

**COMPTE RENDU DE LA COMMISSION INTERCONSEILS
D'AMENAGEMENT DU CAMPUS
DU 28/11/2007**

Introduction : Actualités sur le dossier « Grand Stade » :

Le Président Philippe ROLLET présente aux membres de la CIAC les derniers éléments d'information dont il dispose à ce jour sur le dossier « Grand Stade ».

- Il rappelle qu'à la suite de l'élaboration par la CIAC et les services de l'Université, d'une analyse détaillée des schémas d'accessibilité au Grand Stade tels que présentés par LMCU le 5 Juillet 2007 devant la CIAC, cette analyse a été approuvée à l'unanimité par le CA de l'Université en date du 12 Octobre 2007.
- Il ressort de cette analyse et de la motion adoptée par le CA, que les schémas d'accessibilité envisagés par LMCU ne prennent pas en compte les spécificités d'activité du Campus et sont de nature à créer des gênes importantes pour le fonctionnement des établissements qui y sont implantés. En conséquence le CA demande que les services de LMCU procèdent à une nouvelle analyse qui tienne compte des problématiques soulevées par le rapport de la CIAC, faute de quoi il demanderait que l'implantation du Grand Stade soit envisagée sur un autre site. Une conférence de presse au cours de laquelle a été remise un dossier de presse synthétisant les grandes lignes de cette analyse et la motion du CA, a été organisé le 8 Novembre 2007.
- A la suite de cette conférence de presse, la réaction de LMCU a été relativement rapide. Le 19 Novembre 2007 s'est tenue une réunion entre Mr P.MAUROY Président de LMCU, Mme M.DEMESSINE Vice Présidente de LMCU en charge du dossier Grand Stade, Mr GUILLEMINOT Directeur Général des Services de LMCU ; Mr S. COUDERT DGA, et au titre de l'Université Mrs P.ROLLET, F.BUYLE-BODIN et I.SHAHROUR.
- Au cours de cette réunion, les représentants de LMCU ont expliqué qu'ils devaient attendre le choix du candidat retenu prévu pour Février 2008, avant de pouvoir discuter des différentes problématiques soulevées par l'analyse de la CIAC, les projets présentés par chacun des 3 candidats pouvant présenter des différences importantes.

- Dans l'attente, LMCU s'est cependant engagé à lancer une étude d'impact portant sur les conséquences du projet « Grand Stade » sur le domaine de la Cité Scientifique, à laquelle les représentants du DUSVA seraient associés. De fait, l'Université vient d'être destinataire il y a quelques jours, d'une ébauche de cahier des charges préalable au recrutement d'un bureau d'étude. Les services de l'Université procèdent actuellement à l'examen de ce document et formuleront des propositions d'amendement à sa rédaction qui seront soumises à l'approbation des membres de la CIAC. Il convient en effet d'être vigilant sur les conditions dans lesquelles sera menée cette étude ainsi que sur son calendrier et ses conséquences.

Plan de circulation sur le campus du Domaine Universitaire :

Le Vice Président chargé du Patrimoine, François BUYLE-BODIN, présente ensuite le point principal de l'ordre du jour, à savoir le Plan de Circulation du Campus.

Ce dossier poursuit 3 objectifs :

- Effectuer un « toilettage » de la signalisation actuelle, par la mise en place d'une signalisation simple et peu coûteuse réalisée essentiellement « à l'interne », qui aurait pour but à la fois de corriger les informations erronées et de compléter les informations manquantes. Cette première opération permettrait ainsi d'attendre dans de meilleures conditions une refonte complète du plan de circulation liée notamment aux synergies futures entre le Campus et la Haute Borne ou le Grand Stade.
- Repenser le Plan de Circulation actuel afin de remédier à ses défauts les plus caractérisés (problèmes d'accessibilité pour les services de secours, problèmes de lisibilité pour les usagers occasionnels...) tout en intégrant les logiques liées au « Grand Stade », à l'équilibre avec la Haute Borne, au développement durable...
- Limiter la circulation et le stationnement au sein de l'anneau Langevin pour envisager qu'à terme l'intérieur de cet anneau soit principalement réservé aux modes de déplacements alternatifs tels que la circulation piétonne ou cycliste, allié à la desserte par métro.

Le calendrier d'action proposé est le suivant :

- ☉ Mars 2008 : finalisation des grands principes du nouveau Plan de Circulation
- ☉ Juin 2008 : finalisation du dossier de la signalisation des voiries et des bâtiments
- ☉ Septembre 2008 : début de mise en œuvre.

Le Vice Président chargé du Patrimoine, François BUYLE-BODIN, présente ensuite certains schémas qui, d'après lui, pourraient constituer les points forts de la structuration du nouveau plan de circulation du Domaine Universitaire. Il tient cependant à préciser qu'il ne s'agit que de premiers éléments issus de sa réflexion personnelle et destinés à alimenter un débat qu'il espère riche en propositions.

En liaison avec les objectifs précédents, ces modifications structurelles du plan de circulation visent à :

1) Distinguer clairement les problématiques et les régimes d'accessibilité en dehors et au sein de l'anneau Langevin. Il s'agirait, par la mise en œuvre d'une signalétique adaptée, de limiter le stationnement à l'intérieur de l'anneau au sein des seuls parkings existants pour les personnels des bâtiments, et d'encourager parallèlement les usagers à utiliser les parkings communautaires à l'extérieur de l'anneau.

Il conviendrait, pour ce faire, d'identifier les grands secteurs d'activité au sein de cet anneau (4 à 6 secteurs peuvent être envisagés), d'adopter un code de signalétique basé sur des couleurs différentes pour chacun de ces secteurs et parkings périphériques dédiés, de créer des liens forts entre ceux-ci et de baliser les cheminements entre ces parkings et chaque zone ainsi qu' à l'intérieur de chaque secteur, afin de faciliter la circulation piétonne.

QUESTIONS POSEES auxquelles il conviendra d'apporter des réponses :

 Sécurisation des parkings périphériques: l'utilisation de ces parkings pose parallèlement la question des mesures à prendre permettant un meilleur éclairage, un accès plus aisé, un gardiennage...

 Signalétique générale: afin que celle-ci soit lisible, il conviendrait également de prévoir une signalétique visible des noms de tous les bâtiments, des voiries et allées internes, sans oublier la problématique de la numérotation.

2) Faciliter l'accessibilité au centre du Campus pour les interventions des services de secours, services techniques, livraisons..., en supprimant notamment les « culs de sac ». Cependant, s'il s'agit ici de faciliter la circulation automobile liée à ces impératifs, il convient dans le même temps d'empêcher le stationnement automobile anarchique le long des voiries desservant l'intérieur de l'anneau. En effet, si l'objectif énoncé au 1° est bien de limiter au maximum la circulation automobile et le stationnement des usagers à l'intérieur de l'anneau, il ne s'agit cependant pas de l'interdire totalement.

Ce résultat pourrait être obtenu, soit en rétablissant une circulation à double sens sur l'ensemble des voiries internes (à l'exception de l'Avenue Van Linné qui pourrait être « neutralisée » à la circulation automobile), soit en créant 2 axes de circulation à sens unique à l'exception des services de secours et des cyclistes autorisés à circuler à contre sens : l'un Est-Ouest, de l'Avenue Carl Gauss en passant par le sud de la BU puis par l'Avenue Von Linné ; l'autre Ouest Est, de l'Avenue Mendeleïev en passant par le nord de la BU puis l'Avenue Jean Perrin (à la condition que les dispositifs physiques empêchant le stationnement sur les trottoirs soient complétés le long de ces parcours).

QUESTIONS POSEES auxquelles il conviendra d'apporter des réponses :

❖ Parkings internes : certains sont en accès réservé, d'autres restent libres d'accès. Comment les gérer dans un tel schéma, quel est leur devenir à terme et quid d'une « ségrégation » de fait entre personnels et usagers ?

❖ Cheminements piétons au sein du Campus : outre une meilleure signalisation, il conviendrait également de prévoir une réfection de certains de ces cheminements et une amélioration de leur éclairage. Quid de plus des « mails piétonniers » Nord-Sud & Est-Ouest prévus au sein du « Plan Ruelle » ?

3) Anticiper les grands axes futurs de liaison, en particulier celui avec la Haute Borne. Il convient de rappeler qu'au sein de cette zone, les locaux de l'IRCICA sont déjà réalisés et ceux de l'IRI et de l'INRIA sont en cours de construction, avec le souhait de l'INRIA qu'un de ses futurs bâtiments soit implanté sur la cité scientifique. Rappelons de plus le souhait du secteur Chimie, appuyé par l'Université et la Fédération « CHEVREUL » de réaliser un bâtiment siège de l'Institut sur la Haute Borne. Outre la problématique du lieu d'implantation de ces futurs bâtiments (*liée d'ailleurs à celle des terrains de sport avec les sollicitations et projets de la Ville de V.Asq*), la question des liaisons « physiques » à réaliser entre les secteurs du Campus concernés et la zone de la Haute Borne risque donc de se poser très prochainement. La SAEM de la Ht Borne vient d'ailleurs de nous solliciter sur la possibilité d'un accès direct pour les véhicules, à partir de la rue P.Doumer sur le parking du COSEC. Il est donc urgent pour l'Université de déterminer un schéma directeur dans ce domaine et au sein de ce secteur.

METHODOLOGIE DE TRAVAIL & CALENDRIER :

Il est convenu avec les membres de la CIAC que ceux-ci réfléchissent sur les objectifs et modifications proposés, consultent les personnels et usagers qu'ils représentent, et adressent par mail à la Vice Présidence leurs propositions, amendements ou questionnements, au plus tard pour la mi-janvier.

Une réunion de synthèse sur ce thème sera organisée vers le 20 Janvier 2008, l'objectif étant de pouvoir présenter au CA les grandes lignes directrices du nouveau plan de circulation vers la fin du premier trimestre 2008.