

MOBILITÉ. Cinq associations militent pour réduire la place de l'automobile dans la communauté urbaine.

Perpignan Méditerranée métropole : manifeste pour les transports publics

Pas facile de se déplacer en transports en commun à Perpignan. C'est en tout cas le constat qu'effectuent pas moins de cinq associations d'usagers ou de défense de l'environnement. Vélo en Têt, qui défend les modes de déplacement alternatifs, fait partie du lot. La Fédération régionale des associations d'usagers des transports est à ses côtés. Au même titre qu'Alternatiba, la Fédération pour les espaces naturels et l'environnement (Frene) et les Usagers de la ligne Perpignan-Villefranche.

L'objet de cette mobilisation ? « La ville est engorgée par la voiture individuelle, répond Caroline Forgues, de Vélo en Têt. Plus de 35 000 véhicules passent entre le pont Arago et le mas Roumachaque chaque jour. » Un trafic supérieur à celui de l'autoroute A9 entre les sorties Perpignan Nord et Perpignan Sud (de 26 000 à 29 000 véhicules par jour).

■ Autoroute urbaine sur les boulevards

« Les boulevards de Perpignan sont devenus de véritables autoroutes urbaines », déplore l'un des autres piliers de Vélo en Têt, Matthieu Faye. Résultat : les bouchons sont monnaie courante du cours Escarguel au boulevard Poincaré. Et, faute de voie dédiée, les bus restent eux aussi coincés... « Le réseau de bus actuel n'est pas concurrentiel, estime Caroline Forgues. On est obligé de passer par le centre-ville pour aller d'un

quartier à un autre. Pour aller à Bompas, il faut trois quarts d'heure. Tant que les gens mettront trois fois plus de temps pour faire un même trajet, ils continueront à prendre la voiture ! » La deuxième section de rocade en cours de construction est-elle à même de résoudre le problème ? « Non, répondent en chœur les militants associatifs. La première section devait déjà décongestionner le pont Arago. Mais quand les gens ont vu que la rocade aussi se bouchait, ils sont retournés sur les boulevards. »

■ Pourquoi pas un tramway ?

Les associations ne se limitent pas à formuler des critiques. Elles font aussi des propositions pour améliorer la situation. « Il faut réaménager l'espace pour laisser de la place aux transports en commun sur les boulevards, résume Caroline Forgues. On pourrait par exemple partir sur de véritables lignes de bus à haut niveau de service, avec une voie dédiée prioritaire et en continu. En tout cas, il faut un projet sur le long terme. » Et pourquoi pas un tramway ? « C'est une hypothèse qu'il ne faut pas exclure », répond Caroline Forgues. Pas sûr que la communauté urbaine, qui est en train d'élaborer son plan de déplacement, reprenne l'idée. Même si plusieurs petites et moyennes villes de France (Avignon, Besançon Aubagne...) ont d'ores et déjà franchi le pas.

Arnaud Andreu



Les bus sont souvent pris dans les embouteillages faute de couloirs dédiés. Du coup les temps de trajet rallongent... Dissuasif ! Photo N. Parent

Daniel Mach : « Un réseau restructuré dès juin prochain »



Le vice-président de la communauté urbaine en charge de la mobilité, Daniel Mach, est conscient que les transports en commun ont besoin d'être améliorés à Perpignan. Il annonce pour juin une restructuration totale du réseau : « Nous avons pris le sujet à bras-le-corps. Nous avons lancé il y a un an une étude au sujet de la desserte de bus sur la communauté urbaine. Les résultats seront dévoilés d'ici un mois et demi. Je me suis aperçu qu'on ne répondait plus aux besoins. La ville a changé. Il faut qu'on ait des fréquences de passage plus importantes là où les gens prennent le plus les bus. On s'arrête en

permanence à des endroits où il n'y a pas de montée. C'est inutile ! On ne pouvait pas continuer comme ça. » Pour ce qui est de la mise en place de couloirs de bus, l'élue rappelle que la voirie est une compétence de la ville. « Le maire de Perpignan, Jean-Marc Pujol, est très sensible à tout ça, confie-t-il. On est en train de regarder comment on peut privilégier les transports en commun. Mais ça va prendre plus de temps. Ce sont des investissements très coûteux. » Par contre, pour le tramway, c'est niet. « Économiquement irréalisable, juge Daniel Mach. La ville n'est pas assez grande. Ce n'est pas à l'ordre du jour. »

SOLDDES



Jusqu'à *
-50%

www.meubles-alvarez.com



Meubles
Alvarez

RD 900 POLLESTRES
Tél 04 68 54 21 12

Un quart des Perpignanais n'ont pas de voiture



- **25 %**. Comme la part de ménages perpignanais qui ne possèdent pas de voiture.
- **57 600**. C'est, selon l'Insee, le nombre de véhicules qui transitent quotidiennement par la pénétrante nord. Le giratoire de Maillolles voit pour sa part défiler quelque 41 200 véhicules par jour. A titre de comparaison, la RN116 ne dénombre que 15 000 passages par jour entre Ille-sur-Têt et Prades.
- **30 000**. Le nombre de passagers que transportent au quotidien les bus de Sankéo. L'entreprise s'était fixée en 2013 un objectif de 44 000 voyageurs quotidiens.
- **48 %**. À Perpignan, près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre sont dues aux transports de personnes (18 %) et de marchandises (30 %).
- **15 à 17 millions d'euros**. Soit le prix moyen au kilomètre de la construction d'un tramway. « Mais c'est un investissement pour le siècle, plaide Matthieu Faye, de Vélo en Têt. De plus, l'État, le Département et la Région peuvent participer au financement. »

* Dans la limite des stocks disponibles - Sur les produits affichés par étiquettes spéciales - Durant les dates légales des soldes