

Aménagement d'un pôle d'échange à Carcassonne



Ecole polytechnique de l'université de Tours
Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
37 205 Tours Cedex 3



Aménagement d'un pôle d'échange à Carcassonne

Remerciements

Je tiens à remercier particulièrement M. Thierry ROUANET, Chef de gare de Carcassonne et M. Michel FOUSSARD, Chef de service des Transports du Conseil Général de l'Aude pour m'avoir fourni les informations nécessaires à la réalisation de ce projet et pour avoir répondu à mes questions. Je remercie également M. Eric THOMAS, mon tuteur de projet, pour son enseignement et ses conseils.

Sommaire

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	4
Diagnostic	5
<i>La ville de Carcassonne</i>	6
<i>Deux sites classés « patrimoine mondial »</i>	8
<i>Accessibilité de Carcassonne</i>	9
<i>Un problème d'intermodalité</i>	13
<i>La gare ferroviaire</i>	14
Enjeux	23
<i>Un enjeu universel : le développement durable</i>	24
<i>Des enjeux spécifiques à Carcassonne</i>	24
Projet	26
<i>Objectifs retenus</i>	27
<i>Scénario</i>	27
Conclusion	39
Table des matières	41
Bibliographie	43

Introduction

Carcassonne, préfecture de l'Aude, est une commune de 48100 habitants principalement connue pour ses activités touristiques grâce à la présence de la Cité médiévale et du Canal du Midi.

Malgré la diversité des modes de transport qui permettent d'y accéder ou de s'y déplacer, de nombreux dysfonctionnements entravent le développement de ces transports. Le principal problème réside dans l'intermodalité qui n'est pas favorisée. En effet, il n'existe pas de gare routière à Carcassonne et les voyageurs empruntant le train n'ont pas d'accès direct aux cars interurbains. La gare est principalement accessible par le transport automobile ce qui va à l'encontre du développement durable et du partage de l'espace urbain entre tous les acteurs. Les piétons et les vélos sont mis au second plan. Une surface minimale leur est consacrée et aucun moyen de stationnement n'est prévu pour les bicyclettes. Malgré l'importance de la surface dédiée à la voiture, des problèmes de circulation et de stationnement subsistent.

Aujourd'hui, alors que le développement durable est à la bouche de tout le monde, l'intermodalité devient un enjeu majeur puisqu'elle permet de mettre en relation tous les types de transport et de pousser les gens vers l'utilisation des modes de transport doux. Cette thématique touche d'autant plus Carcassonne qu'elle présente un réseau de transport varié qui cherche à se développer et qu'elle s'est déjà engagée sur ce point.

Pour améliorer ce défaut, il semblerait bénéfique d'établir un véritable pôle d'échange qui permettrait de lier efficacement tous les réseaux au cœur de la ville et de revaloriser l'espace de la gare pour offrir une meilleure impression aux voyageurs dès leur arrivée à Carcassonne.

Nous allons établir un diagnostic précis de la situation actuelle portant sur les différents moyens d'accéder à la ville et répertoriant les multiples problèmes liés à l'usage des divers moyens de transport en particulier autour de la gare. Ensuite, nous détaillerons les enjeux d'un aménagement futur visant à améliorer la qualité d'accueil des voyageurs et des changements de mode de transport. Enfin, nous proposerons un scénario permettant de concilier tous les réseaux sans négliger les piétons et les cyclistes et en éloignant le stationnement du centre-ville.

Diagnostic



La ville de Carcassonne

Carcassonne se situe en Languedoc-Roussillon, dans l'Aude. Avec ses 48100 habitants et sa superficie de 65 km², c'est la préfecture du département. L'aire urbaine dont elle fait partie compte 79400 habitants ce qui la place au premier rang des aires les plus peuplées du département.



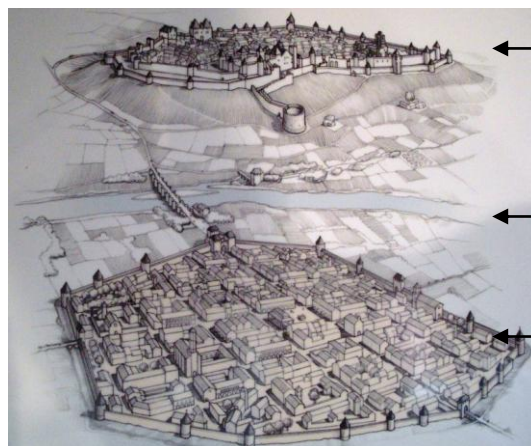
Figure 1 Situation géographique de Carcassonne en France – Réalisation personnelle



Figure 2 L'Aude, le département de Carcassonne – Réalisation personnelle

Traversée par l'Aude et le Canal du Midi, Carcassonne se situe en plein cœur d'une région viticole avec les vignobles du Cabardès au Nord, des Corbières au Sud-est, des Côtes de la Malpère autour de la ville et du Minervois au Nord-est.

L'Histoire est à l'origine de l'organisation actuelle de Carcassonne. La Cité, sur une butte à 250 mètres d'altitude, fut le premier lieu d'habitation. Dès le XIII^{ème} siècle, la ville basse, se développa 150 mètres plus bas sous la forme d'une bastide, la bastide Saint-Louis, avec un plan en damier.



← La Cité

← L'Aude

← La Bastide Saint-Louis

Figure 3 Carcassonne, avant le XIX^{ème} siècle – Source : Musée du Château comtal de la Cité de Carcassonne

Ce n'est qu'à partir du XIX^{ème} siècle que de nouveaux quartiers, à l'extérieur de l'enceinte de la bastide, ont été construits.



Figure 4 Vue satellite de Carcassonne aujourd'hui – Source : <http://maps.google.fr/>

L'économie carcassonnaise est basée sur des activités industrielles de taille modeste mais très variées comme l'agroalimentaire ou la fabrication de matériel agricole et également sur un tissu artisanal très riche.

Carcassonne n'est pas une ville universitaire. Les seules offres d'études supérieures sont : IUT statistiques et traitement informatique des données, licence professionnelle traitement de l'information géographique, BTS, Ecole d'infirmières et IUFM. Après le baccalauréat, beaucoup de Carcassonnais quittent la ville pour pouvoir poursuivre leurs études. Toulouse, Montpellier et Perpignan sont les principales destinations.

La Cité de Carcassonne fait d'elle une commune très touristique en particulier en saison estivale. Plus de deux millions de touristes français et étrangers la visitent chaque année ce qui donne une grande importance à l'accessibilité de la ville par les différents moyens de transport. Carcassonne se différencie des autres villes du Languedoc-Roussillon dont le développement a été surtout impulsé par le tourisme balnéaire. Carcassonne n'étant pas située sur la côte, c'est son riche patrimoine qui lui a permis de se développer.

Deux sites classés « patrimoine mondial »

La Cité de Carcassonne

La Cité médiévale de Carcassonne, place forte édifée au fil des siècles depuis le Bas-Empire, surplombe la ville basse. Son rôle de garde frontière entre la France et l'Aragon l'ayant partiellement détruite, l'architecte Viollet-le-Duc la restaure au XIX^{ème} siècle dans le souci de lui redonner son aspect médiéval. La Cité, en 1997, est officiellement classée patrimoine mondial de l'Unesco. La vie touristique bat son plein au mois de juillet grâce au festival de la Cité qui accueille de nombreux artistes renommés au sein des remparts. Il est renforcé par le festival de la Bastide proposant des animations gratuites dans la ville basse. Le 14 juillet reste l'apogée de la saison touristique. Le feu d'artifice et l'embrasement de la Cité ameutent chaque année près de 700000 spectateurs de toutes nationalités aux pieds des remparts.



Figure 5 La Cité de Carcassonne – Réalisation personnelle



Figure 6 Le feu d'artifice du 14 juillet – Source : http://cyril.almeras.free.fr/Photos/Nuit/Feux_d_artifices/IMG_4269+4288_feux_d_artifices_carcassonne_14_juillet.jpg

Le Canal du Midi

Le Canal du Midi, canal de 360 km de long reliant la Mer Méditerranée et l'Océan Atlantique, a été construit par l'ingénieur Pierre-Paul Riquet entre 1667 et 1694. Originellement, le Canal contournait Carcassonne mais, en 1810, il fut dévié afin qu'il traverse la ville. S'il fut avant tout construit dans un but commercial pour acheminer les marchandises par des péniches, l'activité du Canal est aujourd'hui principalement touristique. Promenades sur les berges ombragées à pied, à vélo ou à cheval et ballades en bateaux font le bonheur des visiteurs de la région. Le Canal du Midi est reconnu patrimoine mondial de l'humanité depuis 1996.



Figure 7 Le Canal du Midi – Réalisation personnelle

Accessibilité de Carcassonne

Par le réseau routier

L'autoroute des deux mers qui relie Bordeaux à Narbonne dessert Carcassonne par deux sorties. Cet axe permet aux habitants de la moitié Nord de la France et aux voyageurs du Nord de l'Europe d'avoir une alternative à l'axe de la vallée du Rhône souvent saturé pour rejoindre la côte méditerranéenne et l'Espagne. De plus l'autoroute place Carcassonne à 1h de route de Toulouse, 1h30 de Montpellier, 1h15 de Perpignan et 45min de la côte méditerranéenne. La départementale 118 permet de rejoindre Limoux et Quillan vers le Sud et Mazamet vers le Nord.

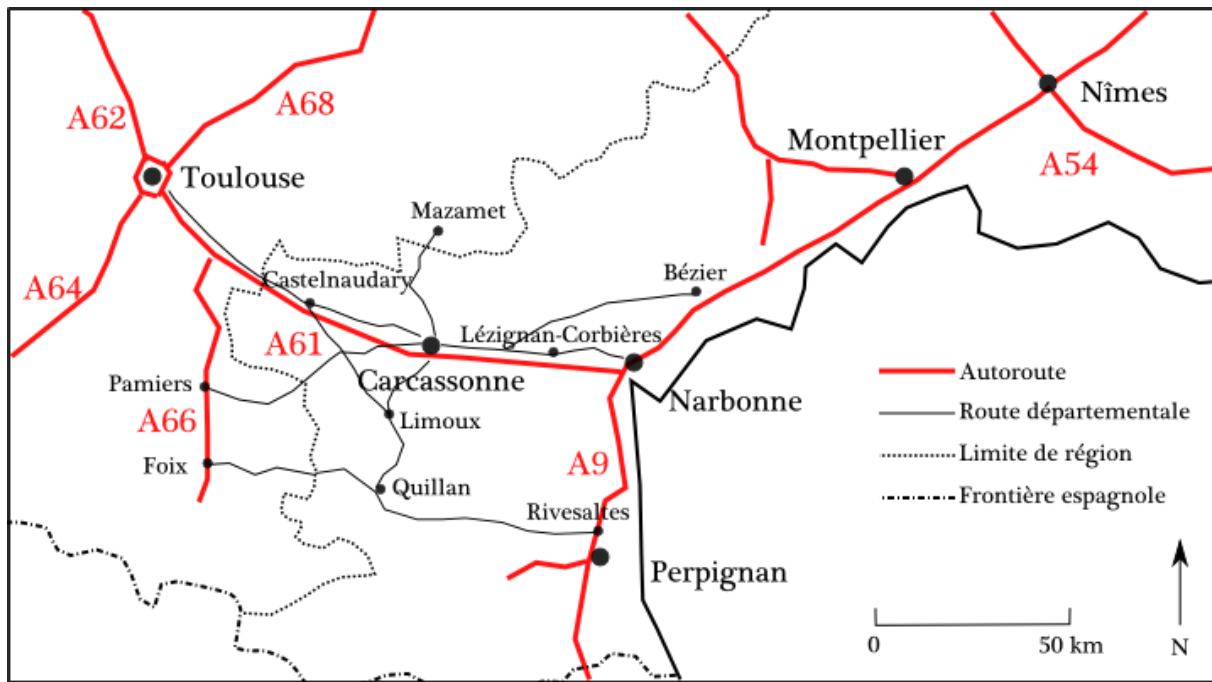


Figure 8 Réseau routier permettant l'accès à Carcassonne – Réalisation personnelle

En train

Carcassonne est accessible en train depuis trois directions : Narbonne, Quillan et Toulouse.

Sur l'axe Narbonne-Toulouse circulent tous types de train, du TGV au TER. Il faut tout de même noter que les voies ne sont pas adaptées à la vitesse TGV sur le tronçon Narbonne-Bordeaux. Les liaisons vers Toulouse, Montpellier et Perpignan sont très fréquentées par les étudiants d'une part parce que ce sont de grandes villes universitaires, et d'autre part parce que beaucoup d'étudiants n'ont pas de véhicule personnel ou n'en n'ont pas besoin dans ces grandes villes où les réseaux de transport collectif sont bien plus développés qu'à Carcassonne. Ces liaisons sont également empruntées quotidiennement par certains actifs qui travaillent dans ces pôles et résident à Carcassonne. La fréquence des lignes Carcassonne-Toulouse, Carcassonne-Montpellier et Carcassonne-Perpignan est de 15 à 20 allers-retours par jour en semaine et 10 à 15 pendant la fin de semaine. Certains lycéens prennent également le train quotidiennement pour aller aux différents lycées du département car tous ne proposent pas les mêmes filières et les mêmes options.

Seuls des TER desservent la ligne Carcassonne-Quillan qui correspond à la portion de l'ancienne ligne Carcassonne-Rivesaltes qui a été rénovée. Des cars de la SNCF assurent également cette desserte. La fréquence de cette ligne est de 5 à 10 allers-retours par jour en semaine et moins de 5 en fin de semaine.



Figure 9 Un TER du Languedoc-Roussillon – Réalisation personnelle

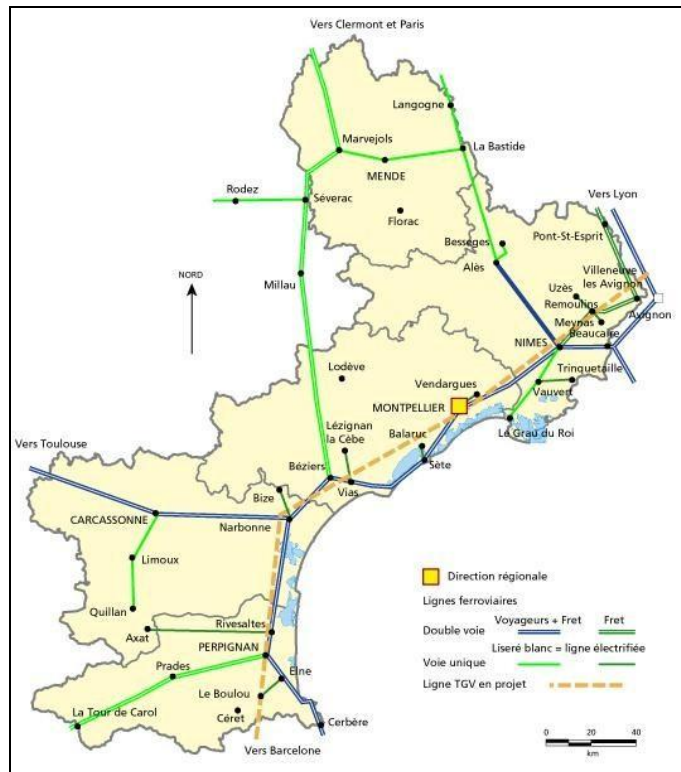


Figure 10 Réseau ferré du Languedoc-Roussillon – Source : http://www.languedoc-roussillon.drir.e.gouv.fr/pages/Environnement_Industriel/Air/publications/prqa/media/carte9.gif

Un projet de création d'une ligne TGV le long de la Méditerranée est en cours. Elle permettra de se rendre à Barcelone. Bien qu'elle ne traverse pas Carcassonne, les nouveaux flux de voyageurs en provenance de la région Midi-Pyrénées transiteront par sa gare. On peut donc envisager une augmentation du nombre de voyageurs d'ici 2012, particulièrement pendant la période estivale.

En avion

Carcassonne possède un aéroport qui accueille plus de 400000 passagers par an. Il propose des vols vers l'Allemagne, la Belgique, l'Irlande et le Royaume-Uni par la compagnie Ryanair.

Les touristes utilisant ce mode de transport n'ont pas de véhicule personnel à disposition à Carcassonne. Ils sont donc amenés à louer un véhicule ou utiliser les transports en commun.

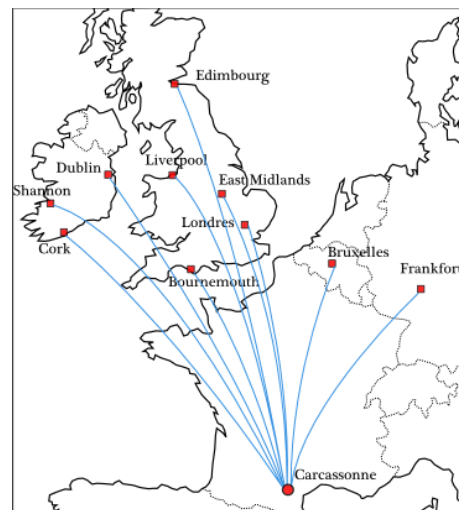


Figure 11 Vols au départ de Carcassonne – Réalisation personnelle

En car

Les offres de transport interurbain sont proposées par le Conseil Général. Quatre entreprises se partagent le réseau : Teissier, Vidal, Keolis Aude et Couchouron. Il n'existe pas de gare routière à Carcassonne, seulement un pôle d'échange de transport scolaire au Nord de la ville, tout près de Conseil Général. Les cars scolaires déposent les élèves à ce pôle d'où partent toutes les lignes.



Figure 12 Pôle d'échange de transport scolaire – Réalisation personnelle

Le transport interurbain était depuis longtemps focalisé sur les transports scolaires mais depuis septembre 2008, une nouvelle délégation de service public concernant l'accessibilité des transports en commun aux passagers commerciaux a été mise en place. L'objectif est d'inciter le plus grand nombre de personnes à utiliser les transports en commun, que ce soit pour aller au travail ou faire des courses. Pour cela, le Conseil Général a décidé d'augmenter la fréquence des lignes existantes et de proposer des tarifs adaptés aux usagers et en partie subventionnés. Ces modifications ont déjà été effectuées mais la promotion de ce projet ne sera faite qu'en septembre 2009, les résultats ne sont donc pas encore perceptibles.

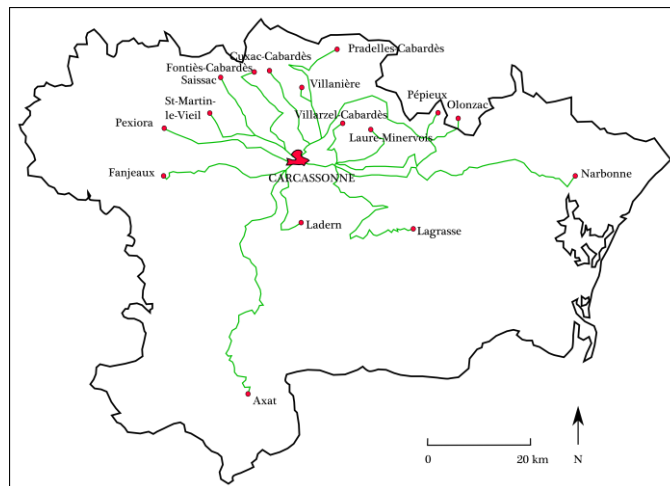


Figure 13 Les lignes de transports interurbains de Carcassonne – Réalisation personnelle

En autobus

Le réseau d'autobus de la communauté d'agglomération du Carcassonnais est constitué de dix lignes de bus de la compagnie Agglo'BUS. Il dessert la ville de Carcassonne et les villages de Montredon, Grèzes, Pennautier, Villemoustaussou, Trèbes, Villalbe, Cazilhac et Palaja. S'ajoute à ces lignes un service de navette qui dessert en particulier l'aéroport, la Cité, et la gare SNCF.

En période estivale, d'autres services de transport sont mis à la disposition des visiteurs. De début mai jusqu'à mi-octobre, des « toucs », minibus électriques dont l'accès est

gratuit, sillonnent le centre-ville. Et de mi-juin à mi-septembre, des navettes permettent de voyager entre la Cité et la bastide avec un départ toutes les 25 minutes.



Figure 14 Un autobus de la compagnie Agglo'BUS – Source : http://www.transbus.org/photos/r312_carcassonne2.jpg



Figure 15 Une navette Agglo'BUS – Source : http://www.transbus.org/photos/noventis_carcassonne21.jpg

A vélo

Concernant l'accès à vélo, la ville est particulièrement sous-équipée. Aucune piste cyclable n'existe à ce jour dans le centre-ville, et très peu de parcs à vélos. Cependant, la mairie prévoit de remédier à cela, en commençant par établir des pistes cyclables qui ceintureront la bastide. Le prolongement de celles-ci vers le Canal et la Cité sera la seconde étape, l'objectif étant d'équiper tout le Carcassonnais jusqu'à la périphérie.

Un problème d'intermodalité

La lacune du réseau de transport de Carcassonne se situe au niveau de l'intermodalité en centre-ville. Certes, un arrêt de bus urbain se situe juste en face de la gare, mais seulement trois lignes de bus et la navette de l'aéroport y passent, donc pas les cars interurbains. Ils ne s'arrêtent que sur le boulevard Omer Sarraut, au bout de l'avenue du Maréchal Joffre. Près de la gare, aucun équipement ne permet de garer son vélo, ce qui entrave le développement de ce mode de transport.

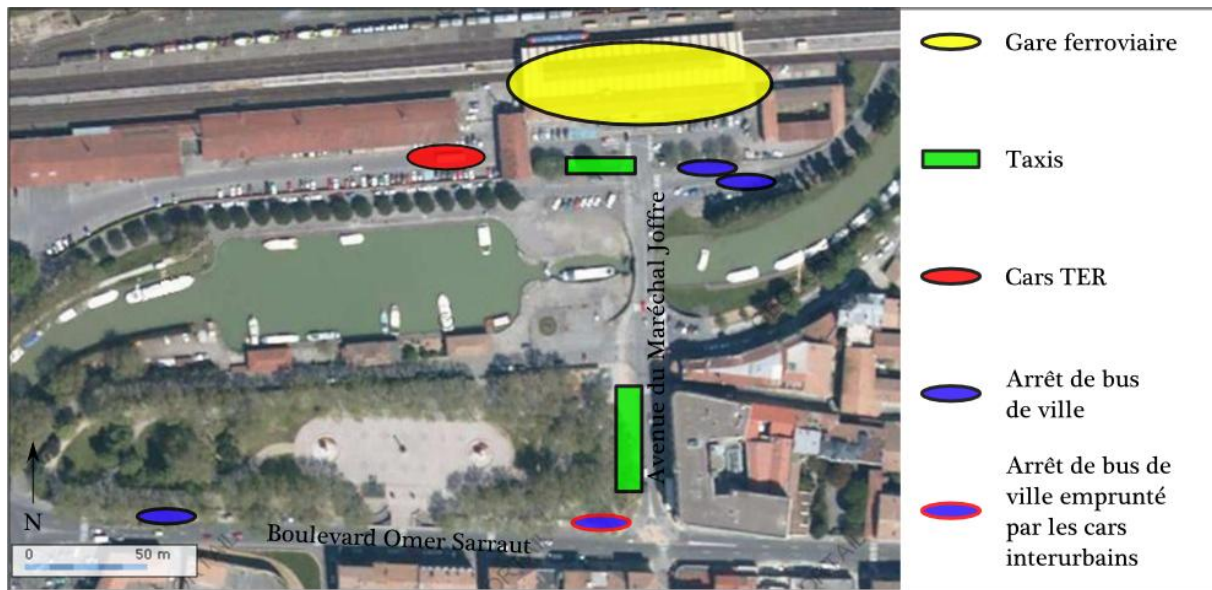


Figure 16 Accès aux différents modes de transport autour de la gare – Source : <http://www.geoportail.fr>

La gare ferroviaire

Pour choisir un lieu propice au développement d'un projet visant à améliorer l'intermodalité, le rapprochement géographique des accès aux différents moyens de transport est à prendre en compte. Le choix d'un tel lieu dépend de la disponibilité du sol et de la proximité avec les lignes de transport existantes afin de limiter les modifications des tracés de lignes. Le terrain de la SNCF est particulièrement intéressant pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il est relativement proche des réseaux actuels de cars et de bus, en plus de son lien direct avec le trafic ferroviaire. De plus, ce terrain est proche de la bastide ce qui facilite l'accès depuis le centre-ville pour les piétons et les vélos. Enfin, ce terrain possède un bon potentiel car il est en partie inoccupé.

Historique

La Compagnie des chemins de fer du Midi commença les travaux d'aménagement de la ligne Bordeaux / Sète en 1855. La gare ferroviaire de Carcassonne, située près du port du Canal du Midi, fut inaugurée le 2 avril 1857. Cette amélioration notoire en matière de transport d'hommes et de marchandises engendra le développement du quartier et des activités hôtelières et commerciales. Avec, en 1901, l'installation du tramway en face, de l'autre côté du Canal, ce carrefour devint un grand centre d'activités. Aujourd'hui, cet espace a perdu cette dimension car la ligne de tramway n'existe plus, le port du Canal se limite à une activité touristique et la



Figure 17 Carte postale de la gare de Carcassonne – Source : <http://cartes-postales.delcampe.net/list.php?language=F&searchString=gare+carcassonne&searchMode=all&searchTldCountry=net&cat=-2&searchInDescription=N>

gare ferroviaire n'a plus d'activité marchande.

Le quartier est toujours marqué par la présence d'hôtels et de restaurants. Le plus célèbre d'entre eux est le Terminus qui date de 1914 et dont la terrasse offre une magnifique vue sur la Cité.



Figure 18 L'hôtel-restaurant le Terminus – Réalisation personnelle

Localisation

- Une gare située à proximité du centre-ville

La gare se situe au Nord de la ville basse ou bastide Saint-Louis. Face à son entrée principale, l'Avenue du Maréchal Joffre mène au bout d'une centaine de mètres à la rue Georges Clemenceau, rue piétonne la plus commerçante de la ville. L'accès au centre-ville est donc direct depuis la gare. Au Nord de la gare se situent essentiellement des quartiers résidentiels ainsi qu'un cimetière.

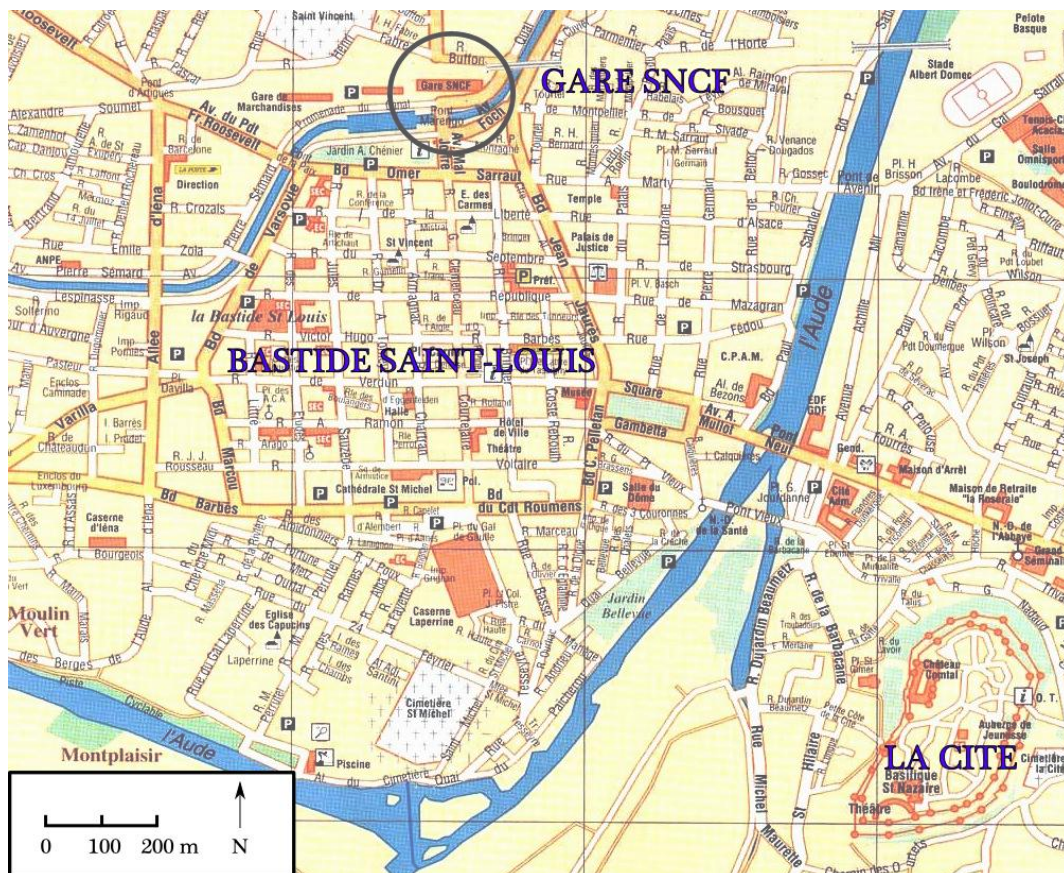


Figure 19 Localisation de la gare SNCF – Source : Administration de la gare de Carcassonne

- **Mais coincée entre la colline et le Canal**

Le Canal est un élément fort du patrimoine mais s'avère également être une contrainte pour la gare car il limite le développement de celle-ci vers le Sud.



Figure 20 Le Canal limite la gare au Sud – Source : <http://www.geoportail.fr>

Au Nord, les rails sont surplombés par une butte qui empêche également d'envisager des aménagements dans cette direction. L'espace disponible pour l'accès à la gare est donc réduit à un espace long et étroit entre les rails et le Canal.



Figure 21 Au Nord, les rails passent aux pieds de la butte – Réalisation personnelle

Les flux

La gare accueille en moyenne 1500 voyageurs hors saison et 2000 voyageurs pendant la saison estivale. Les périodes de pointes sont le vendredi soir, le dimanche soir et le lundi matin du fait des allers et venues des étudiants carcassonnais entre le lieu de résidence de leur famille et leur lieu d'études. C'est le 14 juillet que l'effectif des voyageurs est le plus important.

L'organisation spatiale de la gare

Le terrain sur lequel est implantée la gare appartient à la SNCF. On distingue trois zones.

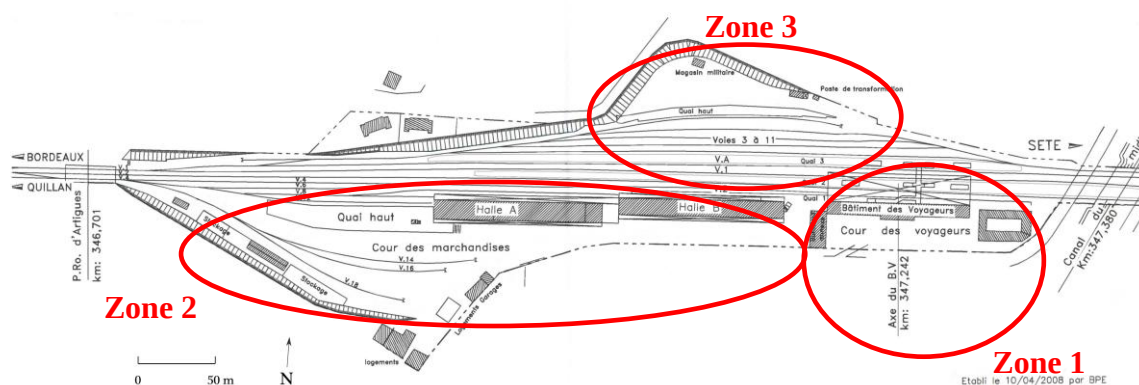


Figure 22 Plan du terrain de la SNCF – Source : Administration de la gare de Carcassonne

• Zone 1

Elle est conçue en priorité pour les voyageurs. C'est dans cette zone que s'effectue l'accès aux quais, via le bâtiment des voyageurs qui permet aux usagers de s'informer, d'acheter des billets et de patienter. Un tabac-presse et une brasserie sont également présents dans ce bâtiment. A l'Est de ce dernier, se trouve le bâtiment de l'équipement, et à l'Ouest, un bâtiment annexe où se trouvent actuellement les locaux de la direction. Entre ces trois bâtiments, s'étend un parking payant de courte durée de 40 places dont 2 réservées aux personnes à mobilité réduite et 3 aux taxis. Ce parking est géré par la compagnie Effia.



Figure 23 Zone 1 vue vers l'Ouest : au fond, le bâtiment de la direction – Réalisation personnelle



Figure 24 La gare des voyageurs - Réalisation personnelle



Figure 25 Stationnement devant la terrasse de la brasserie (Est) - Réalisation personnelle

- **Zone 2**

A l'origine, cette zone était destinée aux activités marchandes de la gare. Deux halles permettaient le transit des marchandises entre les wagons et la ville, et une zone était réservée au stockage. Aujourd'hui, ces activités ont cessé et aucun train de marchandises ne s'arrête dans cette gare. Cette zone sert à présent de parking : 34 places sont réservées aux agents de la SNCF, 56 places sont réservées aux voyageurs payant un droit au stationnement de longue durée, 1 place est réservée aux personnes à mobilité réduite et 2 places sont réservées aux voitures de location de la compagnie Avis. Enfin, 44 places sont accessibles aux autres usagers.



Figure 26 L'ancienne cour de marchandises - Réalisation personnelle



Figure 27 Le parking des agents SNCF - Réalisation personnelle



Figure 28 Stationnement devant les halles - Réalisation personnelle

- **Zone 3**

Au Nord des rails, tout un espace est réservé à l'armée. En cas de besoin, les troupes militaires doivent avoir un accès direct aux rails pour pouvoir faire transiter des engins militaires. On trouve dans cette zone un local renfermant du matériel militaire, elle est interdite d'accès à la population.



Figure 29 La zone 3 réservée à l'armée - Réalisation personnelle



Figure 30 Le local militaire - Réalisation personnelle

L'état des lieux du site

- **Zone 3**

La zone 3 étant inaccessible, nous nous limiterons à l'étude des zones 1 et 2.

- **Zone 1**

Actuellement, l'accès de la zone 1 présente de nombreux dysfonctionnements.

- ***Une capacité trop faible***

La zone 1 accueille à la fois le stationnement de courte durée, les véhicules qui ne font que déposer des voyageurs et les taxis qui attendent des clients. Cela représente un nombre trop important de voitures pour un espace aussi restreint. Le parking est très souvent plein et certains véhicules stationnent en-dehors des places prévues à cet effet.

- ***Un espace piéton minimal***

Ce manque de place pour accueillir les voitures a nécessité que la majeure partie de l'espace soit dédiée à la voiture que se soit pour le stationnement de courte durée ou pour la voirie. Le piéton est mis au second plan avec des trottoirs et des passages piétons étroits non adaptés aux bagages. Les trottoirs sont rarement équipés en rampes. Cet équipement est pourtant indispensable pour les handicapés, et il l'est d'autant plus que de nombreuses personnes utilisant des bagages à roulettes empruntent le chemin de la gare.



Figure 31 Un trottoir sans rampe qui incommode les usagers - Réalisation personnelle

- ***Pas de place pour les deux-roues***

Aucune structure n'est réservée au stationnement des deux-roues. On retrouve donc vélos et scooters attachés partout où c'est possible, c'est-à-dire sur le chemin des piétons.



Figure 32 Sans équipement adapté, les vélos empiètent sur l'espace piéton - Réalisation personnelle

▪ Une circulation difficile

La présence d'une bande jaune interdisant le stationnement juste devant la gare devait à l'origine permettre de déposer des passagers, comme un dépose-minute. Or cette ligne se situe le long d'une voie à double-sens et dès lors qu'un véhicule s'y arrête, la circulation est bouleversée car il faut passer de manière alternée. De plus, de nombreux véhicules y sont garés dès qu'il n'y a plus de place dans le parking et gênent la circulation de manière prolongée.



Figure 33 Véhicules garés devant la gare où le stationnement est interdit - Réalisation personnelle

S'ajoute à cela une configuration du parking peu commode. Les deux extrémités du parking sont des impasses ce qui engendre une circulation à double-sens. Celle-ci est source d'embouteillages, surtout en heure de pointe, quand il y a un renouvellement perpétuel des véhicules en stationnement.

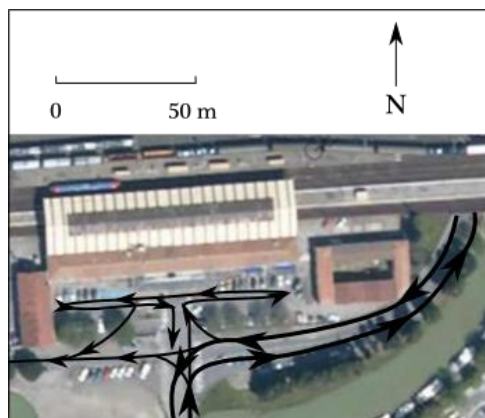


Figure 34 Circulation dans la zone 1 –
<http://geoportail.fr>



Figure 35 Congestion due à la configuration du parking -
Réalisation personnelle

• Zone 2

▪ Une zone peu aménagée

La zone 1 ne permettant pas d'accueillir toutes les voitures, la zone 2 a été aménagée en parking, mais de manière très sommaire. Les places de parking ont été tracées contre les halles et contre le mur qui surplombe la promenade du Canal, alors que d'autres configurations permettraient sûrement d'accroître la capacité du parking. Malgré l'existence d'un accès piéton entre les zones 1 et 2 au travers du bâtiment de la direction, aucun aménagement piéton n'est présent dans la zone 2. Le parking n'a pas fait l'objet d'un traitement paysager non plus, les façades des halles sont dégradées et des détritits liés à l'ancienne activité marchande sont encore présents à l'extrémité Ouest de la zone. Cet espace n'a été pensé que d'un point de vue fonctionnel, d'où un parking peu agréable où le piéton n'a pas sa place.



Figure 36 Déchets présents le long des rails -
Réalisation personnelle



Figure 37 Façade des halles abîmée - Réalisation
personnelle

Des problèmes de circulation

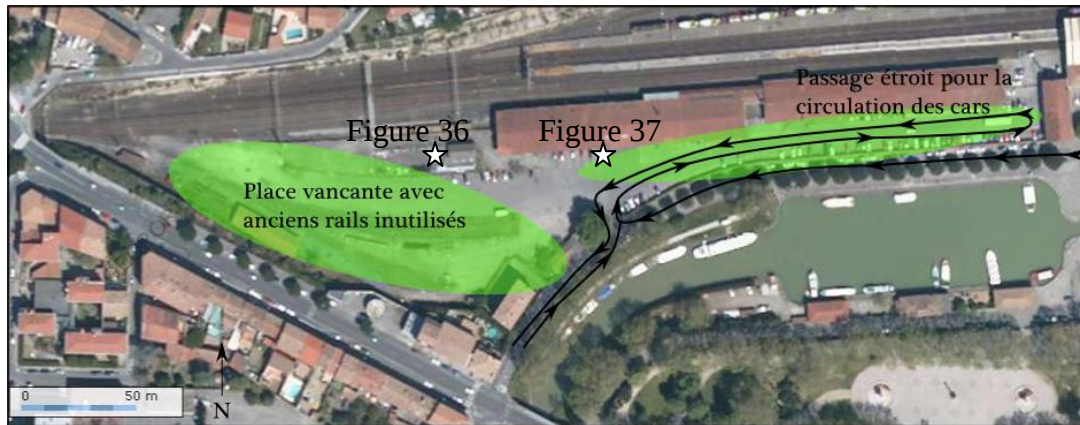


Figure 38 Problèmes liés à l'aménagement de la zone 2 - Réalisation personnelle

L'espace est entièrement constitué de places de stationnement de voitures, hormis la zone réservée aux cars TER. Celle-ci se situe entre les deux rangées de stationnement et il n'est pas rare qu'elle soit encombrée de véhicules utilisant cette zone pour attendre les passagers des trains car la zone 1 est surchargée. Le fait qu'elle ne soit délimitée que par un marquage au sol est peut-être un catalyseur de cette pratique. La circulation des cars est aussi très problématique car la largeur de la voirie en bout de parking ne leur permet pas de faire demi-tour. Ils doivent donc parcourir tout le parking en marche arrière pour accéder à leur place de stationnement. S'il se trouve que le départ d'un car correspond avec l'arrivée d'un train, on observe alors une situation très désordonnée : un car stationne au milieu de la voie qui dessert les parkings, laquelle est encombrée de véhicules qui attendent les passagers du train. Et bientôt une foule de piétons et leurs bagages slalomeront entre les voitures qui commenceront à partir et essaieront de trouver la personne qui est venue les chercher ou de charger leurs valises dans le car.



Figure 39 Place réservée aux cars - Réalisation personnelle



Figure 40 Désordre et insécurité à l'arrivée des trains - Réalisation personnelle

Enjeux



Un enjeu universel : le développement durable

Aujourd'hui, les conséquences économiques, sociales et environnementales des agissements de l'Homme à long terme sont au cœur des préoccupations de notre société. La dégradation de la qualité de l'air et le réchauffement climatique sont en partie dus à l'usage excessif de l'automobile. Or la majorité des aménagements du XXème siècle a adapté les villes françaises à l'automobile au détriment des autres modes de transport, en particulier en dédiant une grande partie de l'espace public à la voirie et au stationnement. Le déplacement en voiture ayant été facilité, ce mode de déplacement s'est rapidement développé. Il s'agit maintenant de mettre en place la logique inverse pour réduire la place de l'automobile et encourager l'utilisation de modes de transport doux. Pour cela, on peut envisager de faciliter l'intermodalité, d'améliorer l'offre de transport en commun, de réduire l'espace réservé à l'automobile au profit des transports doux ou encore de valoriser le paysage pour encourager la marche et le vélo.

Des enjeux spécifiques à Carcassonne

Les transports collectifs bien utilisés et qui se développent

Nous avons vu que la voie ferroviaire est empruntée par 1500 à 2000 voyageurs par jour, qu'ils soient étudiants, actifs ou touristes. Malheureusement, l'organisation actuelle du site de la gare présente de nombreux inconvénients. Notamment il ne permet pas un accès direct aux transports interurbains, n'offre pas de stationnement aux vélos et n'est pas doté d'un dépose-minute efficace en heure de pointe. Il semble donc nécessaire d'améliorer la qualité d'accueil des voyageurs et de leur permettre d'utiliser au maximum des modes de transport doux.

D'autre part, le Conseil Général a opté, en septembre 2008, pour une politique visant à développer les transports interurbains pour étendre leur usage aux passagers commerciaux. Les aménagements à envisager se doivent d'être en continuité avec cette ambition en répondant aux exigences d'un réseau en développement.

Un site à valoriser

Pour les voyageurs empruntant le train, le site de la gare constitue la première image qu'ils perçoivent de la ville. En cela, la mise en valeur du paysage de ce lieu est primordiale, d'autant plus que Carcassonne bénéficie d'un patrimoine de qualité avec le passage du Canal du Midi aux pieds de la gare.

La proximité de la gare et du centre-ville appelle à faciliter la liaison entre ces deux pôles importants de la ville, notamment piétonne, afin de permettre aux usagers de l'espace public de se déplacer plus facilement et dans un cadre agréable.

La ville déjà engagée dans l'intermodalité

En 2007, consciente de ces enjeux, la ville a signé un protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité dans les transports publics en Languedoc-Roussillon ce qui témoigne de sa volonté d'orienter l'aménagement de la ville vers la pratique des transports en commun.

L'aménagement d'un pôle d'échange près de la gare a déjà fait l'objet d'une discussion entre la SNCF, le Conseil Général, la Communauté d'Agglomération et la mairie. Tous les acteurs étaient d'accord sur le principe, car ils reconnaissent que la ville présente des lacunes concernant l'intermodalité et que cela engendre des répercussions sur la qualité de vie des habitants et sur la qualité d'accueil des touristes. Les acteurs n'ont cependant pas réussi à s'entendre sur le plan de financement du projet ce qui a entraîné son abandon.

Projet



Objectifs retenus

Au niveau global

- Assurer l'intermodalité
- Mettre en valeur le site
- Améliorer la liaison piétonne entre le centre-ville et les transports

Zone 1

- Libérer l'espace pour les piétons
- Créer un accès pour les cyclistes
- Eviter au maximum la présence de voitures
- Conserver un accès direct en voiture pour les voyageurs chargés
- Conserver un espace réservé aux taxis et aux handicapés

Zone 2

- Créer une gare routière
- Recréer une offre de stationnement
- Faciliter l'accès piéton aux parkings et à la gare routière
- Améliorer l'esthétique visuelle

Scénario

Ouvrir l'espace

Malgré l'espace disponible à l'Ouest du terrain, il est préférable pour l'intermodalité de rapprocher au maximum la future gare routière de la gare ferroviaire. Or, comme nous l'avons vu, l'espace de la zone 2 qui se situe au plus près du bâtiment des voyageurs est trop réduit pour qu'un car y fasse demi-tour. Il est impossible d'envisager d'y installer une gare routière dans l'état actuel des choses. Or les halles occupent un large espace et sont inutilisées. On peut alors envisager leur destruction pour répondre à ce manque de place. Cependant il vaut mieux se limiter à détruire le juste nécessaire, car les coûts des travaux de démolition ne sont pas négligeables. Donc seule la halle B, la plus à l'Est, sera démolie.

Cependant, même si un tel espace permettrait probablement la construction d'une gare routière, la configuration en impasse obligerait les cars à faire demi-tour, ce qui resterait difficile. De plus, cela impliquerait d'opter pour une gare sous forme d'îlot et ce type d'espace n'est en général pas très pratiqué. L'espace central ne serait pas connecté avec les autres aires piétonnes et cela aurait un effet négatif sur sa fréquentation.

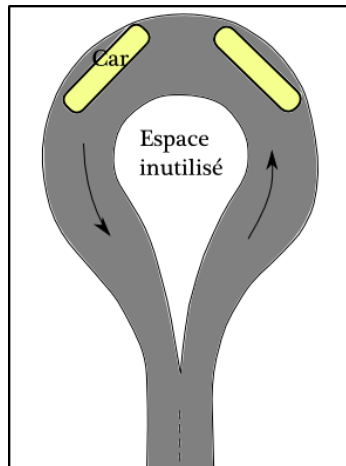


Figure 41 Schéma d'une gare routière en impasse – Réalisation personnelle

Pour éviter cela, il paraît judicieux de créer un nouvel accès pour les cars. Celui-ci ne peut se faire que par la promenade du Canal ou directement par la zone 1, en démolissant l'actuel bâtiment de la direction. Cette dernière option est mieux adaptée car elle permet aux cars d'arriver dans la zone 2 dans le même axe que leur départ, évite de créer un accès supplémentaire et élimine la configuration en impasse de la zone 1.



Figure 42 De deux lieux distincts vers un seul espace – <http://www.geoportail.fr>

Une nouvelle organisation de l'espace

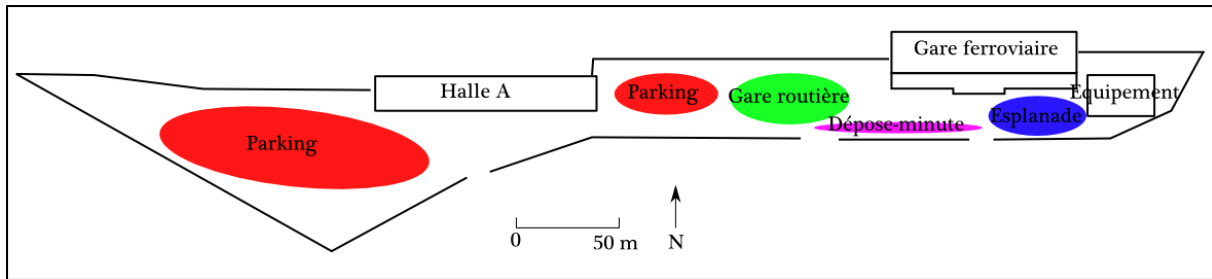


Figure 43 Schéma de la nouvelle organisation du terrain de la SNCF - Réalisation personnelle

- **L'esplanade**

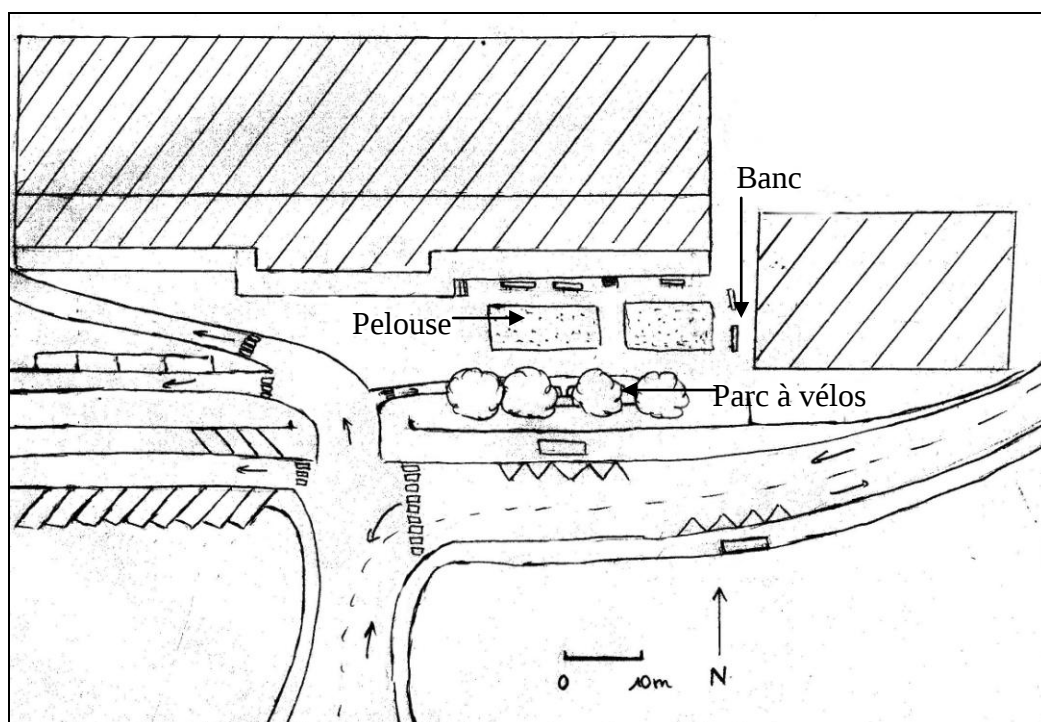


Figure 44 Plan de l'esplanade - Réalisation personnelle

- **Suppression totale du stationnement**

Devant la gare, le parking de courte durée nuit à la circulation des piétons. Réduire sa capacité pour libérer de la place ne serait pas satisfaisant car l'offre de stationnement est déjà trop restreinte et conserver une partie du stationnement maintiendrait une circulation importante dans cette zone. Il est donc préférable de supprimer toutes les places de parking et de les mettre ailleurs.

- **Un espace reconquis par les piétons**

Ainsi, une grande esplanade sera accessible aux piétons. Cela offrira à la brasserie de la gare une terrasse plus agréable avec une vue qui ne sera plus marquée par l'omniprésence de la voiture. De plus, les gares sont trop souvent perçues à tort comme des lieux de passage. En y prêtant plus d'attention, on s'aperçoit que ce sont avant tout des espaces d'attente et en

tant que tels, elles doivent permettre aux voyageurs de patienter dans les meilleures conditions possibles. A l'intérieur de la gare, les sièges, le tabac-presse et la brasserie répondent à ce besoin. Mais à l'extérieur, rien n'a été prévu. Or, une grande partie des voyageurs attendent la personne venue les chercher en voiture et veulent les voir arriver. Ils patientent donc sous le portique de la gare puisque tout l'espace est réservé aux voitures. L'esplanade permettra à ces gens de patienter à l'extérieur avec la mise en place de bancs tout en gardant un œil sur la route. Bien sûr, les personnes attendant un train pourront également l'utiliser et ainsi profiter du soleil. Du côté Ouest, les piétons n'auront qu'à traverser la voie des cars par un passage piéton pour atteindre la gare routière.



Figure 45 Aménagement de l'esplanade - Réalisation personnelle

▪ **Les cyclistes aux pieds de la gare**

Il est également important de prendre en compte les cyclistes, d'autant plus que c'est en continuité de la politique actuelle de la ville. L'espace consacré aux vélos se situera à l'Est. Ainsi, il sera proche de la gare, protégé de la circulation automobile et l'impasse ne générera pas les mêmes désagréments qu'avec une circulation automobile car les vélos sont bien moins imposants. L'accès se fera par une voie cyclable goudronnée et des abris à vélos permettront aux cyclistes de stationner, même en temps de pluie. La proximité de la gare préviendra également des risques de vandalisme, ce qui est important car trop de parcs à vélos ne sont pas utilisés à cause de dégradations et de vols fréquents.

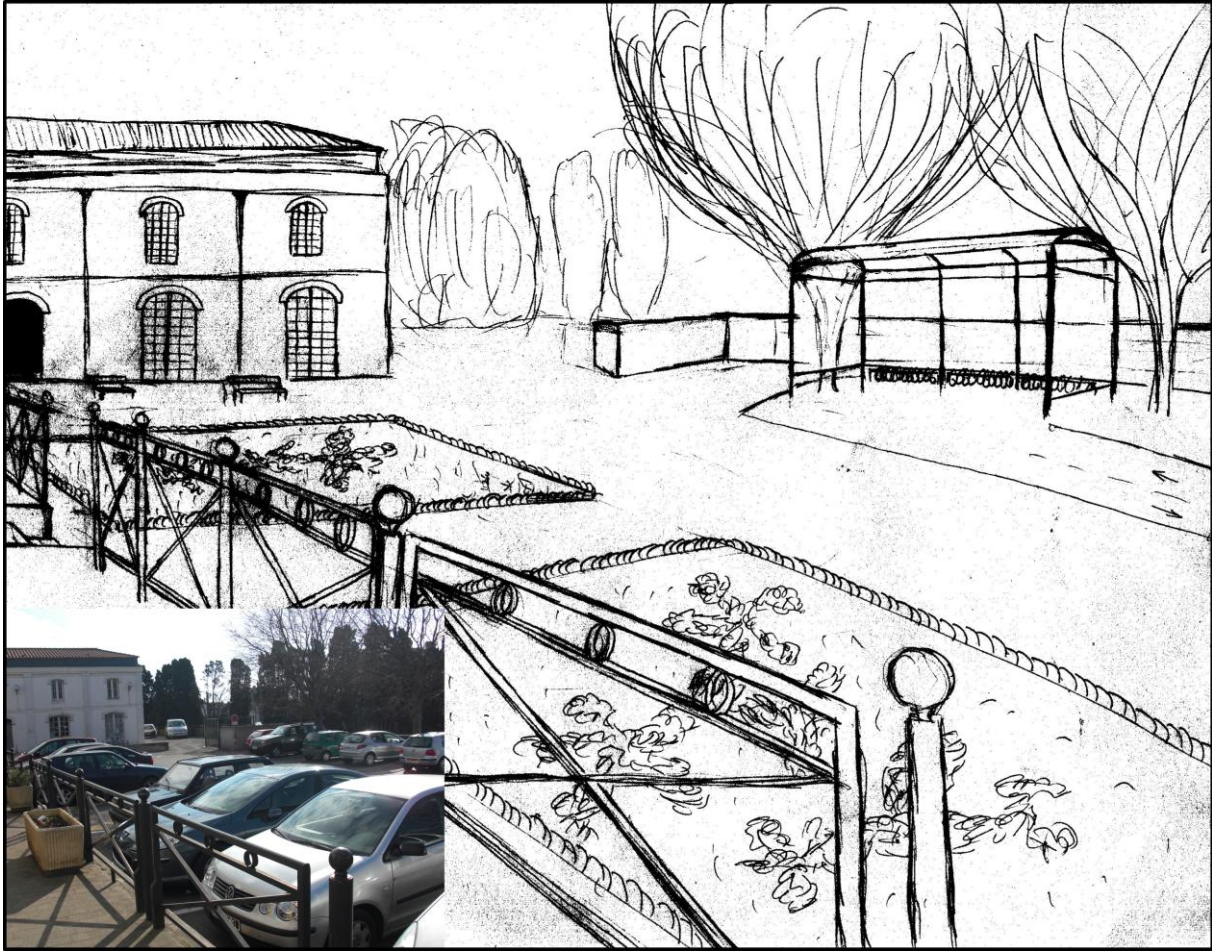


Figure 46 Parc à vélos et aire d'attente – Réalisation personnelle

- **Le dépose-minute**
 - **Un accès automobile à conserver**

Le système actuel de dépose des passagers n'est pas efficace, mais il est néanmoins nécessaire de conserver un accès au plus proche de la gare pour faciliter le déplacement des voyageurs chargés. L'aménagement d'un dépose-minute semble être la meilleure solution pour limiter le nombre de voitures devant la gare. Pour dissuader les usagers de stationner plus d'une minute ou deux, le dépose-minute ne sera constitué que d'une seule voie à sens unique. Les arrêts ne pourront pas être prolongés sinon ils bloqueront entièrement le trafic. Afin de permettre à tous les voyageurs d'avoir accès aux modes de transport de leur choix, un accès aux taxis doit également être possible au plus près de la gare. Il se fera le long du dépose-minute avec quatre places réservées aux taxis qui remplaceront celles actuellement présentes dans la zone 1. Trois places seront également réservées aux handicapés.



Figure 47 Le dépose-minute - Réalisation personnelle

▪ Une réponse à la congestion

Nous avons vu que les problèmes de circulation et de congestion autour de la gare étaient liés à la présence du parking et du dépose-minute au même endroit, donc à la somme de deux types d'utilisateurs distincts. Pour permettre une meilleure fluidité, on peut envisager la dissociation de ces deux entités. Cette voie de dépose-minute ne permettra donc pas d'accéder à une aire de stationnement. Ainsi, les personnes qui veulent seulement déposer des voyageurs ne seront pas obligées de passer par le parking, et celles qui veulent se garer ne seront pas gênées par les arrêts répétés des usagers du dépose-minute. La voie du dépose-minute aboutira donc sur la promenade du Canal après 40 mètres environ.

▪ La prise en compte des passagers déposés

L'intention de créer un dépose-minute ne peut pas s'envisager sans prendre en compte les besoins des voyageurs qui descendent des voitures pour se diriger vers la gare routière ou ferroviaire. Les passagers étant souvent lourdement chargés, les trottoirs représentent un obstacle à leurs déplacements. L'utilisation de rampes convient bien en ville où les piétons ne quittent les trottoirs qu'en des points précis, les passages piétons. Or ici, la dépose se fera sur 40 mètres donc ce type d'aménagement ne conviendrait pas. Il serait donc plus pertinent d'établir la voie au même niveau que l'espace piéton. L'inconvénient de cette pratique est que cela favorise le stationnement sauvage en dehors de la voie. Il est donc nécessaire, dans ce

cas, de délimiter la voie grâce à des poteaux suffisamment espacés pour laisser passer bagages et fauteuils roulants sans laisser passer les voitures, mais assez bas pour ne pas surcharger l'espace de mobilier urbain.

- **La gare routière**

- **Une circulation en sens unique**

Après avoir éliminé l'hypothèse d'une gare nécessitant le demi-tour des cars, il convient d'évaluer les différents choix de circulation qui s'offrent à nous. Une circulation à double-sens serait possible du côté Ouest, mais pas à l'Est. En effet, la voie de dépose-minute réduirait déjà l'espace disponible et le virage à effectuer nécessiterait beaucoup de place pour les cars. Nous pourrions envisager de déporter la voie de dépose minute à l'Ouest, mais cela l'éloignerait de la gare routière et nécessiterait des dépenses supplémentaires pour créer un nouvel accès. Pour cette raison, les voies d'entrée des cars et du dépose-minute seront communes sur les dix premiers mètres et se sépareront ensuite pour éviter que les cars ne soient retardés par le dépose-minute. Cela implique donc que l'entrée se fasse par l'avenue du Maréchal Joffre et la sortie par la promenade du Canal pour éviter un double sens sur ces dix mètres. D'autre part, cette configuration évitera que les cars ne fassent une boucle inutilement.



Figure 48 Une circulation de l'ouest vers l'Est impliquerait que les cars effectuent une boucle – Source : <http://www.geoportail.fr>



Figure 49 Une circulation de l'Est vers l'Ouest provoquera un détour moindre – Source : <http://www.geoportail.fr>

▪ **Un rangement en épis**

Concernant l'organisation de la gare routière en elle-même plusieurs types d'organisation existent.

Type de gare routière	Avantages	Inconvénients
 Figure 50 Gare routière de Chalon – Source : http://www.legrandchalon.fr/uploads/Image/92/WEB_CHEMIN_809_1225192502.jpg	- Bien adapté aux terrains de forme allongée - Ne nécessite pas de marche arrière	- Le quai central n'est adapté qu'à une circulation à double-sens
 Figure 51 Pôle d'échange scolaire de Carcassonne – Réalisation personnelle	- Conçu pour une circulation en sens-unique	- Moins bien adapté aux terrains de forme allongée - Nécessite la marche arrière des cars
 Figure 52 Gare routière de Tours - Réalisation personnelle	- S'adapte bien à une circulation en sens-unique - Ne nécessite pas de marche arrière	- Moins bien adapté aux terrains de forme allongée

Le stationnement en épis est adapté à une circulation en sens unique. Il présente l'avantage de pouvoir être agencé de telle sorte que la marche arrière des cars ne soit pas nécessaire. Il conviendra mieux à notre situation. Lors du précédent projet, le Conseil Général avait estimé à cinq le nombre de quais nécessaires aux transports interurbains. Mais la navette de l'aéroport mise en place par la Communauté d'Agglomération utilisera également cette gare. De plus, il faut d'ors et déjà prendre en compte le développement futur des transports interurbains suite à la politique du Conseil Général et à la création de ce pôle d'échange. Il faudra donc compter sept à huit quais pour ce projet.

▪ Accès pour les piétons

Une gare routière nécessite des locaux pour permettre aux usagers de patienter à l'abri des intempéries. Dans le cas présent, il serait préférable de les situer à un endroit facilement accessible par les piétons en provenance de la gare ferroviaire et du dépose-minute. Ils seront donc bâtis sur la zone piétonne entre la voie de car et le dépose-minute en prenant gare à ce que leur surface au sol ne soit pas trop importante. La dépose des passagers ne doit pas être gênée et un espace ouvert est plus agréable pour les piétons.

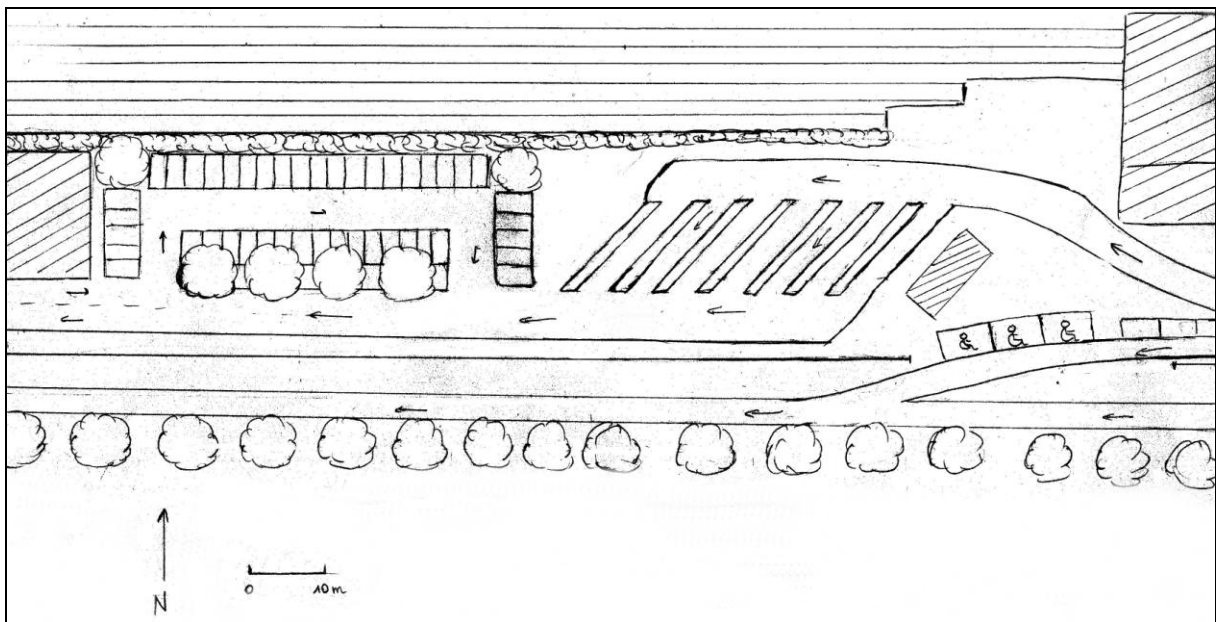


Figure 53 Plan de la gare routière - Réalisation personnelle

- **Les parkings**



Figure 54 Aménagement des parkings - Réalisation personnelle

- **Le stationnement de courte durée**

Nous avons vu que le parking de courte durée actuel est souvent plein, nous ne pouvons donc pas envisager de réduire l'offre de stationnement. Pour réduire au maximum les distances parcourues à pied par les usagers, le nouveau parking se situera entre la halle A et la gare routière. L'accès se fera par la promenade du Canal, comme auparavant. La place disponible permettra l'aménagement d'un parking de 44 places. Il offrira une offre de stationnement supérieure à l'ancienne mais ne sera plus aussi gênant qu'avant. Il générera moins de pollution visuelle par sa situation géographique en retrait du centre-ville et plus proche des voies de chemin de fer. Pour réduire l'espace consacré à la voirie, la circulation s'y fera en sens-unique.

- **Le stationnement de longue durée**

L'actuel parking de longue durée permet à la fois le stationnement des voyageurs réguliers et des agents de la SNCF. Généralement, ces usagers sont moins chargés que les autres car ce sont les trajets quotidiens entre leur résidence et leur lieu de travail qu'ils effectuent. De ce fait, l'importance de la proximité immédiate de la gare est moins marquée que pour le parking de courte durée. C'est pour cette raison qu'il sera déporté vers l'Ouest du terrain, là où se situent actuellement d'anciens rails originellement destinés au fret. L'offre de stationnement actuelle de ce parking semble suffisante puisqu'il y a souvent un grand nombre

de places vacantes. Il serait inutile de prévoir un parking surdimensionné, donc le nouveau parking comportera 140 places. La circulation s'y fera en sens-unique pour réduire la surface occupée par la voirie. Au niveau de l'entrée donnant sur le Canal, un rond point permettra de réguler la circulation. Celui-ci sera relativement bas afin que les cars puissent rouler dessus. L'espace libre autour du parking pourra être aménagé dans plusieurs années si la demande le justifie.

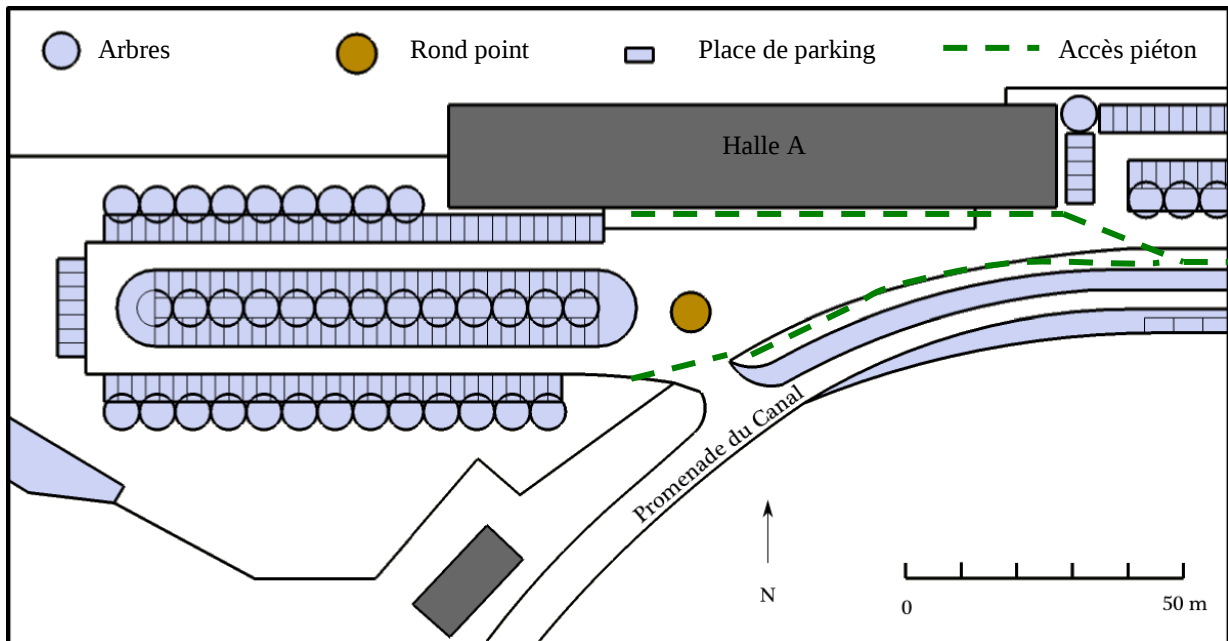


Figure 55 Le parking de stationnement de longue durée - Réalisation personnelle

▪ **Un accès piéton sécurisé**

Là encore, les piétons doivent pouvoir accéder aisément et en toute sécurité au parking. Un trottoir sera donc construit le long de la halle et le long du mur surplombant le Canal pour leur permettre d'atteindre le parking.

Une meilleure connexion avec le centre-ville

La courte distance séparant le pôle d'échange et le centre-ville offre déjà aux voyageurs un accès rapide au centre-ville. Pour améliorer cette connexion, on pourra la rendre accessible à tous en munissant les trottoirs de rampes d'accès aux handicapés. Ceci permettra en plus de faciliter le transport des bagages et le déplacement des poussettes.

Un espace valorisé

Pour offrir une première vision plus agréable de la ville de Carcassonne aux voyageurs, ce projet s'accompagnera d'une mise en valeur du paysage.

▪ **Un espace moins minéral**

L'aménagement actuel étant surtout consacré à la voiture, il est très minéral. Une végétation plus abondante le rendrait plus agréable. Dans un premier temps, il est important de conserver les arbres déjà présents, ils devront donc être protégés pendant les travaux.

D'autre part, l'esplanade consacrée en partie à l'attente des piétons se prêtera bien à la mise en place d'une zone de pelouse agrémentée de fleurs, qui rendra le cadre plus agréable. Des rangées d'arbres seront également plantées autour des parkings pour améliorer le paysage et ombrager les places de stationnement.

▪ ***Le Canal mis en valeur***

La présence du Canal est un atout majeur de l'environnement de ce projet. Le mur de soutènement qui longe l'actuel parking de longue durée est prolongé en hauteur par un mur qui cache la promenade du Canal. En remplaçant la partie supérieure par des barrières, la vue sera considérablement améliorée. Les piétons circulant entre la gare et les parkings auront une vue plongeante sur le Canal au lieu d'avoir le sentiment d'être dans un espace clos et la vision d'un mur sans valeur esthétique.

▪ ***Les pollutions visuelle et sonore atténuées***

La proximité des rails soulève la question de leur impact sur l'aménagement de ce pôle. En effet, ils sont à l'origine de désagréments visuels et sonores. Actuellement, les halles atténuent ce phénomène, mais ce projet se basant sur la destruction d'une des deux, il va de soi que cela entraînera des conséquences négatives sur ce point. Pour pallier cet effet, une haie sera plantée tout au long des rails. Celle-ci dissimulera une grille visant à empêcher les gens de traverser les voies.

Conclusion

Nous avons donc vu que Carcassonne est accessible en voiture, en train, en avion et en car mais que ces différents moyens de transport sont mal connectés entre eux. La gare ferroviaire présente de nombreux dysfonctionnements concernant la circulation et le stationnement des voitures, l'accès des piétons et des cyclistes ainsi que l'accès aux cars.

Dans le contexte actuel où le développement durable est au cœur des préoccupations, il est essentiel de privilégier les modes de transport doux et l'intermodalité dans tous types d'aménagement. De plus, Carcassonne ayant déjà signé un protocole d'intermodalité faisant foi de sa volonté de s'engager pour s'améliorer dans ce domaine, et le Conseil Général souhaitant développer le réseau interurbain, il paraît nécessaire de prévoir des aménagements à la hauteur de ces ambitions. Cela permettrait à la fois de répondre aux attentes des Carcassonnais en matière de transport, mais aussi aux touristes qui sont très nombreux chaque année à visiter la Cité.

L'aménagement que nous proposons consiste à réorganiser entièrement le terrain de la SNCF. Le but principal est de créer un pôle d'échange afin que les cars aient enfin une place attitrée au centre-ville et que celle-ci soit directement accessible depuis la gare ferroviaire. Pour obtenir l'espace suffisant, le bâtiment de la direction sera démoli ainsi qu'une des deux halles. La gare routière sera construite en épis pour plus de commodité et les cars y circuleront en sens unique. D'autre part, le stationnement sera prohibé devant la gare et l'unique accès automobile sera un dépose-minute. Ainsi, les personnes souhaitant déposer des passagers et celles voulant stationner auront des itinéraires différents ce qui réduira les embouteillages. L'espace ainsi libéré sera consacré aux piétons qui pourront alors patienter dans un cadre reposant avec une aire de pelouse. L'accès au pôle leur sera facilité grâce à des rampes d'accès ainsi qu'aux cyclistes avec des abris à vélos sécurisés. Le stationnement des voitures sera déplacé à l'Ouest de la gare routière avec une offre de places supérieure à la précédente. Les parkings de courte et longue durée seront agrémentés d'arbres et l'espace ouvert sur le Canal du Midi pour valoriser cette entrée de ville. Les piétons s'y rendront facilement et en toute sécurité par de larges trottoirs.

D'un point de vue sociologique, ce projet permettra de transformer ce lieu de passage en un véritable lieu de vie. L'esplanade sera une zone conviviale grâce à la terrasse de la brasserie mise en valeur et à l'espace vert équipé de nombreux bancs. Cela deviendra un lieu

propice aux rencontres et où il sera enfin agréable de patienter. D'autre part, les rampes d'accès des trottoirs permettront une meilleure insertion des personnes à mobilité réduite. Dans une plus large mesure, les tensions dues aux embouteillages autour de la gare seront amoindries.

En ce qui concerne les retombées économiques, les touristes pourront bénéficier d'un cadre plus attractif dès leur arrivée, l'accessibilité des sites touristiques sera améliorée grâce au pôle d'échange et au stationnement dans la gare routière de la navette allant à la Cité. A une plus petite échelle, les habitants des villages voisins pourront se rendre plus facilement en centre-ville en car afin de faire des courses ou de participer aux multiples manifestations culturelles proposées par la ville de Carcassonne.

Enfin, sur le plan environnemental, la création de ce pôle d'échange permettra de développer les transports en commun et d'inciter les gens à utiliser des modes de transport doux comme la marche et le vélo. L'ambition est de modifier le comportement de la population en faisant en sorte que l'utilisation de la voiture soit moins aisée que celle des autres transports. Cela permettra de réduire la pollution de l'air et l'émission de gaz à effet de serre. La mise en valeur du paysage permettra de redonner un peu de place à la nature et les vieux arbres déjà présents seront sauvegardés. La végétation permettra à la fois de réduire les nuisances sonores et visuelles dues aux passages des trains, mais également de purifier l'air pollué par les voitures du parking.

Cet aménagement répondra aux ambitions de la ville en matière d'intermodalité et donnera à Carcassonne l'image d'une ville accueillante et dynamique.

Table des matières

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	4
Diagnostic	5
<i>La ville de Carcassonne</i>	6
<i>Deux sites classés « patrimoine mondial »</i>	8
La Cité de Carcassonne	8
Le Canal du Midi	9
<i>Accessibilité de Carcassonne</i>	9
Par le réseau routier	9
En train	10
En avion	11
En car	12
En autobus	12
A vélo	13
<i>Un problème d'intermodalité</i>	13
<i>La gare ferroviaire</i>	14
Historique	14
Localisation	15
• Une gare située à proximité du centre-ville	15
• Mais coincée entre la colline et le Canal	16
Les flux	16
L'organisation spatiale de la gare	17
• Zone 1	17
• Zone 2	18
• Zone 3	18
L'état des lieux du site	19
• Zone 3	19
• Zone 1	19
▪ Une capacité trop faible	19
▪ Un espace piéton minimal	19
▪ Pas de place pour les deux-roues	19
▪ Une circulation difficile	20
• Zone 2	21
▪ Une zone peu aménagée	21

▪ Des problèmes de circulation	22
Enjeux	23
<i>Un enjeu universel : le développement durable</i>	24
<i>Des enjeux spécifiques à Carcassonne</i>	24
Les transports collectifs bien utilisés et qui se développent	24
Un site à valoriser	24
La ville déjà engagée dans l'intermodalité	25
Projet	26
<i>Objectifs retenus</i>	27
Au niveau global	27
Zone 1	27
Zone 2	27
<i>Scénario</i>	27
Ouvrir l'espace	27
Une nouvelle organisation de l'espace	29
• L'esplanade	29
▪ Suppression totale du stationnement	29
▪ Un espace reconquis par les piétons	29
▪ Les cyclistes aux pieds de la gare	30
• Le dépose-minute	31
▪ Un accès automobile à conserver	31
▪ Une réponse à la congestion	32
▪ La prise en compte des passagers déposés	32
• La gare routière	33
▪ Une circulation en sens unique	33
▪ Un rangement en épis	34
▪ Accès pour les piétons	35
• Les parkings	36
▪ Le stationnement de courte durée	36
▪ Le stationnement de longue durée	36
▪ Un accès piéton sécurisé	37
Une meilleure connexion avec le centre-ville	37
Un espace valorisé	37
▪ Un espace moins minéral	37
▪ Le Canal mis en valeur	38
▪ Les pollutions visuelle et sonore atténuées	38
Conclusion	39
Table des matières	41
Bibliographie	43

Bibliographie

Ouvrages

ALAUX Henry. – Carcassonne, quartiers et faubourgs. – Edition du Lions Club Carcassonne Cité, 2002

BROCHE Martine. – La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton. – Edition CETUR, 1986

CATINOT-CROST Laurence. – Autrefois Carcassonne. – Edition Atlantica, 2003

Déplacements, Architectures du transport : territoires en mutation sous la direction de GRILLER-AUBERT Anne et GUTH Sabine. – Edition Recherches/Ipraus, 2005

NEUFERT Ernst. – Les Eléments des projets de construction 7^{ème} Edition. – Edition Dunod, 1996

Sites web

Office de tourisme et ville de Carcassonne. - <http://carcassonne.org>

La Région, Conseil régional Languedoc Roussillon. - <http://www.laregion.fr/>

Ryanair. - <http://www.ryanair.com/site/FR/>

Wikipedia. - <http://fr.wikipedia.org/>

Aménagement d'un pôle d'échange à Carcassonne

Résumé

Carcassonne est une ville touristique et de nombreux moyens de transport permettent d'y accéder et de s'y déplacer. Cependant, l'organisation actuelle ne permet pas l'intermodalité car il n'y a pas de gare routière à proximité de la gare ferroviaire. D'autre part, l'accès à cette dernière pose des problèmes de circulation pour les voitures et de commodité pour les piétons et les cyclistes. Pour permettre un meilleur accès de la ville aux touristes et aux locaux, Carcassonne doit améliorer ce point faible.

Pour cela nous proposons de créer un pôle d'échange sur le terrain de la SNCF. Les objectifs principaux de ce projet sont de permettre une liaison directe entre le réseau ferroviaire et les transports interurbains, de réduire les problèmes de circulation devant la gare, de favoriser l'accès du pôle aux piétons et cyclistes et de mettre en valeur le paysage.