

Expérimentation Canon d'Or

Compte-rendu de la réunion du 22 juin 2023



Le 22 mai 2023 s'est tenue la 8^{ème} réunion du comité de suivi de l'expérimentation Canon d'Or. Cette réunion fut l'occasion de réaliser un temps d'échange au sujet des données chiffrées issues des observations de la seconde phase de l'expérimentation. Elle a aussi permis aux membres du comité de suivi d'émettre un avis, durant un ultime tour de table, sur la solution à retenir au terme de l'expérimentation. 13 membres du comité de suivi étaient présents.

Le tour de table : un renouvellement des observations réalisées au début de la phase 2

Le tour de table des membres du comité de suivi présents a repris dans l'ensemble ses observations réalisées durant le début de la phase 2 de l'expérimentation. Avec l'appui des comptages réalisés en mai, il a été mentionné une augmentation importante du trafic routier dans le haut de l'avenue Pottier, dans sa portion entre l'avenue Le Notre et la rue de Lille. Un sens unique avait été mis en place durant la phase 1, qui avait permis de diminuer considérablement le trafic (900 véhicules/jour, moyenne mesurée sur le mardi et le jeudi de la semaine de comptage). Les mesures de la phase 2 ont mis en évidence une augmentation importante de ce trafic (2 300 véhicules/jour). En résulte le sentiment que l'avenue Pottier devient une voie de délestage de la rue de Lille, selon le représentant de l'école du Sacré-Cœur au comité de suivi. Cela crée un mécontentement chez les personnes fréquentant l'établissement scolaire, une solution doit être trouvée pour éviter que les abords de l'école soient sécurisés.

Du côté des commerces de l'avenue Becquart, peu de changements ont été constatés entre la phase 1 et la phase 2 de l'expérimentation. Il y a l'impression que des habitudes ont été prises par des usagers, qui ont adapté leur quotidien avec le début de l'expérimentation et évitent désormais l'avenue Becquart. De fait, des difficultés économiques subsistent.

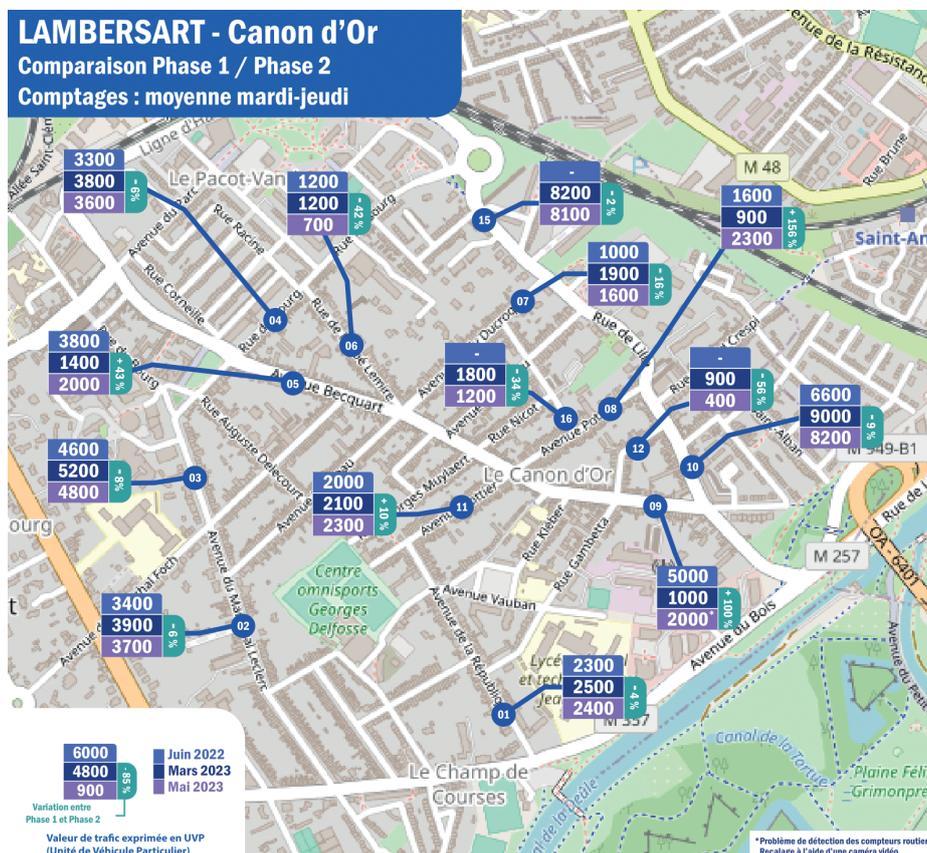
Il a cependant été souligné que, pour beaucoup, la phase 2 de l'expérimentation apparaissait comme plus consensuelle, même si elle n'a pas autant d'effets bénéfiques que la première sur l'apaisement du trafic avenue Becquart et la promotion des modes doux. Il a été signalé une hausse du bruit avenue Becquart, et le fait que la circulation des vélos est moins lisible et sécurisée depuis le changement de phase. Certains de ces points pourraient être améliorés avec des adaptations des écluses et du stationnement dans le bas de l'avenue Becquart, qui pourraient davantage éloigner le bus des trottoirs lors de son passage. Malgré ces aspects qui soulignent que la phase 2 « manque des points » sur les objectifs initiaux du plan de circulation expérimenté, elle reste globalement satisfaisante.

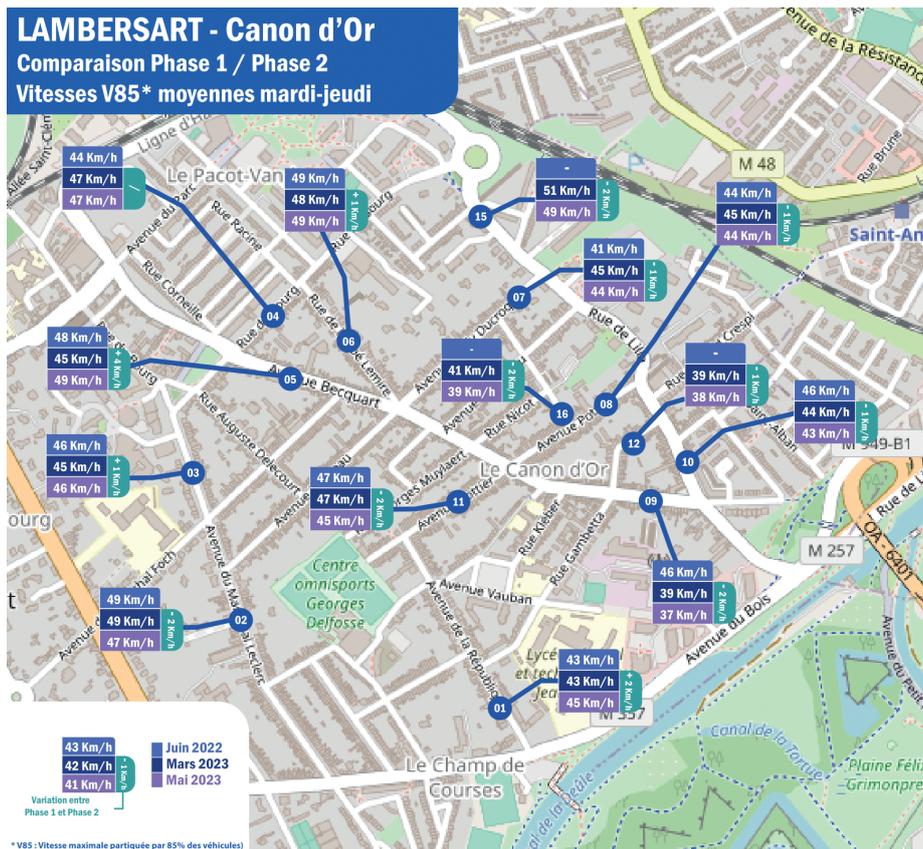
La circulation des cycles a été régulièrement mentionnée durant cette réunion du comité. Elle n'apparaît pas comme sécurisée pour un habitant du comité ayant expérimenté plusieurs trajets à vélo durant la seconde phase de l'expérimentation. Le doublement des vélos ne se réalise pas dans de bonnes conditions avenue Becquart, et est impossible avenue Bailly-Ducroquet, où les vélos sont pressés par les voitures qui ne peuvent les dépasser dans les deux sens uniques étroits de la rue. Par ailleurs, les observations sur le nombre de cyclistes empruntant l'avenue Becquart sont diversifiées. Sur ce point, les comptages montrent une augmentation de la fréquentation aux carrefours de l'avenue de l'ordre de 24,3% (juin 2022 à mai 2023).

Le sujet du trafic supporté par la rue de Lille a également été mentionné. Les comptages ont montré que la circulation avait diminué dans la rue entre les phases 1 et 2 de l'expérimentation (9 000 véhicules/jour, moyenne mesurée sur le mardi et le jeudi de la semaine de comptage en phase 1, 8 200 en phase 2), mais sans revenir à une situation comparable à celle précédant les nouveaux sens de circulation (7 000 véhicules/jour).

Concernant la rue de l'Abbé Lemire, le passage du bus et ses nuisances engendrent une insatisfaction chez les riverains. Au-delà du revêtement de la chaussée, qui doit être modifié pour s'adapter à la circulation des bus, c'est le matériel roulant en lui-même qui est pointé du doigt, la taille du bus, ainsi que les bruits et tremblements causés par son moteur, ses arrêts et redémarrages, sont perçus comme des éléments à l'origine de nuisances qui ne trouveront pas de solution avec une réfection de chaussée.

Emmanuel Magdelaine, adjoint au maire du quartier du Canon d'Or, a tenu à rappeler le contexte dans lequel s'inscrit ce projet : celui de la mise en place de travaux avenue Becquart qui devenaient nécessaires. Ces aménagements donnaient l'opportunité de repenser l'avenue, en l'adaptant de la meilleure façon possible aux déplacements de la ville de demain. Dans ce contexte on ne peut demander au plan de circulation expérimenté de résoudre l'ensemble des problématiques identifiés sur nos déplacements en ville.





Les avis sur la solution à retenir : pas de consensus au sein du comité de suivi

Il n'y a pas eu de consensus parmi les avis exprimés sur le plan de circulation à retenir en fin d'expérimentation au Canon d'Or. Certains membres du comité de suivi n'ont pas exprimé de préférence pour une phase ou une autre, mais sont restés attachés à un objectif à respecter lors du choix final de sens de circulation. Cela a été le cas pour la sécurisation des abords de l'école du Sacré-Cœur, à garantir peu importe le plan de circulation choisi.

Une autre position s'est dégagée, celle d'un positionnement pour le plan de la phase 2 de l'expérimentation, dans un souci d'écoute et de compromis sur l'ensemble du quartier. Des préférences individuelles ont pu être exprimées pour la phase 1, qui remplissait de nombreux objectifs parmi ceux fixés au début de la concertation, mais ces préférences ont été dépassées au profit de la phase 2 qui tenait compte de nouveaux objectifs et allait davantage dans le sens de l'intérêt général.

Finalement, un troisième positionnement s'est illustré par un rejet des deux phases expérimentées, au profit d'un plan basé sur les aménagements de l'avenue Becquart plutôt que la modification de son sens de circulation. Dans cette logique, des plans alternatifs ont été proposés par des membres du comité de suivi, mais il a été souligné que ces plans ne respectaient pas le cadre de la concertation ou ne garantissaient pas suffisamment l'atteinte des objectifs fixés pour le projet.

Absence de consensus donc, au sein d'un comité de suivi qui se sera investi sur le sujet depuis septembre et où de nombreux avis exprimés au sein du quartier auront trouvé un écho et des porte-paroles. Ce comité aura travaillé de septembre à juin sur l'expérimentation, soumis ses observations, points de vigilance et propositions, et aura fait figure de lieu de dialogue sur le sujet. Nous remercions encore une fois l'ensemble de ses membres pour leur engagement et leur implication.

