

TRANSPORTS : IL EST TEMPS DE CHANGER D'AIR

Dieselgate, taxe carbone, pics de pollution : Laurent Castaignède, ingénieur à **Bordeaux**, tire la sonnette d'alarme sur l'impact du secteur des transports, dans un ouvrage très documenté

TEXTE > PATRICIA MARINI-METGE

Originaire de Biarritz, passé par les classes préparatoires du lycée Montaigne, diplômé de l'École centrale de Paris, Laurent Castaignède a consacré deux ans et demi à la rédaction d'une enquête sociologique et historique sur les transports, parue l'an dernier. 368 pages érudites tout en restant accessibles sur la forme, pour démontrer à quel point ils participent à la déstabilisation du climat et polluent l'air de nos villes.

Objectif : contribuer à une prise de conscience avec des propositions de changement à la clef. Il sait de quoi il parle pour avoir travaillé pendant neuf ans chez Renault, avant de fonder à Bordeaux en 2009 le bureau d'études BCO2 Ingénierie, spécialisé dans l'élaboration de bilans carbone pour les projets de bâtiments et de grands événements.

Le Mag. Ce n'est pas si courant pour un ingénieur de dénoncer « la face obscure des transports »...

Laurent Castaignède. Effectivement, les ingénieurs de ma génération (Laurent Castaignède a 48 ans, NDLR) ne se posaient pas vraiment ce type de questions. Si ma prise de conscience a été progressive, il m'a semblé important de combler un manque. Il y a aujourd'hui trop peu de regard critique sur le progrès technique dans le domaine des transports alors que l'atmosphère est en train



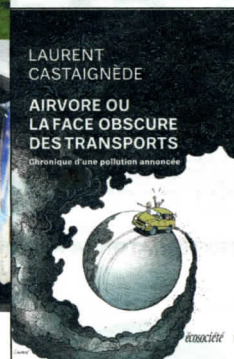
↳
Laurent Castaignède, qui vit et travaille à Bordeaux, retrace l'épopée de l'ascension des transports motorisés
Photo Patricia Marini-Metge





L'auteur prend les voitures pour des monstres modernes non pas herbivores ou carnivores mais « airvores »

Photo archives Xavier Léoty



de devenir la vaste poubelle de leurs émanations. Dans quel état allons-nous laisser la planète à nos enfants ?

Les émissions du secteur des transports continuent d'augmenter, avec une forte incidence du trafic aérien. L'aéroport de Mérignac s'enorgueillit ainsi tous les ans d'une affluence record...

Le trafic des transports routiers et maritimes croît au niveau mondial de 3 % par an et de 5 % par an pour l'aviation civile. L'aéroport de Mérignac est encore au-dessus avec une croissance annuelle de 7 % depuis 2005, soit un doublement de son trafic en dix ans. En matière énergétique, le surplus de consommation de kérosène dû à cette augmentation annule chaque année tous les efforts de rénovation thermique des bâtiments entrepris sur le territoire de Bordeaux Métropole...

Cela signifie-t-il qu'il faut cesser de voyager ?

Je ne dis pas qu'il faut clouer tous les avions au sol. Mais je propose diverses mesures à prendre d'urgence, comme l'instauration de limitations de vitesse en fonction de la distance de vol. Cela permettrait d'organiser le retour en grâce des avions

à hélice pour les courts et moyen-courriers, tout en diminuant les émissions. Plus radical encore, le contingentement du parc volant avec un système de numerus clausus par catégorie de taille. Pour mettre en service un avion neuf, il faudrait en envoyer un de même capacité à la casse. Un raisonnement qui s'appliquerait aux automobiles, aux camions et aux navires.

Mais le secteur aéronautique est pourvoyeur d'emplois dans notre région...

Pour remplacer un déficit d'activité dans la fabrication d'avions, il faut chercher du côté de la réhabilitation des automobiles. Prolonger la durée de vie des voitures et de leurs moteurs pourrait représenter un fort gisement d'emploi local.

« Chaque époque voit son urbanisme façonné par son réseau de transport », écrivez-vous. Quel constat dressez-vous pour la métropole bordelaise ?

Avec l'arrivée de la machine à vapeur et du charbon minéral, les nouveaux moyens de transport ont permis de déplacer les personnes et les marchandises à des coûts moindres, sur des distances plus longues, à des vitesses plus rapides. Historiquement,



« Airvore ou la face obscure des transports », Laurent Castaignède, éditions Écosociété, 2018, 25 €, www.bco2.fr



→

« Le Petit Illustré » du 26 septembre 1926 rend compte d'un record peu banal : un voyage Paris-Biarritz en fiacre, en quarante jours
Reproduction éditions Écosociété



←

L'avenir de l'hélicoptère tel qu'imaginé en 1946 par René Ravo. La famille modèle dispose d'un pavillon rural et d'un hélicoptère personnel pour ses déplacements
"Science et vie" n°343, avril 1946/Reproduction éditions Écosociété

Bordeaux, qui concentrait l'essentiel de la population locale jusqu'au XIX^e siècle, était organisée pour être parcourue à pied.

Le développement de l'automobile a ouvert la voie à un habitat individuel diffus, à la construction d'usines puis de bureaux en périphérie, et enfin d'infrastructures avec pour conséquences les engorgements que l'on connaît. Ils trouvent leur origine dans une mobilité motorisée individuelle trop bon marché.

Au final, ce sont nos impôts qui financent les routes et leur entretien, les problèmes de santé dus à la pollution et les catastrophes naturelles liées au réchauffement climatique. Le contribuable est devenu la vache à lait de l'automobiliste.

L'une des solutions consisterait donc à augmenter les taxes sur les carburants et les véhicules, selon vous. Une mesure peu populaire par les temps qui courent...

Pour réduire la dépendance au tabac, on augmente le prix des cigarettes. Pourquoi ne pas faire la même chose avec la voiture ?

L'objectif est de stopper l'éloignement des activités, tout en augmentant les ressources de ceux qui vivent loin des villes. Mais les taxes demeurent insuffisantes pour faire changer les comportements, elles doivent s'accompagner de

« LE CONTRIBUABLE EST DEvenu LA VACHE À LAIT DE L'AUTOMOBILISTE »

réglementations drastiques limitant la masse et la puissance des véhicules.

Des mesures qui nécessitent de bouleverser en profondeur nos modes de vie...

S'attaquer au secteur des transports revient à remettre en cause nos modes de vie ultra-mobiles en luttant contre les contradictions de nos sociétés. Mais, contrairement à l'alimentation ou l'habitat, il est difficile d'agir par soi-même : la voiture est un produit industriel technique et complexe. Qui plus est, certaines solutions préconisées par les collectivités, comme la gratuité des transports en commun, n'ont finalement que peu de résultats sur la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Même chose pour le véhicule électrique, qui se justifie davantage pour des deux-roues ou des fourgons urbains que pour des voitures individuelles. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il faille rester les bras croisés. 