

Les quartiers est de la ville sont-ils arrivés à saturation ?

IMMOBILIER Les permis de construire se multiplient entre le Pont de Béraud, la rue du RICM et le complexe Carcassonne. Les riverains alertent sur une possible asphyxie de cette zone déjà bien engorgée par les véhicules

C'est un quartier assez paisible, qui compte de belles bastides aux imposants domaines anciennement agricoles, à deux pas du centre-ville. Certes, il y a bien eu quelques ensembles construits après les expulsions du quartier des Cardeurs déclaré insalubre dans les années 60, ou encore pour accueillir les ingénieurs et techniciens de Cadarache, mais Pont de Béraud reste une zone privilégiée de par sa situation géographique, à deux pas du centre-ville. Si ce calme apparent fait dire à certains de ses habitants que cette limite orientale d'Aix est parfois oubliée de la municipalité, les promoteurs immobiliers semblent avoir trouvé leur nouvel Eldorado.

Depuis quelques années, les permis de construire fleurissent un peu partout sur une zone comprise entre le lycée Cezanne et le quartier dit des Trois bons dieux. "Chaque année, nous accueillons 100 à 150 habitants supplémentaires. En dix ans, on parle de 250 à 300 logements en plus", chiffre l'ancien président du CIQ Pont de Béraud, Ju-

"C'est un secteur qui bénéficie de multiples équipements et qui a surtout l'avantage d'être proche du centre-ville"

LE SERVICE URBANISME



Quotidiennement, ce sont 12 000 véhicules qui transitent sur cet axe unique qui permet de relier le nord et le sud de la partie est de la commune. /PHOTO GILLES BADER

lien Quaglia. Une dizaine de petits collectifs poussent actuellement le long de la RD10 (avenue Jean et Marcel Fontenaille), sans compter les programmes en cours ou déjà réalisés avenue de Beauregard. Un peu plus au Sud, l'ancienne polyclinique Rambot va laisser la place à près de 180 logements, rue du RICM deux autres projets immobiliers doivent sortir de terre, avec à chaque fois une quinzaine de logements.

Une évolution qui inquiète, car avec elle, s'ajoute un cortège de véhicules qui viendra gonfler les chiffres d'un trafic déjà conséquent. Selon le CIQ, plus de 12 000 voitures empruntent quotidiennement la voie unique qui dessert cette partie de la ville. L'enchaînement RD10 - RICM est tout à la fois axe de circulation des riverains et de transit pour les habitants du nord du pays d'Aix, de Vauvenargues, de Saint-Marc-Jaumegarde, mais égale-

ment pour les milliers d'élèves, professeurs et administratifs se rendant tous les jours dans les deux grands établissements scolaires que sont les Sacré-Cœur et le lycée Cezanne.

Un besoin de 900 logements par an

"Nous sommes confrontés à une problématique particulière parce que les voies d'accès ne peuvent être agrandies et l'avenue Sainte-Victoire se retrouve être un véritable goulot d'étranglement", complète Luciana Joliot, actuelle présidente du comité d'intérêt de quartier. Pour autant, elle salue les équipements publics présents, comme les établissements scolaires, les structures pour la petite enfance, ainsi que la présence de commerces.

C'est justement cet environnement favorable qui conduit les services de la Ville à ne pas être aussi inquiets que les

riverains quant au devenir de ce quartier. "C'est un secteur qui bénéficie de multiples équipements et qui a surtout l'avantage d'être proche du centre-ville", souligne-t-on à la Ville.

Les nouvelles prescriptions des documents d'urbanisme préconisent de construire la ville sur la ville pour éviter d'empiéter sur les terres agricoles et surtout l'étalement urbain, qui nécessite de lourds investissements en matière d'équipements et d'infrastructures publiques. C'est aussi une réponse apportée aux besoins nouveaux en matière de logements. Pour une ville comme Aix-en-Provence, il en faut à minima 500 par an, voire plutôt 900 pour être en phase avec les créations d'emploi sur le territoire. "Quand on construit des quartiers comme La Duranne, nous sommes attaqués parce qu'ils sont loin de la ville et des services. Ici, on est proche du centre et il y a des services, mais nous

sommes tout autant attaqués", déclare-t-on. Pour la municipalité, il faut voir plus loin que le simple permis de construire et imaginer que ces nouveaux habitants pourront avoir accès au centre-ville en transport en commun et que leurs enfants pourront se rendre autrement qu'en voiture dans des établissements scolaires de proximité. "L'urbanisme est une matière complexe. Il faut l'aborder à une autre échelle, de manière globale et non au niveau d'une rue". Aussi, la perspective de réalisation du chemin vert à travers le parc naturel urbain, depuis la Cortésine, jusqu'à la Torse, est-elle présentée comme une possibilité de désengorger le secteur. La traversée permettra, par des mobilités dites douces, de rejoindre le sud de la ville. "Tout ceci passe bien sûr par un travail d'accompagnement incitatif afin que ces chemements soient accessibles et aisément pra-

SURVEILLANCE SUR LE CHANTIER DE RAMBOT

Un seul camion peut mettre en panne toute une ville. C'est ce qu'on ne pu connaître des milliers d'automobilistes au début de l'été. La dépose de la grue permettant la construction d'un programme immobilier de la rue RICM a bloqué ce seul axe permettant une liaison nord - sud à l'est d'Aix. Une situation critique dont la mairie a pris la mesure et assure ne plus vouloir connaître avec les chantiers à venir, et tout particulièrement celui de la polyclinique Rambot. Le promoteur et ses prestataires seront tenus de rendre public le calendrier de construction et d'informer régulièrement les riverains sur l'avancée des travaux. Par ailleurs, la mairie se dit être vigilante à ce que les poids lourds ne circulent pas aux heures les plus critiques et notamment aux horaires d'entrées et sorties des élèves. "Des arrêtés seront pris en ce sens, ce qui permettra de contrôler et verbaliser le cas échéant, explique-t-on dans les services. Nous sommes là dans le cas de chantiers en ville, avec des habitations à proximité et une zone de circulation qu'il faut bien sûr prendre en compte".

A.Bi.

LE TÉMOIGNAGE de Paul Lespinat du CIQ Cezanne-Vallée de la Torse, en charge de la mobilité et des transports

"On est en train de thromboser le quartier : des comptages s'imposent"

Il connaît le quartier sur le bout des doigts pour y vivre depuis 55 ans. Paul Lespinat, l'ancien adjoint du maire socialiste Jean-François Picheral (de 1995 à 2001) a cédé il y a trois ans son fauteuil de président de CIQ à Delphine de Guillebon mais reste impliqué dans le comité où il a en charge les questions de mobilité et de transports (partisan des modes de transport doux, il effectue la majorité de ses déplacements en vélo électrique). Pour maintenir une qualité de vie dans cette zone d'habitat équilibré à deux pas du centre-ville, mêlant résidences, espaces pavillonnaires et espaces verts, le CIQ a élaboré un projet de quartier soumis en juin dernier à la municipalité. Le chapitre de la mobilité y tient une place prépondérante.

■ De nombreux logements (400 environ) sortent de terre ou sont en projet dans le quartier (rue du RICM, sur le site de l'ex-polyclinique, boulevard des Poilus, etc.) alors que les principaux axes de circulation sont déjà engorgés aux heures de pointe. Le futur centre de secours des pompiers doit voir le jour à proximité du stade Carcassonne. Quelles sont les priorités et les attentes du CIQ en termes de mobilité ?

"Les craintes des habitants et du CIQ sont plus que fondées concernant la circulation. Nous l'avions dit à la mairie notamment lorsqu'avait été évoquée la construction de 91 logements par l'OPHLM pour les pompiers et des fonctionnaires en face de la Tour d'Agosci. Ce nouveau projet, qui ne serait pas complé-

tement abandonné à ce jour, venait s'ajouter à ceux déjà dans les tuyaux. C'était début 2019 : nous avions tiré le signal d'alarme et réclamé que des comptages soit impérativement réalisés pour améliorer les flux de circulation, sinon, on courrait à la catastrophe. Nous avons réitéré notre demande auprès de Marise Joissains qui a reçu les représentants du CIQ en juin dernier dans son bureau pendant 4 heures. À terme, le nouveau tribunal va apporter des flux supplémentaires, avec des automobilistes qui arriveront de la route du Tholonet, de la route de Nice, etc. Il y a aussi le projet de maison de retraite au début du boulevard des Poilus ainsi que des bureaux et appartements prévus sur ce même boulevard. C'est affolant. D'où notre demande d'études d'impact pour la circulation. Nous n'avons pas de retour pour l'heure.

■ Quels sont les résultats des derniers comptages des flux de circulation ?

Les précédents chiffres remontent à 2014, la ville avait confié le comptage à un cabinet d'études privé : il faisait alors état de 9000 véhicules par jour sur le boulevard des Poilus, 16 000 rue du RICM, 10 000 avenue des Déportés, 17 000 cours Gambetta, 9000 avenue René-Cassin. Avec les 400 nouveaux logements prévus dans le quartier ou sa périphérie, la nécessité d'une nouvelle étude d'impact est une évidence, tout particulièrement sur le RICM. Il y a quelques jours, un 38 tonnes venu livrer du matériel sur le chantier immobilier en cours a provoqué un embouteillage mons-



tre...

■ Dans le projet de quartier que vous avez soumis à la municipalité, que préconisez-vous pour désengorger le secteur ?

Il faut finaliser une zone 30 continue sur l'avenue des Écoles militaires et sur René-Cassin et prévoir de nouvelles zones 30 sur le boulevard des Poilus, l'avenue

des Déportés et le cours Gambetta. La mise en place de ces zones implique ipso facto la possibilité pour les cyclistes d'emprunter ces voies de façon apaisée sans que l'on y aménage des pistes cyclables. Un traitement particulier est à prévoir pour la rue du RICM qui connaît un trafic dense. Diverses solutions sont à étudier : une zone de rencontre avec limitation à 20km/h, un sens unique ou à plus long terme l'élargissement de la voie par l'achat d'une bande de terrain tel que prévu au PLU. Autre priorité : faire respecter impérativement la règle existante d'interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes surtout en vue du projet immobilier sur l'emplacement de l'ancienne polyclinique. Nous avons rappelé à la Ville notre opposition absolue à toute voie routière nouvelle entre l'avenue Fontenaille et l'avenue des Écoles militaires. Et la nécessité de favoriser enfin les pistes cyclables sur les grands axes du quartier : en priorité bd des Poilus et av. des Déportés (côté stade) en lieu et place des parkings existants. Le besoin se fait aussi ressentir cours Gambetta et avenue René-Cassin. Enfin, il reste des aménagements à faire pour ajuster le réseau de transport en commun aux besoins des habitants : par exemple désynchroniser les horaires de la ligne 13 et du M1 (minibus) ; faire passer le M1 par l'Av. du Val Saint-André avec un arrêt "Stade" ; rétablir la ligne de diablone D en la prolongeant jusqu'à la piscine Yves-Blanc et créer une ligne de minibus entre les Platanes et Malacrida. Des voix s'élèvent aussi pour la création d'un nouveau parking relais aux Platanes."

Recueilli par Caroline RICHARD