

juin 2006

■ TRANSPORTS ■

On refuse le tout autoroute dans la Vallée du Rhône

C'est une des leçons à retenir du débat sur l'avenir des transports sur la Vallée du Rhône, menacé d'engorgement

Pour la première fois en France, une majorité d'élus, consultés à l'occasion du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, a choisi de remettre en cause la politique du "tout autoroute" qui, jusqu'à présent, ne souffrait pratiquement aucune contestation en France. C'est une des conclusions de cette enquête menée pendant quatre mois dans trois régions (Rhône-Alpes, Provence et Languedoc Roussillon), au cours de laquelle ont pu s'exprimer les élus, les acteurs économiques et les habitants concernés. Trop peu d'habitants, d'ailleurs, (3 200 au total) si l'on en croit Yves Mansillon, le président de la commission nationale du débat qui présentait

hier son rapport à Avignon.

"Le débat a fait apparaître deux réponses antagonistes, expression de deux attitudes non conciliables, a-t-il ajouté : celle des acteurs économiques, pour qui il est nécessaire de faciliter le plus possible la mobilité des personnes et des marchandises ; et celle des particuliers, responsables et militants associatifs ainsi que de nombreux élus de diverses tendances qui jugent indispensable et urgent de donner une nouvelle orientation à notre politique de transports."

"Le changement climatique est à l'origine de cette prise de conscience accélérée, a précisé Philippe Marzolf, le coordonnateur de cette vaste opération. Les gens estiment qu'il faut prendre

des mesures pour protéger l'environnement, sans attendre l'horizon 2020-2025."

Alternatives

C'est à cette date en effet, si l'on en croit les projections actuelles, que la circulation dans la vallée du Rhône pourrait augmenter de 40 % en raison du boom démographique et du développement économique et touristique. Une situation catastrophique et un engorgement prévisible quand on sait qu'aujourd'hui déjà circulent en moyenne chaque jour près de 80 000 véhicules sur l'A 7 (dont 20 % de poids lourds), une autoroute "saturée" près de 100 jours par an.

Le développement du rail (fret et passagers) et du transport fluvial a donc été mis en avant par ce rapport ainsi que d'autres pistes concernant la vie des citoyens au quotidien, comme le co-voiturage et le développement des transports en commun. Certains ont même lancé l'idée de taxes sur les poids lourds, de péages dans les centres-villes... et d'un étiquetage des produits permettant de faire savoir au consommateur combien de kilomètres ils ont parcouru avant d'atterrir dans son assiette... Toutes ces propositions vont donc être remises au gouvernement qui a, en théorie, 3 mois pour fixer de nouvelles orientations dans ce domaine des transports. A quelques semaines à peine de grands rendez-vous électoraux !

Jean CALABRESE



Philippe Marzolf et Yves Mansillon ont présenté hier les conclusions d'une enquête sur les transports menée dans trois régions. Ph V. SUAU