



Étude Mobilités

Atelier de concertation #3 – Compte rendu

Judi 31 mai 2018 – 18h30-20h30 – MPT / Centre Social Belle de Mai

Environ 25 participants

Introduction :

Hélène Jouve, Directrice des Grands Projets (Ville de Marseille) et le la Direction des Projets Laboratoire (Aix-Marseille Provence Métropole), rappelle les objectifs et le déroulement de la réunion, et remercie la Maison pour Tous pour son accueil. Etienne Ballan, membre du groupement d'urbanistes du projet Quartiers Libres présente l'ordre du jour de la réunion : la séance est consacrée aux **modes doux et actifs**. Il présente également les principales propositions et points de vue recueillis lors de l'atelier de concertation de février, afin de replonger les participants dans les enjeux et questions posées sur les modes doux.

Présentation des premières propositions sur les modes doux :

David Oppliger, ingénieur en mobilités, membre du cabinet mrs Partners au sein du groupement d'urbanistes Güller et Güller / TVK, en charge de l'étude mobilités, présente les premières propositions sur les modes, doux et actifs, principalement vélos et piétons.

voir présentation en annexe.

A l'issue de la présentation, les participants réagissent directement en plénière.

Synthèse des échanges :

Zones 30 :

David Oppliger a insisté sur le principe d'un quartier apaisé, une sorte d'oasis, où les voitures transitent moins, contrairement à la situation actuelle. Il a proposé de passer une grande partie des voiries en zone 30. Les participants demandent si cette zone 30 suppose la création systématique de contre-sens à vélo, et David Oppliger précise que c'est en effet une exigence de la loi (Loi LAURE, Article L228-2 du Code de l'Environnement). Des mesures sont complémentaires : par exemple la rue Cristofol est aujourd'hui le lieu d'un trafic de transit important : la réduction de la vitesse et la réduction du temps de feu vert au bout de Cristofol peuvent aussi être des moyens de dissuasion de l'usage de la voiture. Une partie des participants reste peu convaincue que les double sens à vélos seront respectés par les voitures, même en zone 30. Un participant indique

que le collectif Vélos en Ville n'est pas favorable aux zones 30 de façon générale.

Un participant remarque également que même ces zones 30 peuvent devenir encombrées du simple fait que les applications de circulation (Waze, Maps) vont repérer des raccourcis à travers ces zones et les transformer en couloirs de circulation. Il demande que cette question soit prise en compte dans le schéma de circulation.

Continuité des pistes cyclables :

Un participant estime que pour être efficaces, les parcours vélos doivent surtout être continus : c'est la condition pour qu'ils soient suffisamment décourageants pour les voitures, et pour que les cyclistes les utilisent. Ainsi la continuité des parcours doit être assurée entre la rue Jobin et le tunnel Bénédict, par exemple. Pour que cela marche, il faut que la bande cyclable soit très visible, marquée par une couleur vive par exemple, mais le problème est la peinture au sol se dégrade rapidement : cela pose donc une question de maintenance.

La signalétique est également essentielle. Mais pour David Oppliger, il faut quand même une largeur minimale disponible pour pouvoir dessiner la bande au sol et qu'elle ait une chance d'être respectée, c'est 1,70 m de large.

Nombre et longueur des pistes cyclables :

Un participant demande remarque que les pistes cyclables prévues sur le très court terme, c'est à dire avant 2020, représentent environ 2 kms, ce qui lui paraît peu, même si le projet est ensuite plus ambitieux. Il indique également que ces pistes ne s'appuient pas sur un comptage des vélos aujourd'hui empruntant cet itinéraire. Les autres participants estiment au contraire qu'il y a un effet d'offre sur le vélo : c'est la création de pistes qui amène les usagers, et pour le moment les cyclistes sont très dissuadés sur ce secteur. Le collectif Vélo en Villes organise des comptages, et pourrait fournir les données, mais il fait le même constat que l'aménagement augmente fortement le trafic.

Stationnement vélo :

Un participant souhaiterait également que soient positionnés des stationnements vélos, qui permettent de retrouver les vélos ensuite (vol)... Par exemple pour pouvoir aller à la Friche en vélo électrique.

Desserte en voiture rue Levat :

La piétonisation de certains secteurs peut être intéressante, mais elle a des conséquences : par exemple sur la rue Levat, les sorties de garage peuvent être dangereuses pour les vélos.

Besoins de la voiture :

Les participants estiment que le projet doit être plus attentif à l'importance de la voiture pour la population du quartier : les commerces de proximité se révèlent chers pour la population locale, et la voiture est très utilisée pour aller faire ses courses dans des enseignes moins chères dans les quartiers Nord. La fermeture très probable du magasin Carrefour place Cadenat va accentuer cette nécessité d'aller faire ses courses à l'extérieur.

L'autre besoin de voiture est lié aux activités de soirée ou nocturne. Il n'existe à ce jour aucune possibilité de sortir en ville le soir sans prendre sa voiture (la fréquence des bus de nuit étant insuffisante).

Stationnement :

Il existe une tension sur le stationnement, notamment en journée du fait des personnes qui viennent se garer à proximité de la gare, sur un secteur gratuit.

Piétons et PMR :

Un participant indique que pour les PMR, le boulevard National est devenu un « paradis », et qu'il est beaucoup plus facile d'y circuler. Sur plusieurs autres situations, comme la rue Cavaignac, on pourrait imaginer l'élargissement des trottoirs pour les piétons, quitte à sacrifier un côté de la rue si elle est trop étroite.

Clôture de l'atelier :

Hélène Jouve remercie les participants et indique que le prochain atelier de concertation est fixé au 19 juin 2018 ; il sera consacré aux questions de voirie et de stationnement.