

Comité d'intérêt de quartier

St Giniez Prado Plage

27 FÉVRIER 2023

CAHIER D'ACTEUR CIQ ST-GINIEZ PRADO PLAGE 13008

Préambule

La présente contribution n'a pas vocation à se substituer à celle qui est proposée par la Fédération des CIQ du 8ème, validée par son bureau auquel le CIQ Saint-Giniez Prado Plage a contribué. Ce document précise au niveau des quartiers concernés, les ressentis, les interrogations, les attentes et les satisfactions de ce nouveau réseau qui sera mis en place en 2025. Nous partageons les questionnements de la Fédération sur les aspects qui ne sont pas ou peu traités dans le cadre de cette concertation. L'insécurité, la fraude, le confort des lignes, la surfréquentation, la faible vitesse commerciale qui sont actuellement des freins majeurs aux objectifs ambitieux affichés. Qu'est-ce qui incitera ou donnera aux usagers qui ne l'empruntent pas, le goût de prendre ce nouveau réseau ? Les lignes proposées ou le sentiment que cette alternative est plus efficace que la voiture dans cette zone urbaine étendue.

Sur les lignes principales

Le périmètre de notre CIQ bénéficie de nombreuses lignes principales qui bordent ou traversent son territoire lequel bénéficie de deux stations de métro. La situation pourrait être

considérée comme idyllique par rapport à d'autres secteurs moins favorisés. En contrepartie, la densité de population dans cette zone est importante et des axes routiers majeurs avec une circulation intense et souvent saturée sont présents. De plus, la ZFE-m prend naissance au Sud au sein de notre CIQ ce qui aura de probables conséquences sur la circulation automobile notamment sur le Prado 2 et ce, dès le durcissement des contraintes sur les véhicules Crit'Air 3 notamment.

Concernant la B1 : S'agissant d'une ligne existante, elle n'appelle aucune remarque particulière.

Concernant la B17 : S'agissant d'une création par fusion des lignes 44 et 45, nous appuyons les propositions de la Fédération sur la modification évoquée.

Concernant la B15 : S'agissant d'une ligne existante, nous nous interrogeons sur le cheminement qui semble emprunter la rue Paradis dans son intégralité par rapport au parcours actuel de la 41. Cette voie sera-t-elle neutralisée partiellement ou complètement pour les transports en commun seulement ? Actuellement le trafic routier à double sens entre Delibes et le Prado 2 occasionne ponctuellement des ralentissements et des encombrements importants dûs essentiellement au comportement des usagers ainsi qu'au volume des véhicules en circulation. Des mesures seront-elles prises par la puissance publique afin d'obvier à ces inconvénients qui nuisent à la sécurité des usagers les plus fragiles et au respect des horaires des transports en commun ? A ce titre, il n'est pas souhaitable que la 186 emprunte le même cheminement que cette ligne sur Paradis afin de ne pas connaître les mêmes inconvénients et rajouter de la confusion dans ce secteur.

Concernant la B16 : S'agissant d'une modification majeure de la 19, nous soutenons les propositions de la Fédération sur l'alternative souhaitée par la population du Littoral Sud dont Castellane constitue un centre de vie essentiel. De plus, les résidents des quartiers de St-Ginie Prado Plage empruntent cette ligne pour la praticité qu'elle présente sans changement de ligne (accès au Tram à Castellane et à son bassin de vie, accès aux différents points d'intérêt du Prado 1...). Cette ligne est fortement rallongée entre le rond-point du Prado et la Blancarde sans qu'on puisse comprendre comment la cadence de passage sera respectée et la vitesse commerciale sera améliorée sans structure de circulation dédiée. C'est une ligne qui peut être impactée par les événements décrits pour la B13 (ci-dessous) mais qui dispose de l'avantage de pouvoir suivre un variantement d'itinéraire pour éviter le Prado 2 comme cela s'est déjà produit. Cette capacité d'adaptation doit être préservée.

Concernant la B13 : S'agissant d'une ligne existante dont l'itinéraire n'est pas modifié sur notre périmètre (ex 83), elle ne devrait pas faire l'objet d'observation. Pourtant, une attention particulière est nécessaire sur celle-ci. Elle est soumise à une forte saisonnalité ou à des pics de fréquentation liés à une météo favorable ou aux événements qui se déroulent sur les plages, le parc balnéaire du Prado, le parc Borély. Dans ces conditions, l'emprunter est un calvaire pour certains usagers même sur un court trajet. De plus, elle est parfois soumise à des aléas qui interrompent son fonctionnement (manifestations au Vieux Port, au David ou au rond point du Prado, 'La Voie est libre » sur la Corniche, manifestations aux consulats ou permanences politiques situés sur le Prado 2, accidents sur la Corniche,...) sans pouvoir bénéficier d'un variantement de parcours comme pour la 19 (Future B16). A cela s'ajoutent les difficultés de circulation sur la Corniche qui entraînent des ralentissements, des regroupements de plusieurs bus à la suite et des délais pour retrouver le suivant qui est souvent plein, faute de régulation. L'augmentation de la cadence viendra-t-elle sonner le glas de ces dysfonctionnements car on imagine mal un élargissement de la Corniche pour y créer des voies dédiées... Enfin, cette ligne est allongée sur son parcours au Nord. Le cumul de ces facteurs est de nature à nous laisser dubitatif sur la vitesse commerciale de cette ligne compte tenu du nombre d'arrêts et sur les effets néfastes en fin de parcours sur le 8ème. Il n'est pas rare que les bus ne s'arrêtent pas car visiblement saturés ou en raison des horaires à respecter.

Une solution doit être identifiée afin que le service soit maintenu sur cet itinéraire (entre la Corniche et le Rond point du Prado dans les deux sens) lorsque des événements viennent affecter son fonctionnement. Pour notre secteur, la 186, la 155 rejoignant le David (proposition) peuvent constituer des hypothèses de substitution mais elles ne couvrent ni l'entièreté de la semaine, ni l'amplitude horaire et la cadence est peu soutenue.

Les renforts estivaux entre le rond point du Prado et les Plages doivent être étendus à toutes les périodes d'affluence sur le parc balnéaire du Prado, le parc Borély, l'escale Borély, en lien avec la municipalité qui les autorise et les organisateurs qui doivent en assumer la charge financière.

Les aménagements pour les lignes prioritaires : La régularité, la ponctualité, la sécurité sont les critères qui permettent le respect des objectifs assignés à ce projet et surtout pour les 21 lignes principales qui sont censées permettre de structurer l'ensemble des transports sur l'aire urbaine et augmenter sa fréquentation de 50%. Cela nécessite des investissements sur les voies qui devront être majoritairement dédiées à cet usage. De nombreux obstacles sont identifiés : Le nombre important

d'arrêts sur ces lignes contrariant la vitesse commerciale ; la longueur des lignes qui seront soumises à des aléas plus nombreux, la durée du parcours qui génère une contrainte pour respecter les horaires et la cadence tout en dégradant le confort des passagers ainsi que la gestion de la circulation générale et du stationnement. Ces difficultés ne peuvent se résoudre qu'en dédiant des itinéraires complets à ce mode de transport ce qui à ce jour est difficilement envisageable en raison des disponibilités foncières et de la sauvegarde des sites traversés.

Sur la ligne secondaire 186

Les contributions fédérales reprennent l'intégralité de la proposition commune établie. Circulant au sein de la ZFE-m, cette ligne répondant à un cahier des charges lors de la création, doit être amendée mais son intérêt est toujours d'actualité dans la période de réduction de l'emprise des véhicules individuels. Elle était peut être trop en avance sur son temps et l'avenir lui donnera raison compte tenu du durcissement des contraintes sur les véhicules polluants, sur la réduction du stationnement à cheval et du besoin d'une solution de transport adaptée. D'ailleurs, pourquoi n'a-t-elle jamais été modifiée avant ce projet si elle ne donnait pas satisfaction à ceux qui, nombreux, l'utilisent ?

Sur les conditions de la réussite

Aussi bien pour les personnels roulants que pour les passagers, la **sécurité** est un thème majeur pour inciter les marseillais et marseillaises à reprendre le chemin des transports en commun. En plus des dispositifs de vidéosurveillance, une présence ostentatoire et constante sur les gares d'échange, dans les bus, aux arrêts pour lutter contre l'insécurité et la fraude semble un élément déterminant pour accroître la fréquentation et redonner confiance à ceux qui ont abandonné ce mode de transport vertueux.

Cela pose aussi la question du **coût** et de la gratuité. Afin de promouvoir l'opération, il serait souhaitable d'accoutumer la population à fréquenter le bus dès aujourd'hui afin de préparer la mise en place des lignes rénovées, par des offres promotionnelles, par des tarifs adaptés, par la gratuité pour certaines périodes, pour des publics ciblés, pour certaines zones soumises à des requalifications importantes ou à des restrictions de circulation. La mise en place de la ZFE-m constitue un formidable levier, de même que les événements

sportifs majeurs qui se dérouleront en 2023 par la coupe du monde de Rugby et en 2024 pour les Jeux Olympiques pour amorcer l'objectif d'augmentation de la fréquentation. Cela passe aussi par des moyens de paiement plus souples, plus performants et pertinents (CB, SMS, terminaux,..) notamment pour les usagers de passage ou en villégiature ainsi que les occasionnels. De même, en cas d'incident, de non respect des horaires empêchant l'enchaînement des correspondances, le client ne doit pas être désavantagé et payer deux fois le transport. Un mécanisme immédiat et temporaire de neutralisation ou de compensation doit s'activer.

L'amélioration drastique de l'accessibilité est un défi sur l'ensemble des réseaux.

Dans un souci de transparence et pour éviter les étalages sur les réseaux, chaque ligne doit disposer d'une adresse mail pour assurer un échange direct entre le client et le responsable de la ligne. Pendant les premiers mois de la mise en place, des réunions régulières doivent être programmées pour présenter les solutions retenues par l'opérateur en fonction des difficultés évoquées notamment structurelles ou d'exploitation. La participation active des clients et leur satisfaction ou l'explication des contraintes est de nature à développer l'attrait, la curiosité, la réussite.

Conclusion

Ce nouveau projet n'est qu'une étape. On ne peut pas imaginer que le réseau de bus sur une ville 5 fois plus grande que Lyon et 2,5 fois plus grande que Paris, constitue la seule alternative. D'autres moyens nécessitant des investissements et des temps de mise en œuvre plus longs sont à envisager pour transporter plus vite, plus loin et à des niveaux de fréquentation très importants compte tenu de l'engouement pour cette ville et la région.

Le comité d'intérêt de quartier Saint-Giniez Prado Plage dont la création remonte à 1902 sera toujours présent et disponible pour participer à l'évolution de la mobilité des marseillaises et des marseillais ainsi que de proposer des solutions constructives tout en étant vigilant à leur application concrète.