

Un air sain dans un environnement saturé

A voir le nombre de véhicules qui empruntent chaque jour les routes du département, on aurait quelques raisons de s'inquiéter de la pollution de l'air à La Réunion. En réalité, les mesures montrent qu'on est loin des seuils critiques. Du moins pour l'instant, car les sujets d'inquiétude ne manquent pas.

La Réunion n'est pas à un paradoxe près. Alors que tout le monde s'accorde à dire que le réseau routier sur l'île est saturé et que les voitures réunionnaises vomissent des nuages de fumée noire, la qualité de l'air, elle, est plutôt bonne. Ou si vous préférez, moins mauvaise qu'ailleurs. Rien de comparable, en tout cas, avec les pics de pollution enregistrés dans certaines villes de métropole ou d'Europe. Dès lors, deux questions se posent : soit on a tendance à exagérer un peu trop la situation, soit il existe sur l'île un petit génie qui nettoie l'atmosphère derrière chaque automobiliste.

NO2 ET CO LARGEMENT EN DEÇÀ

Par respect pour ceux qui se morfondent tous les jours aux heures de pointes derrière leurs volants, on retiendra la deuxième option, celle du génie, en vous donnant son nom : alizé.

Ce vent, qui souffle quasiment tout au long de l'année sur l'île, joue en fait le rôle de

dispersant. En clair, il balaye les gaz polluants qui, au lieu de stagner au sol, sont immédiatement chassés dans l'atmosphère. Résultat, les seuils de pollution observés par l'Ora (observatoire réunionnais de l'air) correspondent toujours à des périodes où le vent est faible : tôt le matin ou en début de nuit. On atteint alors des concentrations maximales. Mais qui demeurent largement en dessous des seuils d'alerte.

INQUIÉTUDES

Au cours du dernier été austral, le record de concentration de dioxyde d'azote sur Saint-Denis se situait à 82 microgrammes par m³ sur une heure. Rien de très exceptionnel quand on sait que le seuil d'alerte de ce polluant, considéré comme un traceur du trafic automobile, est de 400 microgrammes par heure. À titre indicatif, il n'est pas rare d'atteindre des concentrations supérieures à 300 microgrammes dans des villes comme Paris ou Lyon.

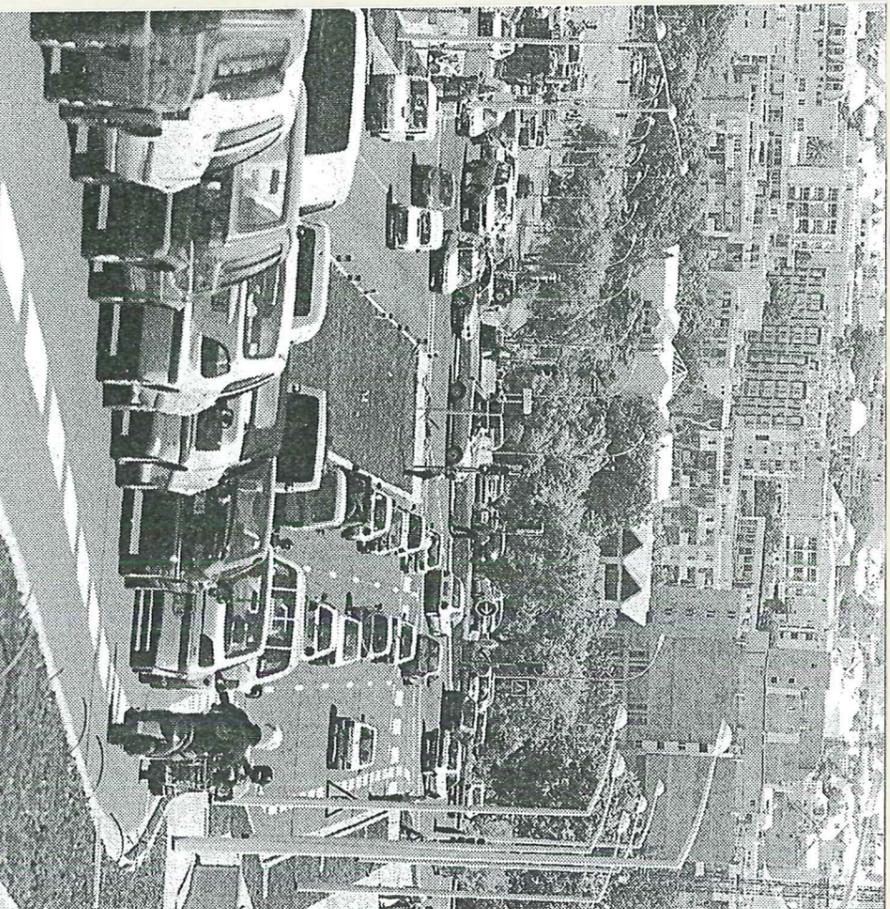
Même constat pour le monoxyde de carbone, gaz asphyxiant et précieux révélateur lui aussi des pollutions générées par la circulation. Le 15 septembre 2001 à Saint-Denis, les concentrations sur 8 heures ont atteint 0,5 mg/m³ à l'intersection des rues Juliette-Dodu et Martchal-Leclerc. "C'est dix fois moins que ce que nous demande le ministre", constate Bruno Sieja, directeur de l'Ora. Des chiffres qui font évidemment plaisir à entendre. Mais qui ne poussent pas le responsable à crier victoire. "On n'est pas si opti-

miste que cela, précise-t-il. Il faut rester vigilant".

D'abord parce que ces résultats s'expliquent essentiellement par de bonnes conditions météorologiques. Ensuite parce que certaines particularités de l'île demeurent inquiétantes. À commencer par la forte présence de souffite et de poussières constatée dans l'air. La faute, on le sait, à un gazole sept fois plus souffité qu'en Europe. Et qui provoque d'importants problèmes de combustion dans les moteurs.

Seconde inquiétude, la situation de la côte ouest. Abritée des vents dominants, c'est ici que l'on observe la plus grosse concentration de véhicules. Pour l'heure, l'Ora n'a pas encore mené d'étude de proximité sur le secteur. N'empêche, une première expérience a déjà permis de montrer que les taux de pollution devaient vraisemblablement y être plus élevés que dans le Nord.

À l'aide de 150 capteurs disposés le long de la route entre le Port et Saint-Pierre, l'observatoire a constaté récemment des concentrations de dioxyde d'azote de 40 microgrammes par m³ à la journée. La même expérience menée dans le centre ville du chef lieu révèle des concentrations deux fois moins importantes. Quelles conclusions en tirer ? Bruno Sieja préfère rester prudent. "L'observatoire est encore très jeune, précisez-t-il. Et d'autres études doivent être menées pour obtenir des moyennes horaires plus fiables". En attendant, un conseil : évitez les footings sur le bord des routes de l'Ouest.



véhicules par jour sur les autoroutes de liaison. Le record est au niveau de Cambale, à Saint-Paul, avec une moyenne de 62 000 véhicules jour".

LA SEULE ALTERNATIVE

Autrement dit, à défaut de pouvoir construire des autoroutes à six voies sur le bord de mer, il reste la solution d'une meilleure gestion des flux. C'est ce à quoi travaille la DDE. D'ores et déjà, 26 capteurs répartis sur tout l'île permettent de connaître en permanence l'état du trafic. Le réseau de surveillance devrait être multiplié par deux l'année prochaine et complété par des systèmes de caméras et de panneaux à message variable.

"L'idée, explique Jean-Jacques Gueguen, c'est de pouvoir informer l'automobiliste et lui proposer des temps de parcours. Une personne qui arrive à Gillot pour ainsi modifier son itinéraire suivant les saturations observées à tel ou tel endroit". Si le sys-

tème a déjà fait ses preuves, on est pourtant loin d'avoir trouvé la panacée.

L'espoir est ailleurs. Il se nomme TCSP, abréviation barbare pour "Transport en commun en site propre". En clair, un projet de tram-train qui devrait voir le jour en 2011 et desservir le nord de l'île. 70 kilomètres de lignes, une vingtaine de stations réparties entre Saint-Paul et Saint-Benoît, 45 km/h de vitesse moyenne, 100 passages par jour, jusqu'à 1 500 voyageurs par heure de pointe : la voilà donc la solution miracle.

Le projet a déjà remporté l'assentiment de tous les responsables politiques. Reste maintenant à dessiner le tracé définitif et à mener les études complémentaires. Le début des travaux a été fixé à 2007. Leur coût devrait avoisiner le milliard et demi d'euros. "L'enjeu est énorme, souligne Jules Dieudonné, responsable du projet à la Région. Selon lui, "le réseau routier est déjà saturé et les transports collectifs souffrent d'une mauvaise

image. Le covoiturage, explique-t-il, la modification des horaires de bureau, le télétravail ou encore le vélo sont des solutions intéressantes mais marginales".

Bref, il n'y aurait aucune autre alternative que le tram-way. "L'intérêt, poursuit le technicien, c'est son attractivité, sa sécurité, la fréquence des passages proposés, le confort offert aux passagers. Mais également parce que c'est un mode de transport non polluant et silencieux".

L'agencement plébiscité par les grandes villes de métropole, l'arrivée prochaine du tram-train sur l'île manquera sans doute un des grands moments de l'histoire des transports réunionnais.

Quant à savoir s'il permettra de lutter efficacement contre la saturation du réseau routier, tout dépendra de l'accueil que lui réserveront les automobilistes. D'ici là, ils ont encore des années d'embouteillages devant eux pour y réfléchir.

GROS PLAN

Une solution alternative inéluctable

Où sont-ils passés ? À La Réunion, il y aurait plus de vélos vendus chaque année que de voitures. Un constat pour le moins étonnant quand on voit le faible nombre de cyclistes qui osent s'aventurer sur les routes du département. À la décharge des propriétaires de bicyclettes, il faut dire que rouler en deux-roues sur l'île relève parfois de l'exploit. Pas seulement en raison du relief. Simplement parce que les infrastructures sont largement à la traîne et que les

comportements des automobilistes laissent encore à désirer.

Partant de ce constat, Daniel Hoarau a fondé il y a trois ans l'association "Vélo Vie". "Notre cheval de bataille, explique-t-il, est d'encourager la réalisation d'équipements sur l'île. La pratique du vélo à La Réunion est encore inférieure à la moyenne nationale. Pourtant, c'est une solution alternative qui paraît inéluctable devant la saturation du réseau routier". Rares sont ceux pour

l'instant qui semblent y croire. Seule la commune du Port a décidé de miser sur la pratique du vélo. 15 km de pistes cyclables parcourent déjà le centre ville. Des projets d'extension sont également en cours.

Enfin, la municipalité prévoit d'installer prochainement des parkings surveillés pour lutter contre le vol. "C'est l'un des principaux freins à la pratique du vélo", constate Henri Lemahieu, responsable de l'aménagement à la mairie.

Ora
Observatoire Réunionnais de l'Air

Selon l'Ora, la Réunion n'est pas touchée par les pics de pollution grâce à l'alizé.