Exemplaire de 1266 [Email:expertise.bonfort@wanadoo.fr - IP:92.150.15.101]

PDU : ça roule, mais lentement

La concertation se poursuit autour du plan de déplacement urbain (en 25 actions) initié par la CPA

Certes. Le train, cela dépend de Réseau Ferré de France. La voie réservée aux bus sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute Aix-Marseille, de l'État et du conseil général. La Métropole ou l'aire métropolitaine à venir, Dieu seul le sait et l'Autorité organisatrice des transports à l'échelle du département, elle se met à peine en place.

Sinon, la communauté d'agglomération doit se doter d'un Plan de déplacement urbain (PDU) et le projet fait l'objet de présentations sur le territoire dans le cadre de la concertation. C'était le cas lundi soir pour le bassin d'Aix.

LES OBJECTIFS

Les PDU doivent répondre à un cadre juridique et les textes imposent d'abaisser à 20 % l'émission des gaz à effets de serre, à 10 % le taux de microparticules dans l'atmosphère. En la matière, le seuil est régulièrement dépassé à Aix et malgré les efforts déployés au cours de ces dernières années, notamment avec un budget transport multiplié par quatre depuis 2002, et un nombre d'usagers des transports en commun par trois avec un ticket à 1€ des plus bas de France, 65 % des déplacements se font encore en voiture.

L'objectif du PDU établi pour dix ans à l'échelle communautaire, rappelle Jean Chorro, 1er adjoint, vice-président de la CPA aux transports, est de ramener l'usage de la voiture à 50 %.

LES ACTIONS

Les bus.

La réorganisation du réseau va être amplifiée sur la ville centre, la desserte des zones d'activités et pour le maillage du territoire. Des liaisons doivent être créées ou renforcées avec le pays salonais, d'Aubagne, l'Étang de Berre, le Var, le Vaucluse et les Alpes. Surtout, et ce qui est innovant, c'est la création de cars à haut niveau de service, sortes de bus à hautes fréquences de passage qui bénéficieront de portions de couloirs réservés là où ça bouchonne. Ils sont prévus entre Aix et Vitrolles, Pertuis, Trets et Lambesc, et entre Trets et l'aéroport via les Milles et la gare TGV.

Le projet de bus à haut niveau de service est plus connu : les BHNS emprunteront pour 90 % un couloir réservé leur permettant d'être aussi rapides que des tramways. Le premier reliera la gare routière d'Aix au pôle d'échanges de Plan d'Aillane, le 2e le Jas de Bouffan au Val Saint-André via Encagnane, la gare et les Facultés.

La voiture.

Pour dissuader son usage, la politique des parcs relais va être amplifiée : on laisse son véhicule aux entrées de ville (au Krypton qui passe de 300 à 900 places, aux Hauts de Brunet ou route des Alpes pour Aix) et moyennant 2€ (voire moins) le voilà garé, surveillé, et on a droit au bus pour gagner le centre - cinq autres parcs-relais seront créés à Aix, d'autres sur le territoire. Les parcs de persuasion à proximité des centres de village se multiplieront aussi - de 18, six autres sont en projet et à terme, chaque village sera équipé.

Le ferré.

La modernisation de la voie ferrée entre Marseille et Aix (doublement de la voie pour accroître la cadence) doit se poursuivre vers Pertuis et à terme Manosque. Une 2e phase à venir se traduit par les projets de haltes à Luynes, La Calade et Venelles.

Autre projet : la réouverture de la ligne Rognac permettra de relier en train Aix, le pôle d'activité des Milles (et le pôle d'échanges dont les travaux d'achèvement sont prévus d'ici la fin de l'année), l'aéroport et Vitrolles.

Le vélo.

Un schéma des itinéraires cyclables est à l'étude à Aix, aux zones d'activités de Pertuis, Rousset, des Milles. La moitié des déplacements en voiture aujourd'hui sont réalisés pour parcourir moins de 5 km, ce qui est aisément faisable à bicyclette. La CPA débloquera des aides pour les particuliers désirant s'équiper de vélos à assistance électrique.

Mais aussi...

D'autres mesures agrémentent le dispositif : stationnement des résidents, amélioration des équipements pour favoriser la marche à pieds, effort en terme de communication et nouvelles technologies de l'information.

Carole BARLETTA
cbarletta@laprovence-presse.fr

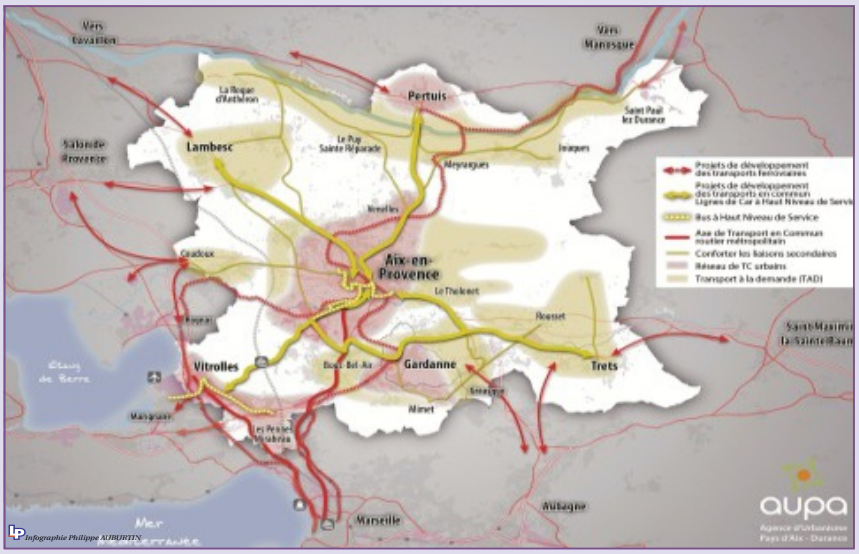
Prochaine réunion mardi 18 mai à 18 heures à Ventabren, salle Sainte Victoire.
La concertation se poursuit par courrier : Communauté d'agglomération du pays d'Aix, direction transports, Hôtel de Boadès, 8, pl. Jeanne d'Arc, 13626 aix.
www.agglo-paysdaix.fr

PRENDRE LE TRAIN

Réseau Ferré de France va présenter aux élus les dernières études techniques sur deux projets de modernisation ferroviaire du pays d'Aix.

Marseille-Aix : la 1e phase de doublement partiel sur 12 km avait coûté 160,5M€. La modernisation de 12 km supplémentaires permettrait de doubler le passage des trains de trois à six par heure et par sens. Il reste aux collectivités (État, Région, Département, CPA) d'arbitrer. Sébastien Mis, chargé de projet à RFF, estime le calendrier à 2020-2025, les travaux étant complexes du fait de trois tunnels et d'un viaduc sur la ligne, et de la nécessité d'opérer sans fermer la ligne pendant deux ans comme pour la première phase.

Aix-Rognac : le calendrier est similaire et la difficulté du dossier réside dans la pose de passages à niveaux avec les impacts fonciers qui en découlent. Deux scénarios sont envisageables : la réouverture de la voie entre Aix et le Plan d'Aillane, ou entre Aix et Vitrolles voire, le Pas de Lancier, via les Milles, Velaux, Rognac, Vitrolles et aéroport.
La difficulté première reste néanmoins l'engorgement de la gare SNCF à Marseille, avec la problématique de la LGV qui se greffe à la saturation actuelle. RFF estime que l'épine dorsale reste la liaison Aix-Marseille : de 7 000 usagers par jour, l'objectif est d'atteindre 15 000 d'ici 2025.



L'USAGE AUTO DOIT TOMBER DE 65 À 50 %

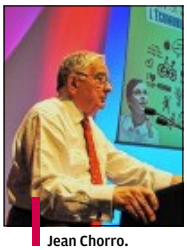
50 %, c'est la part de l'usage de la voiture dans nos déplacements quotidiens que vise le PDU. Il table sur une hausse du covoiturage de 4 à 12 %, de la marche à pied de 26 à 32 %, du vélo de 2 à 6 %, des transports collectifs de 7 à 12 %. Cette évolution, même avec 20 000 habitants de plus sur la communauté du pays d'Aix, permettrait d'atteindre et dépasser les objectifs environnementaux avec une baisse de 20 % pour les émissions d'oxydes d'azote, de 26 % pour les microparticules, de 27 % des gaz à effet de serre.

UN CASTO À LA GARE?

Michel Chiappero, urbaniste, a lâché lors de la réunion lundi soir au centre de congrès cette déroutante interrogation : où en est-on du projet d'un Castorama à proximité du Plan d'Aillane ? "*Ce serait le 1er Casto de France à être desservi par une gare !*" La CPA aurait conduit des études sur un foncier qu'elle a acquis près de la future et aléatoire gare ferroviaire des Milles et l'enseigne, actuellement à l'étroit sur la zone de La Pioline, serait intéressée. Une telle implantation, dans un site voué à terme à la multimodalité des transports, qui générera des activités liées (aux transports donc, pas au bricolage, quoique) a de quoi surprendre. Maryse Joissains a répondu "*rumeur*" et assuré que les élus siégeant à la commission des appels à projets sauront choisir le projet le plus approprié.

DÉBAT AU CENTRE DE CONGRÈS

Pas mal, mais c'est pour quand ? Pas pour demain...


Jean Chorro.

Après une demi-heure de retard et 45 minutes de présentation, il restait à peine plus d'une heure de débats avec l'assistance lundi au centre de congrès Carnot, essentiellement composée de politiques, de CIQ, d'architectes de l'association "Devenir", et de fans de la bicyclette.

Marc Dalibard (urbaniste) prône les zones à 30 km/h qui permettent d'aménager l'espace et de favoriser le cheminement piéton et cycliste. Stéphane Paoli, adjoint à la circulation, y travaille, et une première concrétisation se ferait à La Torse.

Michel Chiappero (Devenir) avoue : "*C'est la première fois que je vois un PDU où l'on ne parle ni aménagement du territoire, ni prospective territoriale*". Maryse Joissains, présidente de la CPA, répondra Schéma de cohérence territoriale et Plan local de l'habitat, rappelle que le BHNS sera subventionné, et qu'il en faudrait même un peu plus mais là est une question de moyens.

Michèle Barral, présidente de la Fédération des Ciq, regrette : il est où, le calendrier ? Par rapport au budget transports de 80M€ pour 2013, combien vont coûter les différentes actions, à quel rythme se feront-elles ? Maryse Joissains répond délai d'enquête publique, incertitudes liées au projet de métropole et taux locaux d'imposition marseillais.

Interrogé, le service Transports de la communauté d'agglomération ne nous éclaire pas plus : le PDU est établi sur dix ans, tout ne se fera pas en un jour. "*Des projets sont en cours comme le pôle d'échange du Plan d'Aillane et de sa livraison dépendra le BHNS ; comme l'extension du parc relais du Krypton, d'autres à venir. Les voies pour les cars à haut niveau de service se feront sur la durée du PDU, on en est au stade de l'identification de la problématique foncière. D'autres dossiers font appel à d'autres interlocuteurs comme l'État (pour le couloir de bus sur l'autoroute) ou Réseau ferré de France pour les voies ferrées.*"

C.B.

996830