



Une réunion publique marquée par une réflexion globale sur les transports urbains. PHOTO DR

Les autres voies de la concertation

Transport

L'association Toulon@Venir rouvre le débat sur l'élargissement à deux fois trois voies de l'autoroute intra-urbaine A57 qui fait l'objet d'une enquête publique jusqu'au 15 avril.

Avec un éclairage sur le projet pour permettre aux participants d'intervenir de façon constructive dans la phase de consultation.

VAR

« C'est un projet dont le bénéfice en termes d'environnement est mitigé, avec une amélioration des transports collectifs relativement mince et un volet paysager indigent », déclare Anne-Marie Reboul la présidente de l'association Toulon@Venir lors de la réunion publique organisée pour discuter de l'élargissement à deux fois trois voies de l'autoroute A57 qui scinde déjà le grand-Toulon dans sa partie Est.

« Il n'y a pas non plus de vision à long terme sur la maîtrise du trafic induit », continue-t-elle. Tout cela conduit la responsable associative à affirmer qu'« il ne s'agit pas d'un projet urbain mais seulement un projet autoroutier ».

En l'état, en tout cas, rien de vraiment convaincant pour l'association citoyenne qui dresse tout au long de la soirée l'inventaire des

faillies décelées dans le projet.

« Il s'agit pour nous de réfléchir à notre angle de participation à l'enquête publique », poursuit Anne-Marie Reboul. Elle pointe par exemple la précédente étude qui envisageait une saturation du réseau malgré l'agissement à 3 voies : « Ça veut dire que ça va être bien mais pas très longtemps. Alors que là dans cette concertation de 2015 on était dans la configuration tramway... » Ce qui n'est plus le cas.

Un chantier d'envergure visant à élargir à deux fois trois voies l'autoroute intra-urbaine sur un tronçon de près de 7 km - la bande d'arrêt d'urgence (la 3ème voie) étant dévolue au transport en commun qui pourrait, si le préfet donne son accord à l'issue de l'enquête publique, s'étaler sur quatre ans avec une livraison prévue à l'horizon 2025. Une section autoroutière aujourd'hui largement saturée.

Sous l'autoroute, la plage ?

La présidente de Toulon@Venir revient sur l'origine de l'infrastructure créée au milieu des années 60 « qui a produit une extension urbaine assez fulgurante mais avec un développement anarchique »... Un problème de cloisonnement des quartiers séparé par la bande autoroutière qui tient à l'insuffisance des franchissements routiers, piétons et cyclistes.

« Le dossier Escota ne présente pas de faille. La faille elle est dans la coordination entre l'aménagement urbain et le projet », reprend Anne-Marie Reboul.

Et puis c'est sur la notion

même d'autoroute que la présidente revient en se référant aux études de l'urbaniste Paul Lecoart qui a travaillé sur les transformations de voies rapides en voies urbaines, d'autoroute en boulevard. Comme celle conduite en 2001 à Manhattan sur un tronçon qui recueillait un trafic de 100 000 véhicules par jour.

« Cela permet une renaissance des centres-villes et des quartiers sinistrés par l'autoroute », reprend Anne-Marie Reboul. Avec une donnée complètement contre-intuitive : « Les études montrent que cette transformation n'engendre pas de dégradation des conditions de circulation au-delà de l'ajustement de départ. Il y a un report partiel du trafic sur le réseau local mais celui-ci reste limité et inférieur aux prévisions », argumente la présidente de Toulon@Venir.

Un résultat étonnant qui s'expliquerait par un changement induit des comportements : « Le trafic journalier diminue lorsqu'on réduit l'offre. Les usagers réfléchissent alors comment se déplacer autrement. Et cela se fait d'autant mieux que les villes accompagnent la transformation en mettant en place une politique de déplacement ad hoc », reprend-elle.

« Mais tout cela exige des élus déterminés et une prise de risque politiquement gagnante à terme », conclut Anne-Marie Reboul.

Pas sûr que tout cela réussisse vraiment à les convaincre d'aller chercher la plage sous les pavés. Mais le débat est relancé.

Thierry Turpin