

Esclaves de la mobilité.

La finalité du contournement autoroutier de Bordeaux : faciliter le transport des personnes et des biens à travers le l'Aquitaine, et plus largement du nord au sud du territoire européen. Mais en avons nous vraiment besoin ?

La mobilité des biens nous est toujours présentée comme un facteur de progrès et d'efficacité économique. Il y a, en effet, soit-disant progrès quand le coût de production d'un bien ou d'un service baisse. La diminution du coût consiste souvent à fragmenter la production en confiant une ou plusieurs étapes du processus à des unités sous-traitantes spécialisées ; ces dernières, en concentrant la même activité pratiquée auparavant séparément par chaque industriel « généraliste », travaillent plus efficacement et réalisent des économies d'échelle.

En contre-partie, cette fragmentation s'accompagne:

- d'un un flux continu de marchandises entre unités participantes,
- d'un allongement de la durée de production.

Il s'en suit une demande accrue de mobilité sur des voies de communication toujours plus nombreuses et plus fluides.

Ainsi l'activité industrielle localement diversifiée fait elle place à un maillage d'unités spécialisés, dispersées sur le territoire. Cette transformation ne s'opère qu'à condition qu'un réseau de transport pré-existant et à faible coût d'usage puisse irriguer ce territoire.

Chacun d'entre nous a en tête des exemples de mutation d'activité par concentration, sous-tendue et justifiée par un réseau routier. En effet, ce phénomène ne touche pas que la production de biens, mais également les secteurs de l'élevage, de l'agriculture, du commerce (hyper-marchés) et des services publics (hôpital ou école, par exemple).

Grâce à la fluidité des transports nationaux ou transcontinentaux, le consommateur ravi, se voit donc offrir des biens pour un prix de production et donc à un prix de vente de plus en plus bas. Mais, en paie-t-il le prix réel ? Non, car en contre-partie, le même homme, le citoyen-habitant paie par ailleurs et d'une autre façon le réseau de transport.

Il en paie une part immédiatement :

- par l'impôt qui finance la réalisation et l'entretien des infrastructures,
- par les nuisances que lui-même et l'environnement naturel subissent : consommation d'espace, bruit, pollutions, laideur, destruction d'espèces animales...

Il en paie une autre part « à crédit » : le lent réchauffement du climat planétaire par l'effet de serre produit par les gaz résultant de la combustion d'hydrocarbures.

Cette dernière part est vraisemblablement la plus importante.

Cassons donc le tabou mobilité-efficacité économique et stabilisons, voire tarissons l'offre de transport routier. Pas de grand contournement autoroutier!

Créer un grand contournement, c'est accroître l'offre de mobilité qui le rendra bientôt insuffisant.

L'offre créant la demande, à quand le maxi-, puis le méga-contournement ?

Bruno Barbier, Bordeaux, le 21 décembre 2003