

La Provence - mercredi 8 décembre 2021

Aix-en-Provence

Dans le pays d'Aix, le vélo tisse (lentement) sa toile

Romain CANTENOT

Les aménagements cyclables prévus à l'horizon 2026

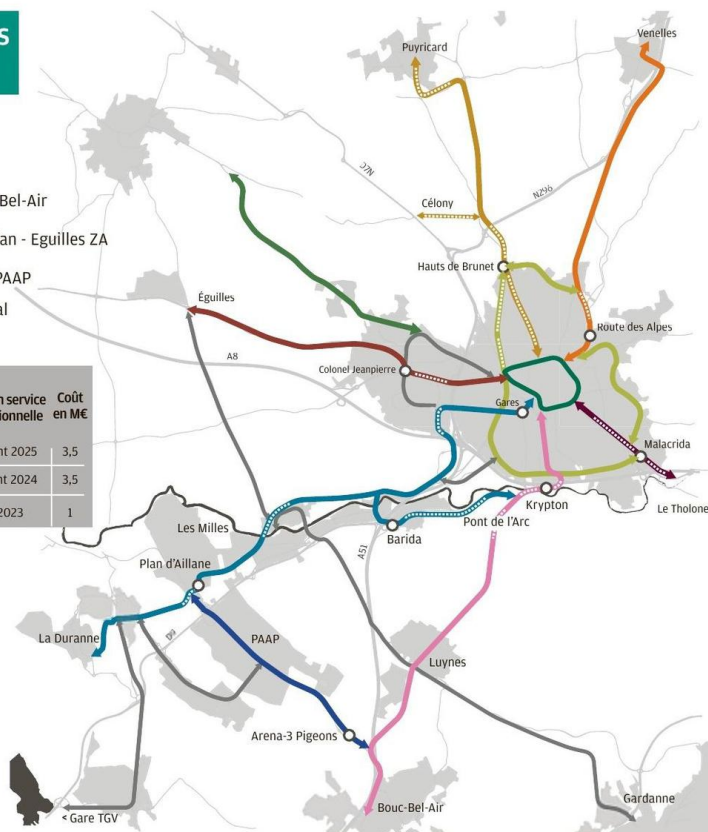
- Centre-ville
- Aix - Célony - Puyricard
- Tour de ville
- Aix - Les Platanes - Venelles
- Aix - Val st André - Le Tholonet
- Aix - Luynes - Bouc-Bel-Air
- Aix - Les Milles - La Duranne
- Aix - le Jas-de-Bouffan - Eguilles ZA
- Aix - le Jas-de-Bouffan - Eguilles village
- Desserte PAAP
- ➔ Itinéraires secondaires
- Pôle d'échanges multimodal
- Tronçons réalisés dès 2022

Les autres projets du pays d'Aix

Route support	Longueur (km)		Mise en service prévisionnelle	Coût en M€
Piste cyclable Coudoux/Velaux	D10/D20	2,06	courant 2025	3,5
Aménagement Eurovélo8 Jouques/St-Paul-les-Durance	D952	7,10	courant 2024	3,5
Aménagement de sécurité de la Tour à Saint-Savournin	D7/D8	1,80	mi 2023	1



Graphisme : Loriane Gravagna



MOBILITÉS Discontinus, illisibles... les aménagements cyclables laissent franchement à désirer. Si le constat est ancien, on observe un intérêt nouveau des décideurs qui promettent de développer un vrai réseau dans les années à venir

Ce n'est un secret pour personne. En matière de développement de la pratique du vélo, le territoire affiche au bas mot, plusieurs décennies de retard. Désintérêt des générations successives d'élus, manque de culture vélo au sein des différents services technique, prise de conscience tardive des enjeux environnementaux... les causes en sont nombreuses. À cela s'ajoute que les beautés naturelles du pays d'Aix se paient par un relief accidenté, longtemps dissuasif. À quoi bon investir pour des itinéraires en pente que seuls quelques sportifs émérites iront emprunter ?

Mais voilà que l'avènement du vélo à assistance électrique (VAE) a soudain levé cette

redoutable barrière en "supprimant" l'effort pour franchir les côtes. Dans le même temps, le stress, la pollution et la perte de temps causés par un trafic automobile chaque année un peu plus saturé ont fini par provoquer une remise en question profonde de la façon d'aborder les mobilités. Hélas, on ne rattrape pas en trois ans le retard accumulé en trente. Et Aix-en-Provence -- classé 33^e sur 40 villes de plus de 100 000 habitants au baromètre de la Fédération des usagers de la bicyclette (Fub) pour la qualité de ses aménagements cyclables -- n'est pas, à ce jour, prête pour accueillir en toute sécurité des nouvelles divisions de cyclistes dans ses rues. À ce jour, seuls 1,5 % des déplacements s'effectuent à vélo, deux fois moins que la moyenne nationale et six fois moins que dans la ville de Strasbourg.

Un budget enfin à la hauteur des enjeux

Mais du passé faisons table rase et tournons-nous vers l'avenir. Ces dernières années, la Ville d'Aix a considérablement augmenté son budget dédié aux aménagements cyclables, passé de quelques centaines de milliers d'euros annuels à trois voire quatre millions. Il n'en faut pas moins, car recalibrer des voiries pour mieux partager l'espace entre voitures et modes actifs coûte très cher aux collectivités qui les cofinancent (Ville, Métropole, Département). Songez que pour les deux petits kilomètres de piste cyclable restant à faire entre le Pont de l'Arc et Luynes (attendus pour mi 2023), il faudra compter au bas mot 2 millions d'euros. Autre exemple : la liaison cyclable entre Jouques et Saint-Paul-les-Durance qui doit compléter un chaînon manquant du grand itinéraire Eurovélo 8 d'ici 2024 coûtera 3,5 millions d'euros. Des sommes importantes quoique très inférieures aux budgets colossaux alloués aux infrastructures routières.

Cette hausse de l'enveloppe budgétaire se double désormais d'une feuille de route. Longtemps attendu, le "plan vélo" a enfin été dévoilé cet automne par la Ville d'Aix-en-Provence et dont nous présentons les grandes lignes dans la carte ci-dessus. *"L'objectif est de relier le centre-ville aux villages et aux quartiers d'ici 2026 par des itinéraires sécurisés sans discontinuités", assure la maire Sophie Joissains qui ménage l'humeur des automobilistes et modère les ardeurs des promoteurs de la petite reine en assurant qu'il "est nécessaire que (le vélo) puisse cohabiter harmonieusement avec l'usage des autres modes de transport dans un partage intelligent de l'espace urbain."*

9 km réalisés dès 2022

La Ville assure que 60 % des itinéraires fixés sur la carte sont déjà praticables. Peut-être. Reste qu'il s'agit bien souvent de petits bouts disparates voire d'aménagements baroques. Ainsi, on voit parfois des bandes sinuer entre le trottoir et la chaussée, buter sur du mobilier urbain,

disparaître derrière des arrêts de bus voire, virer à angle droit... Et puis, passé les belles infographies, pour être un succès, la mise en œuvre de ces plans et la coordination entre les différentes collectivités s'avéreront cruciales. Là encore, la machine administrative n'aide guère. La Métropole réalise des études sur la base desquelles les communes doivent se prononcer en lien avec le Conseil départemental. Chacun doit s'accorder sur les tracés, les crédits, les délais. Mais la coordination est rarement optimale, surtout entre maires voisins qui développent encore leurs projets chacun dans leur coin faute d'un pilotage par un élu de poids capable d'assurer un véritable leadership sur ces questions.

Le chemin est tracé mais la route est encore longue.

"L'objectif est de relier le centre-ville aux villages et aux quartiers par des itinéraires sécurisés d'ici 2026"

SOPHIE JOISSAINS



La piste cyclable qui relie Trets et Peynier, bien séparée du flux automobile, fait figure d'anomalie dans un territoire où quasiment aucun autre aménagement de ce type n'existe faute d'une stratégie d'investissements de long terme. - / PHOTO A.T.