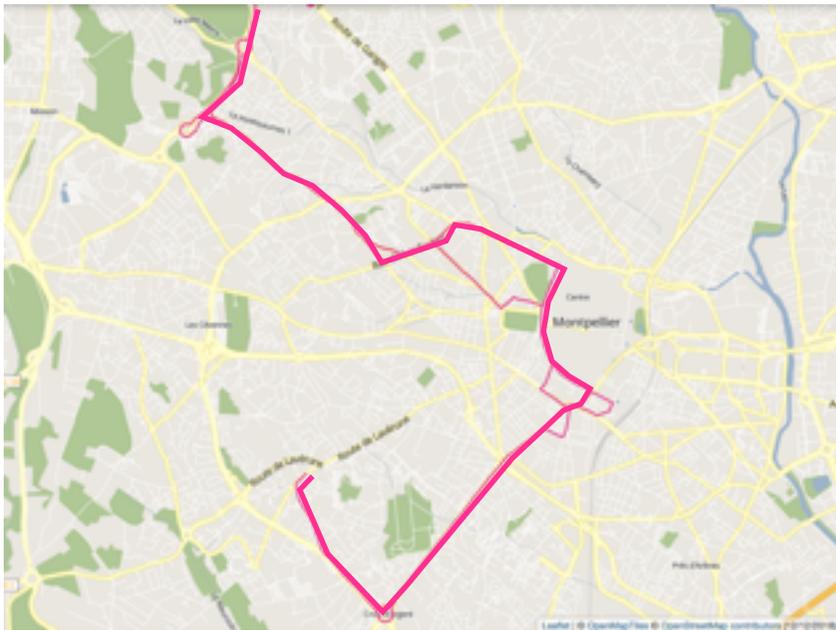


Nous observons que chacune de ces pénétrantes est coupée par plusieurs larges voies de contournement qui facilitent l'accès au Sud et à L'Est. Donc pour ce qui concerne les flux extérieurs il ne semble pas justifier de les inclure dans notre réflexion. Nous allons nous pencher sur l'espace compris entre la N113, les avenues de la Récambale, l'Avenue de Vanières et la pointe de l'entonnoir qu'est le tunnel.

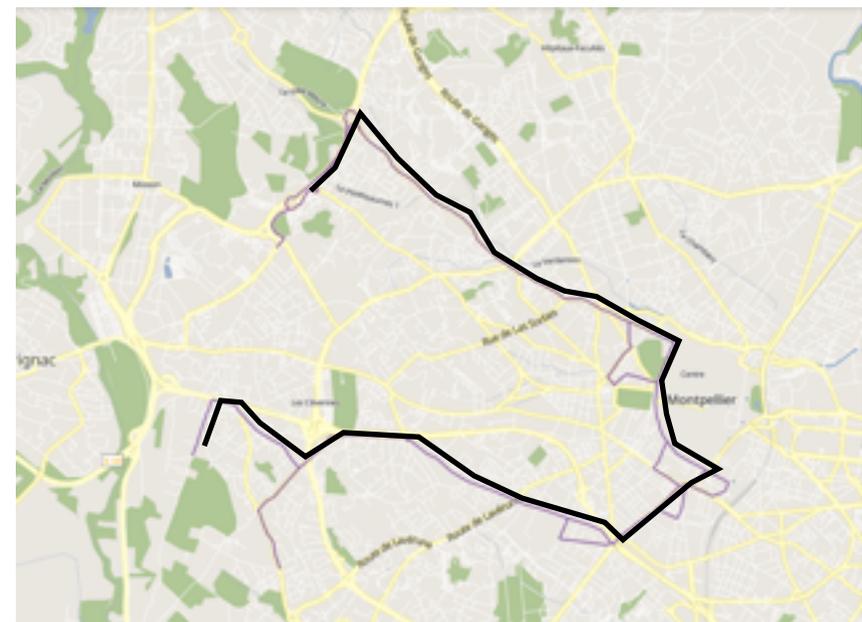


Six lignes de bus viennent compléter la desserte de ces quartier vers le centre-ville



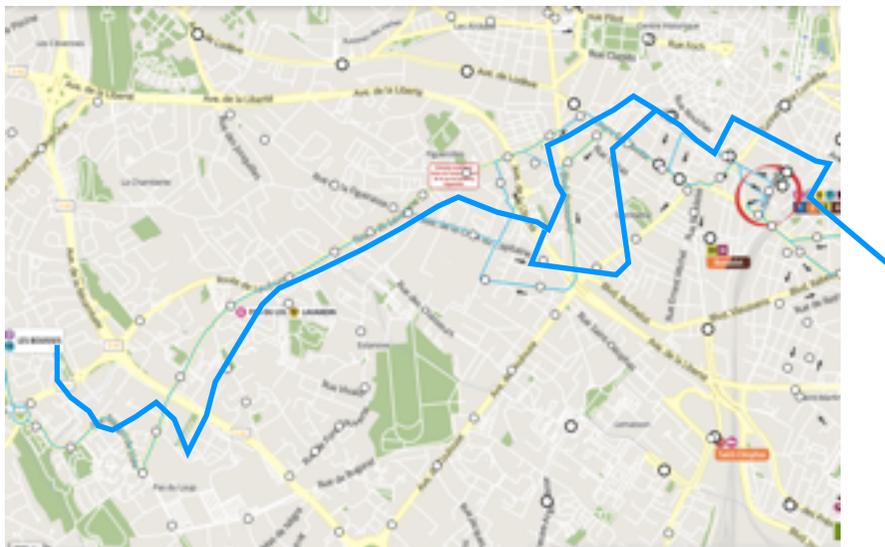


Ligne 6 : Euro-Médecine / Pas-du-Loup

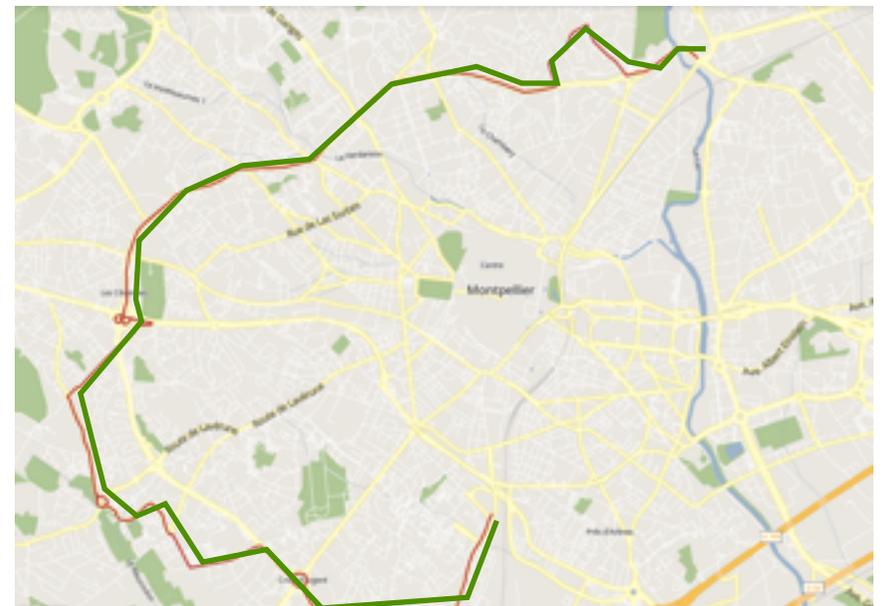


10

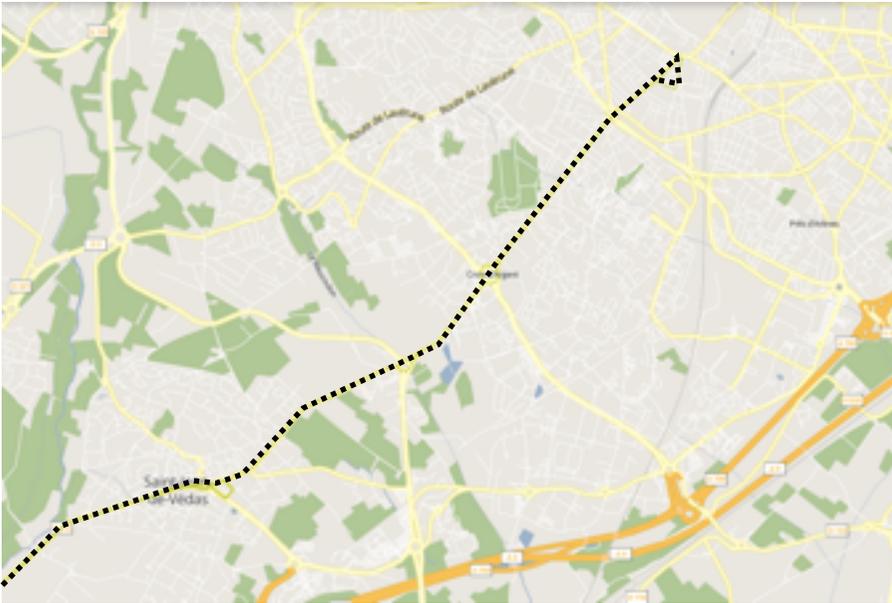
Ligne 7 : Hôtel du Département - Les Bouisses



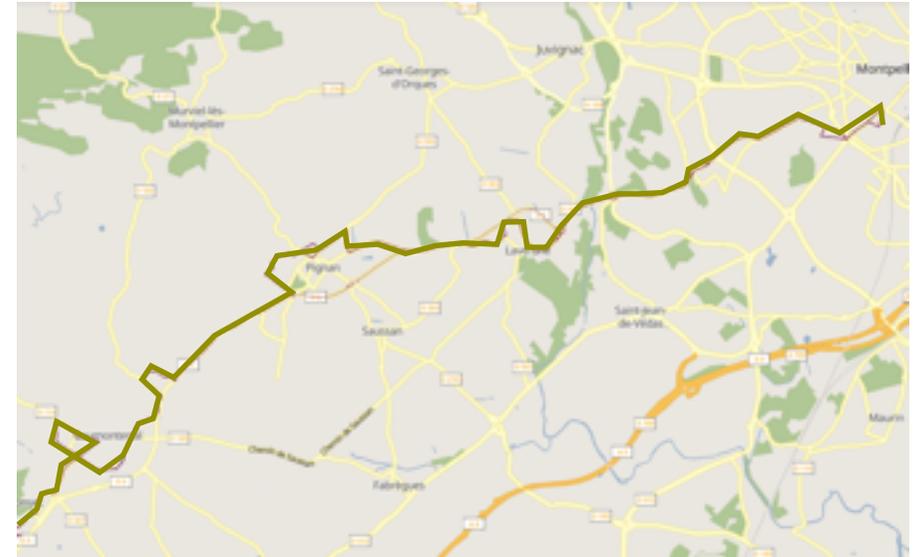
Ligne 11 : Tournezy - Les Bouisses



Ligne 15 : Saint-Cléophas - Charles de Gaulle



Ligne 33 : Fabrègue - Saint Denis



Ligne 38 : Cournonsec - Saint Denis

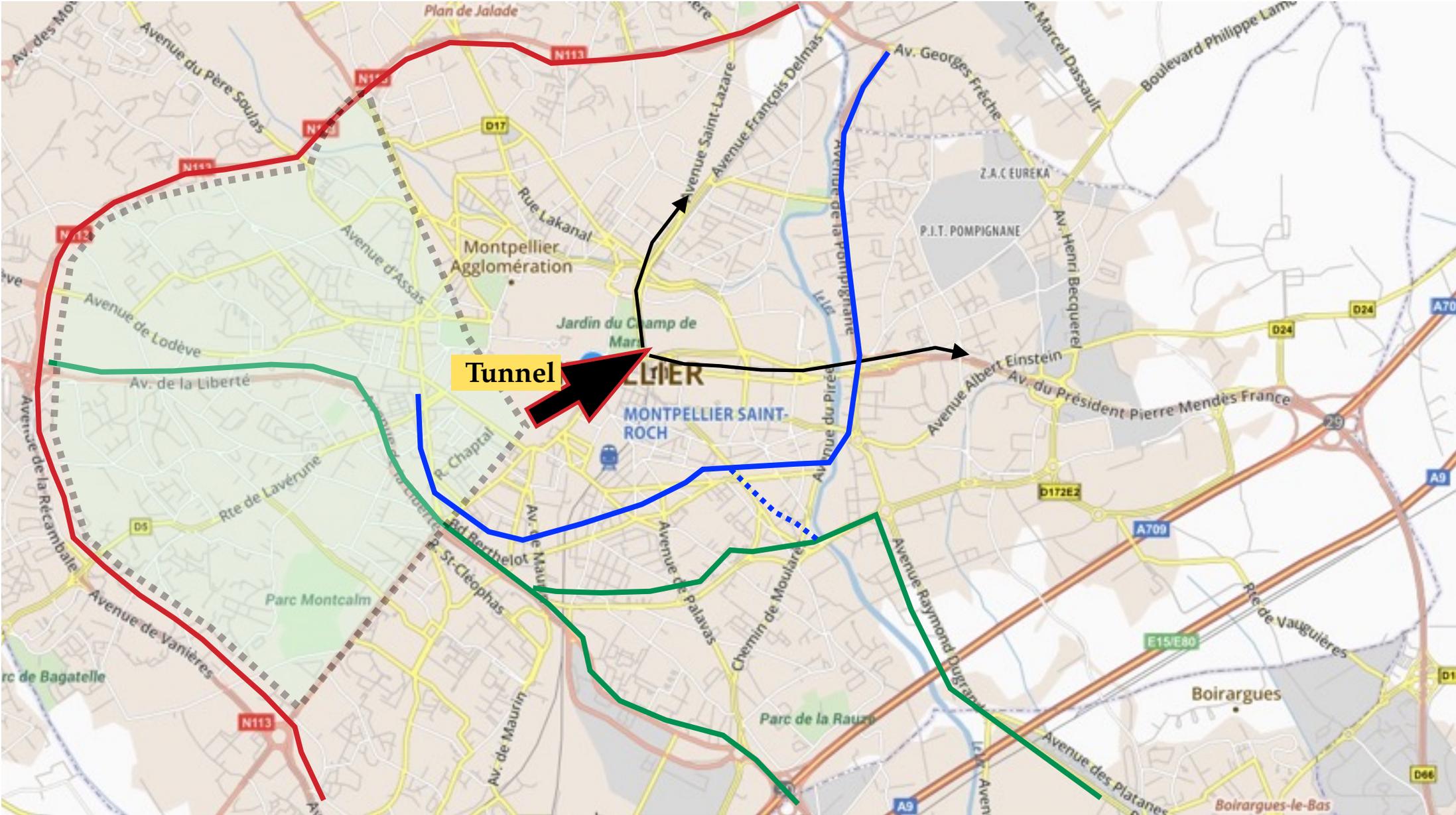
Au total, pour les populations résidentes dans ce secteur, l'équipement en transports publics permet des déplacements et des connexions, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser la voiture. Pour les déplacements plus distants trois rocales permettent de rejoindre facilement l'ancienne autoroute.

Ces trois rocales intérieures sont :

La plus extérieure ; N. 113 (Voie Domitienne , Justice de Castelnau (véritable anneau Nord - Ouest - Sud

La médiane : L'Avenue de la Liberté : relie l'Ouest au Sud vers l'Avenue de la mer et la route de Palavas

La plus intérieure : Renouvier, Berthelot, Vieussens, Orient, Piré, Pompignagne (boucle Ouest - Sud - Nord)



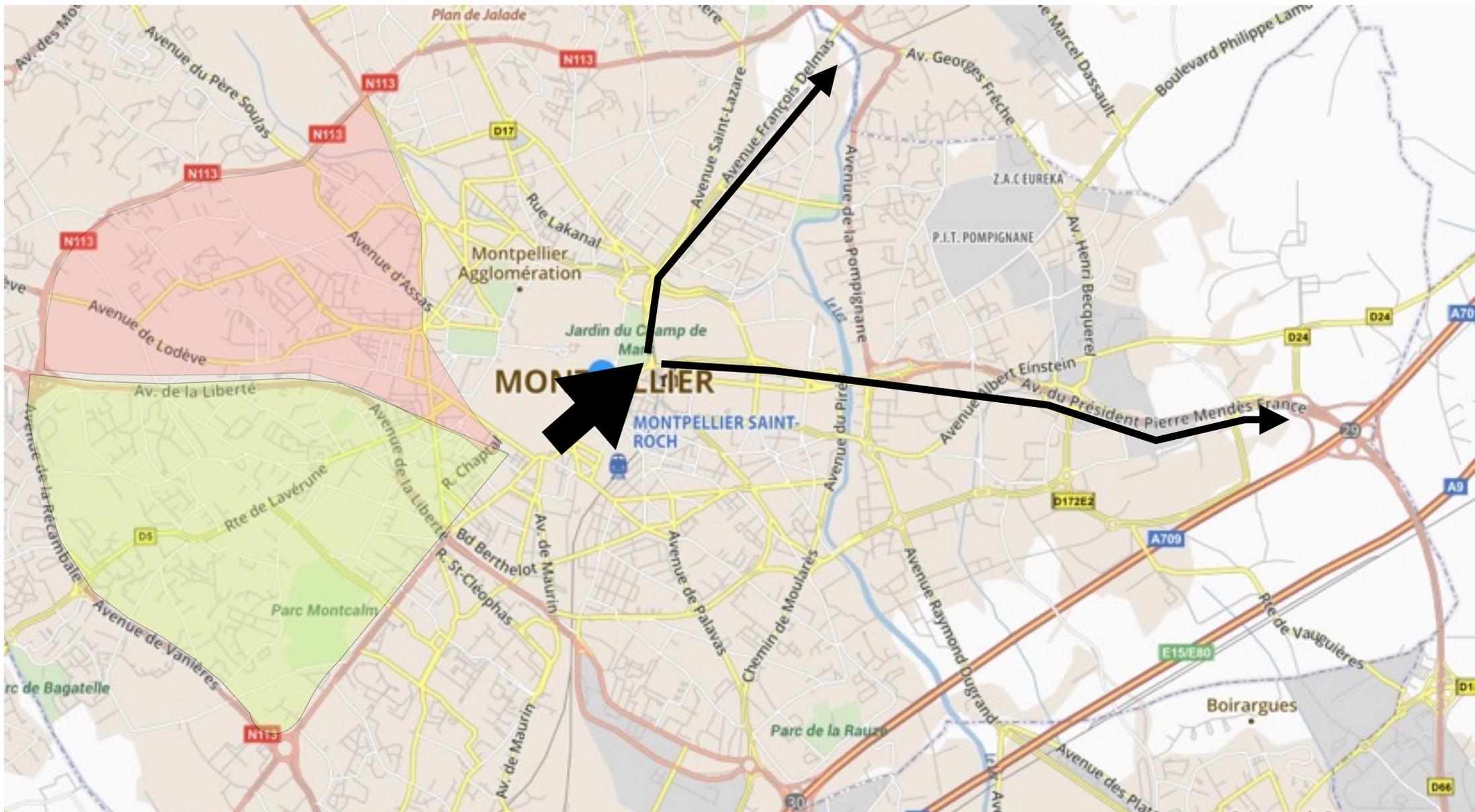
Voilà pour ce qui est de la situation présente.

Mais la mise en place de la ligne de tram 5 nous oblige à modifier ce schéma. En effet nous n'avons pas à attendre l'inauguration de cette ligne prévue d'ici quatre ou cinq ans. Les travaux de son installation vont anticiper les modifications du plan de circulation que son exploitation va entraîner.

Ainsi l'Avenue Clemenceau sera investi par deux voies de tram auxquelles s'ajouteront deux quais et une piste cyclable. Cet agencement, s'il permet d'imaginer une voie de circulation jusqu'au Parc Clemenceau, rend impossible son prolongement jusqu'à la place Saint Denis.

Les flux venus de la route de Toulouse n'existeront plus. Seuls ceux aboutissant à Gambetta sont alors à considérer.

Restent les flux du secteur axé par la route de Lavérune qui sont connectés à l'Avenue de la Liberté et au boulevard Berthelot. Ajoutons que ce secteur sera desservi par la ligne 5 du tram.



Nous voyons donc que seules subsistent les entrées du secteur Nord Ouest pour lequel nous devons envisager les solutions qui se présentent.

Sur cette carte il apparait clairement que ce secteur Nord Ouest a d'autres moyens plus directs pour rejoindre le Nord Est .

Quant à la zone Sud elle aussi est accessible plus directement par plusieurs chemins : Avenue de Vanières, Avenue de la Liberté ou Boulevards Berthelot (Vieussens, d'Orient)

En conclusion le transit par le tunnel tient davantage à des habitudes de parcours qu'à une approche raisonnée des itinéraires.

Ce qui nous conduit à justifier la fermeture de cet axe qui n'apporte aucun avantage pour le quartier. Cette circulation de transit est avant tout génératrice de nuisances. Son maintien équivaldrait à ne pas adhérer aux évolutions nécessaires à inscrire dans le cadre d'un projet de transition.

SORTIES DU TUNNEL



Penchons nous maintenant sur le détail des sorties du tunnel

Après avoir pénétré dans le tunnel au niveau du boulevard Victor Hugo, nous rencontrons une première bretelle qui accède au Parking de la Comédie. Cette bretelle est à double sens et présente donc une voie de sortie pour ce parking. La bretelle suivante consiste en un véritable embranchement qui permet d'accéder au parking du triangle puis au parking du polygone avant de se poursuivre vers l'allée du Nouveau Monde et l'avenue des États du Languedoc.

Cet embranchement est à sens unique jusqu'à l'entrée du parking du Triangle puis à double sens ensuite jusqu'à la place d'Olympie. Le parking du Triangle est donc accessible par le Sud.

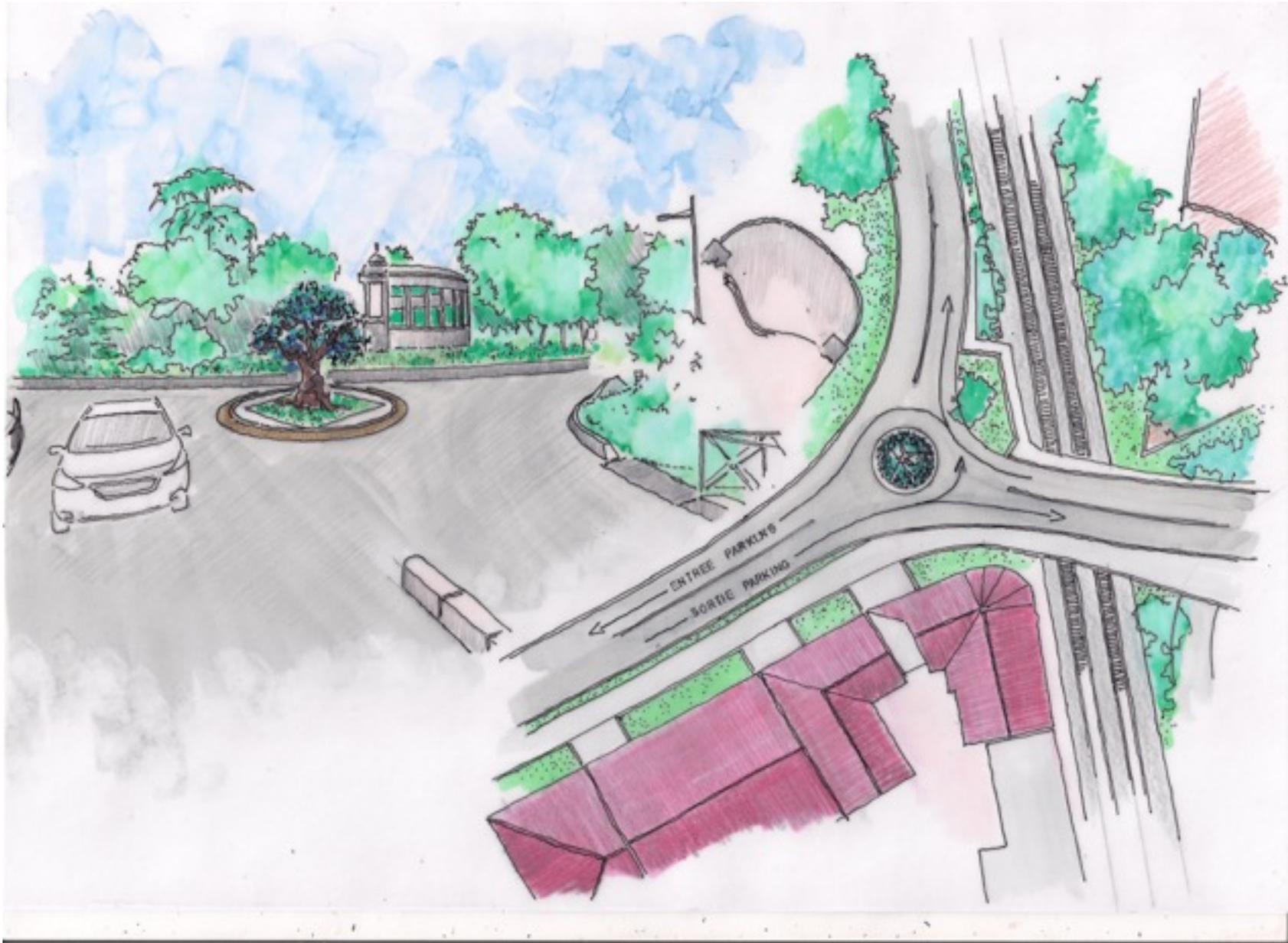
Les parking du Polygone dont les entrées se trouvent rue des Pertuisanes sont plus directement accessibles par le Sud. Ces entrées sont en effet éloignées de l'entrée du tunnel en position symétrique.

Le parking du Triangle (Privé) et ceux du Polygone sont ainsi facilement accessibles par l'Est et le Sud ainsi que par le Sud Ouest si l'on veut bien intégrer l'utilisation du boulevard sud (ancienne autoroute).

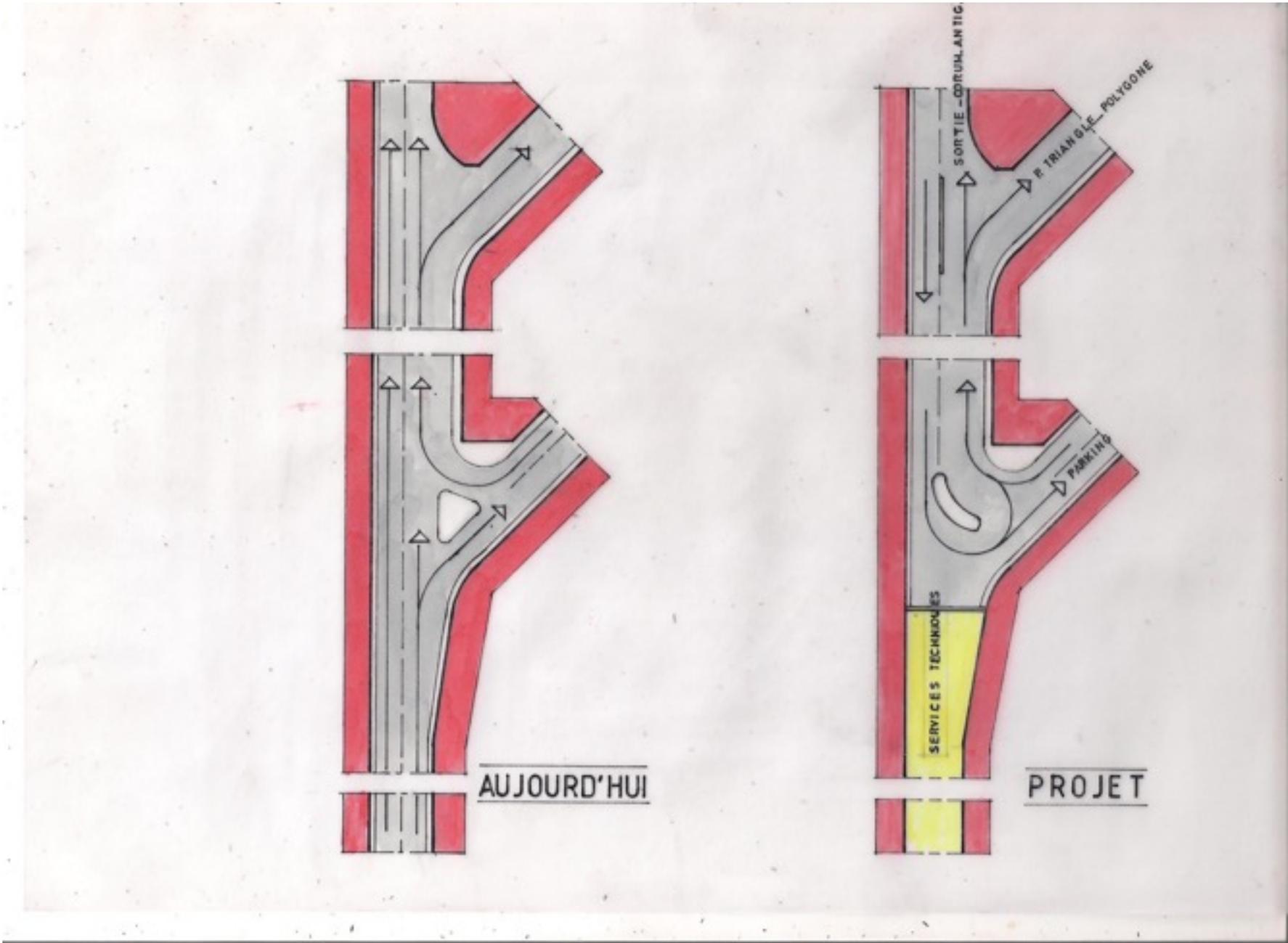
N'oublions pas que notre secteur en amont de l'entrée du Tunnel permet une utilisation de plusieurs parkings (Arceaux, Foch, Préfecture, Gambetta) et ce dans une zone aux accès plus contraints que dans la zone située au sud du Polygone. En effet cet espace s'est vu doté de larges avenues qui sont adaptées à une double circulation.

Adaptabilité du Tunnel en cas de fermeture de l'accès Victor Hugo

1) Fourche de la sortie actuelle et adaptation possible



2) Circulation intérieure et adaptation possible



CONCLUSION

Les deux propositions précédentes ont l'avantage de résoudre d'une façon simple le maintien d'un accès aux parkings. et leur mise en œuvre est peu coûteuse. Elles peuvent permettre d'envisager de supprimer l'accès au parking de la Comédie par le boulevard Sarrailh (Solution envisagée par Monsieur le Maire).

Nous pensons que ces modifications pourraient facilement être mises en place de façon à tester sur une période de 6 à 12 mois leur validité. Quoi qu'il en soit, dès que les travaux de l'implantation de la ligne 5 du tram débuteront sur l'avenue Clemenceau, la circulation sera modifiée. **POURQUOI NE PAS ANTICIPER ET RÉSOUDRE LE PROBLÈME ACTUEL PUISQUE CETTE ZONE CONCENTRE DE MULTIPLES POLLUTIONS ET NUISANCES QUI CONTREVIENNENT AUX DIRECTIVES EUROPÉENNES ? CELA NÉCESSITERAIT ALORS QUE SOIT RÉALISÉE UNE ADAPTATION DES CIRCULATIONS DANS LE SECTEUR QUE NOUS AVONS DÉFINIS PAGE 7, ACCOMPAGNÉE D'UNE SIGNALÉTIQUE DIGNE DE CE NOM, BIEN EN AMONT DE LA PLACE SAINT DENIS. NOUS AVONS DÉJÀ RÉFLÉCHI À CE PROBLÈME ET POURRONS FAIRE PART DE NOS SUGGESTIONS DANS UN NOUVEAU DOSSIER.**

Un accès par l'Allée de la Citadelle nous semble plus problématique à mettre en œuvre car il nécessiterait l'inversion du sens de trafic à partir de la place du 11 novembre.

Ajoutons que l'espace du Tunnel ainsi récupéré, pourrait être intégré dans la réflexion concernant le réaménagement du Boulevard Victor Hugo. L'hypothèse d'un réservoir d'eaux pluviales pourrait être explorée.