

Entre Aix et Marseille, les bus se tracent une voie royale

Près de 5 kilomètres de voies priorisées bus ont été réalisés sur l'A51 et l'A7. Les résultats encourageants poussent les collectivités à élargir l'expérience

Il veut "être en marche le plus rapidement possible". Mais contrairement à ce que l'on pourrait penser, le nom d'Emmanuel Macron n'a pas été évoqué hier dans les salons huppés de la préfecture. Martine Vassal, la présidente (LR) du Conseil départemental et Laurent Amar, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Marseille-Provence, parlaient plutôt de la nécessité de passer à la vitesse supérieure en termes de déplacements en communs entre les différentes villes de la Métropole.

Pour cela, l'agenda de la mobilité a été dévoilé en décembre dernier avec, notamment, pour Marseille, un tramway du nord au sud, une ligne de métro rallongée au nord et la multiplication des Bus à haut niveau de



L'État et les collectivités partenaires envisagent de prolonger cette priorisation des bus sur les trois principales autoroutes métropolitaines.

/PHOTO ARCHIVES PATRICK NOSETTO

Deux autres corridors entre Aubagne et Marseille et Vitrolles et Marseille sont à l'étude.

service (BHNS). Des objectifs à plus ou moins long terme pour un coût estimé à 10 milliards d'euros.

En attendant, les différentes collectivités ont décidé de miser sur ce qui existe déjà depuis mai 2013, à savoir des "corridors" réservés aux bus empruntant l'A51. Une action inscrite dans le contrat de plan État-Région 2015-2020 financé à part égale (7,5 millions d'euros par collectivité) par l'État, la Région, le Conseil départemental et la Métropole Aix-Marseille Provence. Actuellement, 5 kilomètres de voies ont été priorisés (2 km à l'entrée de Mar-

seille, 1,4 km à hauteur de Plan-de-Campagne et 1,7 km toujours à Plan-de-Campagne). Et selon les récentes études, sur les sections concernées, le gain de temps est estimé à 50% en heure de pointe. "Nous avons besoin de ces voies de bus sur autoroute et cela fonctionne plutôt bien. C'est également une manière de faire baisser de façon considérable la pollution atmosphérique et d'améliorer l'attractivité du territoire", s'est réjoui le préfet Stéphane Bouillon.

Car avec 1,8 million d'habitants, 720 000 emplois et près de 80 000 étudiants, la question des transports en commun de-

meure une priorité pour la Métropole. "La question des transports est prioritaire", a martelé Martine Vassal, soulignant l'importance d'aller vite dans ce domaine. De nouvelles voies réservées sur l'autoroute devraient ainsi prochainement voir le jour, notamment vers Plombières (en aval de la L2) ou l'entrée dans Aix-en-Provence.

Un gain de temps certes considérable pour les 13 000 usagers quotidiens des cars fournis par le Conseil départemental, mais qui demeure insuffisant pour fluidifier un axe autoroutier saturé aux heures de pointe. Sans parler

des autres secteurs asphyxiés. Deux autres corridors entre Aubagne et Marseille (A50) et Vitrolles et Marseille (A7-A55) sont actuellement à l'étude avec une mise en service espérée en 2019. "Nous devons aller vite pour proposer une alternative à la voiture", a répété Jean-Pierre Serrus, vice-président de la Métropole en charge de la mobilité, rejoint par Maxime Tommasini, président de la RTM, également conseiller régional et métropolitain. Un premier pas, en attendant la mise en place concrète de l'agenda de la mobilité...

Michaël LÉVY