

Vers l'apoplexie automobile

SIMON CHARBONNEAU

LIBRE
OPINION

49

NATURE
SCIENCE
SOCIÉTÉ
2003

Aujourd'hui il n'est pas un seul élu ou fonctionnaire européen en charge des questions de trafic routier qui ne voit monter avec angoisse la question de l'encombrement croissant des infrastructures de transport dans tous les grands centres urbains, sur les rocades, comme sur les autoroutes en période d'intense flux migratoire. Il ne s'agit pas là d'une situation conjoncturelle mais bien évidemment structurelle, car engendrée par l'expansion continue du système de mobilité permanente des hommes et des marchandises.

Il faut dire qu'en amont de ce système il y a la production exponentielle de véhicules par l'industrie automobile. Récemment encore, n'a-t-on pas entendu, malgré le retour de la crise, les déclarations triomphantes de cette industrie relatives aux ventes records de ces derniers mois ! Cette boulimie productiviste est, bien entendu, encouragée à la fois par la concurrence internationale et par la consommation croissante de véhicules faite par les Français. Non seulement, en effet, les progrès technologiques ont permis à l'industrie automobile d'améliorer sa productivité et d'inonder le marché international de véhicules en tout genre, mais, de son côté, la demande n'a jamais fléchi, bien au contraire. Il fut un temps récent où il n'y avait pas plus d'un véhicule par famille. Aujourd'hui il n'est pas rare qu'il y en ait au moins trois. Plus aucun enfant en âge de conduire ne peut concevoir sa vie sans une voiture ; il n'y a qu'à voir les parkings du campus universitaire formant une véritable banquise automobile pour mesurer la dépendance de la jeunesse vis-à-vis d'un instrument qui se veut aussi celui de la liberté individuelle. Car cette dépendance est bien sûr alimentée par un besoin insatiable de mobilité pour des motifs professionnels comme de loisir. Avec l'extension de l'habitat périurbain, l'usage du véhicule individuel pour aller au travail, faire ses courses au supermarché, visiter des amis ou même participer à des réunions militantes pour le développement des transports collectifs, l'usage du véhicule individuel est devenu indispensable même pour ceux qui sont politiquement contre. Jadis réservée surtout aux loisirs, « la bagnole » est devenue aujourd'hui, pour l'homme du début du XXI^e siècle, une indispensable prothèse dont il ne peut se passer mais qu'il maudit de plus en plus fréquemment. Davantage que la pollution atmosphérique du milieu urbain sur laquelle on insiste tant alors qu'elle est moindre qu'avant, rien n'est plus saisissant aujourd'hui que de voir tout l'espace urbain littéralement cannibalisé par la bagnole sans que cela ne suscite aucune révolte. Reste bien sûr les jours et les rues interdites, des exceptions qui confirment la règle. À vrai dire, la bagnole est tellement liée à notre vie quo-

tidienne que, bien au contraire, c'est plutôt la vision d'une ville sans voitures qui susciterait l'angoisse. Ce diagnostic est, bien entendu, celui d'une aliénation.

Quoi qu'il en soit, il semble bien qu'à l'heure actuelle, l'expansion continue du système automobile que l'on connaît depuis cinquante ans soit en voie de se heurter aux limites physiques de l'espace qui lui est dévolu. La crise des déplacements urbains et périurbains est en train de prendre des dimensions inédites. Les heures perdues dans les embouteillages deviennent exorbitantes et de plus en plus insupportables pour les usagers. Autrement dit, dans ce domaine comme dans d'autres, les inconvénients engendrés par le progrès technique finissent par l'emporter sur ses avantages. Jadis limitée aux centres villes, la congestion automobile a gagné le périurbain, et tous les grands axes de communication sont aujourd'hui encombrés en permanence. Cette situation est encore aggravée par la croissance également exponentielle du trafic de camions qui sillonnent en tous sens l'espace économique européen. Dopé depuis plus de dix ans par la politique économique du flux tendu et l'éclatement des lieux de production, ce trafic explose sur les grands axes nord/sud d'Europe. Toujours plus dense, la cohorte des camions de toutes nationalités s'étire maintenant le long de l'A 10, dans des convois interminables que le moindre accident peut paralyser. Que survienne alors un départ massif en vacances et des intempéries exceptionnelles, alors s'installe un chaos indescriptible comme on a pu le voir un peu partout dans l'Union européenne en cette fin d'année¹ caractérisée par un hiver particulièrement rigoureux. La vérité désagréable pour les utopistes de la croissance indéfinie, c'est qu'en matière de transport, nous sommes proches de la thrombose parce que l'espace, comme le marché, sont en voie de saturation.

Face à un défi aussi formidable, que proposent donc nos politiques publiques ? Il faut le dire, à peu près rien de crédible. Malgré les discours convenus, et aujourd'hui inévitables, sur le développement durable des transports, aucune mesure sérieuse de maîtrise de ces phénomènes n'est envisagée. On a plutôt tendance à laisser la bride sur le cou d'un cheval démonté et à pratiquer la politique du chien crevé au fil de l'eau. En la matière, les politiques publiques, au lieu de chercher à réguler un système déchaîné, contribuent plutôt à l'alimenter. On peut le constater dans plusieurs domaines. En premier lieu, il s'agit, sous prétexte de défense de l'emploi, d'encourager l'industrie automobile à améliorer sa compétitivité et à vendre davantage de véhicules aux Français qui n'en ont sans doute pas assez. En second lieu, malgré les discours officiels

SIMON CHARBONNEAU

Juriste

LADS/LAP

Université de Bordeaux-1,
33405 Talence, France
charbonneau@hse.iuta.u-
bordeaux.fr

¹ Ndlr : il s'agit de l'hiver 2000-2001. Le texte de Simon Charbonneau qui garde son actualité nous est parvenu au début de l'année 2002.

tenus dans ce domaine depuis quelques années, les politiques publiques effectivement pratiquées ont plutôt tendance à encourager le transport individuel des personnes et celui des marchandises par camion. D'abord, en ne maîtrisant absolument pas l'urbanisme qui éloigne toujours plus les lieux de travail des lieux de résidence en créant des zones d'activités économiques à la périphérie des villes. Ensuite, en continuant à privilégier, malgré les plans de déplacement urbains et les nouvelles dispositions de la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) en l'an 2000, le développement des infrastructures routières et autoroutières fondé sur l'espoir vain de fluidifier le trafic. C'est ainsi que, par exemple, la rocade de Bordeaux a commencé à être mise à deux fois trois voies et qu'un grand contournement de l'agglomération par le nord est prévu par le schéma directeur. Pour la région parisienne, cette quête illusoire de la fluidité a pourtant montré ses limites puisqu'il n'y a jamais eu autant d'embouteillages malgré les multiples rocades et autres autoroutes de liaison. En fait, politiques et technocrates n'arrivent pas à réaliser que le trafic croîtra toujours plus rapidement que la multiplication des infrastructures de transport routier. Quoiqu'il en soit, cette priorité qui continue en pratique à être accordée à la route ne peut qu'encourager le trafic motorisé et donc à mener la collectivité dans une impasse. Plus on construira de routes et plus elles seront empruntées, c'est l'histoire du chien qui court après sa queue !

L'expansion insoutenable du système automobile illustre en fait un problème plus général : à savoir celui constitué par l'incapacité de nos dirigeants à anticiper les conséquences négatives d'une croissance économique hors de laquelle il n'y a pour eux point de salut. De ce point de vue là, tous les discours tenus depuis plus de trente ans par les prospectivistes sont marqués du sceau de l'aveuglement. Il ne faut pourtant pas être grand clerc pour percevoir la contradiction existante entre la production exponentielle de véhicules en tous genres et le caractère forcément limité de l'espace qui peut leur être accordé pour stationner et circuler surtout dans l'espace urbain. Il s'agit pourtant là d'une question fondamentale qui ne semble intéresser aucune formation politique, à l'exception peut être des représentants de l'écologie politique, qui n'ont cependant jamais dit un seul mot sur les limites de la croissance, ni défini une inévitable politique de reconversion de l'industrie automobile. Face à l'impasse représentée par la congestion croissante du trafic et à la saturation à venir du marché automobile, c'est un silence assourdissant de nos élites du pouvoir qui y répond. Faudra-t-il donc en arriver à la paralysie générale du système pour en percevoir les limites ? Plus tardives seront prises les mesures inévitables, et plus douloureuses et coûteuses elles seront ! Un tel aveuglement collectif, qui plonge ses racines profondes dans l'idéologie du développement, ne peut mener alors qu'à un chaos généralisé, véritable malédiction de nos sociétés. *Amor fati* disait Nietzsche !