

À quand une véritable politique publique de transport des personnes ?

ÉCRIT PAR PIERRE-EDOUARD PICORD

22 juillet 2016

En dépit de toutes les actions menées par les pouvoirs publics, la route continue à tuer davantage en Guadeloupe que dans l'Hexagone, et ce, dans des proportions qui défient l'entendement. Les causes avancées de cette hécatombe sont toujours les mêmes, la vitesse et l'alcool au volant, l'assoupissement. Ce sont là, certainement, les raisons les plus immédiates. Il n'est pas question ici de minimiser les comportements irresponsables de ceux qui jouent des vies humaines à la roulette russe. Au contraire, il convient de continuer à les stigmatiser sans réserve et par tous moyens. Il existe une règle fondamentale du code de la route qui plaide en faveur de cette façon d'appréhender la réalité des accidents mortels de la route : quels que soient les événements, l'automobiliste doit rester maître de son véhicule. Ce qui sous-entend qu'un conducteur doit toujours adapter sa vitesse aux circonstances de la circulation.

Cela établi, il n'est pas interdit d'explorer plus avant et de décrire le cadre général qui nous est imposé. Le réseau routier de la Guadeloupe s'est, depuis une trentaine d'années, constamment amélioré. L'ennui c'est que dans le même temps, le nombre de véhicules en circulation dans l'archipel s'est fait chaque jour plus important. Il y a trente ans, avec des routes plus escarpées, des chaussées plus étroites, alors que la traversée des bourgs de Gourbeyre, Trois-Rivières, Capesterre-Belle-Eau, Goyave et Petit-Bourg était imposée, les 64 kilomètres qui séparaient Basse-Terre de Pointe-à-Pitre étaient avalés en une heure. Aujourd'hui, le même trajet nécessite la même durée. Sinon davantage. Trop de voitures. Par conséquent un risque plus élevé d'accidents. La propension des pouvoirs publics à favoriser en Guadeloupe même inconsciemment, la voiture individuelle au détriment du transport collectif n'est pas sans conséquence sur le chiffre élevé des morts sur la route.

Cette politique, ou plutôt cette absence de politique de transports publics, continue de faire la part belle aux concessionnaires automobiles. Elle a façonné aussi d'une certaine manière le comportement du Guadeloupéen pour qui la voiture est un summum d'accomplissement en tant qu'être. L'Hexagone a vu fleurir dans toutes ses régions, y compris les moins denses en population, des moyens de transport collectifs de plus en plus modernes. Tramways, autobus derniers cris, etc. Notre territoire a plutôt subi le phénomène inverse. Notre transport public archaïque baptisé pompeusement " transport en commun " qui fonctionnait cahin-caha a périclité. Savoir pourquoi et comment importe peu. Cela dénote simplement le peu de cas qu'il est fait de cette problématique. Il faut toutefois saluer les efforts du syndicat mixte de transport de l'agglomération Cap Excellence qui sans avoir encore trouvé son essor optimum a entrepris d'occuper un espace béant.

Nous sommes toutefois loin du compte. La volonté principale des élus, de l'État, des pouvoirs publics en général et de la population aussi, est focalisée aujourd'hui sur l'eau et sa distribution. À juste titre. Le transport public devrait cependant être un secteur de politique publique à mettre en œuvre en Guadeloupe, au même titre que les autres. Il est jusqu'ici le seul à n'avoir profité d'aucune implication significative de l'État. Ce n'est le cas ni du logement, ni des prestations sociales, ni des infrastructures d'équipement. Il reste à mettre en place une politique publique des transports de personnes.