

Les pointes de trafic sont-elles inévitables ?

Cet article a pour objet de s'interroger sur une question qui, au départ, ne semble pas impacter la préservation de l'environnement ; mais à la réflexion, si !

Elle illustre l'interdépendance entre les différentes dimensions des changements en cours. Et la nécessité, pour les conduire dans le sens de la préservation de l'environnement, de comprendre et maîtriser les autres dimensions (économique, financière, juridique, historique...).

APEOS est née il y a huit ans du rejet d'un projet de contournement routier, donc d'une controverse sur les moyens de remédier à la saturation du trafic dans l'agglomération caladoise. Nous avons d'emblée protesté au nom des nuisances sur l'environnement, qui sont des « externalités négatives » en économie publique. Aujourd'hui que nous ne sommes plus dans l'urgence, nous pouvons approfondir ce genre de question afin d'être plus efficaces demain.

Car les associations environnementalistes dénoncent un système dominé par de grands groupes industriels et commerciaux qui détériore de plus en plus l'environnement et le mode de vie ; mais les changements nécessaires ne se réaliseront que par une action menée sur plusieurs plans à la fois (sciences de l'environnement, économie politique, histoire, psychologie...) et qui implique les citoyens eux-mêmes. Ce qui suppose qu'ils modifient leurs comportements quotidiens.

1. Les pointes de trafic, qu'est-ce que c'est ?

Quand les horaires de travail des salariés leur imposent d'aller tous en même temps au travail et d'en revenir de même, les équipements publics (voirie, ...) doivent être dimensionnés pour les pointes, et ils restent largement sous-utilisés en période creuse. Cela constitue un gaspillage d'argent public et un « mal vivre » pour les salariés et les habitants.

Les pointes de trafic, conséquence du système actuel de transports, aggravée par l'organisation du travail, sont une **triple atteinte à l'environnement** :

1. d'une part par le sur-dimensionnement des équipements publics nécessaire pour « passer la pointe »,
2. d'autre part parce que, pendant les pointes, la pollution est beaucoup plus importante et enfin
3. parce qu'ayant consacré une part excessive de l'argent public à sur-dimensionner les équipements publics, il en reste moins pour la préservation de l'environnement.

2. Transports, énergie et environnement

C'est une illustration de ce que les modes actuels de transport ne sont pas "durables" parce qu'ils répondent de moins en moins aux besoins de déplacement et coûtent de plus en plus cher, tant en argent public qu'aux particuliers. Leur efficacité (rapport objectif / résultat) diminue. L'augmentation du prix du pétrole est le révélateur de cette réalité. Destabilisé par elle, ce système l'est aussi par l'encombrement croissant des voies de circulation. Cet encombrement est la conséquence de l'utilisation individuelle de la voiture parce que c'est elle qui consomme le plus d'espace public par voyageur transporté. Elle nécessite donc d'autant plus d'équipements publics inutilisés en période creuse. Les déplacements par transports publics provoqueraient aussi des pointes – certes moindres – sans étalement des horaires de travail.

3. Comment étaler les pointes de trafic ?

Tout étalement permettrait un gain important en termes d'équipements publics, de temps perdu pour les usagers et de pollutions diverses. Car cet étalement profiterait aussi aux particuliers sous forme d'un gain de temps pour les automobilistes - du fait d'une plus grande fluidité de la circulation – et aux habitants par une réduction des nuisances dues aux encombrements. Il ne pourra résulter que d'une réorganisation du travail dans les entreprises et les administrations, parce que ce sont les principales causes des pointes.

L'étalement des pointes, en soulageant les équipements publics existants, éviterait les projets actuels qui défigurent l'environnement et n'atteignent jamais leur objectif officiel parce qu'ils créent plus de trafic, donc finissent toujours par être saturés.

4. Tout est lié !

Partant de l'objectif d'améliorer l'efficacité des transports (leur durée ainsi que leur coût pour l'automobiliste et le contribuable), on débouche sur la nécessité de faire évoluer l'organisation du travail et les comportements quotidiens de déplacement. Mais se laisser dominer par la logique du système actuel de production et de transport conduirait à une impasse, aggraverait la crise actuelle. C'est parce que les pouvoirs publics n'ont pas osé conduire ces changements, qu'ils se sont abandonnés à la « logique du marché » (c'est-à-dire en fait aux intérêts dominants), que la récession s'installe, en France et en Europe.

On ne retrouvera plus la croissance d'antan par la bonne vieille recette de la dépense publique ! Nous sommes donc condamnés à innover et les transports sont au cœur des mutations nécessaires. Ces mutations ne se réaliseront qu'avec la participation des citoyens-usagers et des agents des services publics. Ils devront modifier leurs comportements et ce ne sera possible qu'en les associant aux décisions. L'échec du néo-management – y compris sur les plans économique et financier – montre bien que nous ne pouvons nous résigner à la situation actuelle. La question la plus difficile est le rôle des différents niveaux territoriaux dans la conduite des changements nécessaires : que peut-on faire au niveau local, d'une intercommunalité, sans attendre que la "réforme" ne tombe du ciel, c'est-à-dire de Paris ?

Philippe Brachet, membre du CA d'APEOS