

La planète d'asphalte : ou comment l'automobile et les plantations se disputent la terre

Partage international n° [179](#) - Juillet 2003

par Lester R. Brown

En ce début de siècle, la lutte pour la terre s'intensifie entre l'asphalte et les cultures. Jusqu'à présent, le goudronnage des terres arables a pour l'essentiel eu lieu dans les pays industrialisés, qui abritent les quatre cinquièmes des 520 millions d'automobiles en circulation dans le monde. Mais une part croissante des terres cultivables est maintenant sacrifiée dans des pays en voie de développement où la malnutrition sévit au sein des populations, mettant en cause le rôle futur de l'automobile.

Dans les pays industrialisés, des millions d'hectares de terres agricoles ont été goudronnées et transformées en routes ou en parkings. Ainsi, aux Etats-Unis, chaque voiture nécessite en moyenne 0,07 hectare de route ou de parking. Il faut couvrir d'asphalte une surface équivalente à celle d'un terrain de football chaque fois que la flotte automobile américaine augmente de cinq unités.

L'asphalte, ultime semence

Le plus souvent, la terre arable est goudronnée simplement parce que les sols plats et drainés de manière appropriée pour l'agriculture conviennent bien aussi pour la construction des routes. Une fois la terre goudronnée, plus rien ne repousse. Comme l'a souligné l'écologiste Rupert Cutler : « *L'asphalte est l'ultime semence de la terre.* » Comptant 214 millions de véhicules, les Etats-Unis ont goudronné 6,3 milliards de kilomètres de routes, assez pour faire 157 fois le tour de la Terre au niveau de l'équateur. En plus des routes, il faut des places de stationnement. Imaginez un parking prévu pour 214 millions de voitures et de camions. Si cela vous paraît trop difficile, essayez de visualiser un parking de 1000 places et ensuite imaginez à quoi ressembleraient 214 000 parkings semblables.

Quelle que soit la manière dont on le visualise, il n'en reste pas moins que les Etats-Unis consacrent près

de 16 millions d'hectares aux routes et aux parkings, soit une surface proche des 21 millions d'hectares que les agriculteurs américains ont utilisés pour la culture du blé l'an dernier.

Toutefois, le rythme du goudronnage de la terre ralentit dans les pays industrialisés, où le parc automobile approche de la saturation. Aux Etats-Unis, on compte trois voitures pour quatre personnes. En Europe occidentale et au Japon, ce taux atteint une voiture pour deux personnes. Cependant, dans les pays en voie de développement, où les flottes automobiles sont encore restreintes et où les terres arables se font rares, le goudronnage en est seulement à ses débuts. Une proportion grandissante des 11 millions de voitures qui s'ajoutent chaque année au parc automobile mondial, riche de 520 millions d'unités, va aux pays sous-développés. Cela signifie que la guerre entre les voitures et les semences a lieu dans les champs de blé et les rizières de pays où sévit une faim récurrente. Ce conflit qui affecte l'Inde et la Chine, deux pays qui totalisent à eux deux 38 pour cent de la population mondiale, aura des conséquences sur la sécurité alimentaire du monde entier.

La guerre entre les voitures et les semences

Les nations industrielles à forte densité de population qui sont centrées sur l'automobile, comme l'Allemagne, le Royaume Uni ou le Japon, ont recouvert en moyenne 0,02 hectare de terre par véhicule. Et elles ont perdu certaines de leurs terres les plus productives au cours de ce processus. De la même manière, l'industrialisation fait peser une forte pression sur les terres agricoles en Chine et en Inde. Bien que la Chine dispose d'un territoire équivalent à celui des Etats-Unis, ses 1,3 milliard d'habitants se concentrent sur un tiers du pays seulement : une bande d'environ 2 000 kilomètres sur la côte est et sud, où sont situées les terres cultivables.

Si la Chine devait un jour égaler le taux d'équipement automobile du Japon, c'est-à-dire une voiture pour deux personnes, elle posséderait une flotte de 640 millions de véhicules. Aujourd'hui ce parc compte 13 millions d'unités. Si l'idée d'un tel parc automobile peut paraître saugrenu, nous devons nous rappeler que la Chine dépasse déjà les Etats-Unis pour la production sidérurgique, l'utilisation des

pesticides et la production de viande rouge. C'est une économie colossale et, depuis 1980, elle connaît également le taux de croissance le plus élevé du monde.

Si l'on envisage une moyenne de 0,02 hectare de terre goudronnée par véhicule en Chine, comme en Europe ou au Japon, une flotte de 640 millions de voitures nécessiterait près de 13 millions d'hectares d'asphalte, essentiellement prélevés sur les terres cultivées. Ce qui représente plus de la moitié des 23 millions d'hectares de rizières, dont une partie donne deux récoltes et fournit 135 millions de tonnes de riz, la principale ressource alimentaire de la population. Lorsque les agriculteurs du sud de la Chine concèdent un hectare de rizière à double récolte au profit de l'automobile, leur production de riz est doublement frappée. Même un taux d'une voiture pour quatre personnes, soit la moitié du taux japonais, consommerait une portion substantielle de terre arable.

La situation en Inde est comparable. Alors que, géographiquement, l'Inde ne représente qu'un tiers de la Chine, elle a également plus d'un milliard d'habitants, et possède actuellement huit millions de véhicules motorisés. Les villes et villages connaissent une croissance rapide, et empiètent déjà sur les terres cultivables. Ajoutons à ce phénomène la construction de routes goudronnées pour les voitures, et l'Inde va aussi enregistrer une perte sévère de ses terres cultivées. Un pays dont la population est supposée croître de 515 millions d'habitants d'ici 2050 ne peut se permettre de couvrir d'asphalte des terres fertiles pour en faire des routes et des parkings.

La Chine et l'Inde, ainsi que d'autres pays fortement peuplés comme l'Indonésie, le Bangladesh, le Pakistan, l'Iran, l'Égypte ou le Mexique, n'ont pas assez de terre pour nourrir leur population et soutenir en même temps un système de transport fondé sur l'automobile. La lutte entre les voitures et les semences se transforme en une compétition entre riches et pauvres, entre ceux qui peuvent se payer une automobile et ceux qui se battent pour acheter de la nourriture en quantité suffisante.

Les gouvernements qui subventionnent une infrastructure routière par l'impôt prélevé sur l'ensemble de la population, financent en fait les voitures des riches avec les revenus des pauvres. En subventionnant un système de transport basé sur l'automobile, les gouvernements subventionnent aussi inévitablement le goudronnage de la terre. Si la capacité à posséder une automobile ne s'étend pas au-delà des minorités aisées, comme cela semble

désormais probable dans ces pays en voie de développement, cela devient un transfert de revenu permanent et presque totalement transparent des pauvres au profit des riches.

Dans un monde en quête de terre, le temps est venu de réévaluer l'avenir de l'automobile, et de concevoir des moyens de transport qui permettent à toute la population de se déplacer, et non seulement à une minorité privilégiée, sans pour autant menacer la sécurité alimentaire. En 1994, lorsque Pékin a annoncé son intention de stimuler la croissance du secteur automobile pour les décennies à venir, un groupe de scientifiques éminents - dont de nombreux membres de l'Académie nationale des sciences aux États-Unis - a publié un document contestant cette décision. Ils ont identifié plusieurs raisons pour lesquelles la Chine ne devait pas développer un système de transport centré sur l'automobile, et la première de ces raisons était que le pays ne disposait pas suffisamment de terres agricoles pour nourrir la population tout en composant avec l'automobile.

Investir dans le rail et la bicyclette

Cette équipe de scientifiques a recommandé de concentrer les efforts sur le développement des systèmes fondés sur la dernière technologie de transport ferroviaires légers, ainsi que les bus et les bicyclettes, au lieu de construire une infrastructure de routes et de parcs de stationnement automobile. Non seulement ces moyens apporteraient la mobilité à un nombre bien supérieur de personnes qu'un système congestionné basé sur l'automobile, mais ils protégeraient de surcroît les terres agricoles.

Partout, il existe de nombreuses raisons pour contester les objectifs de l'élaboration d'un système de transport qui se fonde sur l'automobile, à commencer par le changement climatique, la pollution de l'air et les embouteillages. Mais la perte des terres cultivées est un argument suffisant à lui seul. La plupart des trois milliards d'habitants qui viendront s'ajouter aux six milliards de la population mondiale actuelle d'ici 50 ans, naîtront dans des pays en voie de développement où la terre fait défaut pour nourrir tout le monde et s'accommoder à la fois de l'automobile.

La sécurité alimentaire du futur dépend désormais des réajustements structurels des budgets des transports - investir moins dans les infrastructures routières et plus dans le rail et la bicyclette.

Auteur : Lester R. Brown, fondateur et président du Worldwatch Institute, une organisation de recherche

sur l'environnement basée à Washington.

Sources : Worldwatch Institute

Thématiques : [environnement](#), [politique](#), [Économie](#)

Rubrique : [Divers](#) ()