

Quatre axes de travail pour réduire la pollution due à l'automobile, expliqués par Lionel Poitevin, délégué régional adjoint de l'Ademe

Entretien Jean Roquecave Photo Sébastien Laval

Se déplacer mieux et différemment



Le secteur des transports est responsable de 40 % des émissions de gaz à effet de serre, en Poitou-Charentes. Localement, les polluants émis directement par les véhicules (particules, hydrocarbures, monoxyde de carbone, oxydes d'azote) et indirectement (ozone notamment) sont nocifs pour la santé. La pollution automobile est particulièrement sensible dans les zones urbaines, où il ne s'agit plus aujourd'hui seulement d'améliorer la circulation des véhicules en réduisant les encombrements. Car la fluidité de la circulation, les trajets de plus en plus longs sur des roclades accroissent en fait la pollution globale. Réduire les émissions de gaz à effet de serre consiste à maîtriser la circulation des véhicules en proposant d'autres modes de transport, alors même que la demande de déplacements, pour le travail ou pour les loisirs, est toujours plus importante.

Ci-dessus : un bus au gaz dans le centre de Poitiers. La STP fait circuler 34 bus au gaz. Le parc sera porté à 40 d'ici la fin 2003.

L'Actualité. - Comment agir sur la pollution automobile ?

Lionel Poitevin. - Quatre axes de travail se dessinent : il faut agir à la fois sur les comportements, sur la technologie des véhicules, sur l'organisation des déplacements et, de façon plus fondamentale, réfléchir à l'organisation de la ville elle-même.

Il y a une prise de conscience du problème. Une enquête, menée auprès d'un échantillon de 400 personnes en Poitou-Charentes, montre que les gens connaissent la problématique de l'effet de serre et son influence sur le changement climatique, et reconnaissent la nécessité d'agir. A la question des responsabilités, ils répondent que ce sont surtout les entreprises mais aussi chacun d'entre nous. A la question «qui doit agir ?», ils estiment que c'est à parts égales les autorités et chacun à son niveau. Et 75 % d'entre eux se disent prêts à infléchir leur comportement quotidien (en empruntant les transports collectifs, ou en utilisant les énergies renouvelables).

Mais dans une région comme la nôtre, où il n'y a que des agglomérations de taille moyenne, l'utilisation des véhicules individuels, paradoxalement, n'engendre pas suffisamment de contraintes pour que les usagers décident de changer de comportement. D'autre part, on ne peut limiter la circulation des véhicules particuliers en ville que s'il existe une offre de transports collectifs très performants. Or, dans la région, il n'est pas toujours incitatif pour un usager de prendre le bus alors qu'il peut se déplacer plus rapidement en voiture particulière. La sensibilisation ne suffit pas, il faut que les usagers y trouvent directement leur intérêt, au travers de politiques adaptées d'aménagement de la ville.

Que fait-on pour améliorer les technologies des véhicules ?

De très gros efforts sont faits pour que les véhicules émettent moins de polluants. Les normes d'émissions des véhicules sont renforcées, l'essence sans plomb et les pots catalytiques sont généralisés, les nouveaux mo-

teurs diesel sont plus propres, et apparaissent des véhicules électriques, hybrides ou au GPL. Malheureusement, les émissions de gaz à effet de serre sont directement liées à la consommation globale qui, elle, ne faiblit pas : l'accroissement du confort et de la sécurité des voitures se traduit par une augmentation de poids et donc de consommation de carburants, les trajets sont de plus en plus longs et les déplacements plus nombreux.

Pour circuler en ville, le véhicule électrique semble la meilleure solution, mais son usage reste marginal : on en compte 2 000 à 3 000 sur l'ensemble du territoire national, dont 350 rien qu'à La Rochelle, et environ une centaine sur le reste du Poitou-Charentes. Pourtant l'offre de véhicules électriques est réelle, mais il n'y a pas de marché, même pour les flottes d'entreprises. Les prix restent élevés en raison des faibles séries, et même avec les aides financières de l'Ademe, de la Région et des collectivités locales, on en voit toujours aussi peu dans les rues. C'est aussi une question de comportement. Nous sommes dans une phase de transition, dans l'attente de la commercialisation de batteries plus performantes et de véhicules hybrides, qui pourraient être la solution de l'avenir. De grands espoirs sont aussi fondés sur la pile à combustible, qui sera peut-être l'énergie de demain.

Quels sont les outils pour mieux organiser les déplacements dans les zones urbaines ?

Nous travaillons beaucoup sur deux aspects des déplacements urbains, les trajets domicile-travail et la livraison de marchandises en centre-ville. Les livraisons sont source importante d'émissions de GES notamment par les encombrements générés. Une solution peut consister à développer des plates-formes logistiques en périphérie des centre-villes, où les cargaisons des gros porteurs seront regroupées par secteur avant d'être livrées à leurs destinataires par des véhicules adaptés, moins polluants. C'est le sens de l'expérience Elcidis, qui est en cours à La Rochelle où les marchandises regroupées sont livrées par des véhicules électriques. Mais à ma connaissance, elle est encore unique en France. Les trajets domicile-travail, qui représentent 70 % des déplacements en centre-ville, peuvent être abordés de plusieurs façons. Les parcobus, comme il en existe à Poitiers ou à La Rochelle, où l'usager dépose son véhicule individuel à l'entrée de la ville avant de poursuivre en bus. On peut aussi envisager des plans de déplacement d'entreprise, les PDE. L'idée est de réfléchir au sein de l'entreprise sur les moyens de mieux organiser le trajet domicile-travail, qu'il s'agisse du covoiturage, de mettre sur pied des accords avec les transports collectifs pour le ramassage ou la desserte de l'entreprise, d'encourager ceux qui vont au travail à pied ou à vélo, en mettant en place des conditions favorables

ou même des primes, comme cela se fait aux USA pour le covoiturage. Nous allons promouvoir les PDE en Poitou-Charentes, auprès des principaux employeurs, et sur les zones d'activités. En France, il existe un exemple de PDE, c'est Eurodisney à Marne-la-Vallée. Mais le contexte est particulier : l'usage des transports collectifs par les employés du parc permet à l'entreprise d'économiser bon nombre de mètres carrés de parking très onéreux.

Comment organiser la ville ?

C'est le point fondamental, l'organisation de la ville et le développement urbain. C'est au travers d'une réflexion sur l'aménagement urbain que l'on peut agir sur les besoins de déplacements. La difficulté vient du concept de l'archipel urbain qui prévaut aujourd'hui, avec des zones d'habitations, des zones commerciales et des zones de travail de plus en plus éloignées les unes des autres. Nous faisons très régulièrement dix à vingt kilomètres pour nous rendre par exemple au supermarché, sans que personne ne prenne conscience de l'impact en terme d'environnement. Pourtant, les émissions de gaz à effet de serre augmentent aussi avec la longueur des déplacements. La mise en place des SCOT (schémas de cohérence territoriale) et des PDU (plans de déplacements urbains) permet de raisonner en termes de bassin d'emploi, de bassin de vie, au-delà des limites intercommunales qui sont déjà dépassées. Il est aussi possible maintenant de concevoir un plan d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération, et de commencer à développer des zones de mixité, comprenant à la fois des commerces, de l'habitat et des activités. Le PDU est un document d'orientation, obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans la région, cela concerne Angoulême, La Rochelle, Niort et Poitiers, mais les agglomérations de Rochefort et Royan ont également décidé d'entamer la démarche. Le premier intérêt des PDU est de pouvoir mettre tout le monde autour de la table, élus, employeurs, commerçants, associations, sociétés de transports, cyclistes ou comités de quartiers, et de susciter le débat sur un sujet difficile. Cela permet d'informer l'ensemble des acteurs concernés et de créer une prise de conscience sur les enjeux, puis de régler les problèmes les plus visibles avant d'aller sur un travail de fond à l'échelle de l'agglomération. L'impact sur l'environnement des différents scénarii peut alors devenir un critère de décision. ■

La Rochelle est une ville pionnière dans le domaine du transport urbain. Elle s'est intéressée au véhicule électrique dès 1993. Liselec offre en location une cinquantaine de voiture électriques en libre-service à plusieurs centaines d'abonnés. (Photo L. Puerquis)

