

Le constat d'un centre-ville hyper-congestionné

Une offre de stationnement saturée, des embouteillages interminables aux heures de pointe, des véhicules garés sauvagement dans les rues...

Chaque jour, le constat saute aux yeux de milliers d'automobilistes qui pénètrent dans le centre-ville de Bastia. S'il reste encore à affiner selon les élus, le plan global de déplacements (PGD), établi en novembre dernier, est parvenu à chiffrer cette réalité qui empoisonne le quotidien des Bastiais et des actifs de l'agglomération.

L'étude, réalisée durant 18 mois par le cabinet Item, chiffre en moyenne à 3 000 places la demande de véhicules entrant en ville chaque jour ouvrable pour s'y garer. Si, globalement, l'offre de stationnement suffit aux résidents du centre-ville, celle-ci se révèle, sans surprise, insuffisante eu égard à l'importance des flux entrants.

Au total, les différents projets menés par la ville de Bastia, notamment sur les parkings Gaudin, la gare et Lupinu, ou projetés dans le cadre du PGD, permettraient la création ou la valorisation de 2465 nouvelles places. Depuis le début de la mandature, en 2014, environ 800 emplacements gratuits ont d'ores et déjà été créés à Toga, Saint-François, l'Arinella et Saint-Antoine.

L'objectif du PGD est clair : il s'agit de mailler le territoire d'espaces de stationnement dans l'ensemble de l'agglomération, permettant un rabattement vers l'offre de transports en commun afin de limiter les flux entrants. "Une offre jugée comme pléthorique dans le centre-ville de Bastia n'incitera pas

au report modal vers les transports collectifs ou le vélo pour les automobilistes, indique l'étude. Cela ne permettrait pas d'envisager une valorisation des modes alternatifs".

L'objectif de la mesure n'est pas de bannir l'automobile du centre-ville, mais d'apporter une certaine cohérence avec les mesures en matière de transports collectifs et d'intermodalité, de Toga à Casamozza. L'idée, déjà évoquée, serait de coupler la voie ferroviaire avec un réseau de navettes et de bus, en réaménageant partiellement la desserte.

Le "point noir" du stationnement illicite

Le PGD fait également la part belle aux mobilités douces, avec une vision précise de ce qu'il conviendrait de faire.

À ce jour, 90 % des flux entrants sont des véhicules individuels, voitures et camions, contre 10 % pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun. L'étude propose notamment d'étendre le maillage cyclable via l'aménagement de 6,7 km de pistes, en plus des 3,5 km de voirie comprenant une bande cyclable.

Pour décongestionner le centre-ville, le document préconise également de définir un certain nombre de mesures allant dans le sens d'une meilleure rotation sur la voirie. Par exemple, proposer une première période de gratuité pour le stationnement payant, dont l'extension de la zone est en projet. Il pourrait aussi s'agir de distinguer une tarification en fonction de la durée de stationnement autorisée.



Dans la vallée du Fangu, sur l'avenue Jean-Zuccarelli, environ 215 places sont concernées par le projet d'extension de la zone payante. / PHOTO CHRISTIAN BUFFA

Cependant, l'étude pointe également une autre problématique spécifique du centre-ville : le stationnement illicite, matérialisé par "des pratiques excessivement importantes".

L'enquête a ainsi recensé jusqu'à 260 véhicules stationnés illicitement au même instant dans les rues du centre-ville.

Le stationnement illicite, évalué à 13 % contre environ 4 % pour la moyenne des villes de même strate, est, d'après l'étude, "très important et gêne en de nombreux lieux la circu-

lation des bus, des cyclistes et le stationnement des véhicules de livraison".

Autre problématique ciblée : les phénomènes récurrents de congestion sur la route territoriale (RT) 11, principale artère conduisant au centre-ville depuis le sud de l'agglomération. Selon l'étude, ces épisodes s'expliquent notamment par la gestion des intersections et "des dysfonctionnements en cours de résorption sur la partie sud de la RT 11".

D'après le service des routes de la

CdC, entre 40 000 et 45 000 véhicules empruntent quotidiennement la RT 11, au niveau du nouvel échangeur. Toujours selon le plan global de déplacement, l'arrivée prochaine de la nouvelle voirie entre Bastia et Furiani devrait permettre non seulement de mieux répartir les flux mais aussi une requalification de l'actuelle RD 464 avec la mise en place de trottoirs et d'aménagements cyclables.

La fin de ce chantier d'envergure est prévue à l'horizon 2024-2025.

A.G ET J.M.