

L'illusoire décarbonation des routes

Derrière des promesses soi-disant écologiques se cachent des tentatives illusoires pour perpétuer un système à bout de souffle. Et si pour vivre mieux, on envisageait enfin de réduire les besoins de déplacement ?

Olivier Maffre, consultant
et Sigrid Clavieras, ingénieur
– spécialistes des transports



Décarboner la route, une grande cause nationale» titrait, en juin 2023, un colloque organisé à Sciences Po Paris avec le soutien de Vinci Autoroutes. En parallèle,

plusieurs initiatives émergent (comme l'Alliance pour la décarbonation des routes), qui rassemblent de nombreux acteurs du monde de la route (concessionnaires autoroutiers, constructeurs, opérateurs de transport, experts...). Le discours est bien rodé : face à la dépendance automobile (en France, 80 % des kilomètres parcourus sont effectués en voiture) et à l'incapacité des alternatives (train, transport en commun, vélo...) à accomplir le « report modal » espéré, l'avenir se joue essentiellement sur les technologies et à la marge sur les usages, afin de rendre le transport routier compatible avec les limites environnementales. Électrification, covoiturage, car express : la route, c'est l'avenir, ce qui permet au passage d'en justifier de nouvelles, réputées servir la cause écologique. C'est oublier l'éten due des impacts des infrastructures routières : au-delà du seul carbone, les autres dommages environnementaux bien sûr, mais également les puissants verrous qu'ils enclenchent dans l'organisation des territoires et des modes de vie.

L'effet des transformations majeures de nos espaces de vie, en quarante ans de métropolisation et de désindustrialisation du pays, se mesure par milliards de kilomètres nécessaires à la vie quotidienne des Français, effectués à 80 % en voiture. Étalement urbain, disparition de commerces de proximité et de services publics locaux, flambées immobilières, emplois précarisés et



©Pexels-silvere-meya

La route, c'est l'avenir, ce qui permet au passage d'en justifier de nouvelles, réputées servir la cause écologique

concentrés, etc., face à ces bouleversements, les transports sont une variable d'ajustement qu'il convient d'interroger lucidement. Depuis les années 1960, l'augmentation des vitesses des déplacements, fruit de la baisse du prix des voitures, des gains techniques et de l'amélioration du réseau routier, a fait exploser les distances parcourues. Sous-jacente, une promesse politique — des gains de temps synonymes d'une vie meilleure — constamment démentie par les faits : la durée des déplacements n'a jamais diminué, autre signe de l'insoutenabilité d'un modèle qui épuise tout autant les êtres que les ressources. En réalité, les infrastructures routières ont produit un aménagement du territoire au service d'un capitalisme urbain qui modèle les vies des

habitants périurbains et ruraux en fonction de ses besoins. Ainsi, ces mutations dévoilent un projet politique de normalisation des espaces périphériques, fabriquant de nouvelles servitudes et dépendances — tendance lourde de nos sociétés contemporaines, comme l'illustrent certains travaux récents⁽¹⁾.

Sous l'apparent consensus du transport "durable", un puissant refus de penser les causes de l'hypermobilité

Alors que l'explosion des besoins de déplacements, vertigineuse depuis les années soixante, ne fait l'objet que d'un intérêt limité, les dommages environnementaux du secteur des transports, premier émetteur de gaz à effets de serre en France, sont unanimement décriés. La mobilité est pensée comme un problème presque purement technique dont la résolution, apparemment consensuelle, se formule ainsi : pour réduire l'empreinte écologique des transports, il suffit de substituer à l'usage individuel du véhicule thermique, les fameuses « mobilités durables ». Ce concept mystificateur désigne tout un spectre de

moyens de déplacement, de la voiture électrique à la trottinette en passant par le covoiturage ou la combinaison de modes de transport – dite «multimodalité», tous parés de valeur morale, quels que soient l'impact écologique réel, le motif et la longueur dudit déplacement.

Par ce glissement des fins aux moyens s'est forgée la doctrine du secteur du transport de voyageurs. Pourtant héritée du concept de «développement durable», dont l'évidente contradiction fait l'objet de critiques nourries, la «mobilité durable» n'est jamais discutée. L'engouement suscité par le nouveau credo de la «décarbonation» auprès d'acteurs aux intérêts divergents tend d'ailleurs à en faire une nouvelle déclinaison de l'impossible «croissance verte» (dont on sait combien elle ignore la destruction du vivant⁽²⁾). La route se trouve désormais à tenir des promesses de décarbonation, elle qui porte une lourde responsabilité dans la catastrophe écologique: l'A69, qui doit relier Toulouse à Castres et dont la construction a démarré, se définit même comme une «autoroute écologique», un oxymore qui ne fait plus peur. Et ce projet (dont le coût est estimé à 450 millions d'euros), s'il est emblématique, n'est pas isolé: en 2022, Reporterre recensait 55 projets routiers, pour un coût total de 18 milliards d'euros⁽³⁾.

La mobilité, corollaire d'une métropolisation à marche forcée

Ces dernières décennies, la mobilité a accompagné et entretenu les dynamiques structurelles,

autorisant des accommodements géographiques inédits (trouver toujours plus loin le logement ou l'emploi inaccessible à proximité). Les infrastructures de transports ont accéléré une métropolisation dont la responsabilité en matière de ségrégation spatiale et de renforcement des inégalités est aujourd'hui bien documentée⁽⁴⁾. Ce modèle, rendu possible par une baisse continue des coûts de déplacements conjuguée à l'ignorance (ou au déni) du désastre environnemental, commence à se fissurer: des millions de ménages se trouvent dans une situation de vulnérabilité dont l'ampleur, révélée par le mouvement des Gilets jaunes en 2018, s'aggrave avec la forte inflation qui frappe notre pays depuis la fin 2021. Les soutiens renouvelés à l'achat de carburant ou les déclarations présidentielles d'amour à la «bagnole» peinent à masquer l'essoufflement d'un modèle en complet décalage par rapport à l'urgence écologique et sociale. Entretien l'hypocrisie d'un système qui prétend lutter contre les effets

dont il chérit les causes, les politiques publiques de tous bords continuent à converger dans le renforcement du fait métropolitain. En dépit de leur volontarisme «écologique» affiché, les élus locaux sont incapables d'enrayer les dynamiques à l'œuvre qui semblent, de fait, hors de portée de l'action publique. Les politiques de mobilité sont en effet soumises à de nombreuses injonctions paradoxales: développer des transports publics sur des territoires façonnés par et pour la voiture, limiter les nuisances de l'automobile tout en garantissant l'accès à tous aux services et aux emplois, décarboner la mobilité dans un contexte de hausse des coûts de l'énergie... Ces contradictions mettent en cause la hiérarchisation des grands objectifs des politiques publiques.

Les verrouillages sociotechniques, un impensé des politiques publiques?

Si les politiques facilitant les déplacements font consensus, c'est en grande partie parce qu'elles ignorent les effets délétères qu'elles produisent. En augmentant la vitesse des déplacements, les infrastructures de transport ont conduit à de puissants verrouillages sociotechniques. Le nouvel agencement territorial qui en découle produit des effets de concentration inédits, qui tendent à vider les espaces les moins denses de leurs activités et générer des besoins de déplacement toujours croissants. Or, si la mobilité automobile peut être vécue comme une liberté tant qu'elle reste optionnelle, la généralisation de son usage produit une recomposition territoriale qui la rend

L'engouement suscité par le nouveau credo de la «décarbonation» tend d'ailleurs à en faire une nouvelle déclinaison de l'impossible «croissance verte»

▼ L'immense zone commerciale du Pontet (Vaucluse) et ses abords non moins imposants dédiés au stationnement automobile



© H. Zimmermann



Pexels/pixabay-63294

▲ *“Solution” de parking. Fuite en hauteur...*

progressivement indispensable à toutes les activités de la vie quotidienne⁽⁵⁾. Ce qui était accessible gratuitement ou presque parce que proche devient coûteux parce qu'éloigné. Conditionner l'accès aux activités du quotidien à l'usage d'un véhicule motorisé revient d'une certaine manière à mettre chacun à contribution pour financer le coût de la concentration, tout en asphyxiant éco-

▼ *Action des Soulèvements de la Terre.
Randam macadam contre le projet de l'A69*



© DR

nomiquement les petits commerçants, artisans ou même les services publics dont la pertinence est souvent envisagée sous le seul angle des chiffres de fréquentation (négligeant ainsi leur contribution à la cohésion socioterritoriale). Ce processus s'intègre dans une logique plus globale qui consiste à soumettre de larges pans du territoire au fait métropolitain⁽⁶⁾ : en les rendant dépendants de ressources urbaines, en sapant les savoirs vernaculaires, en interdisant d'autres façons d'habiter la terre, on s'assure de faire perdurer ces verrouillages et de condamner les aspirations à l'autonomie. Méconnus, mal appréhendés — y compris des acteurs qui participent à leur production — ces processus régissent pourtant le cours des politiques publiques et dessinent un avenir des vies et des territoires sous tension. Et ce, malgré les désirs diamétralement opposés qui s'affirment.

**Derrière la réponse aveugle
aux « besoins de mobilité »,
une puissance publique poursuit
le business as usual**

En effet, ces schémas de production des espaces de vie se heurtent au désir de ralentissement qu'exprime une part de plus en plus importante de Français (dont témoigne aussi l'attrait d'une partie de la population pour les villes petites et moyennes). Ce désir peut s'entendre comme

une résistance à la dépossession généralisée de nos existences⁽⁷⁾, en décidant de la façon dont nous voulons vivre et répondre à nos besoins fondamentaux de citoyens. Face à ces enjeux existentiels, se concentrer sur le seul sujet de la « décarbonation des transports » apparaît à la fois dérisoire et dangereux, en ce qu'il perpétue le mouvement de fuite en avant.

**Des politiques publiques
qui ne traiteraient,
même efficacement,
que les symptômes
et non les causes, sont
profondément inopérantes**

Si le rôle des services publics est de permettre l'émancipation des citoyens et si les services de transport constituent l'un des moyens d'y parvenir, il est temps d'engager de profondes mutations dans la manière d'appréhender la mobilité. Des politiques publiques qui ne traiteraient, même efficacement, que les symptômes et non les causes, sont profondément inopérantes. D'abord parce que les causes (dispersion des activités, spéculation immobilière, promotion du consumérisme...) continueront de produire leurs effets sur la demande de transport. Ensuite, parce que la réponse aux effets renforce souvent les causes : les nouvelles infrastructures génèrent de nouveaux usages, des congestions nouvelles : c'est l'inéluctable effet rebond.

À rebours de cette réponse par les infrastructures, il conviendrait d'engager fermement l'action publique dans la réduction des besoins de déplacements. Il s'agit d'inverser les dynamiques encore à l'œuvre et de remailler le territoire en services publics de proximité et en commerces, relocaliser les emplois⁽⁸⁾, pour densifier les activités dans les villages, bourgs et petites villes. Cette « dé-métropolisation » serait une réponse adaptée aux inégalités d'accès subies par les habitants des zones peu denses, et donnerait à tous matière à se projeter dans une plus grande diversité de modes de vie, faisant écho aux aspirations de nombreux citoyens (ralentissement, frugalité, solidarité, proximité...) ■

Notes

- 1- Roland Gori, *La fabrique de nos servitudes*, 2022
- 2- Timothée Parrique, « decoupling debunked », 2019
- 3- « Routes, autoroutes : un gâchis à 18 milliards d'euros » - Reporterre.net - 13 novembre 2023.
- 4- Voir les travaux de Pierre Vermeren et Gilles Pinson
- 5- C'est le concept de « monopole de radical de la voiture » d'Ivan Illich
- 6- Guillaume Faburel, *Les métropoles barbares* (2018), Indécence urbaine (2023)
- 7- Aurélien Berlan, *Terre et Liberté : la quête d'autonomie contre le fantasme de délivrance*, 2021
- 8- Aurélien Bernier, *L'urgence de relocaliser*, 2021