



Etude Mobilités

Atelier de concertation #2 – Compte rendu

Jeudi 15 mars 2018 – 19h-20h30 – MPT / Centre Social Belle de Mai

Environ 45 participants

Introduction :

Hélène Jouve, directrice des grands projets, présente les objectifs et le déroulement de la réunion. La séance est consacrée aux transports collectifs, leur organisation dans le futur et les priorités à réaliser.

Présentation des premières propositions sur les transports collectifs :

David Oppliger, ingénieur en mobilités, membre du cabinet MRS Partners au sein du groupement d'urbanistes Guller et Guller / TVK, en charge de l'étude mobilités, présente les propositions sur la réorganisation des transports collectifs. Avant sa présentation, un participant s'inquiète des supports de la concertation, qui selon lui ne sont pas assez compréhensibles et lisibles.

voir présentation en annexe.

Travail en sous groupes :

Les participants sont invités à travailler sur les propositions en petits groupes de 5 à 10 personnes. A l'issue de ce travail, chaque table fait part de ses avis et propositions, au cours d'un débat en plénière.

Synthèse des échanges :

Réorganisation / amélioration des bus de desserte locale :

Les participants confirment les difficultés rencontrées sur les lignes 49 et 52, qui s'avèrent très peu fiables pour plusieurs raisons. D'une part au regard de leur fréquence qui ne sont pas augmentées aux heures de pointe. Et d'autre part du fait des difficultés de circulation : les bus sont fréquemment bloqués par le stationnement illicite, perdent du temps ou se détournent de leur trajet. Les usagers attendent alors pour rien. Enfin plusieurs participants souhaitent que ces lignes soient mieux orientées vers le cœur du quartier habité, la place Caffo, et moins vers la Friche ou le pôle Média.

Ces lignes devraient être équipées en priorité de bus électriques, de petites tailles et maniables, mais plus fréquents. Du point de vue de leur tracé, il est proposé que ces bus soient mieux connectés aux tramways et métros, et pas seulement à la gare Saint Charles. La ligne 49 pourrait être ainsi réorientée vers le secteur Lonchamp et Cinq-Avenues, non pas à long terme comme le prévoit le projet, mais à plus court terme.

Le bus 52 ne fonctionne pas le dimanche, et le reste des jours, il propose des fréquences et amplitudes trop faibles pour être efficace.

Difficulté des bus 31 à 34 :

Les bus qui traversent le quartier vers le Nord sont aujourd'hui bondés quand ils s'arrêtent rue Loubon (lignes 31 et 32 en particulier). Leurs horaires ne sont pas tenus, et il est très fréquent qu'ils se suivent de très près. Un premier travail de réglage des horaires pour lisser les écarts d'horaires entre les lignes serait très utile (par exemple si les deux lignes ont une fréquence de 10 minutes, on peut assurer un écart entre les bus des deux lignes de 5 minutes). L'ensemble des lignes 31 à 34 semblent trop chargées.

Burel secteur clé :

Au vu des bus structurants qui y passent, le secteur de Burel / Léon Perrin est un endroit clé pour une meilleure régulation des carrefours et pour plus de fiabilité des bus, afin d'éviter l'arrivée des bus l'un après l'autre. Mais c'est aussi le secteur du collège et de l'école Belle de Mai, qui sont très sensibles pour les piétons dans l'espace public, ce qui peut être contradictoire avec la concentration des bus.

Pourquoi traverser la Belle de Mai ?

Au-delà de ces dysfonctionnements, les participants questionnent le principe même de faire passer un axe structurant de bus dans la Belle de Mai pour desservir les quartiers Nord. Plusieurs souhaiteraient que ces flux soient détournés du quartier et empruntent d'autres itinéraires, ce qui réduirait le besoin de travaux lourds et d'aménagements dédiés à ces bus.

Arrêts et accès aux bus :

Les participants regrettent les conditions très mauvaises d'accès aux bus, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Ils estiment que les arrêts de bus sont presque inexistantes, et ne donnent aucun confort ni aucune information sur le trafic et le temps d'attente.

Desserte de nuit / lieux culturels :

Plusieurs participants rappellent une proposition déjà faite au cours de réunions précédentes, à savoir une navette de nuit, qui permettrait de relier les différents lieux culturels recevant du public : fiche, cinéma, salle de concert, etc. Un participant souhaiterait que soit également étudié dans cette perspective la création d'une navette ferroviaire reliant la Fiche à Saint Charles en empruntant le faisceau ferroviaire.

Une nouvelle transversale :

Au-delà des axes structurants venant du centre ville et traversant le quartier, les participants souhaiteraient que soit étudié un axe complémentaire qui croise ces axes structurants. Cet axe serait orienté du Nord-Ouest au Sud-Est et suivrait un parcours Arenc – Belle de Mai – Friche – Longchamp. La réorientation du 49 vers Longchamp pourrait être la première étape vers la réalisation d'un tel axe. Cet axe aurait le mérite de mieux répondre à des trajets quotidiens vers

des zones d'emploi (Euromed, Arenc) et pas seulement vers le centre ville.

Halte ferroviaire à la Belle de Mai :

Les participants sont unanimes à souhaiter que la création d'une halte ferroviaire à la Belle de Mai soit étudiée. Selon eux, il faut dépasser l'argument selon lequel cette halte serait trop proche de St Charles. Il existe en effet des tram-trains dans d'autres villes qui sont adaptés à ce type de desserte ferroviaire en centre ville. Cette halte permettrait d'aller ailleurs qu'à Saint Charles, à savoir à l'Estaque, voire plus loin vers l'aéroport par une desserte de type RER. Les participants estiment qu'il revient à la Métropole de porter cette proposition auprès de la SNCF sans s'arrêter aux arguments que la SNCF pourrait lui opposer.

Clôture de l'atelier :

Hélène Jouve remercie les participants et indique que le prochain atelier de concertation est fixé au 24 avril 2018 [reporté au 31 mai 2018] ; il sera consacré aux modes doux (piétons, vélos, etc.) dans l'espace public.