



Étude Mobilités

Atelier de concertation #4 – Compte rendu

Mardi 19 juin 2018 – 18h30-20h30 – MPT / Centre Social Belle de Mai

Environ 25 participants

Introduction :

Hélène Jouve, Directrice des Grands Projets, 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 à la circulation et à la voirie. Il présente les principales propositions et points de vue exprimés sur ce thème lors de l'atelier de concertation de février, afin de rappeler aux participants les enjeux et questions posées sur les déplacements et les aménagements des voiries.

Présentation des premières propositions sur les modes doux :

David Oppliger, ingénieur en mobilités, membre du cabinet mrs partner au sein du groupement d'urbanistes Güller Güller/TVK, en charge de l'étude mobilités, présente les premières propositions sur l'organisation des circulations et du stationnement.

voir présentation en annexe.

A l'issue de la présentation, les participants travaillent par petits groupes répartis autour de cinq tables. A l'issue de ce temps de travail, chaque « table » fait part de ses réflexions et propositions en plénière.

Synthèse des échanges :

Les motifs du changement :

Au nom de son groupe de travail, Serge Pizzo, président du CIQ Belle de Mai, s'interroge sur les raisons qui poussent le projet Quartiers Libres à envisager la transformation de la trame circulatoire : il demande pour qui et pour quoi cette transformation ? En effet, il pense que la modification des modes de déplacement doit servir le développement économique en priorité. Il demande par ailleurs une piétonisation beaucoup plus ambitieuse que seulement le boulevard Boyer. Il s'agit de gagner de l'espace utile à vivre, et cela peut développer de l'activité économique, comme ça a été le cas avec le tourisme à Aix en Provence, ou les boutiques de Camden Town à

Londres. Il propose d'organiser une délégation pour aller visiter ce type de lieu et en tirer des leçons pour le projet.

Réduction des vitesses :

Serge Pizzo, président du CIQ Belle de Mai, souhaiterait que le projet aille plus vite sur la réduction des vitesses, plutôt que sur le stationnement. Et plus vite aussi sur la piétonisation de la rue Levat et du Boulevard Boyer. Il précise que si les personnes ont des voitures dans le quartier, c'est du fait de transports en commun défectueux ; c'est le problème qu'il faut régler avant de lancer le stationnement payant.

Un autre participant demande que soient en effet installés le plus vite possible des ralentisseurs, et également des radars (faire respecter la loi). Il propose qu'un même principe soit appliqué sur toutes les rues de la Belle de Mai : sens unique généralisé et stationnement sur les deux côtés. Il souhaiterait aussi que les ralentisseurs soient plus larges (plus larges qu'au boulevard Boyer).

Stationnement :

Sur le stationnement, les avis sont relativement divergents. Serge Pizzo revendique une position radicale : payer pour le stationnement, c'est non ! D'autant que, selon lui, c'est le changement qui interviendra le plus vite. C'est seulement dans un deuxième temps que l'on pourra peut-être parler de la gratuité pour les résidents.

David Oppliger rappelle en réponse l'objectif du stationnement payant, à savoir de dissuader les voitures ventouses et de libérer ainsi des places de stationnement.

Pour une participante, cette logique a fait ses preuves dans d'autres quartiers, mais la question reste de savoir où on gare les voitures à la Belle de Mai.

Pour une autre participante, les voitures ventouses, il y en a quelques-unes, mais leur disparition ne suffira pas, il y a trop d'habitants et de voitures dans le quartier. Elle estime avoir le droit de garer sa voiture dans le quartier et s'interroge sur l'absence de nouveaux parkings prévus par le projet. Un autre participant estime que l'étude part d'une bonne analyse du réel en général mais pas sur ce sujet du stationnement. Il estime également que le problème sur Saint Charles, avec les voitures des personnes qui prennent le train, n'est pas le même sur le quartier ; sur le quartier, il n'y a pas suffisamment de places en regard du nombre d'habitants / de voitures, tout simplement. En d'autres termes, sans création de parkings, le projet de réaménagement ne peut pas fonctionner. Le taux de motorisation, c'est à dire le nombre de voiture par ménage, est trop important par rapport à l'espace disponible. Johanna Haegel, de la Métropole, précise que les données sur les voitures qui stationnent aujourd'hui, et notamment sur les voitures ventouses, sont issues d'une première étude de 2014, et que la Métropole vient de relancer une étude pour préciser ces données.

Pour David Oppliger, cependant, il s'agit d'un tout, et on peut faire en même temps le stationnement payant, permettant de libérer des places et la création de parkings. Etienne Ballan précise que les problèmes sont liés, car les voitures qui devraient se garer à Saint Charles mais ne le peuvent pas, se reportent logiquement sur la Belle de Mai, et il y a donc un effet indirect des voitures garées près de la gare. Un participant propose de coupler le billet de train avec un

stationnement gratuit en parking, de façon à supprimer les voitures autour de Saint Charles.

David Oppliger mentionne le prix du stationnement résident, qui se monte à 130 € par an. Mais des participants précisent que le tarif résident ne garantit pas de trouver une place. Par comparaison, la location d'un garage dans le quartier est d'environ 80 € par mois.

Une participante juge que le coût de 130€/mois est raisonnable s'il peut régler le problème de disponibilité de places, cela fait environ 10€ par mois.

Plusieurs participants pointent les effets possibles du stationnement payant : par exemple pour les lieux culturels, comme le Gyptis, où les spectateurs seraient découragés d'aller s'ils doivent payer leur stationnement. Un participant estime à nouveau que si les transports en commun sont efficaces et nombreux, alors la question du stationnement payant pourra se poser, mais pas avant.

Un participant demande également la création de parkings vélos, et que des parkings silos à voiture soient créés dans les zones « honteuses » où il n'est pas normal que des gens puissent habiter, à savoir sous l'autoroute et le long du viaduc de Plombières. Et souhaiterait un vrai développement de l'auto-partage.

Autres questions de circulation :

Un participant pointe par ailleurs que les aménagements de voirie doivent être de bonne qualité dès le départ. Ainsi les potelets installés sont de mauvaise qualité ; on pourrait les remplacer par des blocs comme c'est le cas sur la place de Strasbourg, où c'est très joli.

Enfin, il existe des améliorations à porter dès à présent sur les circulations dans le quartier : le fonctionnement et la régulation des feux rouges d'une part, et le sens unique de la rue Guibal, qui occasionne des trajets plus longs et polluants, et ne sert à rien, et il devrait être tout de suite supprimé.

Clôture de l'atelier :

Hélène Jouve remercie les participants et indique que l'étude sera restituée à tous les participants à l'issue des arbitrages techniques et politiques, sans doute à l'automne 2018.