

Le projet de réaménagement des 3 places du centre-ville de Saint-Omer se poursuit. 120 personnes environ ont pris part aux débats du second atelier de concertation, organisé dans le hall de l'ancien hôtel de ville.

Déroulement de l'atelier

1. Présentation du diagnostic et des grands principes d'interventions
2. Temps d'échange sur les principes du projet
3. Esquisse d'une mise en espace des principes de fonctionnement
4. Echanges, débats et réactions aux principes d'intervention et au fonctionnement envisagé

Intervenants

François Decoster, Maire de Saint-Omer

Aurore Bertrand, Ville Ouverte

Mikaël Mugnier, Atelier Osty

Vincent Dumas, Ma-Géo

Introduction - François Decoster, Maire de Saint-Omer

Le projet des 3 places est fondamental pour l'attractivité de Saint-Omer. La forme de dialogue mise en place autour de ce projet a pu surprendre. Lors des premières rencontres, les participants s'attendaient à trouver un projet, mais celui-ci n'existe pas encore. La concertation vise à ce qu'il soit élaboré ensemble. Ce projet doit contribuer à répondre à la tendance du centre-ville à perdre de son importance, à « rétrécir ». Nous ne souhaitons pas laisser la ville mourir, mais au contraire travailler son attractivité en créant un espace urbain plus large et plus accueillant.

Une phase de diagnostic a été menée avec les habitants et commerçants qui le souhaitent, et des scénarii ont été élaborés ensemble. Initialement prévu pour juillet, le projet sera finalisé en septembre afin de laisser davantage de temps au dialogue avec les citoyens. Ce projet est important pour les habitants, au quotidien, mais aussi pour rendre à Saint-Omer sa place dans l'imaginaire de ses visiteurs. La concertation permet de discuter ensemble de la façon d'incarner cette attractivité. L'atelier de ce soir est un temps supplémentaire pour s'assurer de prendre la meilleure décision.

Par ailleurs, il reste encore quelques jours aux Audomarois pour s'inscrire sur les listes électorales afin de participer à la consultation qui déterminera le sens de circulation de la rue de Dunkerque. De la réponse dépendra aussi la forme du projet de rénovation des 3 places.

Le travail de l'équipe de maîtrise d'œuvre - Ville Ouverte

L'équipe de conception du projet a commencé à travailler sur un premier état des lieux (diagnostic) qui l'a conduit à proposer les esquisses de projet qui seront présentées ce soir. Cette équipe est composée de :

- l'atelier Jacqueline Osty et Associés (AJOA), paysagiste
- l'agence d'urbanisme Interland
- le bureau d'études techniques Ma-Géo
- l'agence de conception lumière Les éclaireurs
- l'agence de concertation Ville Ouverte

L'atelier présente un travail en cours. L'objectif est de le partager avec les participants en recueillant leurs remarques et propositions pour faire évoluer le projet.

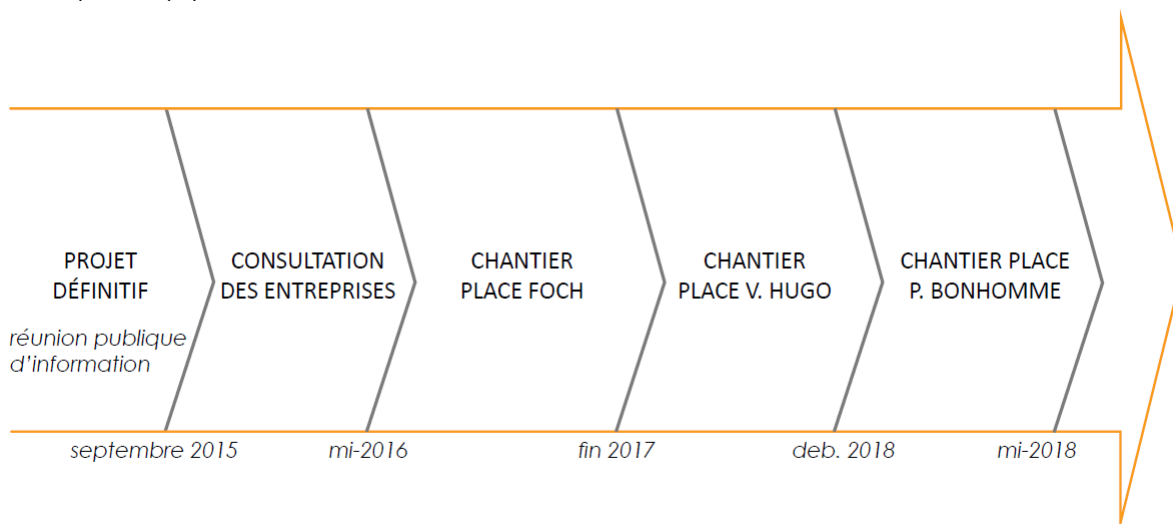
Les étapes de la concertation

Les Audomarois ont été invités à prendre part au projet dès la phase de diagnostic. Une journée a été consacrée spécifiquement aux commerçants, deux marches commentées ont permis de mieux comprendre le fonctionnement actuel du centre-ville. Tout au long du processus, il est possible de faire parvenir un message à l'équipe du projet, via les boîtes à idées installées sur les places ou sur l'adresse courriel dédiée.

Ces rencontres ont alimenté le travail de l'équipe projet. Elles se sont poursuivies avec un premier atelier de concertation destiné à discuter les grandes intentions du projet. La concertation a aussi incité à donner plus de temps de réflexion au projet, et à proposer ce second atelier.

Les étapes à venir

Suite au diagnostic et aux esquisses, le projet sera finalisé d'ici l'automne 2015. La consultation des entreprises qui réaliseront les travaux débutera alors pour une durée de plusieurs mois. Le chantier devrait commencer en 2016, pour une fin prévue en 2018. Il ne concernera pas l'ensemble des places simultanément mais s'échelonnera dans le temps afin de ne pas trop perturber le fonctionnement du cœur de ville.



Un projet de réhabilitation : quelles places veut-on faire ? - AJOA

De grands principes :

- > Développer et conforter les atouts d'un centre-ville commercial et touristique
- > Mettre en valeur la ville d'art et d'histoire qu'est Saint-Omer
- > Créer des espaces confortables pour tout le monde : voitures, piétons, vélos...

- > Intégrer de nouveaux usages au fonctionnement des places, notamment pour qu'elles invitent davantage à s'arrêter

Le diagnostic : comment vit le centre-ville aujourd'hui ?

La phase de diagnostic a fait dialoguer les regards extérieurs de l'équipe en charge du projet avec ceux des habitants, forts d'une pratique quotidienne de leur ville. Ce diagnostic a porté sur :

- > La qualité d'accueil des espaces publics : dimension des trottoirs, cheminements, mobilier...
- > La nature et le fonctionnement des commerces de centre-ville
- > La place réservée à la voiture aujourd'hui, que ce soit par l'emprise des voies de circulation ou des espaces de stationnement
- > Le rôle de la végétation existante et de l'eau
- > L'éclairage du centre-ville
- > L'état des réseaux : adduction d'eau, assainissement, électricité. Un chantier d'espace public est aussi l'occasion d'intervenir sur les infrastructures.

Ce diagnostic a fait l'objet d'une restitution plus exhaustive dans le compte-rendu de l'atelier du 22 avril. Vous pouvez le consulter en ligne sur <http://www.ville-saint-omer.fr/vivre-a-saint-omer/democratie-participative/projet-coeur-de-ville/>

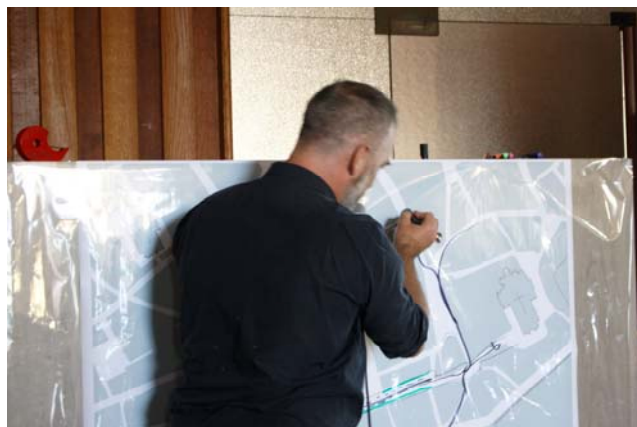
Objectifs : quel centre-ville demain ?

A l'issue du diagnostic, de grands objectifs pour le réaménagement ont été formulés :

- > Valoriser les façades commerciales
- > Faciliter et favoriser les circulations piétonnes en plus de la circulation automobile.
- > Mettre en valeur les vues sur le centre-ville : façades, patrimoine, végétation...
- > Renforcer la présence de l'eau

Présentation d'une esquisse du projet

Après un premier débat sur les intentions du projet, le paysagiste Mikaël Mugnier sur un plan du centre-ville la forme que pourraient prendre les grands objectifs énoncés. (Voir le schéma de fonctionnement page 5)



Place Foch 1

La place comporte un dénivelé de 2,50 mètres d'une extrémité à l'autre. Pour assurer le **confort** des personnes à mobilité réduite, de la marche, des terrasses, la pente ne doit pas excéder 2,5%.

L'objectif est également de **faciliter les circulations piétonnes** à travers la place. Il faut donc veiller à ne pas créer trop d'obstacles (potelets, murets...) tout en traitant ce relief. Au sud de la place (devant le Dickens), supprimer le muret permet de mettre en continuité la rue avec la place, et le relief peut être traité par quelques marches. Au nord de la place (face à la pharmacie), un muret peut être utile à condition qu'il reste discret, avec un dénivelé suffisamment faible pour ne pas devoir le surmonter d'un garde-corps.

Concentrer le stationnement sur le côté nord de la place permet aussi de dégager à la fois les vues et les cheminements piétons. Mettre en place une bande de stationnement en épi permettrait d'optimiser l'occupation de l'espace. Au centre de la place, le projet cherche à dégager une esplanade devant le théâtre. La présence de l'eau au sol permettrait de

matérialiser la limite entre cette esplanade et l'espace de stationnement, sans utiliser de potelets.

Place Pierre Bonhomme 2

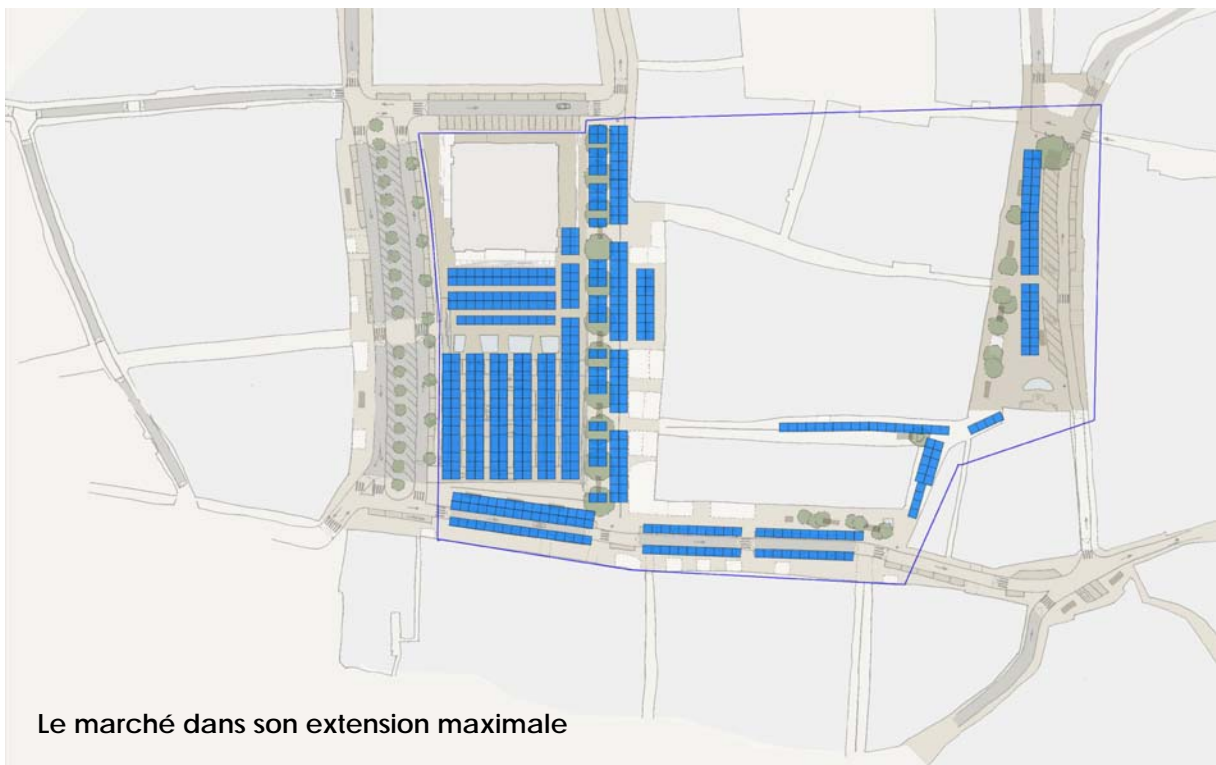
La place Bonhomme est large. En redimensionnant la rue et en proposant du stationnement longitudinal plutôt qu'en épis, il serait possible d'offrir plus d'espace aux terrasses et de dégager la vue. Elle pourrait ainsi devenir un cours, un lieu de promenade.

Place Hugo 3

La perception de la place est rendue complexe par la multiplication des objets liés à la circulation. Elle pourrait être rendue plus simple en réorganisant la circulation et le stationnement. L'intervention viserait à dégager de l'espace piéton sur la moitié de la place tout en ouvrant la vue sur la fontaine. Les possibilités de livraison seraient bien sûr maintenues.

Le marché

Le marché du samedi compte aujourd'hui 1,1km de stands. Le réaménagement permettrait de le réorganiser de manière à gêner au minimum la circulation, tout en accueillant 1,3km de stands sur la seule place Foch, voire davantage si on le fait s'étendre rue Martel ou place Victor Hugo.



Le marché dans son extension maximale

D'autres réflexions guident les choix du réaménagement, par exemple :

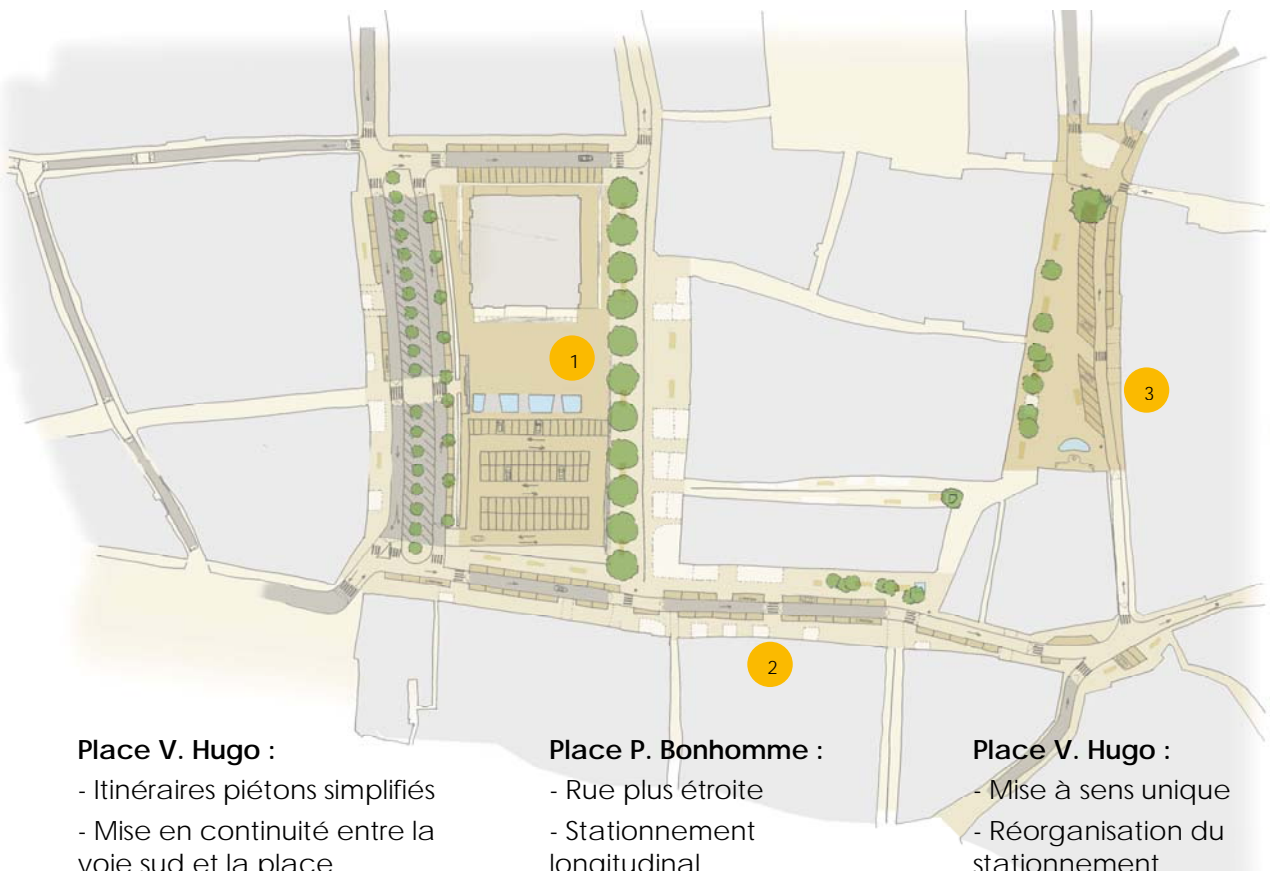
L'architecture locale oriente le choix des matériaux. La brique, très présente à Saint-Omer, présente des variations de couleurs qui la rendent intéressante. Cette diversité est contrastée par des blocs de calcaire, plus clairs. Ce principe peut être repris pour les sols. Le réaménagement pourrait ainsi utiliser des pavés de grès (qui présentent des variations de couleur et seraient cohérents avec les sols existants), ainsi que du calcaire pour les murets, bordures... Une étude vise actuellement à définir s'il serait possible de récupérer les pavés existants sous le bitume des rues concernées par le projet. Ils seraient sciés pour plus de confort. Ce recyclage permettrait de rationaliser le chantier en réduisant la consommation de ressources du projet.

Choisir une végétation adaptée au contexte climatique et urbain. Sur la place Foch, cela se traduirait par le choix d'arbres de plus haute tige afin de dégager la vue, avec un feuillage absorbant moins la lumière que les arbres actuels. Sur la place Bonhomme, l'idée serait

d'obtenir une présence végétale qui laisse l'espace ouvert, avec des arbres à petit développement et en évitant les jardinières, qui sont autant d'obstacles pour les piétons.

Remarque : évolution du plan de circulation

La consultation du 28 juin 2015 sur le sens de circulation rue de Dunkerque a un impact direct sur le plan de circulation du centre-ville, et donc sur le projet de réaménagement. Les plans de circulation présentés lors de l'atelier du 22 avril ne sont plus d'actualité. Dans l'attente de ce résultat, l'équipe du projet a suspendu son travail sur cet aspect. Pour définir le plan de circulation, d'autres enjeux entrent aussi en compte : livraisons, circulation des bus, circulation des camions 38 tonnes pour la livraison des décors du théâtre.



Place V. Hugo :

- Itinéraires piétons simplifiés
- Mise en continuité entre la voie sud et la place
- Possibilité d'un grand espace terrasses et piétons au sud de la place.
- Voie Nord mise à double sens.
- Stationnement en épi regroupé au nord

Place P. Bonhomme :

- Rue plus étroite
- Stationnement longitudinal
- Trottoirs élargis, possibilité de terrasses
- Cheminement continu de entre les 3 places
- Vue dégagée

Place V. Hugo :

- Mise à sens unique
- Réorganisation du stationnement
- Mise en eau de la Fontaine
- Vue dégagée
- Espace piéton plus généreux
- Continuité entre la place et les rues piétonnes (rue des Clouteries, L. Martel, rue du Minck)

Lors de l'atelier, les participants réagissent aux présentations à l'oral ou à l'écrit. Les contributions sont regroupées par thème.

Comment répondre au problème du stationnement ?

Stationner dans le centre, un problème majeur ?

Les avis divergent sur cette question. Certains participants évoquent des problèmes de stationnement à Saint-Omer et attendent du projet qu'il conserve suffisamment de places de stationnement en centre-ville.

« Les gens se plaignent, on n'arrive pas à se garer, encore moins quand les terrasses s'étendent sur les places de stationnement »

Ces difficultés à stationner se manifestent parfois par des incivilités (stationnement sauvage sur les passages piétons par exemple). D'autres participants trouvent que la ville ne connaît pas de réels problèmes de stationnement mais plutôt des problèmes de circulation.

« Il n'est pas compliqué de stationner. Mais la circulation pose problème : livraisons, camion-poubelle... On peut être bloqué 10 min par une livraison et ça c'est dissuasif. »

Il y a pour eux d'importants enjeux en termes de communication, à la fois pour montrer que la ville ne connaît pas de vrais problèmes de stationnement et pour mettre en avant les possibilités de stationnement gratuit à l'extérieur du centre. Pour l'ensemble des participants, les stationnements pour deux-roues motorisés et vélos doivent être étudiés dans le projet.

Attractivité commerciale et offre de stationnement

Pour une partie des commerçants présents, une éventuelle réduction de nombre de places de stationnement menacerait l'attractivité des commerces.

« J'entends les piétons, les randonneurs, les cyclistes... vous allez avoir une belle ville, mais une ville morte. Il y a 11 boutiques qui ferment rue de Dunkerque. J'ai vu la différence lors du changement de sens : - 30% d'activité. Il faut que les voitures puissent entrer. Pas de place, c'est la preuve que ça bouge. Au Touquet, c'est plein de voitures, ça vit. »

Un participant craint que le regroupement du stationnement au nord de la place Foch ne désavantage les commerçants situés de ce côté. Une commerçante prend l'exemple de l'actuelle extension des terrasses sur les places de stationnement pour mettre en garde contre une réduction de leur nombre : cette diminution du stationnement lui semble nuire aux commerces voisins, et au confort des circulations piétonnes.

« C'est un beau projet, mais il angoisse les commerçants qui craignent que ce soit un grain de sable dans le rouage du commerce qui va déjà mal. »

« Sur la Grand Place, une maman avec une poussette et un enfant doivent pouvoir passer, et il y a un endroit où la terrasse du café ne laisse pas passer. »

En réponses, des participants expliquent que :

- **la chute de l'attractivité n'est pas seulement due au problème du stationnement.** Un commerçant témoigne ainsi que les galeries marchandes des grandes surfaces connaissent elles aussi des difficultés ;
- le nombre de places actuellement supprimées pour agrandir les terrasses est faible (13 places) et les terrasses contribuent à faire venir des clients.

« Il est vrai que certaines terrasses sont mal placées. Parfois, c'est aussi un client qui pousse sa chaise. Le projet peut aider à canaliser ça, pour faciliter la circulation piétonne ! »

Des solutions à mettre en œuvre face au problème du stationnement : propositions

Plusieurs emplacements sont suggérés pour y implanter de **nouveaux parkings** :

- création d'un parking à étage sur l'esplanade ou au niveau des remparts,
- utilisation d'une partie des places disponible à la caserne des CRS,
- création de nouvelles places rue de Dunkerque.

Des **solutions d'aménagement** sont également proposées :

- créer un rond point pour accéder au parking du centre et repartir en direction de la rue de l'Ecusserie,
- améliorer la signalétique en renommant le parking Bueil « parking du centre ».

Au-delà des solutions liées à l'aménagement, les participants insistent sur l'importance d'une **bonne gestion du stationnement**. Ils réfléchissent à la politique de stationnement que devrait mener la Ville pour accompagner le projet.

« Si une politique de stationnement est mise en œuvre, on peut accepter des évolutions. »

Des **propositions** sont formulées :

- optimiser l'utilisation des parkings périphériques en améliorant les transports en commun vers le centre : amélioration du remplissage et de la régularité des bus, navettes voire petit train desservant les parkings extérieurs et irriguant le centre,
- rendre payante une partie du parking de l'esplanade pour le libérer,
- réserver une partie des stationnements au personnel des commerces.

La question des **temporalités** est à nouveau abordée : comment adapter le fonctionnement des places en fonction de l'heure de la journée, du moment de la semaine, des saisons. Le tourisme ne fait pas vivre la ville toute l'année et le climat, plus rude en hiver, limite les déplacements à pieds. Il s'agit alors :

- d'identifier les types d'usagers des places pour **adapter les temps** (usagers loisir : stationnement long, usagers quotidien : stationnement court). A partir de ce constat proposer une **piétonisation le soir et le week-end** et **limiter la durée de gratuité** pour inciter ceux qui restent longtemps à utiliser les parkings périphériques. La typologie des commerces étudiée dans l'étude pourrait servir à alimenter la réflexion sur la politique de stationnement en **adaptant les durées de gratuité** en fonction des secteurs.

« 20 minutes c'est trop long pour acheter une baguette, mais trop court pour une paire de lunettes ou un vêtement. »

- de prendre en compte la saisonnalité dans les aménagements : la piétonisation de la voie sud aurait ainsi plus d'intérêt en été qu'en hiver.
- d'augmenter la disponibilité des places et gagner en commercialité en harmonisant les horaires d'ouverture des commerçants.

Réponses aux questions précises des participants

« Chez les commerçants, on ne sait jamais quand c'est ouvert ou fermé. »

> Quelles solutions face aux incivilités liées au stationnement ?

> Plusieurs réponses sont à apporter. C'est une question de civisme, mais aussi de politique de stationnement. Quelles mesures dissuasives met-on en place ? Qu'est-ce qui est verbalisé ? Comment organise-t-on les façons de se garer (limitation dans le temps, stationnement payant...)?

> Quand on met des bornes limitant le temps de stationnement,

> La limitation du temps de stationnement peut en

que gagne-t-on en terme de disponibilité des places ?

> Le parking de la caserne CRS est peu utilisé, serait-il possible d'en récupérer une partie pour améliorer l'offre de stationnement en centre-ville ?

> Serait-il possible de construire un parking à étages sur l'esplanade ?

> Pourquoi ne pas construire un parking à étage au niveau des remparts ?

> Que va devenir le « Bloc de 10 » (bâtiment du 14, boulevard Pierre Guillain) ?

> Peut-on réserver une partie du stationnement des remparts au personnel des commerces ? Peut-on demander au personnel municipal de venir à vélo ?

> Vous avez évoqué une offre de stationnement d'une place pour 2,5 habitants, avez-vous pris en compte les places privées ?

> 80% de la réunion tourne autour du nombre de places de parking. Qu'est-ce que ça devient concrètement ?

effet améliorer l'offre de stationnement. Des estimations chiffrées restent à réaliser.

> C'est en effet un espace pour lequel une meilleure utilisation serait possible. Bernard Cazeneuve a été sollicité sur cette question récurrente. Le Ministre a indiqué que ce n'était pas possible pour le moment.

> Techniquement, l'esplanade se situe hors du périmètre d'intervention du projet. Cette idée a souvent été évoquée à Saint-Omer, et elle a été étudiée précisément par le passé. Le coût d'une telle construction serait extrêmement élevé. Par ailleurs, l'architecte des bâtiments de France s'est prononcé contre la construction d'un étage, de manière à préserver la vision sur la caserne. On pourrait regretter ce choix mais on peut également considérer que la préservation de ce patrimoine est un atout pour la ville.

> Les remparts appartiennent au patrimoine audomarois. L'aménagement d'un parking doit se faire en préservant leur intégrité ainsi que la vue sur la cathédrale. Il est utile aussi que cet espace permette temporairement d'autres usages que le stationnement. Cela exclut donc un parking à étage.

> Ce terrain n'appartient pas à la municipalité. C'est un projet de la précédente mandature qui continuera jusqu'en mars 2016. C'est au bailleur de prendre la décision, en lien avec la Mairie. Ce sera à priori un projet de logement de plus petite taille.

> L'idée de stationnements réservés aux salariés des commerces doit être approfondie. Nous pouvons intégrer la question à l'étude de stationnement. Réduire le nombre de voitures dépend de chacun de nous.

> Ce chiffre ne concerne que des places publiques. Une réflexion porte aussi sur les places privées, toutefois plus difficiles à évaluer notamment parce que de plus en plus de garages sont transformés en pièce à vivre.

> Le projet propose environ 269 places de stationnement, contre 380 aujourd'hui. La réflexion a porté sur ce qui pouvait être enlevé. La réduction de l'espace de circulation, en passant à des voiries de 4 mètres, permet aussi de gagner de l'espace pour les piétons. Pour gagner en qualité, il est possible de reprendre un peu de place à la voiture : au cœur des

débats se trouve la question de l'équilibre à trouver.

Circuler dans le centre

Le plan de circulation du futur projet a été peu débattu puisque le résultat de la consultation sur le sens de la rue de Dunkerque influencera en grande partie cet aspect du projet. Des questions sont cependant posées à ce propos :

> Pourra-t-on tourner autour de la place Foch ?

> La partie sud de la place Foch n'est pas matérialisée comme une rue, mais elle est dimensionnée pour pouvoir être utilisée comme telle. Cependant le projet n'est pas encore arrêté aujourd'hui.

> Comment rejoindre le parking Bueil en venant du bas de la rue Carnot si elle est en sens unique ?

> La rue Carnot ne sera plus la voie d'accès au parking Bueil. Aujourd'hui, il est possible d'aller en voiture partout depuis partout, ce qui génère une circulation complexe, des carrefours... Nous savons qu'il faut mettre en lien ville haute et ville basse, nous attendons d'avoir tous les paramètres.

> Un projet est-il déjà prévu en cas de changement de sens de la rue de Dunkerque ?

> Le projet sera développé dans ses détails lorsque le sens de circulation de la rue de Dunkerque sera arrêté.

> Des scooters se permettent de remonter les sens interdits, comment remédier à cette situation ?

> Ces problèmes appellent d'autres réponses que celles de l'aménagement. Des dispositifs physiques seraient trop contraignants pour la plupart des autres usagers (personnes à mobilité réduite, poussettes, cyclistes...).

> Que devient la rue du Minck ?

> Elle devient piétonne. Aujourd'hui, la rue Louis Martel, piétonne, débouche sur un espace dangereux pour les piétons. L'aménagement de la rue du Minck permettrait de rendre le cheminement piéton plus confortable, et de renforcer son animation et sa fréquentation.

> A Béthune, la circulation avait été fermée autour de la Grand Place, les commerces ont fermé aux endroits où ça ne circulait pas. Depuis la réouverture à la circulation par le Maire, il n'y a plus de commerces vides.

> A Béthune, la piétonisation était totale, tandis qu'il n'y a aucune piétonisation supplémentaire à Saint-Omer, hormis la rue du Minck.

> Pourquoi créer une voie à double sens au nord de la place Foch ?

> Le double sens apporte une souplesse de fonctionnement à la place. Il permet de fermer la voie sud, et de ne pas bloquer la circulation en centre-ville lors du marché ou d'événements. Telle qu'elle est conçue, cette voie permet aussi de faire le tour de la poche de stationnement : elle offre donc une alternative à la boucle autour de la place.

Une place pour tous dans l'espace public

Faciliter les déplacements à vélo

Les participants insistent sur l'importance du partage de l'espace entre automobilistes, piétons et cyclistes. Pour le moment la circulation à vélo n'est ni sécurisée ni pratique, à cause du manque d'espaces dédiés et de zones de stationnement adaptées. La qualité de l'espace public augmenterait s'il était plus partagé. Cette demande n'est pas caractérisée par un clivage entre mobilités douces et véhicules motorisés. Les participants s'accordent sur le fait que le centre reste accessible aux voitures.

Dynamiser l'activité du centre en promouvant les mobilités douces

En lien avec le dynamisme commercial, certains participants ont rappelé que piétons et cyclistes sont des consommateurs plus fidèles aux commerces de centre-ville, pour peu qu'ils puissent y accéder aisément. La question des parkings périphériques est également abordée. Leur utilisation permettrait de promouvoir l'utilisation du vélo. Les participants relèvent qu'il existe d'ailleurs un enjeu de communication sur cette question : il faudrait montrer que le centre est facilement accessible à vélo, notamment grâce aux contre-sens cyclables, et qu'il est possible de se garer facilement et gratuitement à l'extérieur.

> *Peut-on utiliser le sous-sol de la mairie pour le stationnement des vélos ?*

> Des emplacements pour le stationnement des vélos sont prévus dans le projet. La question est de savoir si ce stationnement doit être abrité. Mais le théâtre n'est pas la meilleure solution pour cela : son sous-sol est déjà utilisé pour ses propres besoins de fonctionnement.

Végétaliser les places

Certains participants regrettent que la question du jardin public ne soit pas abordée. Il n'est pas situé dans le périmètre du projet, mais sa présence a été prise en compte dans le diagnostic. D'autres abordent la question de la végétation des futures places. Certains recommandent que le projet ne soit pas trop minéral, les interrogations concernent principalement le choix des essences :

> *Les arbres de hautes tiges ne risquent-ils pas de limiter la visibilité des commerces ?*

> Sur la place Foch, les arbres seront plus espacés et plus hauts qu'aujourd'hui. Ils offriront une vue dégagée sur la place et les commerces.

> *Pourquoi ne pas privilégier de la végétation plus basse ?*

> L'arbre offre d'autres intérêts que l'arbuste, il est plus adapté à l'échelle de la place et apporte un caractère plus convivial. Les arbres auront un gabarit limité, pour ne pas constituer une frontière et permettre plus de visibilité.

Gérer le temps des travaux

Des inquiétudes sont exprimées sur la période des travaux. Pour de nombreux participants, ce temps doit être raccourci au maximum pour limiter les impacts sur les commerces.

« 2 ans, c'est trop long. »

Certains suggèrent que ce temps soit l'occasion d'instaurer de nouveaux usages : changement de parcours, mise en place de vélos-taxis et de navettes. Ce sera aussi l'occasion de communiquer sur le projet. Enfin une attention devra être portée aux piétons et cyclistes, trop souvent oubliés durant ce temps du projet.

> Les travaux ne seront pas réalisés en même temps sur l'ensemble des 3 places. La Ville sera attentive à l'organisation du calendrier pour engendrer le moins de perturbations possible.

Conclusion : créer un projet consensuel

« On ne sera jamais tous contents, quel que soit le sens de la rue machin. Il faut chercher le consensus et pas l'unanimité. »

De fait, des lignes de consensus se dessinent. Nombre de participants perçoivent l'esquisse de projet comme équilibrée. La place de la voiture en centre-ville est largement considérée comme la question centrale du réaménagement. Son devenir est à l'origine d'inquiétudes légitimes, mais les participants n'en appellent pas au status quo, et plusieurs commerçants perçoivent l'intérêt du projet pour leur activité. La voiture est un facteur important de l'animation de centre-ville, et il faut lui donner une juste place sans l'exclure. Le quotidien du centre-ville montre cependant que les habitudes individuelles peuvent évoluer : l'un des participants rappelle ainsi que le marché ou la Ducasse attirent plus qu'ils ne dissuadent de venir en centre-ville, alors que l'offre de stationnement est fortement réduite. Plus qu'à la quantité, c'est à la qualité de l'offre de stationnement qu'il faut être attentif, en veillant à sa disponibilité. A l'issue de la présentation, un commerçant conclut en disant que l'évolution du centre-ville est envisageable à condition qu'elle s'accompagne d'une véritable politique de stationnement.

François Decoster et l'équipe du projet rappellent l'objectif des ateliers de concertation : ils visent la mise en œuvre de solutions consensuelles. Le projet ne pourra pas satisfaire pleinement chacun. Le débat vise toutefois à réfléchir aux intérêts de tous pour trouver des solutions au plus près des attentes des commerçants, habitants et visiteurs de Saint-Omer. On pense aux piétons, aux cyclistes, aux automobilistes autant qu'aux commerçants.

Le succès d'un commerce ne dépend pas uniquement du stationnement mais aussi de la qualité de son contexte. Il s'agit de trouver l'équilibre qui assure la meilleure attractivité. La ville a besoin de gens qui viennent et séjournent longtemps. Elle doit donner à voir un message tel que « Venez, il y a beaucoup à voir et à faire ». François Decoster cite l'exemple des expositions accueillies en juin à Saint-Omer : le manuscrit de Shakespeare, l'ouverture de la Motte Castrale, les expositions du Musée Sandelin, et une autre à la Cathédrale. C'est une offre que peu de villes de taille comparable proposent. Il faut offrir un plus grand confort aux visiteurs, tout en maintenant celui des usagers quotidiens, qui font vivre la ville toute l'année.