



PERQUISITION À LA MAIRIE DE SAINT-BENOÎT P.6

Suspicion de fraudes aux emplois aidés

Le Quotidien

www.lequotidien.re

DE LA RÉUNION ET DE L'OcéAN INDIEN

Samedi 22 février 2020 - N° 14324 - 44^e année - Prix : 1,20 €

FREDO
Quotidien
13 900€
À GAGNER
AUJOURD'HUI



MOBILITÉ

Bouger moins pour vivre mieux

Dans le cadre d'une réflexion sur la mobilité et le respect de l'environnement, Laurent Castaignède (en médaillon), auteur d'un ouvrage sur la « face obscure des transports », plaide pour une évolution de la façon de se déplacer en voiture, en avion ou en bateau. Quel que soit le mode de transport, il impacte durablement la pollution de l'air. P.4-5



MEILLEURE BAGUETTE TRADITION P.12
Christophe Gallet, au four et au moulin

SAKIFO 2020 P.14
Les six premières têtes d'affiche



PORTRAIT P.13
Lilian Éthève à fond la caisse

VOLLEY À MADAGASCAR P.35
Le TGV en finale

CONCERT
Ann O'aro
Danyèl Waro *O'aro | Waro*
29 février TÉAT Plein Air 20 mars TÉAT Champ Fleuri

TÉAT
ILE DE LA RÉUNION
www.teat.re
0262 419 325
DÉPARTEMENT Réunion

ENVIRONNEMENT

« Il faut dompter nos voitures avant qu'elles ne nous domestiquent »

Auteur d'un ouvrage de référence « *Airvore ou la face obscure des transports* », Laurent Castaignède analyse l'impact de la pollution et des gaz à effet de serre sur le dérèglement climatique. De passage sur l'île pour une série de conférences, il pose un regard critique sur les transports et la mobilité à La Réunion.

Le fait du jour

– En quoi la mobilité routière pose-t-elle problème à La Réunion ?

– Le problème, c'est l'engorgement. On perd beaucoup trop de temps dans sa voiture pour se déplacer. Il y a beaucoup d'embouteillages alors même que les publicités nous font croire que la voiture est synonyme de liberté. Mais dans la réalité, c'est le contraire car ici, on est souvent obligés de prendre sa voiture pour faire quelque chose. Cela entraîne de graves effets: la pollution de l'air et l'émission de gaz à effet de serre. Les Réunionnais peuvent le sentir, il fait plus chaud qu'avant. Météo France l'a souligné, et nous risquons d'avoir des cyclones de plus en plus puissants.

– Comment faire évoluer cette mobilité ?

– Tout est question de distance. En 1960, la majorité des ménages n'avaient pas de voitures et ils habitaient à trois kilomètres de leur travail. En métropole, cette distance moyenne est actuellement d'au moins 15 km. À La Réunion, on l'évalue à 12 km, mais il y a moins de transports en commun. L'utilisation de la voiture a permis d'augmenter ces distances. Mais cela a eu aussi un « effet rebond » qui a été la construction de routes supplémentaires. Prenons l'exemple de la route des Tamarins. Au début, il y avait peu d'utilisateurs et ça roulait très bien. Les gens ont commencé à éloigner davantage leur domicile de leur lieu de travail. Mais cette situation n'a pas duré et les problèmes ont réapparu.

– Il faudrait donc réduire ces distances ?

– Il faudrait réaménager et rééquilibrer globalement l'espace. Par exemple, il faudrait décentraliser davantage d'emplois à La Réunion et soutenir financièrement les familles et les entreprises dans ce sens.

– Une nouvelle route, la NRL, est en cours de construction. Vaut-elle aider à résoudre ces problèmes de mobilité ?

– C'est un ouvrage pharaonique, mais au mieux, on va déplacer le problème de 300 mètres vers la mer. Il y aura davantage de sécurité avec cette route, mais elle va aussi augmenter les déplacements vers Saint-Denis. Le trafic routier va être fluidifié momentanément mais au final, si on ne limite pas les distances de déplacement, le problème restera entier.

– Un projet de tramway interurbain est également à



Laurent Castaignède, expert en transport et pollution. (Photos Philippe Chan Cheung)

l'œuvre. Ce transport en commun peut-il faire une différence ?

– C'est une bonne initiative, à condition qu'il fasse de nombreux arrêts pour permettre à un grand nombre de personnes de l'emprunter. Cela peut être un bon outil de rééquilibrage du territoire.

– Et concernant la voiture, quelles solutions faudrait-il adopter ?

– Il faut augmenter le prix des voitures. Actuellement, le prix de la voiture n'inclut pas le coût d'entretien des routes et l'automobiliste considère ça comme un dû. Au coût d'achat matériel du véhicule, il faut ajouter et fiscaliser un coût de fonctionnement. Le but est de stabiliser le nombre de voitures. De même, on pourrait mettre en place une forme de cadastre pour les automobiles. On achèterait l'autorisation de rouler que l'on pourrait transmettre au moment de vendre sa voiture. Il faut limiter le nombre de véhicules sur la route.

– Mais cela ne risque-t-il pas d'accroître les inégalités sociales ?

– Organiser la cherté des véhicules serait une vraie révolution dans la mobilité. Mais il y aurait des solutions pour les salaires les plus modestes, comme la location ponctuelle ou la généralisation de l'autopartage qui permettrait à un groupe d'individus de posséder ensemble une voiture. Ces

solutions seraient suffisantes si l'aménagement est repensé, mais nous n'avons pas le choix devant l'urgence climatique, il va falloir apprendre à être sobre. Pour paraphraser *L'Avare* de Molière, il va falloir réapprendre à bouger pour vivre, et non pas vivre pour bouger.

« Les transports motorisés sont responsables d'un tiers des gaz à effet de serre dans le monde »

– Pourquoi les transports sont-ils particulièrement nocifs pour l'environnement ?

– Le Dieselgate, où Volkswagen a cherché à masquer frauduleusement les émissions polluantes de ses véhicules, illustre bien le problème. Les normes réglementaires pour protéger l'environnement se durcissent, mais la réalité reste stable. Il y a toujours autant de particules qui sont diffusées par les voitures. Les constructeurs profitent notamment de possibilités d'optimisation réglementaire pour esquiver les contraintes les

plus strictes. On considère que les transports motorisés sont responsables d'un tiers des gaz à effet de serre dans le monde si on additionne la fabrication des véhicules, les émanations de gaz et l'entretien des routes.

– Pourtant l'industrie automobile met en avant des innovations à même de rendre leurs véhicules plus propres...

– Seules les voitures les plus récentes sont équipées de ces innovations, comme les pots catalytiques par exemple. Les autres, plus anciennes, continuent à polluer. Si le plomb a tendance à baisser dans l'air, ce n'est pas le cas des particules qui sont encore très présentes. Les moteurs diesel émettent aussi beaucoup plus d'oxyde d'azote.

– Justement, plus d'un tiers des voitures vendues sur l'île sont des diesel. Comment expliquer ce chiffre plus important qu'en métropole ?

– Je pense que, outre la fiscalité avantageuse sur le prix du carburant, les conducteurs surevaluent l'intérêt du diesel. Pendant longtemps, on a pu penser que les véhicules diesel étaient plus robustes et durants que les autres. Ce qui n'est plus vraiment le cas maintenant. Mais le vrai problème, c'est que si un diesel pollue plus qu'un moteur à essence, l'Europe continue à distinguer les émissions pol-

luantes venant de ces deux motorisations. Ce qui favorise le diesel.

– La voiture électrique, dont la part reste faible ici, peut-elle constituer une alternative viable ?

– Le problème, c'est qu'il n'y a pas assez de métaux, et surtout ceux dit rares, sur la planète pour fabriquer les voitures électriques. Si on veut substituer tout un parc de véhicules à moteurs thermiques par un autre à moteurs électriques, le coût écologique pour l'extraction des métaux et la construction des voitures va être immense. En clair, fabriquer une batterie électrique, cela émet des gaz à effet de serre. Mais il y a aussi la question de l'alimentation de ces voitures. Pour les faire rouler, il faut davantage d'électricité. Une électricité qui sera produite en général par les usines à charbon.

– Cela signifie-t-il que les véhicules électriques n'ont pas d'avenir ?

– Ils en ont un. Mais remplacer tous les véhicules actuels par un parc électrique est une erreur en matière de pollution globale. Il faudrait orienter ces remplacements sur des catégories bien ciblées. Par exemple, les deux roues, qui sont très polluants, pourraient évoluer vers l'électrique. De même des véhicules urbains qui roulent beaucoup, comme les taxis, les bus ou les véhicules de livraison sont des bons candidats pour passer à l'électrique.

– Plus globalement, sentez-vous que le public est prêt à aborder ce virage au niveau des transports ?

– Il faut désormais s'inscrire dans le XXI^e siècle. Toutes les logiques qui ont été mises en œuvre jusqu'à présent relèvent du XX^e siècle. La priorité actuelle est de traiter nos déchets. Le grand public commence à être très sensible aux problématiques du zéro déchet et du tri. Les polluants émis par les véhicules et les gaz à effet de serre sont aussi des déchets, sauf qu'ils ne sont pas solides. Il faut viser la sobriété énergétique et moins gaspiller en réglementant les usages les plus superflus des véhicules. En soi, ce n'est pas la voiture qui est polluante, mais le souci c'est leur nombre. Il faut parvenir à dompter nos voitures avant qu'on ne se fasse domestiquer par elles.

Propos recueillis par François BENITO

Laurent Castaignède donnera une conférence intitulée Les transports et l'urgence climatique sont-ils conciliables ?, samedi 28 février au lycée Roland-Garros du Tampon.



Un ouvrage de référence.

BIO EXPRESS

Laurent Castaignède est diplômé de l'École centrale de Paris. Ingénieur, il travaille pendant dix ans chez un grand constructeur automobile. Il est actuellement conférencier et conseiller en impact environnemental et a fondé le bureau d'études BCO2 ingénierie qui est spécialisé dans l'analyse des projets de bâtiments et de transports.



Voyager moins souvent mais durant des périodes plus longues contribue à préserver l'environnement. (Photo David Chane)

Les transports aériens polluent autant que la voiture sur l'île

La pollution engendrée par le transport aérien sur l'île est très élevée. Rapporté au nombre d'habitants, l'avion pollue autant que les voitures à La Réunion.

Un constat qui ne peut aller qu'en s'amplifiant au vu des développements prévus dans le domaine aérien. «Prendre l'avion est devenu beaucoup plus courant, pose Laurent Castaignède, expert sur la question des transports. A La Réunion comme ailleurs, les prix sont en train de baisser à cause des compagnies low cost. Et en parallèle, l'offre augmente.»

Stabiliser le nombre de vol

Une augmentation de l'offre et du nombre de compagnies qui nécessitent de nouveaux outils comme la future extension de l'aéroport Roland-Garros.

Une extension présentée comme étant bioclimatique mais sur laquelle Laurent Castaignède porte un œil critique.

«Sur le plan architectural, ce bâtiment est une réussite. Mais il est très énergivore car tous les facteurs n'ont pas été pris en ligne de compte dans

le calcul. Il va permettre une forte croissance du nombre de passagers et du trafic aérien sur l'île. Et par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre vont grimper de leur côté.»

Farouchement opposé à une inflation des vols aériens dans le monde, Laurent Castaignède milite au contraire pour une régulation de leur nombre dans l'espace aérien international.

«Il faudrait stabiliser le parc mondial d'avions dans l'objectif de limiter les émissions de gaz à effet de serre entre 5 et 6%.»

Le problème étant alors pour les Réunionnais de pouvoir quitter leur sol pour explorer d'autres contrées. L'avion étant quasiment le seul moyen de transport en la matière, cette restriction risquerait de créer de sérieuses difficultés. «Si on en reste à la situation actuelle, il n'y aura toujours autant de vols. Par contre, les prix vont augmenter de manière mécanique puisque l'offre sera plus rare.»

Une augmentation des prix qui risque d'avoir un impact sur l'une des principales ressources de l'île: le tourisme. Pour concilier contraintes économiques et

urgence climatique, la solution prônée par l'auteur de *Airvivre* ou la face obscure des transports tient à l'allongement des durées de séjour dans un lieu touristique.

«Le développement touristique de La Réunion ne dépend pas vraiment du nombre de voyageurs. Mais à y regarder de plus près, c'est plutôt le nombre de nuitées passées sur place qui est important. Si on cherche à cibler un allongement du temps passé ici par les touristes, les effets économiques d'une stabilisation des vols ne devraient pas trop se faire sentir.»

Écologiquement responsable

À l'inverse, pour les touristes réunionnais qui veulent découvrir d'autres horizons, cette forme de sobriété raisonnable appliquée aux voyages peut aussi être une ligne de conduite utile.

En clair, voyager moins souvent mais plus longtemps permettrait de mieux découvrir la culture et les attraits d'une région du monde tout en se montrant écologiquement responsable.

F. BEN

Diviser par deux le trafic maritime

La Réunion reste dépendante de l'extérieur. Une dépendance qui se fait particulièrement sentir dans le domaine du fret et de l'approvisionnement en denrées alimentaires venues du reste du monde. Laurent Castaignède, expert dans le domaine des transports et de l'impact de ces derniers sur le climat, observe d'un œil dubitatif ces livraisons de marchandises dont une grande part passe par la voie maritime.

Produire davantage localement

«Les bateaux de marchandises sont moins polluants que les voitures à l'échelle de la planète, explique-t-il. Mais ils posent quand même problème. C'est notamment le carburant qu'ils utilisent, le fioul lourd, qui a des effets sur l'environnement car il contient de l'oxyde de soufre.»

Pour réduire l'impact local des transports maritimes, la solution est toute trouvée.

Il s'agit de produire davantage localement pour compenser les denrées importées d'ailleurs.

Un import substitution sur le plan alimentaire vers lequel le territoire a déjà entamé son parcours, puisque nombre de produits laitiers, du chocolat mais aussi de nombreux fruits et légumes sont disponibles localement.

Reste alors la question du

choix, forcément moins vaste lorsqu'il est limité à la production locale. Pour l'expert, la question se pose en des termes différents.

«Il y a une urgence climatique alors il faudrait parvenir à diviser par deux le trafic. La priorité, c'est d'atteindre une forme de sobriété raisonnable. Il est évident que l'île ne peut pas être autosuffisante. Mais il faut éviter le gaspillage et d'amener des produits jetables et qui ne sont pas durables.»

Pour autant si les transports maritimes constituent une vraie

cause de pollution, c'est surtout le fret aérien qui engendrerait un impact écologique majeur. «Les produits frais qui arrivent sur l'île via le fret aérien polluent bien plus que ceux qui arrivent par bateau. On peut considérer qu'une tonne de fret aérien produit une tonne de gaz à effet de serre.»

Un chiffre qui pourrait faire réfléchir ceux qui d'habitude hésiteraient dans leurs prochains achats entre un fromage local et un autre venu de métropole.

F. BEN

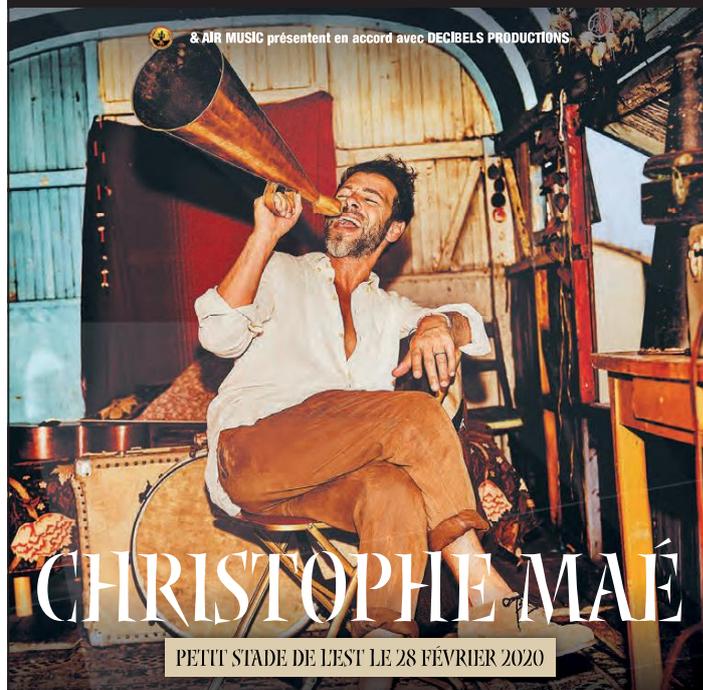


Le carburant des porte-conteneurs est très nocif pour l'environnement. (Photo DR)

Le Quotidien
DE LA RÉUNION ET DE L'Océan INDIEN

JOUEZ ET GAGNEZ DES PLACES

& AIR MUSIC présentent en accord avec DECIBELS PRODUCTIONS



CHRISTOPHE MAÉ

PETIT STADE DE L'EST LE 28 FÉVRIER 2020

CONNECTEZ-VOUS SUR

WWW.FACEBOOK.COM/LEQUOTIDIEN

WWW.MONTICKET.RE MontTicket & POINTS DE VENTE HABITUELS
INFOLINE : 0892 707 974



Le SELECT RESTAURANT-PUB
SAINT-DENIS CASINO RÉUNION

VENDEDI 28 FEVR.

Jean-Pierre Marcellesi
EN CONCERT LIVE !

+
INVITÉ SURPRISE

RESTAURATION DE 19h30 à 23h30
SPÉCIALITÉ CORSE AU MENU

INFOS/RESERVATION : 0692 88 55 72