

UNE EUROPE DES TRANSPORTS MENACÉE D'EMBOLIE

Des villes asphyxiées par l'automobile

PAR ISABELLE BOURBOULON

« *L faut adapter la ville à la voiture.* » La formule, restée célèbre, est de Georges Pompidou. On en serait plutôt aujourd'hui à préconiser exactement l'inverse, tant le tout-automobile pour les déplacements urbains a atteint ses limites. En France, la décision de Mme Dominique Voynet, ministre de l'environnement, de limiter la circulation dans la région parisienne lors du pic de pollution du 1er octobre dernier, aura au moins servi à prendre la mesure concrète de ces nuisances (1) et à sensibiliser l'opinion à la qualité de l'environnement urbain.

De nombreuses études épidémiologiques (2) ont mis en évidence la corrélation entre niveaux moyens de pollution et problèmes de santé, notamment respiratoires. En France, ils sont responsables de 1 000 décès prématurés par an, sans compter les hospitalisations, les consultations aux urgences pédiatriques, les visites médicales à domicile, l'absentéisme professionnel. Soit un coût médico-social évalué, uniquement pour Paris et la petite couronne, à 1 milliard de francs par an.

Nuisances du bruit également : en ville, 80 % de l'énergie acoustique sont émis par les véhicules en circulation, et l'on estime que 10 millions de personnes sont soumises, en France, à un niveau sonore supérieur à 65 décibels, seuil au-delà duquel le bruit est considéré comme gênant, notamment pour le sommeil. Enfin, l'encombrement spatial constitue une autre forme de pollution : la voiture consomme huit fois plus d'espace que l'autobus, si l'on prend en compte la surface à l'arrêt, le nombre moyen de passagers et la vitesse de déplacement. Les bouchons, qui augmentent de 15 % par an, ont un coût estimé à 7,5 milliards de francs, dont 1,5 milliard en carburant gaspillé. Au total, l'impact combiné des coûts sociaux du transport automobile — bruit, pollution de l'air, congestion de la circulation, consommation d'espace et manque de sécurité — pourrait représenter jusqu'à 5 % du produit national brut (PNB).

Mais l'inquiétude principale doit venir de l'augmentation croissante des émissions de gaz carbonique, dont les transports sont responsables à 80 %, et qui a pour conséquence un réchauffement progressif de la planète (3). A ce sujet, M. Dominique Bron, responsable de la cellule de prospective et de stratégie du ministère de l'environnement, lance une mise en garde : « *De premiers effets graves du changement climatique pourraient se faire sentir autour de 2020-2030. Paradoxalement, l'effet de serre se traduirait, en Europe de l'Ouest, par une baisse de 4 à 5 degrés de la température moyenne, due à la disparition du Gulf Stream. A la même époque, la concentration des ressources pétrolières au Proche-Orient, associée à la prédominance des consommations énergétiques de la Chine et de l'Inde, pourrait créer de fortes tensions politiques et économiques.* » Réduire l'incitation à utiliser un véhicule individuel et augmenter l'attrait des transports en commun paraît de simple bon sens, tant la place occupée par l'automobile est considérable : 60 voitures pour 100 habitants aux Etats-Unis (Los Angeles comptait, en 1995, 13 millions de véhicules pour 14 millions d'habitants) ; en France, 91 % des actifs conduisent ; 80 % des ménages possèdent une automobile ; la multimotorisation (au moins deux voitures par foyer) a augmenté de 34,5 % depuis 1985. Une évolution qui s'est traduite par une hausse

de 43,6% du trafic automobile en douze ans, alors que, pendant la même période, le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 25,7% seulement.

De la dissuasion « douce » (pratiquée par les villes de Berne ou Zurich), en passant par le recours au péage urbain, jusqu'à l'interdiction totale de circuler dans les centres (Bologne, Milan...), les villes européennes font, depuis quelques années, assaut d'initiatives pour limiter le trafic automobile et promouvoir les transports collectifs. En France, « *les élections municipales de 1983 ont fait perdre les maires qui avaient des projets de transports publics. Celles de 1989, et surtout de 1995, ont fait élire ou réélire des maires sur ce même thème* », constate Mme Pascale Pécheur, secrétaire générale du Groupement des autorités responsables des transports (GART). Et de citer l'exemple emblématique de Strasbourg, qui vient d'inaugurer le premier vélo-parc-tram de France.

L'Etat, quant à lui, possède ses propres outils d'intervention : incitations budgétaires, en particulier par le financement des programmes de recherche en faveur de la voiture « propre » — électrique, filière gaz et autres énergies de substitution — menés dans le cadre du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit) (4) ; fiscalité — une tarification croissante du gazole est inévitable (5) ; et choix des infrastructures en faveur des transports en commun.

Les moyens existent, qu'il s'agit simplement de mettre en œuvre. Agir sur le stationnement, par exemple, en renforçant la réglementation et en supprimant les nombreux passe-droits (seules 20% des contraventions pour stationnement illicite sont effectivement perçues...), en limitant le nombre de places de stationnement offertes par les employeurs dans les zones où existent des transports en commun. Ou encore subordonner la délivrance de permis de construire à une desserte des transports en commun ; concevoir les zones de logement, même excentriques, en fonction de la possibilité pour les habitants de couvrir les besoins de vie quotidienne sans avoir à prendre leur voiture ; ne pas situer les universités en plein désert, ce qui oblige les étudiants à utiliser une auto, etc. M. Claude Quin, ancien président de la RATP, proposait d'instituer une taxe pour les bénéficiaires indirects du transport en commun que sont, par exemple, les promoteurs immobiliers lorsqu'ils réalisent des plus-values foncières grâce à la proximité d'une station de RER par exemple. La demande sociale est forte, sur laquelle peuvent s'appuyer des choix politiques nouveaux. Selon une étude récente, 76% des Français estiment qu'il faut développer les transports en commun (6), y compris en prenant des mesures contraignantes contre les voitures et, pour 58% d'entre eux, les transports et la circulation constituent le deuxième problème de la vie locale, après l'emploi (en 1991, ils n'occupaient que la sixième place). L'offre de transports collectifs à créer devrait être à la mesure de ces attentes et mettre à profit toutes les solutions de rechange à l'hégémonie de la voiture.

ISABELLE BOURBOULON
Journaliste

-
- (1) La route, au sens large, produit entre 80% et 98% des émissions de polluants : monoxyde de carbone, oxydes d'azote, hydrocarbures et surtout particules fines, le polluant le plus dangereux créé principalement par les moteurs Diesel.
 - (2) En particulier celles du Health Effects Institute aux Etats-Unis, de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) et d'Evaluation des risques de la pollution urbaine pour la santé (Erpurs) en France.
 - (3) Cette question est l'objet du sommet qui se tient à Kyoto, du 1er au 12 décembre, et qui réunit 150 pays. Lire Ignacio Ramonet, « **Sauver la planète** », *Le Monde diplomatique*, novembre 1997.
 - (4) A l'initiative des ministères chargés de la recherche, des transports, de l'environnement et de l'industrie, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et de l'Agence nationale de valorisation de la recherche (Anvar).
 - (5) Le parc automobile français est largement dépendant du gazole : 11 millions de véhicules sur 30 millions ; 41% des immatriculations depuis le début de l'année 1997. Selon l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets), si la diésélisation du parc automobile continue, les émissions de particules augmenteront de 71% d'ici à l'an 2010.
 - (6) La ligne de tramway reliant Saint-Denis à Bobigny remporte l'adhésion massive des usagers et dépasse en fréquentation les prévisions des spécialistes.

Mot clés: Ville Écologie Transports