

Expérimentation Canon d'Or

Compte-rendu de la réunion du 21 mars 2023



Le 21 mars 2023 s'est tenue la 5^{ème} réunion du comité de suivi de l'expérimentation Canon d'Or. Cette réunion exceptionnelle s'est tenue après réception des premiers ensembles de données liés à l'expérimentation. Après un premier point d'étape réalisé le 8 février, le comité s'est donc réuni de nouveau pour réaliser ses premières analyses sur les données récoltées. 17 membres du comité étaient présents à cette réunion.

Discutée en comité de suivi le 21 mars, décidée par les élus, puis annoncée lors du conseil du 30 mars, le 17 avril prochain débute la phase deux de l'expérimentation du changement de circulation dans le quartier du Canon d'or. Le comité de suivi est favorable à un sens unique sur toute l'avenue depuis la rue de Lille jusqu'à la rue du Bourg.

Pourquoi changer et ne pas conserver le tête-bêche au croisement Becquart/Pottier ?

La circulation a baissé trop brutalement, cela a été dit. Aussi « certains commerçants ne réussiront pas à tenir économiquement durant toute l'expérimentation » a indiqué leur représentant lors d'un premier tour de table. D'ailleurs, tout le monde en a convenu : « Becquart c'est calme », mais l'objectif est atteint : « L'expérimentation a sécurisé l'avenue, nous voyons plus de vélos et de piétons et nous constatons moins de tremblements dans les maisons. ». Des membres du comité ont aussi évoqué le climat délétère engendré par l'expérimentation ou encore « si Becquart est devenue calme, la rue de Lille a pris tout le trafic, ce n'était pas notre objectif de renvoyer la patate chaude sur les autres rues ». Le débat s'est déroulé dans une ambiance courtoise validant le compromis final, chacun comprenant les difficultés de l'autre : « 6000 voitures jour sur une voie de 12 m de large donnent l'impression d'avoir un bus dans le salon », « nous constatons une baisse de fréquentation des commerces de l'ordre de 30 % ».

Besoins et constats présentés par les membres du comité

Lors d'un premier tour de table, les membres du comité de suivi ont eu l'occasion de faire part de leurs observations sur la première phase de l'expérimentation. Pour beaucoup, l'avenue Becquart est désertée, le changement de circulation a des effets clairement observables sur cette voie qui devient un axe secondaire du quartier. Les sens de circulation mis en place créent également des désorientations, le plan n'est pas facile à

assimiler pour beaucoup d'usagers. Ces difficultés se répercutent sur les commerces de l'avenue Becquart, qui accusent des pertes de clientèle importantes. Une baisse de fréquentation de l'ordre de 30% a été mentionnée.

En parallèle, d'autres rues secondaires du quartier voient leur trafic augmenter. C'est notamment le cas avenue Bailly-Ducroquet, et rue Mabilie de Poncheville. La rue de Lille, axe-lui déjà très fréquenté, voit également sa circulation augmenter. En conséquence, il y a un sentiment de déséquilibre face aux reports de trafic constatés.

Des points positifs ont également été rappelés. Beaucoup témoignent d'un sentiment de sécurité à vélo le long de l'avenue Becquart, avec tout de même des réserves sur la circulation en marge des écluses, modifiée depuis l'installation de places de stationnement au sein de leur tracé. Il est également souligné que l'avenue est plus agréable à pied, ou avec des jeunes enfants. Côté riverains, il a été signalé que l'avenue était bien plus calme en raison de la baisse du trafic.

De nombreux membres du comité de suivi ont également déploré une ambiance délétère au sein d'un quartier divisé. Des incivilités ont été signalées et rappelées, notamment à l'égard des commerçants du quartier, mais aussi la circulation d'informations erronées sur l'expérimentation en cours. Il a ainsi été encouragé de communiquer davantage sur les observations réalisées durant l'expérimentation. La publication de données, complètes et transparentes, sur le site de la ville a été demandée.

Retour sur les données présentées devant le comité de suivi

Lors du comité, on a aussi parlé chiffres. Géry Tison de la MEL a expliqué la méthodologie de comptage dans le quartier du Canon d'or et la disposition des 16 capteurs et les trois niveaux de comptage (avant COVID, avant expérimentation et pendant l'expérimentation), c'est ainsi qu'a été constatée : une chute en semaine, de 3 200 véhicules en haut et 6 000 en bas sur l'avenue avant l'expérimentation, à 1 000 pendant l'expérimentation. En revanche pour la rue de Lille, en semaine, on passe de 6 800 véhicules avant, contre 9 000 pendant la phase une, soit une augmentation de 30 % du trafic. Pour l'avenue Bailly-Ducroquet, la circulation est passée de 1 000 à 1 900 véhicules, et les riverains de l'avenue disent le ressentir.

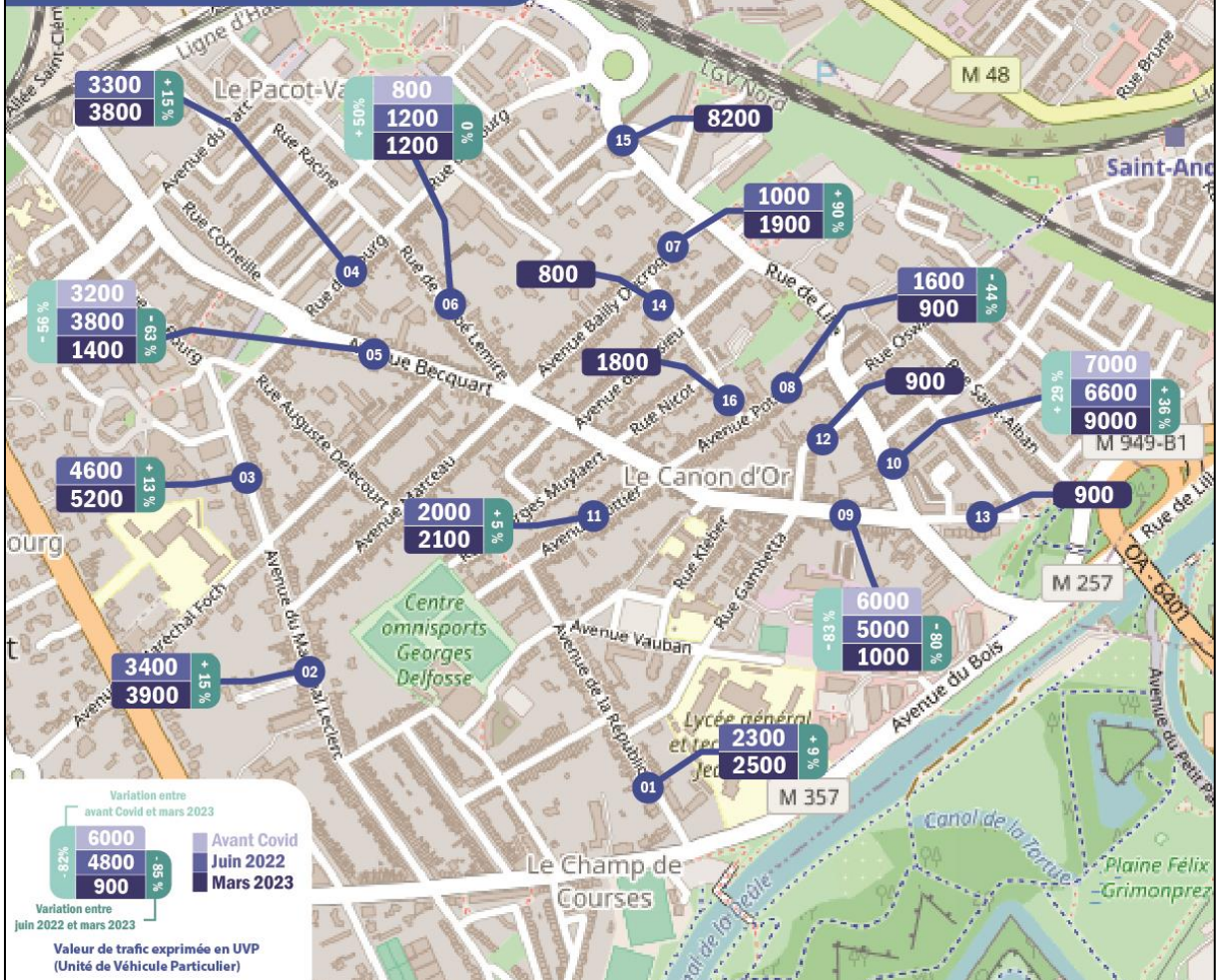
Les chiffres n'indiquent pas non plus d'augmentation de la vitesse, bien au contraire. Les données liées à la vitesse V85 aux points de mesure, soit la vitesse en dessous de laquelle circule 85 % des véhicules comptabilisés en dehors des embouteillages, montrent que l'allure des véhicules dans le quartier est plutôt stable, voire en baisse dans certains cas. Une augmentation de la vitesse n'a été constatée que sur 3 points de mesure.

Par ailleurs, il n'a pas été constaté d'augmentation du nombre de vélos, mais les comparaisons ont été faites entre juin 2022 et février/mars 2023, à des saisons différentes.

LAMBERSART - Canon d'Or

Expérimentation phase 1

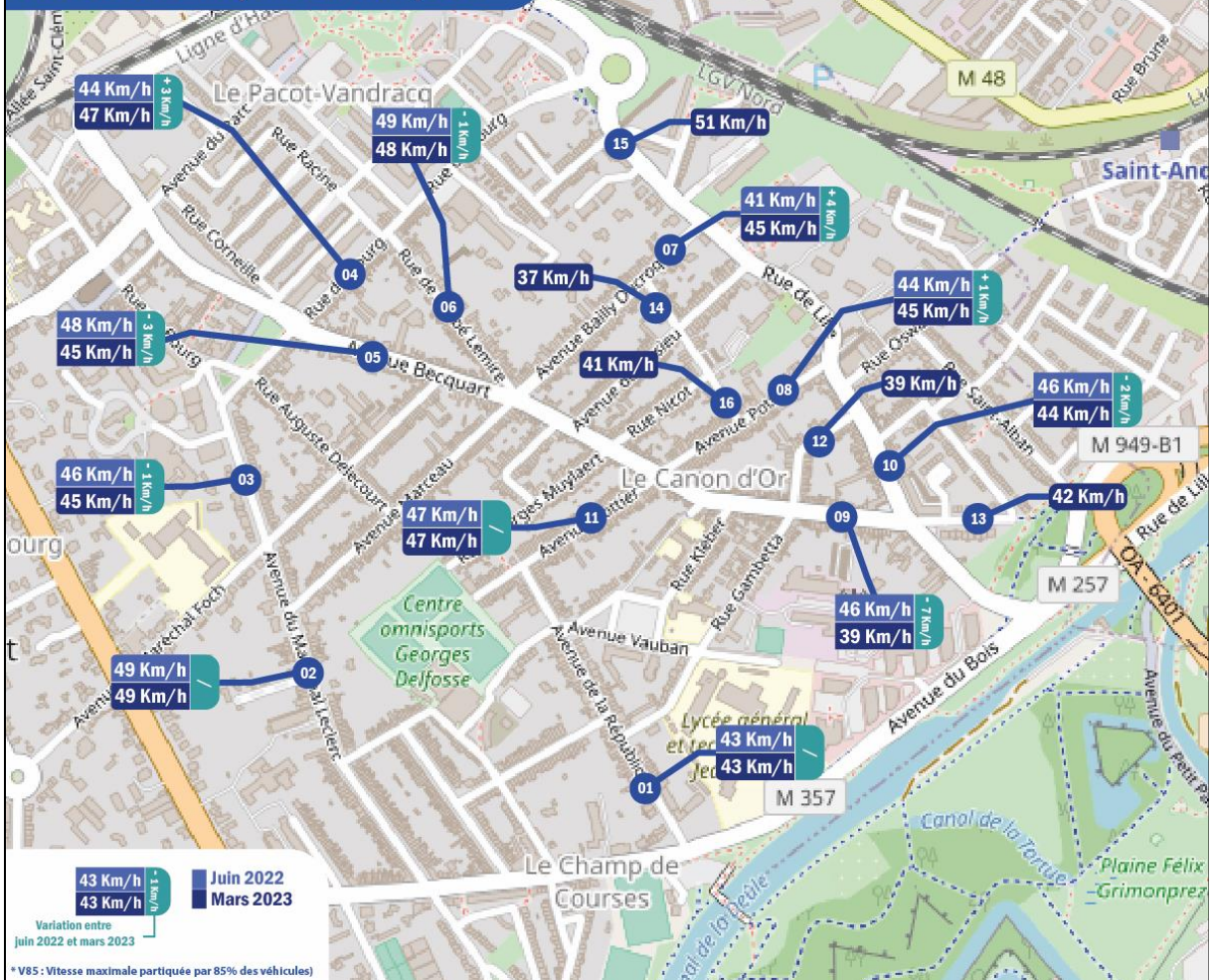
Comptages : moyenne mardi-jeudi



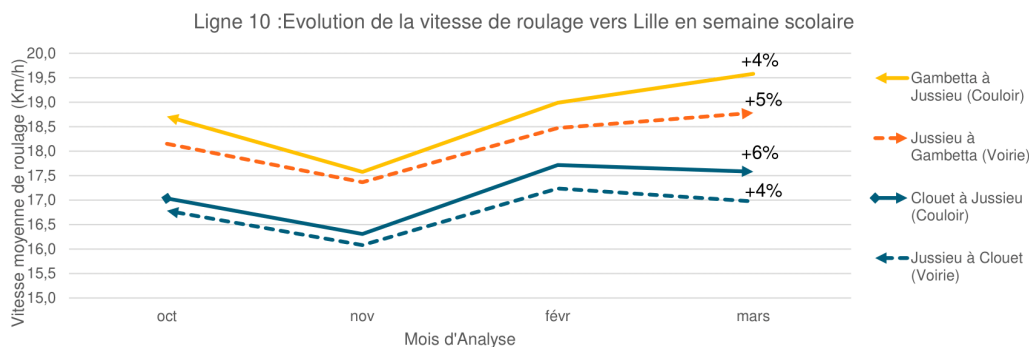
LAMBERSART - Canon d'Or

Expérimentation phase 1

Vitesses V85* moyennes mardi-jeudi



ilevia, par l'entremise de son représentant Amaury Dubois, a aussi présenté des chiffres. Le transporteur métropolitain constate une augmentation de la fréquentation du bus sur les arrêts Jussieu et Gambetta de 5 %. Au sujet de la vitesse il a aussi été constaté une augmentation de 5 % grâce à la fluidité de la circulation, mais la moyenne calculée sur l'avenue est de 19 km/h !



Enfin, la pollution de l'air a été mesurée dans le quartier grâce à 7 capteurs de particules fines et grossières, en indiquant en introduction que 50 % de cette pollution en ville est d'origine résidentielle (utilisation du chauffage et notamment du bois de chauffage). Ce sont les périodes de février et mars qui ont été analysées. Pour les particules fines, les moyennes restent inférieures aux 10 microgrammes/m³ d'air sur cette période, soit en dessous du seuil moyen de l'indice de qualité de l'air. Une amélioration a été constatée entre les mois de février et mars, qui s'explique certainement par la réduction des besoins de chauffage dans le quartier, qui influencent beaucoup la pollution de l'air.



Trois solutions proposées pour la suite de l'expérimentation

Gilles Dumez, adjoint à la mobilité en a convenu en fin de réunion du comité de suivi, jeudi 21 mars : « La circulation avenue Becquart a baissé drastiquement ». C'est pourquoi les élus ont proposé des solutions alternatives et différentes de ce qui était prévu initialement (relire les articles sur le devenir de l'avenue sur lammersart.fr). « Nous ne sommes ni sourds ni aveugles et nous vous écoutons pour que la deuxième phase de l'expérimentation soit profitable à tous » a embrayé Emmanuel Magdelaine, adjoint à l'information. Alors Gilles Dumez a présenté trois propositions :

« La première est de passer l'avenue Becquart en sens unique avec double sens des bus depuis la rue de Lille vers la rue du Bourg (sauf partie haute depuis le croisements des cinq voies où le bus passe en sens unique jusqu'à rue du Bourg). La deuxième, c'est un sens unique jusqu'à l'avenue Doumer et la troisième c'est pareil mais avec un tête-bêche au carrefour Pottier-Becquart »

La troisième solution « avait déjà été travaillée lors des ateliers de concertation mais n'avait pas été retenue. En effet, si les commerces sont plus accessibles, on pouvait aussi plus difficilement retrouver son chemin », a précisé Héroïse Gerber, adjointe à la démocratie participative.

Premier schéma proposé



Deuxième schéma proposé



Troisième schéma proposé



Dans tous les cas, « nous conservons le dédoublement des bus avenue Becquart et rue Lemire pour permettre à terme du stationnement dans le haut de l'avenue » a ajouté l'élue.

Un tour de table s'en est suivi et les représentants des habitants et des commerçants se sont montrés favorables au sens unique sur toute la longueur de la rue : « Le sens unique simplifiera la vie des habitants et il est préférable de couper le trafic le matin pour sécuriser l'accès à l'école » pour l'un, « le soir le flux de voitures est plus faible et étalé dans le temps et cela permet en fin de journée d'accéder aux commerces », « un tête bêche au niveau de Pottier remettrait en cause le sens unique devant l'école du Sacré Cœur, ça ne serait pas une bonne solution » pour d'autres.

Emmanuel Magdelaine a commenté ces solutions en rappelant : « Notre souhait c'est d'approcher le « strike » et de résoudre les problèmes de chacun dont les commerçants via le compromis », mais « nous ne reviendrons pas au *statu-quo*, l'avenue sera requalifiée avec des trottoirs aux normes, avec un double sens il faudrait supprimer du stationnement surtout en haut de l'avenue » a souligné Héroïse Gerber.

La décision finale appartenait aux élus de la majorité qui s'est réunie en ce sens le jeudi 23 mars pour informer la MEL et Ilévia des changements à effectuer. Les élus ont décidé d'aller dans le sens des représentants du comité de suivi Becquart. La nouvelle phase d'expérimentation pourra débuter le 24 avril prochain, après avoir effacé les traces de la première phase et tracé celles de la nouvelle. Les premières modifications en ce sens débiteront dès le 17 avril.

