Transport 2050 ?

-une présentation ambigüe :démarche ou credo ? (chapitre 5)
-une prospective rassurante sans ruptures (page 35) :
. « le progrès technique règlera le problème de la route polluante
. construisons les routes nécessaires
. le coût d'usage de la voiture n'augmentera pas plus vite que le revenu des ménages par tête »

est-ce crédible ?

-mais irréaliste et démobilisatrice car :
. le report modale reste « une ardente obligation »
. de même que les changements des comportements
Il faut arrêter l'exponentielle routière où les routes nouvelles appellent des trafics routiers supplémentaires
(cf par exemple les articles transport dans la Constitution suisse et les études britanniques du professeur Goodwin)
Ceci ne s'oppose pas au légitime développement des pays mais au contraire favorise un vrai développement durable (tourisme raisonnable et non envahissant et coûteux en aménagements collectifs, protection anti-délocalisation du transport plus cher, protection de l'environnement bien sûr ...

MONDE

www.metrofrance.com/monde

JASON REED/REUTERS

UN PIANO AU SOMMET DE SON ART
Un piano a été découvert par des militants écologistes au sommet du Ben Nevis, la plus haute montagne du Royaume-Uni, située au nord-ouest de l'Ecosse et qui culmine à 1 344 mètres d'altitude. Les quinze bénévoles de l'association John Muir Trust venus nettoyer la cime ont lancé un appel à témoins pour comprendre comment ce piano a pu se retrouver à seulement 200 mètres du sommet. AFP

L'indépendance du Liban à l'ONU

ETATS-UNIS L'ONU a adopté hier une résolution qui enjoint à la Syrie d'établir des relations diplomatiques et de définir sa frontière avec le Liban. Pour l'instance onusienne, ces deux mesures constitueraient une "étape significative" dans le processus de reconnaissance de l'indépendance politique du Liban. Le texte, parrainé par les Etats-Unis, la France et la Grande-Bretagne, a été approuvé par 13 voix pour, aucune contre et deux abstentions, celles de la Russie et de la Chine. AP

Sao Paulo négocie avec le crime

BRÉSIL La police de Sao Paulo a lancé une contre-offensive sanglante qui s'est traduite par la mort de plus de 33 "criminels" présumés depuis lundi, alors que les autorités pénitentiaires reconnaissent avoir mené des tractations avec le crime organisé pour mettre fin aux violences. AFP

EN BREF

- **CHINE** Plus de 350 000 personnes ont été évacuées de zones côtières du sud de la Chine à l'approche du typhon Chanchu, qui a fait 41 morts samedi aux Philippines. AFP
- **JAPON** Le Sénat japonais a entériné hier un projet de loi controversé visant à saisir les empreintes digitales et à photographier tous les visiteurs étrangers âgés de 16 ans ou plus arrivant au Japon. Ce projet de loi entre dans le cadre d'un renforcement des mesures de sécurité antiterroristes. AFP
- **BELGIQUE** Les funérailles de la fillette tuée le 11 mai en même temps que sa nourrice malienne par un jeune skinhead proche de l'extrême droite se sont déroulées hier à Anvers (Nord), au moment où le parlement belge débattait d'un durcissement de la législation sur les armes. AFP
- **IRAK** Seize personnes ont été tuées dans plusieurs attaques hier en Irak, au lendemain d'une journée de violences qui a coûté la vie à 50 personnes dans ce pays, selon des sources sécuritaires. AFP
- **SUISSE** La police suisse a stoppé une automobiliste de 49 ans pour une raison inhabituelle, mardi soir parce qu'elle roulait à... 23 km/h. Le test d'alcoolémie a montré un taux de 1,7 pour mille, soit plus de trois fois la limite. AP

L'Angleterre a soif

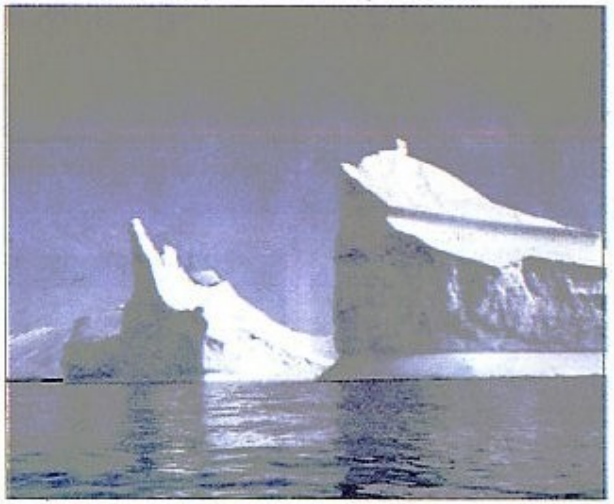
L'Angleterre est menacée par la pire sécheresse depuis un siècle.

Le sud-est de l'Angleterre manque cruellement d'eau et la situation est presque comparable à celle vécue par certains pays africains, a averti l'Agence britannique de l'environnement cette semaine. "Les gens ont parfois l'impression qu'il y a beaucoup d'eau, mais en fait nous en avons moins que dans certaines parties du Soudan ou du Maghreb", a affirmé mardi le directeur de l'eau au sein de l'agence, David King.

Economiser l'eau

Selon les statistiques de la météorologie nationale, les pluies sur le sud-est de l'Angleterre depuis dix-huit mois ont été bien inférieures à celles constatées sur la région avant la canicule de l'été 1976 et sont au niveau des dramatiques étés 1933 et 1934. Le niveau des nappes phréatiques, à l'origine de 85% de l'approvisionnement en eau dans certains secteurs, a chuté de façon alarmante.

Décidé à prendre les devants, le gouvernement a pris une mesure radicale, lundi, en autorisant pour la première fois depuis onze ans une compagnie de dsitribution d'eau à rationner ses clients.


LE PRINCIPAL FOURNISSEUR d'eau de Grande-Bretagne, Thames Water, réfléchit sérieusement à la possibilité de remorquer des icebergs depuis le Groenland ou la Scandinavie vers Londres pour résoudre la pénurie due à la grave sécheresse actuelle, a rapporté hier le *Times*

L'interdiction ne se limitera pas à l'alimentation en eau des plantes vertes ou des pelouses. Terminés également, le remplissage des piscines privées, le nettoyage des voitures ou des fenêtres extérieures des habitations ou encore l'arrosage des parcours de golf.

Le rationnement pourrait encore prendre une ampleur bien plus importante, dans les prochaines semaines, dans le sud-est de l'Angleterre. Londres pourrait être concerné.

Toutes ces mesures ont pour but d'éviter la pénurie constatée durant l'été 1976, quand des dizaines de milliers de foyers furent privés d'eau durant la journée. A l'époque, les conseils prodigués aux Britanniques consistaient, par exemple, à utiliser l'eau de la vaisselle pour remplir les chasses d'eau des toilettes. Et il était interdit de prendre un bain dans une baignoire remplie de plus de 12,7 cm d'eau. AFP

DECES

Max Meynier animait "Les routiers sont sympas"

RTL rend hommage, ce matin et cette nuit, à Max Meynier. AFP

Max Meynier, animateur pendant 13 ans sur RTL de l'émission *Les routiers sont sympas*, est mort, à 68 ans, des suites d'un cancer. Max Meynier est resté 23 ans à RTL, où il a animé cette émission qui donnait la parole aux routiers. L'animateur avait également présenté *Le juste prix* sur TF1.

Après des débuts comme comédien au théâtre, Max Meynier est entré en 1969 à RTL, où il lance le 8 mai 1972 *Les Routiers sont sympas*, de 21h à minuit. Avec cette émission populaire, Max Meynier, moustache tombante et silhouette trapue, est vite devenu l'idole des chauffeurs routiers, recevant jusqu'à 25 000 lettres par an

Aujourd'hui, RTL rend hommage à Max Meynier en diffusant des extraits des *Routiers sont sympas* et des réactions.

La Provence 24/5/06

LOIS

LOI n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (1)

NOR : *EQUX0500211L*

Article 27

Après l'article 285 *sexies* du code des douanes, il est inséré un article 285 *septies* ainsi rédigé :

« *Art. 285* septies. – A titre expérimental, dans la région Alsace et pour une durée de cinq ans, les véhicules utilitaires dont le poids total en charge est égal ou supérieur à 12 tonnes peuvent être soumis, lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire français, à une taxe non déductible dont le montant est compris entre 0,001 et 0,015 € par tonne et par kilomètre.

« Cette taxe est perçue au profit de la collectivité propriétaire de la voie routière. Elle est décidée par décret en Conseil d'Etat lorsque la voie appartient au domaine public de l'Etat et par l'organe délibérant de la collectivité territoriale lorsque la voie appartient au domaine public d'un département ou d'une commune.

« Elle est acquittée par le propriétaire du véhicule ou, si le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location, par son locataire.

« La taxe est prélevée lors de chaque passage sur les voies concernées ou mensuellement par les services de la direction générale des douanes et droits indirects sur la base des relevés kilométriques fournis par les transporteurs. Elle est recouvrée selon les mêmes règles et sous les mêmes garanties, sanctions et privilèges qu'en matière de droits de douane. Les infractions sont constatées et réprimées, et les instances instruites et jugées, conformément aux dispositions du présent code.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article et détermine les conditions dans lesquelles il sera procédé à une évaluation au terme de la période d'expérimentation. »

iniziativa
da las alps

Les Alpes constituent un précieux patrimoine. Leurs sources et leurs glaciers alimentent en eau potable de vastes régions d'Europe. Elles sont le royaume des marmottes et des aigles. Mais le bruit et la pollution dus au trafic portent lourdement atteinte à la qualité de vie de la population et à une nature particulièrement fragile.

Le flot des camions compromet la sécurité et la santé de la population, ainsi que l'équilibre écologique. Les régions alpines doivent être protégées. L'Union européenne reconnaît d'ailleurs aux Alpes la qualité de zone sensible.

La bourse du transit alpin est la solution pour maîtriser le trafic automobile lourd à travers les Alpes. Il s'agit d'un instrument conforme à l'économie de marché, qui permettra d'atteindre un objectif écologique: ramener le nombre de camions à un niveau supportable pour l'être humain et la nature, en transférant sur le rail le trafic marchandises longue distance.

Initiative des Alpes Association pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit
Herrengasse 2 Case postale 28 CH-6460 Altdorf Tél. +41(0)41 870 97 81 Fax +41(0)41 870 97 88
info@alpeninitiative.ch www.initiative-des-alpes.ch CCP dons 19-6246-9

iniziativa
da las alps

Les Alpes veulent entrer en bourse.

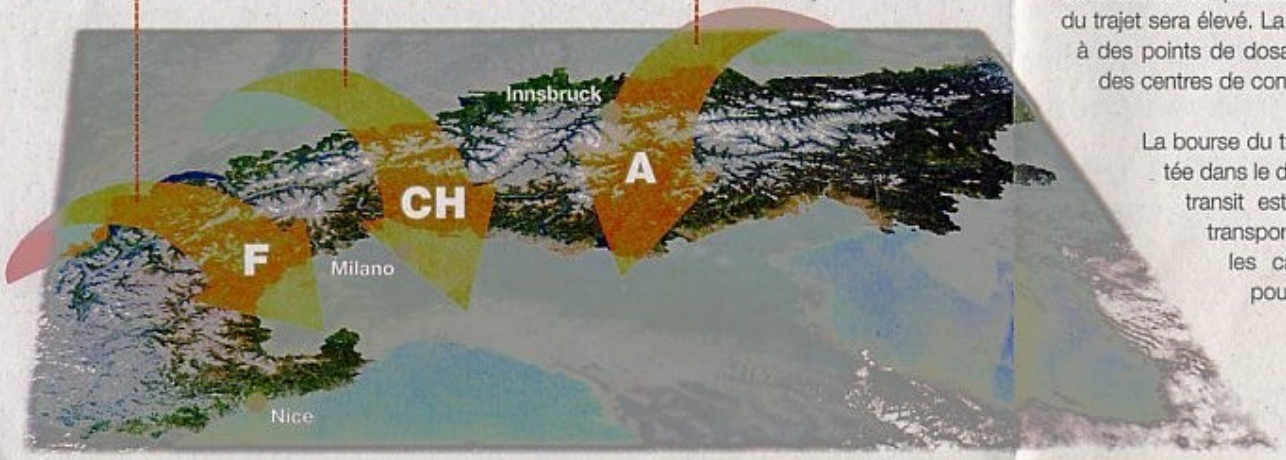
© Photo des marmottes: Bickelmeier / R. Witak

§

Les autorités politiques limiteront **le nombre de trajets par camion** (= droits de transit) à un niveau supportable pour l'être humain et la nature.

Rail&Road-Cargo SA
Cette entreprise recevra pour ses transports ferroviaires un certain nombre de droits de transit gratuits. Elle pourra les utiliser elle-même ou les revendre via la bourse du transit alpin.

Road-Cargo SA
Cette entreprise transportera des marchandises uniquement par camion. Elle devra pour cela acheter des droits de transit à la bourse du transit alpin. (Régime spécial pour le trafic régional)



La bourse du transit alpin – délester les Alpes du trafic automobile lourd.

C'est encore une vision: avec la bourse du transit alpin, les pays alpins européens créent sur l'Internet une sorte de marché où sont vendus aux enchères un nombre prédéfini de transports par camion, ce nombre étant plafonné dans tout l'arc alpin à un niveau écologiquement supportable. En Suisse, la loi sur le transfert du trafic prévoit déjà un tel plafonnement. A partir de 2009, pas plus de 650'000 poids lourds seront autorisés à franchir les Alpes suisses chaque année. Pour les autres passages alpins européens, le plafond reste à déterminer. A la bourse du transit alpin, les transporteurs achèteront des droits de transit pour leurs véhicules. Le prix d'un laissez-passer électronique ou d'un ticket SMS dépendra de l'offre et de la demande: plus la demande sera importante, plus le prix du trajet sera élevé. La vérification des droits de transit se fera à des points de dosage du trafic automobile lourd ou dans des centres de contrôle des poids lourds.

La bourse du transit alpin favorisera l'évolution souhaitée dans le domaine du trafic: si le prix des trajets en transit est trop élevé, les marchandises seront transportées par le rail. Dans tout l'arc alpin, les capacités ferroviaires sont suffisantes pour cela.

Contribuez vous aussi à faire de cette vision une réalité.

www.bourse-du-transit.ch

Tout le monde sera gagnant

- Les gros bouchons de camions et les coûts qu'ils engendrent disparaîtront. Les transporteurs routiers pourront mieux planifier leurs trajets.
- La sécurité routière s'améliorera pour tous les usagers. Les coûts des accidents diminueront.
- Le milieu alpin sera préservé. La population riveraine des passages alpins sera exposée à moins de bruit et de pollution.

OJD: 122569
Page: 4
Edition:(FRA)
Suppl.:
Rubrique:

L'ALSACE

Mots

B37EF84B58E02A0BB09B1C698906E54E0A22085F7097642A6B57707

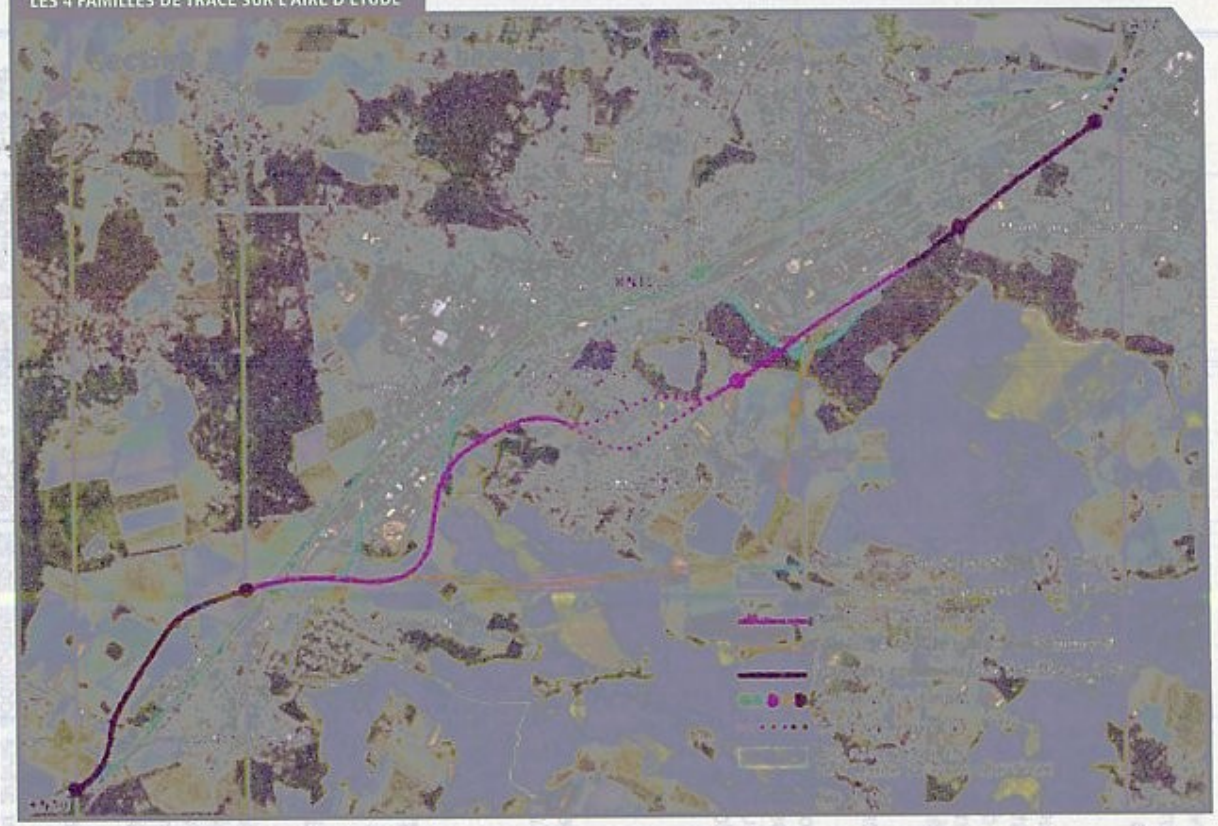
CIRCULATION Taxe poids-lourds : des élus veulent un péage en Lorraine

Une délégation de maires lorrains menée par le sénateur de Moselle Jean-Louis Masson a plaidé au ministère des Transports pour l'instauration d'un péage pour les poids-lourds sur l'autoroute A31 (Nancy-Luxembourg), à l'instar de celui projeté en Alsace. « Le problème devient urgent en raison du péage sur les poids-lourds généralisé en Allemagne et d'un amendement prévoyant une expérimentation en Alsace, a fait valoir Jean-Louis Masson. Si rien n'est fait, le sillon lorrain serait le seul couloir nord-sud gratuit pour les poids-lourds, ce qui entraînerait un supplément de trafic considérable sur cet axe déjà saturé ». Les élus Verts de Lorraine ont également demandé que la décision de taxer les poids-lourds concerne leur région. Un amendement, voté à la mi-décembre par l'Assemblée nationale à l'initiative d'élus alsaciens, prévoit une taxe sur les poids-lourds en transit dans cette région. Une opération escargot visant à protester contre cette taxe avait réuni, le 9 janvier, quelque 220 poids-lourds sur plusieurs grands axes routiers alsaciens, à l'appel des plusieurs fédérations de transporteurs routiers.

QUATRE FAMILLES DE TRACÉS À DÉBATTRE

L'étendue des problèmes et des enjeux du projet de prolongement de l'autoroute A12 alliée au caractère hétérogène du territoire a conduit le maître d'ouvrage à l'exploration comparée d'une large gamme de solutions potentielles.
Dans ce cadre, quatre « familles » de tracés ont été envisagées, au sein desquelles 7 scénarios différenciés ont été étudiés : la transformation de la RN 10, selon deux scénarios d'aménagement dans son emprise actuelle, constitue la première famille conformément à la demande de la CNDP ; les autres, situées hors de l'emprise de la RN 10, restituent des scénarios qui ont fait l'objet, toutes ces dernières années, d'études et de dialogues.

LES 4 FAMILLES DE TRACÉ SUR L'AIRE D'ÉTUDE



Chaque famille (sauf la famille 1) est découpée d'Est en Ouest en trois sections distinctes. La section centrale est celle sur laquelle la différenciation des tracés et la plus grande et où l'enjeu du choix d'une famille de tracés semble le plus important. C'est la raison pour laquelle elle a été le plus finement explorée.

SUR L'EMPRISE DE LA RN 10	EN DEHORS DE L'EMPRISE DE LA RN 10		
Famille 1 Transformation sur place de la RN 10 Il s'agit d'une transformation complète de la RN 10, directement sur ou sous son tracé actuel.	**Famille 2** Jumelage avec la voie ferrée Cette famille propose un tracé urbain parallèle à la voie ferrée, susceptible de passer au Nord ou au Sud de celle-ci.	**Famille 3** Tracé médian Cette famille située au centre de la zone d'étude intervient sur des secteurs de transition entre espaces urbanisés et espaces naturels.	**Famille 4** Par le vallon de Pommeret Il s'agit du tracé « historique » du prolongement de l'A12. Il traverse des zones rurales ou naturelles pour partie incluses dans un site classé et un Parc Naturel Régional.
Scénario 1A « RN 10 en route express » **Scénario 1B** « A12 sous RN 10 »	**Scénario 2A** « Sud de la voie ferrée » **Scénario 2A'** « Nord de la voie ferrée »	**Scénario 2D** « Emprise sous la coulée verte » **Scénario 2C'** « Passage au Sud de l'étang des Noës »	**Scénario 3C** « Par le vallon du Pommeret »

Budget et financements prévisionnels

Les coûts d'investissement (estimation 2001) s'échelonnent entre 1 310 M€ TTC pour la famille « transformation sur place de la RN 10 » et 350 M€ TTC pour la famille « par le vallon du Pommeret ».

Les coûts annuels prévisionnels d'exploitation et d'entretien sont respectivement pour ces mêmes familles de 7 M€ et de 2,5 M€.

La durée estimée du chantier est de 8 ans pour la famille « transformation sur place de la RN 10 », 4 à 5 ans pour les familles « jumelage avec la voie ferrée » et « tracé médian », de 3 à 4 ans pour la famille « par le vallon du Pommeret ».

dernière section. Cette descente, quoique entrecoupée de tunnels, est aussi attrayante que la montée dans la vallée de l'Allier ; mais le paysage est totalement différent : aux sapins succèdent les pins, puis les châtaigniers et enfin les cultures en terrasse de mûriers et d'oliviers propres aux basses Cévennes, mais dont beaucoup sont maintenant aban-

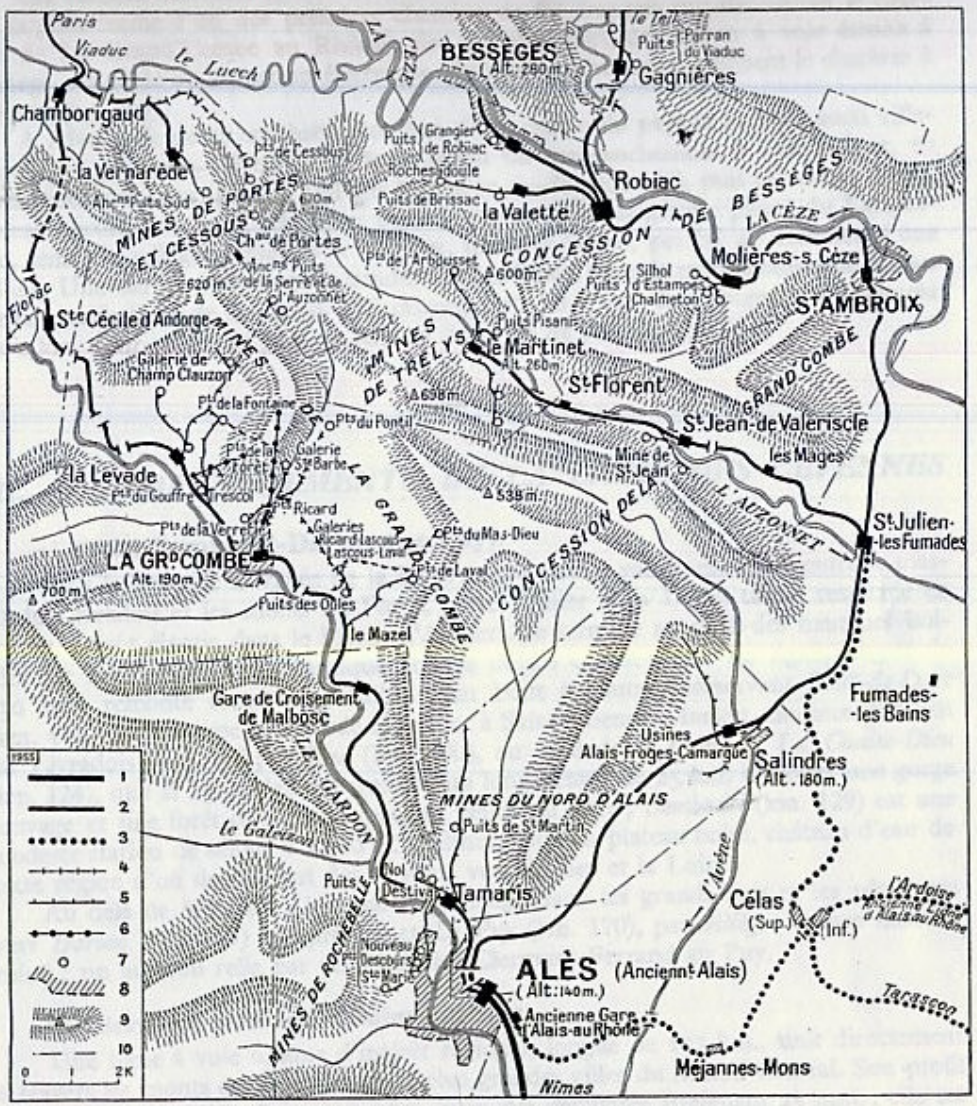
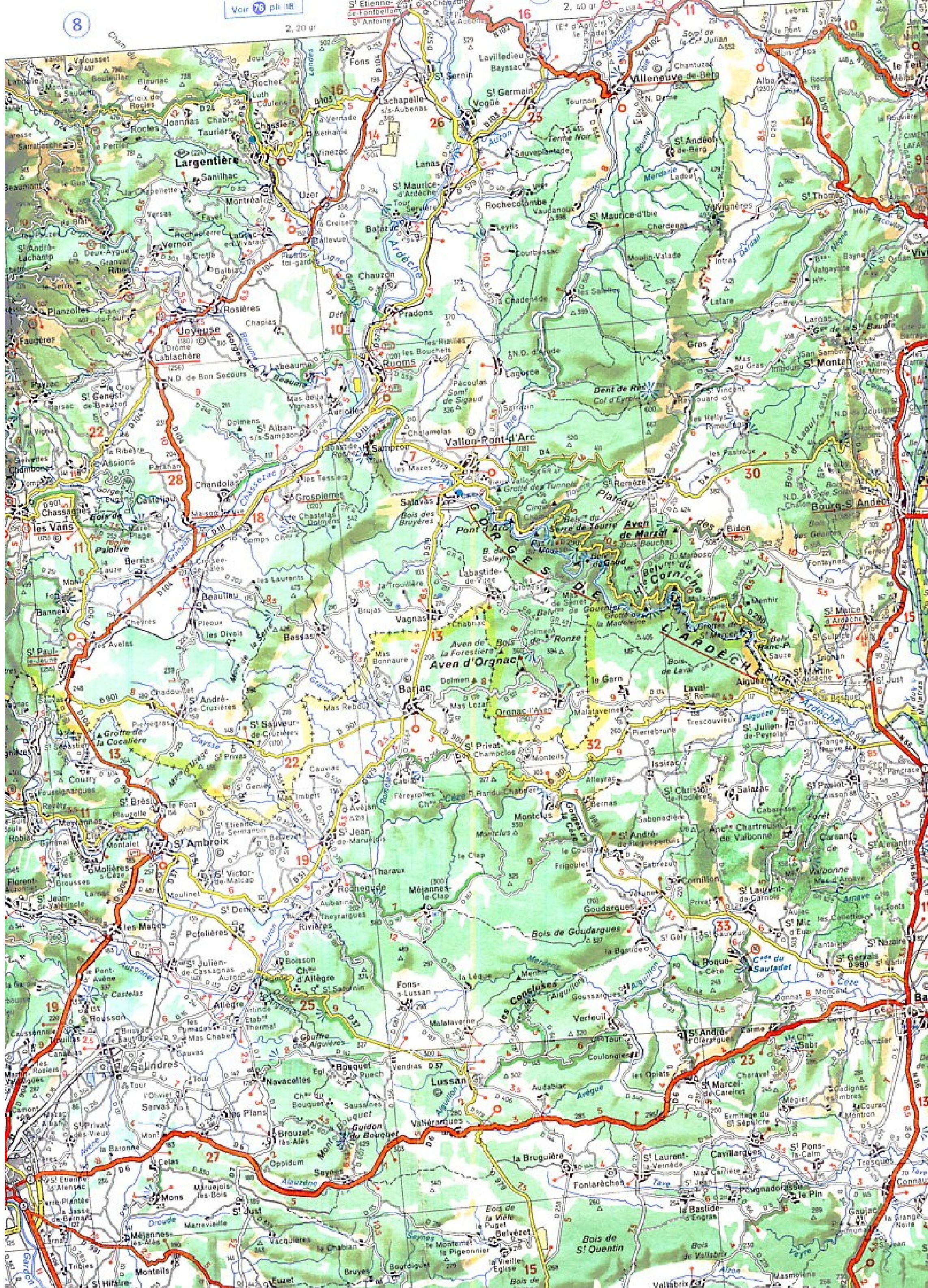


Fig. 237 : Le bassin houiller d'ALÈS.
Vallées du Gardon, de l'Auzonnet et de la Cèze.
Échelle : 1/150.000e.

1. Ligne S.N.C.F. à double voie. — 2. Ligne S.N.C.F. à voie unique ou embranchement minier à voie normale. — 3. Ligne S.N.C.F. abandonnée. — 4. Ligne à voie étroite des Chemins de fer Départementaux. — 5. Embranchement minier à voie étroite. — 6. Téléphérique minier (remontée des déblais). — 7. Puits de mine. — 8. Limite des agglomérations. — 9. Crête montagneuse avec sommet coté. — 10. Limite des anciennes concessions minières.

données, la population délaissant ces vallées arides, sauvages et éloignées des grands centres.

La descente commence dès la sortie de la gare de La Bastide ; après un pont sur le haut Allier, à quelques kilomètres de sa source, la ligne traverse le tunnel de faîte de 900 m. de long, qui sépare le bassin de l'Atlantique de celui de la Méditerranée ;



8
Voir 76 pli 18
Largentière
Joyeuse
Ruoms
Vallon-Pont-d'Arc
Villeneuve-de-Berg
Bourg-St Andéol
les Vans
Barjac
Aven d'Orgnac
St Ambroix
Lussan
Goudargues
Salindres
Allègre
GORGES DE L'ARDÈCHE
Ardèche
Chassezac
Cèze
Plateau
Vogüé
St Martin-d'Ardèche
Bois de Goudargues
Bois de St Quentin