

## Étude Mobilités

### Atelier de concertation #5 / Restitution de l'étude

#### Compte rendu

**Mardi 4 juin 2019 – 18h-20h30 – MPT / Centre Social Belle de Mai**

**Environ 30 participants**

Yannick Tondut, Métropole AMP ; Etienne Ballan, sociologue groupement Quartiers Libres ; David Oppliger, ingénieur mobilité groupement Quartiers Libres ; Michael Güller, urbaniste groupement Quartiers Libres ; Johanna Haegel, Métropole AMP.

#### **Introduction**

Johanna Haegel présente le déroulement et les objectifs de la réunion. Elle rappelle que l'étude mobilités a pour objectif de fixer une stratégie d'ensemble, et elle débouche sur la mise à l'étude de propositions concrètes sur les bus, l'espace public, la voirie, le stationnement, etc. Il s'agit donc d'orientations, et chaque sujet est à un état d'avancement très différent.

Etienne Ballan rappelle la démarche menée en 2018, à travers 4 ateliers de travail sur la philosophie générale de la mobilité, les transports collectifs, les modes doux et la circulation et le stationnement. Ce soir, la discussion est prévue en deux blocs :

1. Orientations pour les transports collectifs et la circulation des véhicules privés
2. Orientations pour les modes doux, l'espace public et le stationnement

#### **Orientations pour les transports collectifs et la circulation des véhicules privés**

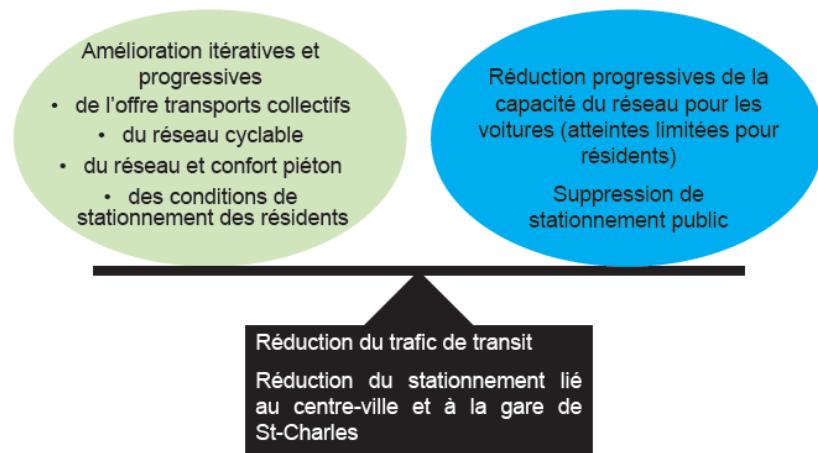
##### *Orientations générales*

Dans un premier temps\*, David Oppliger présente les principes généraux retenus :

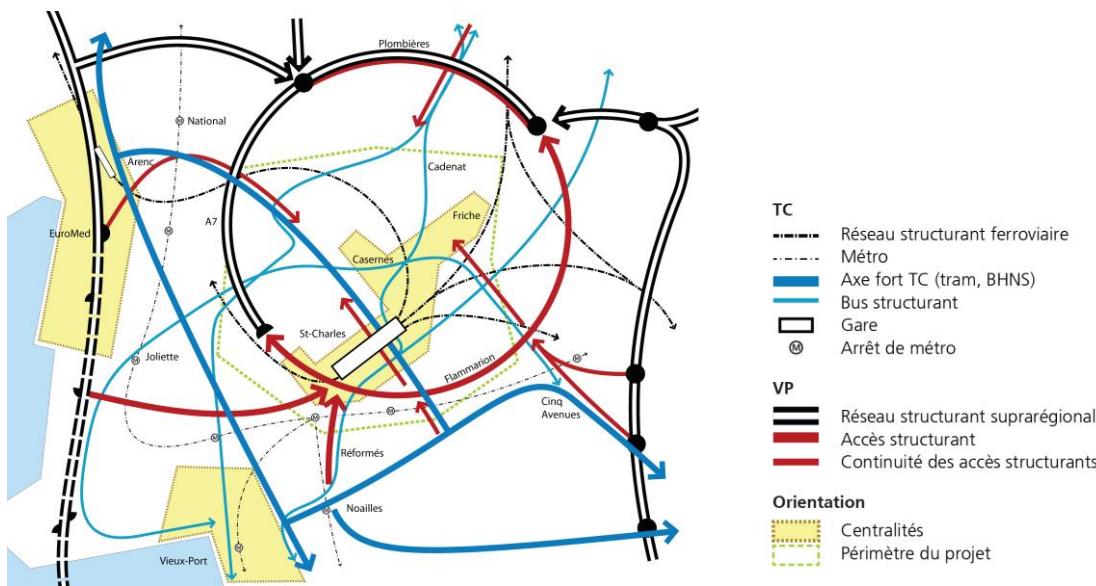
---

\* La présentation complète est disponible sur le site du projet [www.quartierslibres.marseille.fr](http://www.quartierslibres.marseille.fr)

- D'abord le principe de partage de l'espace entre les modes de déplacement, et l'évolution progressive de l'équilibre entre les transports en commun et modes doux, d'une part, et la place de la voiture d'autre part :



- Ensuite le principe de diminuer le trafic de transit à l'intérieur du quartier, afin de le concentrer sur les axes qui l'entourent (Plombières, A7, Flammarion, etc.), comme illustré dans la carte suivante :



### Lignes de bus structurantes

David Oppliger présente les lignes de bus structurantes envisagées :

- à savoir les lignes actuelles qui descendent Loubon puis Strasbourg vers Canebière Bourse,
- et la création d'un second axe structurant desservant la place Cadenat, Jobin, Guibal, la Gare St Charles et les Réformés.

David Oppliger précise que les lignes structurantes sont des lignes avec une forte capacité, des horaires fiables, une fréquence élevée, etc. Les lignes structurantes sont principalement radiales, les lignes circulaires sont moins importantes en besoin, c'est ce que l'on constate dans toutes les

métropoles ou presque ; il faut une très grande métropole pour commencer à créer des lignes structurantes circulaires, comme à Paris ou Berlin par exemple. Il faut un fort réseau radial et ensuite des tangentialles qui amènent sur une ligne radiale. Pour Serge Pizzo, président du CIQ Belle de Mai, c'est parce que l'offre de transport est résiduelle sur ces liaisons circulaires qu'elles sont moins empruntées.

David Oppliger précise qu'à Marseille, les lignes 49, 72 et une future ligne prévue sur la L2, sont circulaires. Même si ces lignes sont importantes pour les zones qu'elles desservent, elles ne sont pas équivalentes aux grandes lignes structurantes.

Une participante mentionne qu'un tiers des emplois à Marseille sont en lien avec le tourisme, et les lycées professionnels qui proposent des formations dans ce domaine sont dans les quartiers Sud. David Oppliger précise qu'il s'agit là de liaisons diamétrales, c'est-à-dire qui vont du Nord au Sud en passant par le centre-ville, et qui ainsi captent plus d'usagers. Ces liaisons doivent être développées, il y a des études à l'échelle de tout le réseau pour le restructurer et envisager ces liaisons diamétrales par le centre-ville.

#### *Un tramway sur le Boulevard National*

David Oppliger indique que le tramway sur le Boulevard National est lié à la gare ; il doit être opérationnel au moment de l'arrivée de la gare souterraine (environ 2035), et il peut aussi être réalisé plus tôt, selon les interdépendances entre la réalisation du tram et le chantier de la gare (au plus tôt 2028). Ces éléments seront précisés dans l'année qui vient, mais l'objectif serait de le réaliser 5 ou 6 ans avant la gare. Un participant juge cependant que la liaison avec Arenc est déjà assurée par le métro National, et il pense qu'il serait plus intéressant de faire un tramway qui passe par la Belle de Mai et qui irait ensuite vers les 13ème et 14ème arrondissements. David Oppliger, confirme qu'il y a bien 2 branches à l'étude : une vers le Nord et une vers Arenc. La branche vers Arenc est affichée dans l'étude car elle semble aujourd'hui la plus faisable. Passer par la Belle de Mai n'est en effet pas facile car c'est une butte à franchir, peut être en souterrain, alors que le gabarit du Bd National est plus adapté à un tramway.

Yannick Tondut, directeur général adjoint aux transports de la métropole AMP, précise qu'il est possible d'avoir l'une ou l'autre branche, ou les deux. Dans tous les cas, l'idée de desservir vers le Nord est bien toujours étudiée.

#### *La gare Saint Charles*

Une participante souhaite que le tramway ne soit pas lié à la gare pour être certaine que le tramway se réalise même sans la gare.

Michael Güller informe qu'une concertation est menée par la SNCF sur le projet d'ensemble LNPCA. Sur le fond, il faut distinguer deux phases dans le projet de St Charles : d'abord la réorganisation du réseau en surface avec des ajouts de voies sur le plateau des Abeilles (au Sud de la gare), notamment pour améliorer les circulations pendant les travaux de la gare souterraine ; et ensuite la réalisation de la gare souterraine proprement dite.

Suite à une intervention, David Oppliger confirme le projet de St Charles doit servir à améliorer le réseau TER, et que les gares d'Arenc et Blancarde auront un rôle à jouer plus important dans ce système.

### *Une gare à la Belle de Mai ?*

Une participante rappelle la proposition concrète d'utiliser la voie ferrée du quartier qui traverse le quartier, et qui est parallèle au tram envisagé.

Même si cette idée est toujours inscrite dans une stratégie de long terme, pour des raisons d'infrastructures SNCF, le sujet du tram-train n'est pas une solution immédiate. Ce sujet nécessitera également d'étudier l'inter distance avec St Charles et Arenc, et voir les impacts d'un arrêt à Belle de Mai sur la ligne dans son ensemble. Cela reste dans les actions à long terme.

### *Un moyen rapide d'aller à la gare St Charles*

Un participant insiste sur le besoin de pouvoir se rendre rapidement à la gare. A ce jour, c'est la marche qui s'impose. Michael Güller indique que la prochaine gare aura son épicentre au niveau d'un nouvel accès souterrain à la hauteur de la rue de Crimée. Ce passage donnera accès à tous les quais, et sera donc très proche de l'axe National. David Opplicher précise que la réorganisation des bus à court terme (2021-2025) doit déjà permettre une amélioration de l'accès à St-Charles, de même que le cheminement piéton-vélo prévu le long du faisceau des voies (voie N de la SNCF).

La proposition d'un bus liant le quartier à St Charles toutes les 12 ou 15 minutes a bien été retenue dans l'étude, à partir des lignes existantes : passer la ligne 49 à 15 minutes de fréquence, ou bien étendre la 74 qui circule déjà avec cette fréquence. L'étude de ces solutions sera proposée en 2020 à la RTM.

### *Circulation automobile*

David Opplicher rappelle qu'environ 2/3 des voitures qui circulent ne sont pas liées à la Belle de Mai mais ne font que transiter, soit 50 000 à 60 000 véhicules par jour, sur les 90 000 qui entrent et sortent chaque jour.

Il présente les différentes propositions de changement des circulations sur :

- la rue Belle de Mai,
- le Bd de la Révolution
- et la fin de la rue Loubon entre la place Caffo et la rue Belle de Mai, qui serait réservée aux bus (voir la présentation).

Une participante s'interroge sur la qualité des services de bus, si les voitures sont amenées à circuler principalement sur les mêmes axes structurants que les bus (Loubon, Révolution, Léon Perrin, Orange, Jobin et Guibal). Les bus n'auraient alors pas la priorité.

David Opplicher insiste sur la diminution globale du trafic, c'est-à-dire "enlever" les voitures qui ne s'arrêtent pas à la Belle de Mai. D'autres mesures peuvent aussi concourir à la réduction du trafic, notamment la politique de stationnement et son contrôle, l'offre de transports en commun, et enfin il y a les aménagements et mesures de gestion du trafic qui peuvent permettre de faire passer les bus devant les voitures dans la circulation.

Un participant se questionne sur le fait de mettre le Bd Révolution à double sens, et les suppressions de places de parking. David Opplicher explique qu'on ne peut avoir la même circulation et le même stationnement qu'aujourd'hui et en même temps avoir des bus plus performants et des trottoirs plus larges. Il y a des priorités à formaliser et mettre en œuvre : la proposition est de diminuer la place de la voiture et d'accentuer la place des transports collectifs et modes doux.

Une autre participante insiste sur la nécessité de l'usage de la voiture la nuit.

#### *Avancement des études suite à l'étude mobilités sur les transports en commun et la circulation*

David Oppliger passe en revue les différentes avancées qui découlent de l'étude :

- amélioration de la fréquence de la ligne 49,
- études sur l'amélioration de la liaison directe avec la gare par le bus (en 2020),
- les études de modélisation de trafic sur le carrefour Loubon / Sery / Léon Perrin,
- études en cours sur les lignes 31 et 32 pour améliorer leur circulation,
- études sur le second axe structurant Cadenat-Jobin-Casernes,
- les études sur le tramway sur National et vers le Nord,
- la restructuration des réseaux de bus sur le centre-ville,
- et enfin les études pour modifier les circulations sur certaines rues (Belle de Mai, Révolution, etc.).

#### *Parking sur les casernes*

Une participante s'inquiète sur le parking prévu sous les casernes avec une sortie sur la rue Belle de Mai et la rue Levat, ce qui inciterait des véhicules à rentrer dans le quartier. Johanna Haegel indique qu'il s'agira là d'une entrée-sortie parmi d'autres, et qu'il y en aura d'autres comme rue Cavaignac.

Une participante demande que la réduction des vitesses soit mise en œuvre dès à présent.

#### **Orientations pour les modes doux, l'espace public et le stationnement**

##### *Les voies cyclables*

David Oppliger présente les principes d'aménagement de la voirie pour permettre les circulations à vélos : de la signalisation verticale au début de chaque tronçon, sans marquage au sol et sans séparateur physique, afin de favoriser la coexistence des modes ainsi que les déplacements piétons.

Les critiques se portent sur l'absence de marquage au sol sur la chaussée. Selon David Oppliger, la plupart des cyclistes et les associations de cyclistes rencontrées prône ce système qui demande, certes, une adaptation dans les 1ers temps tant des cyclistes que des automobilistes. Ce système permet d'améliorer rapidement le maillage cyclable.

Un participant demande des ralentisseurs et des aménagements qui réduisent effectivement les vitesses des voitures sur les zones 30 et les zones de rencontre proposées. Il estime qu'il existe des alternatives à la rue Belle de Mai (ex : Guibal et Cristofol) pour les cyclistes.

Il est également précisé qu'il y a une grosse liaison vélo vers Longchamp par la rue Jobin et le tunnel Bénédit sur lequel un aménagement vélo paraît nécessaire.

David Oppliger confirme que l'enjeu est bien de multiplier les alternatives possibles pour les vélos et de combiner différentes solutions.

Sur le tunnel Bénédit, un participant estime qu'il s'agit d'un des secteurs les plus dangereux

aujourd'hui pour les cyclistes (virage dans le tunnel, un double sens étroit). David Oppliger rappelle que les deux tunnels font partie des sites choisis pour les démarches immédiates sur les espaces publics, et que l'on va y travailler rapidement. Mais dans tous les cas, cela peut vouloir dire que c'est tout l'axe Jobin-Bénédict qu'il faut traiter dans le même temps, pour les cyclistes.

Sur les stations Vélib, l'étude a proposé de rajouter une dizaine de sites d'installations possibles nouvelles. C'est une action qui sera étudiée opérationnellement.

La question du garage pour les vélos à la gare est également évoquée. Yannick Tondut indique ce sujet est étudié dans le cadre du Plan Vélo qui sera prochainement présenté.

Une participante regrette que les cheminements pour les vélos soient toujours sur des voies où circulent également des voitures. David Oppliger indique néanmoins les voies vertes prévues par le projet, à commencer par celle qui sera le long de la voie ferrée d'Arenc, et la création d'un axe piéton-vélo à travers les casernes et jusqu'à l'université. Il y aussi d'autres éléments plus petits de voie piétonne, comme le boulevard Boyer et la rue Levat. Cela étant, il faut aussi revenir à la réalité du quartier avec des rues qui font 10 mètres de large, et dans lesquelles on n'a pas la largeur nécessaire pour que tout circule séparément, bus, vélo, voiture et piétons. On est obligé de faire des compromis pour mieux partager.

#### *Stationnement*

David Oppliger présente les orientations proposées sur le stationnement. Les différentes évolutions présentées jusqu'ici impliquent une réduction du stationnement, avec une gestion différenciée pour les habitants et les personnes venant travailler dans le quartier.

Parmi les outils pour gérer le stationnement autrement, il y a notamment l'obligation de construire des parkings pour toutes les constructions neuves, et la mise en place d'une zone payante, qui est stratégique, avec des moyens pour faciliter le stationnement des résidents.

Une participante juge cependant que les cartes de résidents pour le stationnement sont souvent plus nombreuses que les places et que les gens ne trouvent pas forcément de place.

Est étudié également le concept de « parkings de poche » : parking temporaires sur du foncier destiné à des futures opérations de démolitions / reconstructions. Ces « pockets parking » pourraient également trouver leurs places le long des grandes infrastructures comme Plombières ou l'A7.

Le président du CIQ souhaiterait que soit mise en place une réflexion qui permette d'envisager de stationner de façon gratuite. Aujourd'hui imaginer le stationnement payant sur ce quartier, compte tenu du pouvoir d'achat des gens lui paraît impensable

Johanna Haegel précise qu'une réflexion est portée avec les services stationnement de la Ville pour étudier un système de stationnement payant où les tarifs seraient proportionnels aux revenus des ménages. David Oppliger rappelle que si l'on veut atteindre les objectifs d'augmenter les transports en commun du quartier, de redonner de la place aux piétons, d'offrir les espaces publics, il est nécessaire de réguler le stationnement.

M. Pizzo soulève la question de la verbalisation et de la règle existante à faire appliquer par la collectivité.

Suite à une intervention, David Oppiger indique qu'il est constaté moins de voitures ventouses qu'en 2014 mais que le point le plus saturé pour le stationnement est la nuit. Ceci confirme bien que le stationnement des résidents est le point le plus critique.

Un participant précise que, d'après lui, garer sa voiture dans la rue est un usage privé de l'espace public, et que par définition, cela se paye. Il constate que d'ores et déjà, le nombre de places est insuffisant, et qu'il est nécessaire de créer des parkings publics.

Une participante suggère de faire un parking souterrain sur le site de la future école rue Loubon.

M. Dip, pharmacien, qui représente un collectif de 15 commerçants et 30 propriétaires, demande une précision sur les emplacements réservés 89 et 90 rue Loubon à savoir s'il est bien prévu la destruction des commerces au bout de la rue Loubon. Michael Güller indique que cette réservation ne veut pas dire que les bâtiments vont être détruits, mais cela veut dire qu'il y a un sujet de fonctionnement de cette section de rue et du carrefour attenant. Des études sont en cours pour étudier l'ensemble des contraintes et options permettant d'améliorer le fonctionnement du carrefour Perrin-Séry-Orange-Loubon.