



BULLETIN N°3 DECEMBRE 2022

LES MOBILITES DOUCES A BOUC BEL AIR

BOUC-BEL-AIR ~~VILLE NATURE~~ VILLE VOITURE

EDITORIAL

Comme des milliers de Français et d'Européens, des boucains utilisent quotidiennement leur vélo au lieu de leur voiture pour se rendre au travail sur le pôle d'activité d'Aix en Provence, déposer leurs enfants à l'école, faire leurs courses, aller au collège ou au lycée, aller au gymnase ou encore au marché du village.

Le vélo fait son retour en force telle une lame de fond déclenchée par l'engorgement des villes, des transports en commun saturés ou peu fiables, la pollution, le climat. Ce mouvement s'étend maintenant aux communes et aux territoires.

On ne réinvente rien, la bicyclette était le moyen de déplacement principal des européens avant d'être détrônée, dans une majeure partie de l'Europe par la voiture individuelle à partir les années 60. Contrairement à d'autres pays comme la Hollande ou le Danemark qui ont choisi souvent au prix de luttes violentes, de construire des modèles urbains centrés autour des modes actifs, nous payons au prix fort le choix du tout voiture imposant des infrastructures rendant difficile une transition désormais urgente vers des modes de déplacement durables.

En quoi le retour du vélo serait-il synonyme de régression ? Pourquoi tant de freins vis-à-vis d'une solution de transport bon marché, offrant de l'autonomie pour nos jeunes, non tributaire d'une énergie polluante, alors que l'utilisation de la voiture est compromise de par son impact sur notre environnement et de l'engorgement des routes.

Qui a-t-il d'insurmontable ? Qu'est ce qui nous empêche de sauter le pas ? Le manque de temps ? La météo ? L'insécurité ? L'absence de parking pour laisser son vélo en sécurité ?

Les collectivités, nos élus communaux et départementaux ont le pouvoir et le devoir de fournir les solutions à ces questions. Mais il nous faut aussi travailler sur nous même, il nous faut déconstruire un imaginaire forgé par des décennies de dépendance à la voiture, conditionnant inconsciemment nos comportements de déplacement.

Face à l'augmentation continue des émissions de CO₂ dans l'atmosphère qui empoisonnera sans rémission la vie de nos enfants et petits-enfants il serait irresponsable de continuer comme si de rien n'était et de ne pas permettre au plus grand nombre d'être acteur en faveur du climat. Les modes doux font partie des leviers efficaces et simples à mettre en œuvre.

Si ce bulletin vous a intéressé n'hésitez pas à prendre contact avec nous à l'adresse pourqueviveboucbelair@gmail.com et nous vous inviterons à participer très prochainement à une réunion citoyenne sur le sujet.

POUR VOUS TENIR AU COURANT DE NOS ACTIVITES REJOIGNEZ NOUS SUR

<https://www.facebook.com/POURQUEVIVEBoucBelAir>

POUR NOUS SOUTENIR : Vous pouvez soit adhérer à notre association soit faire un don sur :

<https://www.helloasso.com/associations/pour-que-vive-bouc-bel-air>

1-BOUC-BEL-AIR : VILLE VOITURE

Lorsqu'on interroge les habitants de Bouc-Bel-Air sur les problèmes qu'ils rencontrent dans leur ville, ceux liés à la circulation viennent en tête de liste. Hormis la saturation des axes principaux aux heures de pointe, découlant principalement des flux traversants et d'origine extérieure, la ville souffre de l'éclatement de ses divers pôles d'activité, commerces, écoles, services, distants des zones d'habitations, héritage d'un plan d'urbanisme inconséquent.

Le faible score de « F » sur une échelle de A à G obtenu par BBA (et même G sur les aspects de la sécurité et du confort) lors du dernier baromètre national des villes cyclables de 2021, tout comme ceux obtenus par la plupart des communes du pays d'Aix est représentatif du retard de l'ensemble du territoire en la matière. L'absence quasi-totale de pistes cyclables sécurisées de bout en bout sur les axes les plus dangereux reste le frein principal auquel viennent s'ajouter l'absence de stationnement vélo, le manque d'entretien des abords de voirie ou des trottoirs lorsqu'ils existent.

L'espacement des infrastructures sportives et scolaires et le regroupement des principaux commerces le long de la RDn8 génèrent des flux automobiles internes importants auxquels viennent s'ajouter des flux entrants en nette augmentation du fait notamment de la situation géographique de BBA située au croisement de plusieurs axes majeurs depuis la vallée de l'Arc et sur l'axe Aix-Marseille.

De plus l'éloignement grandissant des salariés des zones d'emplois comme le Pôle d'Activité Aix-en-Provence (PAAP) par exemple, sur un territoire déjà saturé de routes et d'autoroutes impliquera à terme une aggravation des conditions de circulation si aucune mesure alternative n'est proposée rapidement.

Dans ce contexte, continuer à imposer la voiture comme moyen de déplacement à l'intérieur de la commune en ne développant pas les transports en commun et en refusant la création de réseaux de cheminement piétonnier et cyclable efficaces et sécurisés n'est plus la solution.

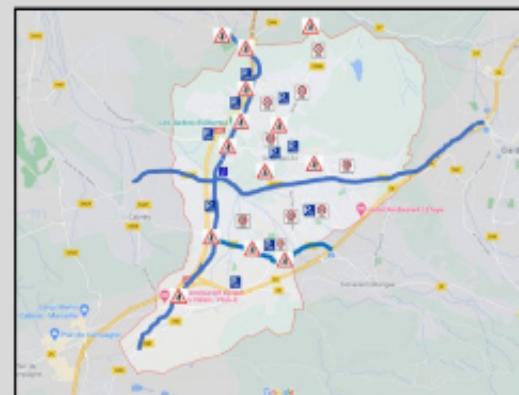
Le blocage du projet de réaménagement du carrefour des 3 Pigeons situé à l'entrée sud du PAAP qui permettra l'amélioration des dessertes en transports en commun et la création d'un accès sécurisé pour les modes doux est inacceptable dans le contexte actuel. La mairie de Bouc Bel Air qui est impliquée dans cette décision, doit prendre ses responsabilités vis-à-vis non seulement des cyclistes boucains qui traversent ce carrefour quotidiennement à leur risques et périls, mais aussi pour donner rapidement aux citoyens les moyens d'être acteur de la lutte contre le réchauffement climatique.

L'objet de ce bulletin d'information n'est pas d'entreprendre une étude exhaustive des solutions pour y remédier, mais, en l'absence de communication sur ces aspects de la part de l'exécutif actuel sévissant à la mairie, de déterminer des axes de réflexion pour le **développement des mobilités douces** à BBA.

2-ETABLISSEMENT D'UN SCHEMA DIRECTEUR

Dans le bulletin municipal n°33 a été publié un « **Schéma Directeur Pistes Cyclables** ». Outre que ce Schéma Directeur est restrictif en n'envisageant que les déplacements en vélo, nous avons souligné dans notre bulletin d'information précédent qu'il laisse de côté le Centre-ville et l'ensemble de quartiers situés au nord de l'avenue Thiers.

Pourtant, des associations comme l'**ADAVA** ont établi une réflexion approfondie sur les besoins prioritaires en la matière (voir schéma global ci-contre), en mettant en particulier l'accent sur la sécurisation des déplacements sur la RDn8, qui a été remise aux services compétents de la mairie. En revanche, notre demande au Conseil Municipal de constitution d'un groupe de travail afin de compléter ce fameux schéma directeur a été balayée par le Maire : « *on ne va pas créer des groupes de travail sur tous les sujets* ». Non content de ce refus de coopération, l'adjoint en charge des mobilités douces, M. Bièche, a ajouté : « *de toute façon, on ne va pas démolir les routes pour aménager des pistes cyclables ; lorsque les routes auront besoin d'être refaites on en profitera pour réaliser des voies cyclables* ».



Autant dire que dans 20 ans on en reparlera encore. Il va sans dire que ce schéma directeur n'est accompagné d'aucune prévision budgétaire. Nous serions d'ailleurs bien en mal d'identifier, dans le flou du budget présenté par le maire année après année, une somme quelconque correspondant aux efforts de la commune pour le développement des mobilités douces. L'ADAVA estime qu'il faudrait porter l'effort budgétaire à 30€ par habitant et par an dans le pays aixois, c'est-à-dire environ 450.000€ par an à Bouc-Bel-Air, pour développer un plan cohérent.

Nous soumettons donc à la sagacité de chacun, dans un esprit de concertation qui manque crucialement à ceux en charge de nous éclairer, quelques pistes de réflexion, pour un futur schéma directeur des mobilités douces à Bouc-Bel-Air.

3-AVENUE THIERS

L'avenue Thiers (RD60/60A) est la première voie de BBA à profiter de la construction d'une piste cyclable protégée, qui doit à terme se déployer depuis Gardanne, au Puy Morandat, jusqu'au carrefour de San Baquis. Cette réalisation en cours est due à une initiative du **département** qui prend la totalité de la réalisation à sa charge pour un budget total de **8 millions d'Euros**. BBA a la responsabilité des études.

Une première phase a été réalisée et mise en service en 2021, sur 700 m de San Baquis au chemin de Sauvecanne. La sous-fréquentation actuelle de cette première section démontre la nécessité de **solutions de continuité**, rendant la poursuite des travaux urgente.



Début octobre, la mairie a organisé des réunions d'information à la suite des études réalisées pour la poursuite des travaux divisés en trois phases, au fur et à mesure que l'on progresse vers Gardanne. Ces réunions ont provoqué un vêtement mouvement de protestation de la part des riverains sur deux points principaux : d'une part **l'abattage de la soixantaine de pins** bordant l'avenue Thiers, qui serait rendue indispensable par la déformation de la chaussée qu'ils ont causée, et, d'autre part, l'absence d'étude d'une solution alternative d'implantation de la piste cyclable sur le côté sud de l'avenue. Le maire et les services de la mairie, sur la foi du maître d'œuvre, affirment avoir étudié toutes les options possibles et que la solution présentée est la seule possible. A quoi bon, alors, une réunion ? Si tel est le cas, il eut été avisé de présenter les autres solutions étudiées, et surtout d'organiser une réunion de concertation avant que les choses ne soient figées. La mairie entendra-t-elle les bonnes volontés qui se sont proposées pour coopérer à l'étude d'une solution épargnant la plus belle avenue boisée de BBA ?



Il est certain que la réalisation de ces plus de 4 km de voie verte fera faire un bond à BBA dans les statistiques. Les **délais de réalisation** paraissent cependant de plus en plus improbables.

En réponse à notre question au Conseil Municipal du 25 janvier 2021, le maire avait affirmé que les études seraient terminées en 2021 et la réalisation de la dernière tranche en 2022.

Lors de la réunion d'octobre nous ont été donnés les dates respectives de 2023, 2024 et 2025 (voir ci-contre) pour les trois sections restantes.

Les Boucains seront chanceux s'ils peuvent profiter de cet aménagement avant la fin de la présente mandature municipale et en attendant les cyclistes et les joggers du soir essaieront de déjouer les pièges d'une chaussée et de trottoirs défoncés.

4-RD8n BOULEVARD URBAIN OU AUTOROUTE URBAINE ?

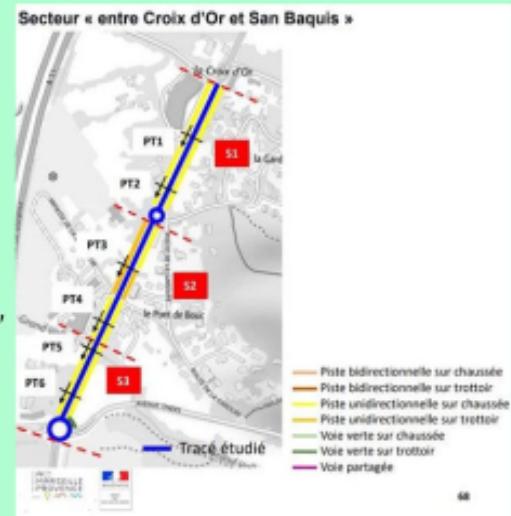
L'aménagement de l'avenue Thiers et celui à venir de Sauvecanne sont des avancées importantes mais le maintien des bandes cyclables tracées en 2017 sur la RD8n et le refus de prioriser une refonte complexe de cet axe restent représentatifs du manque de considération de la commune envers les modes doux qui devrait pourtant être au centre d'une politique ambitieuse et incitative en cohérence avec le concept de « Ville nature ».

L'aménagement de cet axe cumule ainsi toutes les erreurs conduisant à rendre les conditions de circulation des cyclistes plus dangereuses encore du fait notamment de l'étroitesse des couloirs, de leur effacement régulier, de la présence de nombreuses discontinuités multipliant les réinsertions sur la chaussée, de la présence de stationnement voiture pouvant provoquer des « emportiérages ». Les vitesses et le débit routier élevés sur cet axe nécessiteraient des pistes en site propre selon les recommandations du CEREMA. Il est probable que peu de parents laisseront leur enfant aller au collège depuis la Mounine si rien n'est fait.

Monsieur le Maire se félicite pourtant de la transformation de la RD8n en « boulevard urbain » et confirme sa politique de résérer toute création de nouveau commerce dans la ville sur ce fameux boulevard. L'installation en cours de Picard et le projet d'extension de Lidl, soutenu par la mairie, en sont une concrétisation. Outre que c'est une aberration en matière d'aménagement urbain d'affecter une fonction de boulevard urbain à une voie de circulation dont l'essentiel des flux sont d'origine et à destination extérieures à la ville, c'est prendre le contre-pied du concept de commerce de proximité que d'implanter systématiquement ceux-ci loin des principales zones d'habitations. Cela ne peut que générer une congestion du trafic, en l'absence de solution de remplacement à la voiture, que ce soient des transports en communs internes à la ville ou l'aménagement de pistes cyclables.

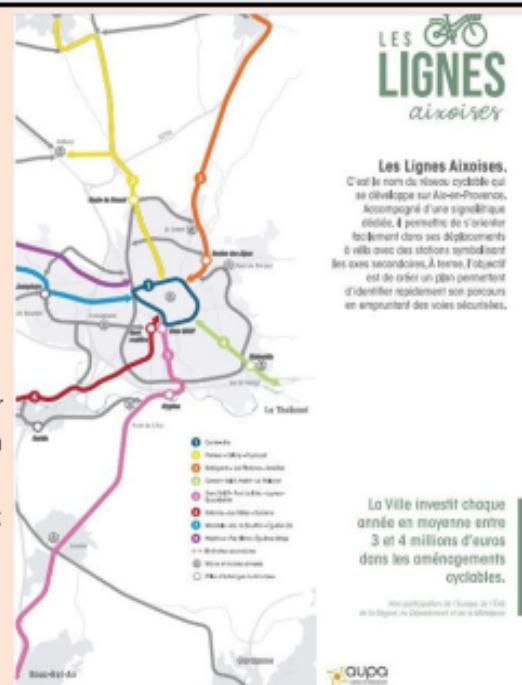
Plusieurs fois relancé sur la réalisation de vraies pistes cyclables sur la RD8n aux cours de Conseils Municipaux, le maire a systématiquement balayé avec dédain la question affirmant son impossibilité en particulier à cause de l'obligation d'assurer le passage de convois exceptionnels. Pourtant, la métropole avec le département et la région, ont publié le 6 janvier 2021 une étude de faisabilité réalisée par le bureau d'étude Setec (extrait ci-contre), que le maire fait mine d'ignorer, sur la réalisation de pistes cyclables tout le long de la traversée de Bouc-Bel-Air, depuis Luynes, incluant l'échangeur des 3 pigeons, jusqu'au carrefour de San Baquis et la liaison avec l'avenue Thiers vers Gardanne. Cette étude de 99 pages détaille les aménagements section par section et fournit un chiffrage.

Pour paraphraser un adage populaire, nous dirons que quand on ne veut pas, on ne peut pas.



5-AIX S'ENGAGE SUR LE DEVELOPPEMENT DES PISTES CYCLABLES

Aix, qui comme la plupart des villes du département, affiche un retard considérable en la matière, a décidé d'accélérer en publiant « Aix à Vélo 2022-2024 » et en y consacrant **3 à 4 millions € par an**, hors toutes subventions de l'Europe, l'Etat, la Région, le Département ou la Métropole. Cet effort considérable ne porte pas uniquement sur la ville elle-même mais aussi sur 6 liaisons, « les lignes Aixoises » avec les villes du pays d'Aix, dont la ligne n°5 qui aboutira à la porte de Bouc-Bel-Air, par la RDn8 (celle réputée « non aménageable » par le maire de BBA). Dès fin 2024, plus de 3km de pistes cyclables seront réalisées sur cet axe, dont plus de la moitié en voies vertes, c'est-à-dire associant un aménagement à la fois pour les vélos et les piétons, à l'abri de la circulation. Peut-on imaginer que lorsque ce plan arrivera à échéance, les cyclistes déposent leurs bécane quand ils arriveront au carrefour des 3 pigeons, à la porte de Bouc-Bel-Air ?



6- PARKINGS A VELO

A la différence d'une auto que l'on ferme à clé, un vélo nécessite d'être attaché pour éviter un vol. Arrivé à destination, se pose donc souvent le problème de savoir où trouver un point de fixation solide et proche. Arbre, poteau, barrière ne sont pas toujours présents ou accessibles. C'est l'un des principaux freins pour le développement des modes actifs à BBA après la sécurité de la RDN8.

Des solutions simples telles que les arceaux vélos ou plus complexes comme les parkings sécurisés sont largement déployées dans les communes très actives en matière de mobilité douce. La métropole Aix Marseille Provence est en charge du déploiement d'abris vélos sur les espaces sous sa compétence tels que les gares, les parkings de covoiturage et les pôles multimodaux. Des discussions sont en cours avec la commune de BBA pour la réinstallation prochaine de l'abri sécurisé sur le parking de la Mounine. Un tel abri existe actuellement sur le pôle d'échange multimodal de l'ARENA, malheureusement inutilisé car difficile d'accès à vélo depuis BBA ou Luynes.

Espérons que la mairie accepte cet équipement qui permettra aux Boucains de se rendre à vélo pour prendre leur bus sur la RDN8 en direction d'Aix ou Marseille et de le récupérer le soir à leur retour.

Il est indispensable de disposer des équipements adéquats devant les lieux d'intérêts comme les lieux publics, les commerces, écoles, les bâtiments administratifs, en commençant par la mairie et la gendarmerie, et l'ensemble des plateformes commerciales, Croix d'Or, San Baquis, Gratiane, Super U, Lidl, etc...

Sur les plateformes d'échange intermodales, La Mounine, gérée par la métropole mais aussi la gare de Simiane (en discutant avec la SNCF et la mairie de Simiane), où les besoins de garage sécurisé de longue durée sont nécessaires, il convient de mettre en place des **garages à vélo** de la même nature que ceux installés à la gare routière d'Aix (photo ci-contre) ou à la gare SNCF de Gardanne. En réponse à notre question sur le sujet lors du conseil municipal du 28 mars 2022, le maire a là aussi évacué la question considérant que ce n'est pas de son ressort. **On se demande alors quelle est l'utilité de son élection à la Métropole et au département.**



7-SE REAPPROPRIER LA FORÊT

Il est symptomatique que la forêt de la « Ville nature » n'apparaisse pas sur les plans de la commune distribués en mairie. Cela montre à quel point elle n'a pas été intégrée comme une partie essentielle et centrale de la commune, lien entre le nord et le sud du vieux village. Aujourd'hui, elle est conçue comme un lieu extérieur à la ville réservé à la pratique de la randonnée (un itinéraire a été tracé, à la va-vite juste avant les dernières élections municipales) ...ou de la chasse. Elle est sillonnée d'une multitude de sentiers caillouteux et d'allées aux issues hasardeuses, en l'absence de toute signalisation ou repérage (hormis le tracé mentionné), ne permettant pas une pratique quotidienne pour les déplacements interurbains.

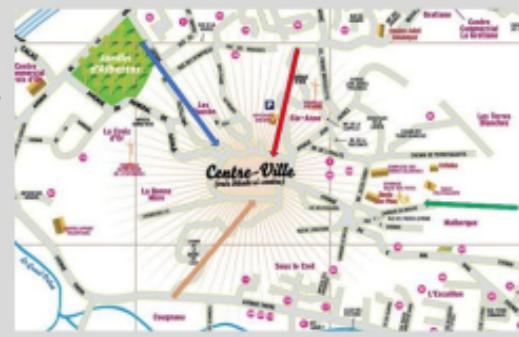


Sans dénaturer l'aspect originel de la forêt, elle est suffisamment vaste pour pouvoir préserver une partie sauvage, ce lien entre différentes parties de la ville pourrait être mis utilement en valeur en y aménageant des **itinéraires adaptés aux piétons de tous âges et à la pratique du vélo de ville ou du jogging** en toute sécurité et offrant une alternative aux rues en ville trop étroites et dangereuses pour les modes de déplacements non motorisés.

Ainsi, il suffirait, par exemple, d'aménager une allée à partir de Malbergue ou en continuité du Collet Blanc, en lieu et place d'un sentier actuel escarpé, afin de rejoindre la grande allée traversant la forêt d'ouest en est et rejoindre ainsi l'avenue Carraire du Moulin pour que cyclistes et piétons puissent accéder au centre-village en contournant la dangereuse avenue du 8 mai 1945. Et d'autres axes pourraient être étudiés pour relier les quartiers sud et nord à travers la forêt par des voies aménagées, comme le « chemin de la Sorcière » entre le boulevard de Valcros (Montana) et les Terres blanches. Ce chemin en pente douce permet de rejoindre les infrastructures collectives des terres blanches et le village depuis les quartiers nord de BBA. Son état le rend peu praticable à vélo ou même à pied pour les personnes fragiles ou les PMR. Il n'est pas éclairé non plus ce qui le rend impraticable en hiver ou le soir. Si on manque d'idées, nous pourrons demander l'aide de nos nouveaux amis de Feldafing (voir ci-dessous).

8-ACCES CENTRE VILLAGE

Le centre-ville, que nous préférons appeler village vu son intérêt patrimonial et touristique, est la clef des déplacements doux pour traverser la ville si l'on veut éviter la RD8n au lourd trafic. Cela devrait être une composante essentielle de la réflexion du groupe de travail (**dans lequel nous n'avons pas été admis, sans doute parce que nous avons des idées**) institué par la mairie pour la rénovation du centre-ville.



L'aménagement d'une voie douce pour y accéder par le nord et **l'avenue d'Aix** (flèche rouge sur le plan) ne devrait pas rencontrer de difficultés majeures. L'accès par l'ouest, pour rejoindre la future piste cyclable sur la RD8n a été étudiée dans l'étude de faisabilité produite par la métropole, qui propose d'équiper le **chemin de Castillonne** et la **rue du Ferrage** (flèche bleue). En ce qui concerne l'accès sud, il serait envisageable de transformer intégralement le **chemin de la Baume du Loup** en voie verte, réservée aux piétons et vélos (flèche jaune). Enfin, nous avons vu précédemment la faisabilité d'un itinéraire à l'est par la **forêt** et débouchant sur l'avenue Carraire du Moulin (flèche verte).

9-DES TRANSPORTS EN COMMUN INTERNES A LA VILLE

Hormis les bus scolaires et le bus à la demande qui par ailleurs nécessite sur certains créneaux très demandés de réserver ses trajets 3 semaines à l'avance, le réseau de transports en commun régulier reste pauvre et peu incitatif du fait de l'éloignement des stations de bus des zones d'habitation.



Aujourd'hui, les transports en communs disponibles à Bouc-Bel-Air, se limitent aux lignes 51, 190, 191 et sont principalement destinées aux déplacements vers Aix ou Marseille, mais ne permettent pas de liaison entre les différents centres de services et commerciaux de la ville. Or, tout le monde n'est pas disposé à faire ses courses en vélo et certains privilégient la marche. En l'absence de commerces de proximité pour bien des quartiers, il n'est pas réaliste de demander aux habitants de parcourir 3, 4 voire 5 km à pied pour faire ses courses quotidiennes et des alternatives complémentaires en TC doivent exister pour répondre aux besoins du plus grand nombre. A moins de faire ses courses systématiquement à Aix...

Si la métropole se refuse à envisager des lignes de dessertes locales dans les villes de sa périphérie, on remarque que la ville d'Aix a initié elle-même (responsabilité depuis lors transférée à la métropole) en son centre un **système de transport interne** par des petits véhicules électriques, les Diablines (photo ci-contre). Nous préconisons qu'une étude de faisabilité, basée sur une étude des mobilités à l'intérieur de BBA et des besoins des habitants, soit établie pour la mise en place d'un système de navettes semblable ou assurant un service équivalent.

10-FELDAFING VILLE NATURE

Les jumelages ont ceci de bon qu'ils permettent de tirer des comparaisons et d'échanger les meilleures pratiques dans un contexte décomplexé. La Bavière possède plus de 9000 km de pistes cyclables, généralement en site propre protégé ...et la région PACA 363 km. Certes, la Bavière est plus de deux fois plus vaste et possède plus de deux fois plus d'habitants, mais quand même. La ville de Feldafing, notre sœur jumelle donc, n'est pas en reste. Comme BBA, Feldafing possède une forêt de taille comparable, située entre le centre-ville et le lac de Starnberg. Cependant, l'aménagement de cette forêt place la nature au cœur de la ville, comme un parc central et non comme une nature sauvage périphérique. Elle est sillonnée d'allées excellement entretenues, adaptées aux promenades à pied ou à vélo, aux joggers et aux familles avec poussinettes. Un marquage soigné et un fléchage directionnel permettent le repérage en tout lieu sur des plans placés aux croisements des chemins. Des bancs publics, des poussinettes réparties et des toilettes publiques contribuent à la préservation de l'environnement. Evidemment, la chasse y est interdite.

