

La Marseillaise

Société

La Marseillaise 10 Lundi, 15 Février 1999

Bouches-du-Rhône

80 % de nos déplacements s'effectuent en auto. C'est trop pour nos oreilles, nous poumons, nos nerfs. Mais quelles alternatives ?

61 % des habitants de l'aire métropolitaine marseillaise estiment que la pollution automobile pose un problème « plutôt important » dans l'Aire. Ils sont tout autant à penser que le stationnement pose un problème. Et à peine moins (58 %) pensent aux risques d'accident comme problème plutôt important.

Pourtant, c'est ce même pourcentage, 58 %, qu'on retrouve en s'intéressant à la part de l'automobile dans les déplacements quotidiens dans cette aire urbaine. Cela fait 3,2 millions de déplacements. Et le nombre des ménages possédant deux autos y est passé de 28 à 31 % depuis 1990.

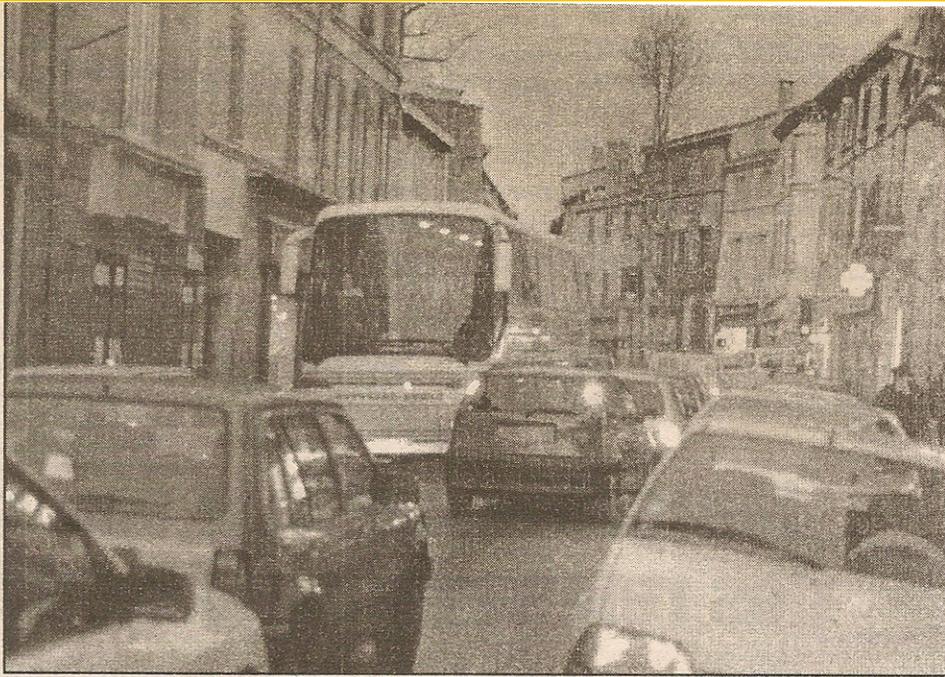
Tous les chiffres sortis de cette Enquête déplacements 1997 (menée par plusieurs organismes) le montrent, la liaison fatale qu'entretiennent ces Provençaux avec l'automobile est plus subie que voulue. La recherche d'un emploi a bouleversé la donne, l'entreprise s'est délocalisée et il a fallu suivre, le passage à la maison individuelle s'est accompagné de trajets plus longs, etc.

L'autre grand enseignement de cette enquête, c'est que le moyen le plus sur de limiter ce flot dévorant d'automobiles polluantes et bruyantes, dangereuses pour leur conducteur et pour les autres, c'est d'offrir une alternative crédible. A ce jour la seule qui le paraisse vraiment, c'est le transport en commun. Plus rapides, plus proches, plus sûrs, moins chers, mieux reliés entre eux, ce serait la bonne façon de gagner des passagers, donc de réduire la fameuse pression du véhicule individuel.

D'autant qu'une grande part des déplacements sont inférieurs à 3 km : faire des courses, emmener ses enfants à l'école, etc. Une offre bien adaptée des transports en commun permettrait de détendre l'atmosphère, et le trafic.

Instrument privilégié d'une nouvelle politique des déplacements, le Plan de déplacements urbains, création de la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (30/12/96) concerne les agglomérations de 250 000 habitants et plus. Marseille comme Aix en Provence sont concernées.

Stationnement, transports en commun, place des transports collectifs, des piétons, du vélo, etc. bref, c'est ce qui peut rétablir un certain équi-



Bruyante, polluante, la voiture reste la reine... (Photo Patrick DI DOMENICO)

libre dépendant des élus locaux.

L'Ecoforum consacré aux transports permettra peut-être d'en savoir un peu plus sur la façon d'appréhender la question qu'à Michel Collet-Fénérier, l'adjoint de Jean-Claude Gaudin délégué aux Transports.

Invité, tout comme Robert Bret, sénateur PCF des Bouches-du-Rhône, Claude No-

ble (association pour le développement des transports en commun) et Jacques Silhol (FNAUT), Michel Collet-Fénérier a présenté mercredi 3 sa démarche.

Le diagnostic de la situation marseillaise lui a été rendu par une agence spécialisée. Et les concertations, par thème, commenceront avec des associations à partir de mi-mars. Le PDU devrait

être bouclé à la fin de l'année.

Première information sur le sujet : une voiture sur trois en heure de pointe est en situation de stationnement illécite au centre ville.

Il faut s'attendre à un relèvement des tarifs...

Michel NEUMULLER

ECOFORUM, à 19 h, 12 rue Saint Bazile (1^{er}).

Victor-Hugo Espinosa : « une spirale infernale »



Victor-Hugo Espinosa, coordinateur de l'Ecoforum Transports. (Photo La Marseillaise)

- Une évidence, l'automobile nous pose des problèmes, surtout en ville. Quel est votre diagnostic ?

- Nous sommes dans une spirale infernale : de plus en plus de parkings pour caser de plus en plus d'autos, cela favorise la croissance du trafic automobile justement. On n'en sort pas, à un moment il faut savoir rompre, casser la spirale. La rue est très mal partagée, les piétons n'ont pas de droit au déplacement, à la sécurité. Et les chiffres traduisent cette présence envahissante de l'auto : 80 % des déplacements de véhicules à moteur.

- Comment briser cette « spirale » ?

- Je ne suis pas donneur de leçons, mais je pense que c'est une question d'état d'esprit à la base. Plutôt que de chercher à

gérer le problème créé, il faut apprendre à anticiper ces problèmes. A Marseille, une mauvaise anticipation a généré des années après la rocade L2, périphérique sur le papier, autoroute urbaine dans la réalité. Et que dire de la rocade Fleming ! Elle est carrément hors la loi, tant le bruit y est important, insupportable.

- Au fait, la loi sur l'Air peut-elle régler certains problèmes ?

Où sont les moyens de l'appliquer ? Peut-être que si les élus qui sont chargés de discuter demain des Plans de déplacement urbain étaient juridiquement responsables de la baisse de la pollution, ces PDU auraient un impact.

- Ça n'est quand même pas tout à fait l'affaire du sang contaminé, non ?

Il existe tout de même des relations, de plus en plus démontrées scientifiquement, entre le stress et les niveaux sonores élevés et subis, et l'état de santé des gens, sans parler des 55 000 Européens qui sont tués sur la route chaque année, ni des 250 000 blessés qui s'en sortent, mais pas bien en général. Je vous fais grâce des effets attendus de l'effet de serre, changements climatiques et montée des eaux à la clef. Tout ça dépend largement de nos sociétés du tout automobile.

Propos recueillis par M.N.

Victor Hugo Espinosa est coordinateur de l'Ecoforum sur le thème des « Transports ».

Ecoforum ce soir sur le thème des « transports ».

La voiture favorite, forcément