

LE GRAND SOIR

CopyLeft :
Diffusion autorisée
et même encouragée.

Merci de mentionner les
sources.

www.legrandsoir.info

 [imprimer page](#)

ajuster taille texte :



samedi 3 août 2013

1 milliard de véhicules dans le monde !

Christophe MAGDELAINE

Révolution des transports du XXème siècle, l'automobile s'est rapidement imposée comme le principal moyen de déplacement dans les grandes agglomérations des pays occidentaux. Ainsi, depuis 1983, en Ile-de-France, la marche n'est plus le moyen de déplacement prédominant, c'est la voiture ! (Enquête Globale de Transport - EGT, 2001-2002).

Evolution du nombre de voitures dans les différentes régions du monde

Source : Geo Data Portal à partir des données UNSD 2007

En 2005, près de 890 millions de véhicules parcouraient la planète (CCFA, 2005). En 2007, le milliard était dépassé. De 1955 à 2005, l'augmentation de leur nombre a été environ trois fois plus rapide que la croissance de la population ! Enfin, en 2009, plus de 61 millions de véhicules (voitures et véhicules utilitaires) ont été mis sur le marché !

La production automobile mondiale a atteint un record en 2011 avec 80,1 millions d'unités fabriquées (Organisation internationale des constructeurs automobiles - OICA). "Après une chute drastique en 2009, à 61,8 millions d'unités, en raison de la crise de 2008, la production automobile mondiale est repartie à la hausse ", indique l'OICA.

Depuis 2011, l'Asie est désormais le premier continent producteur, avec 40,6 millions d'unités fabriquées dont 18,4 millions en Chine, le premier pays producteur mondial. Elle est suivie par les Amériques (17,8 millions d'unités) et l'Europe (17,7 millions de véhicules).

Selon les Nations Unies, le parc automobile mondial devrait tripler d'ici 2050 alimenté à 80% par les économies en développement.

L'Europe

En 2004, comptait environ 216 millions de voitures particulières avec une progression de 40% depuis 1990. (UE, 09/2006)

En France

Le parc automobile en circulation est estimé à plus de 37,2 millions de véhicules dont 30,85 millions de voitures particulières au 1er janvier 2009. Toutefois, le rythme de croissance du parc continue de s'infléchir comme dans d'autres pays européens, plus proche désormais de 1% (0,7% en 2005, 1,2% en 2004), contre plus de 2% entre les années 1990 et 2000 (CCFA, 01/2007). La route assure 83% du trafic voyageur et 80% du transport de marchandises (INSEE, 08/2007).

L'image de liberté, de beauté et de puissance de la voiture a permis de gagner l'imaginaire des hommes qui aspirent rapidement à acquérir leur véhicule. Si cette révolution est indéniable et des plus pratiques, nous nous attacherons à mettre en exergue les aberrations et le cortège de maux que l'automobile génère depuis des décennies dans une indifférence notable.

Une dépendance envers les énergies fossiles

Actuellement, les transports dépendent à 97% du pétrole (IFP, 09/2006) et le trafic routier en est bien évidemment le premier consommateur. Une demande qui s'accroît de plus en plus avec la multiplication des véhicules particuliers qui participe aux pressions internationales sur le prix de la ressource et son accès : "cette hausse de la consommation pétrolière mondiale proviendrait pour les deux tiers des transports, et plus particulièrement du transport routier. Leur part dans la demande finale de produits pétroliers devrait progresser de 50 % en 2000 à 60 % en 2030" (IFP, 09/2006).

En France, la voiture consomme plus de 24 millions de tep en 2004, les transports représentent le deuxième poste de consommation après le résidentiel-tertiaire. (DGEMP-Observatoire de l'énergie, 01/2006)

Une atteinte à la biodiversité

La France se caractérise par le réseau routier le plus dense du monde et le plus long de l'Union européenne avec un linéaire de 1 079 072 km dont près de 11 000 km d'autoroutes (Les chiffres du transport, 01/2008) ! Ce record est particulièrement néfaste pour la biodiversité qui souffre d'une fragmentation des espaces naturels. En effet, les infrastructures de transport forment des discontinuités et des obstacles aux déplacements d'un certain nombre d'espèces qui ne peuvent alors survivre : grands mammifères, reptiles, batraciens, insectes...

Outre cette fragmentation de l'espace vital, les axes routiers constituent des pièges pour les animaux sauvages qui peuvent entrer en collision avec les véhicules motorisés. Ainsi, en 2009, en France, près de 65 000 collisions ont été déclarées, contre moins de 4 000, 25 ans plus tôt.

De plus, les villes, qui souffrent déjà de paysages très artificiels, présentent des sols (chaussée, trottoirs, parkings...) entièrement imperméabilisés donc détruits, stérilisés avec des pesticides particulièrement néfastes pour la biodiversité. L'artificialisation des sols est particulièrement marquée le long des grands axes de transport (IFEN, 08/2007) et participent à la violence des inondations.

Enfin, les biocarburants vont accroître la pression sur les espaces agricoles en monopolisant des terres normalement en jachère qui participaient à un renouvellement du sol et des espèces.

La première contribution française au réchauffement climatique

Au niveau planétaire

La seule circulation routière est responsable en 2004 d'environ 13% des émissions mondiales de CO₂, le principal gaz à effet de serre directement impliqué dans le changement climatique en cours (GIEC).

En Europe

Les transports sont responsables de près de 20% des émissions équivalent CO₂ (Agence européenne pour l'environnement, 09/2007).

Même si la moyenne européenne des émissions de CO₂ sur les voitures a baissé de 25 g/km en 10 ans, cela ne suffit pas à compenser l'augmentation régulière du nombre de véhicules en circulation.

En France

En 2009, le secteur des transports routiers a émis environ 117 millions de tonnes de CO₂, soit près de 8% de plus qu'en 1990 : avec 32 % des émissions, c'est le premier contributeur en CO₂ du pays, devant le résidentiel-tertiaire (24,1%). La voiture particulière génère à elle seule 54,7% des émissions dues aux transports routiers et représente au global 14,4% des rejets de CO₂ (CITEPA/CORALIE format SECTEN, 05/2011 ; les chiffres du transport, édition 2009).

Toutefois, avec une moyenne des émissions des véhicules vendus en France en 2006 qui est de 149 gCO₂/km, soit une baisse de 3 grammes de CO₂ par kilomètre par rapport à 2005, la France se place parmi les meilleurs d'Europe (ADEME, 05/2007). Notons qu'en 2007, la moyenne des émissions du parc automobile français reste de 176 g de CO₂/km.

Les GES participent au réchauffement du climat planétaire, ce qui met gravement en danger la stabilité de nos sociétés.

La pollution atmosphérique locale

Première source de pollution atmosphérique dans les grandes agglomérations, l'automobile accentue et développe même des maladies comme l'asthme et les bronchites chroniques notamment chez les plus fragiles. C'est aussi dans nos mouchoirs tachetés de suies que nous prenons conscience de la vulnérabilité de notre système respiratoire directement exposé aux particules les plus fines qui pénètrent dans les poumons.

Par exemple, en Ile-de-France, le transport routier est le secteur prépondérant dans les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules fines (PM₁₀) (Airparif, 09/2007).

Bien sûr, des progrès sont réalisés : filtre à particules (encore que seulement 23% des véhicules diesel neufs en sont équipés en 2006 avec une efficacité limitée), essence sans plomb, biocarburants (est-ce vraiment un progrès ?), common rail... Et les défenseurs de l'automobile se hâtent de le rappeler au point que l'automobile apparaît pour certains moins polluante que les transports en commun ! La réalité est hélas toute différente d'autant près de 32% des déplacements automobiles font moins de 2 km ! (Enquête Globale de Transport - EGT, 2001-2002) Et c'est justement durant cette période semée de ralentissements, de freinages et d'accélération que la pollution automobile est maximale.

Prenons l'exemple de ce citoyen qui sort son automobile pour se rendre chez le boulanger, qui se trouve – tout de même – à 300 m de son domicile. C'est ce même citoyen que l'on reverra

pleurnichant devant les médias sur le prix de l'or noir qui est délivré à la pompe, argumentant avec force et menaces que son niveau de vie en pâtit et qu'il serait temps... (je vous épargne la suite de ses affreuses souffrances).

C'est fort peu relaté mais la Banque mondiale estime qu'environ 1,56 millions d'asiatiques sont victimes chaque année de la pollution atmosphérique. En Europe, des études menées récemment estiment que quelque 400 000 personnes meurent prématurément chaque année à cause de la pollution atmosphérique. Les maladies provoquées par la concentration actuelle de particules en suspension dans l'air entraînent plus de 100 000 hospitalisations supplémentaires et graves chaque année. Des chiffres effarants qui rendent stériles toutes comparaisons avec les peurs actuelles qui monopolisent les moyens des gouvernements et les médias.

En France, l'AFSSET (Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail) estime qu'entre 6 450 et 9 500 personnes sont morts prématurément à cause de la pollution particulaire (PM 2,5) en 2002, soit davantage de morts que les accidentés de la route (AFSSET, 05/2004). Or les transports routiers et très fortement les diesels sont les principaux responsables de cette pollution.

Une atteinte aux paysages

On en parle beaucoup moins mais la voiture est aussi à l'origine d'une pollution visuelle affligeante : partout dans nos villes, nos lieux touristiques, elle s'insère et s'impose via le réseau routier bien sûr mais aussi les parkings, les stations essence, les péages... Elle défigure ou plutôt définit nos paysages urbains qui ne sont déjà pas des plus attrayants et suivent ainsi la devise de Pompidou : "Il faut adapter la ville à la voiture".

L'automobile est un véritable fléau dans les agglomérations qui ont été, de façon très égoïste et irréflective, entièrement dédiés à cette révolution. Il fallait alors adapter les villes à la voiture, de sorte qu'il n'existe dorénavant pratiquement aucune place pour les modes de transports dits alternatifs et même les piétons.

L'automobile une galère et un gouffre financier bien visible

Le million d'heures perdu chaque année par les automobilistes et les routiers dans les embouteillages coûterait environ 6 milliards d'euros à la France selon le Ministère de l'écologie et du développement durable.

En 2001, le cumul des bouchons en France a représenté l'équivalent de 1 million de kilomètres pendant une heure (hkm). le coût économique pour la seule Ile-de-France a été estimé à 566 millions d'Euros. Sans compter que les émissions sont réduites de moitié lorsque l'on passe d'une circulation dense à une circulation fluide : dans les bouchons, la consommation double et une voiture moyenne peut consommer jusqu'à 16 l / 100 km ! (Véhicules particuliers vendus en France. Consommations conventionnelles de carburant et émissions de CO2 - ADEME ; 2011)

D'ailleurs, contrairement aux idées reçues et notamment avancées par les constructeurs automobiles, l'automobile n'est plus le moteur de l'économie. En effet, selon "Le Compte global transport, qui mesure l'impact de chaque mode de déplacement (...), le transport collectif coûte quatre fois moins cher à la collectivité, et crée deux fois plus d'emplois. De quoi anticiper les reconversions sociales qu'impliquera l'indispensable mutation." (Denis BAUPIN dans *Libération*, 10/2005)

Point positif : en 20 ans la consommation moyenne unitaire des véhicules a diminué de 15 à 20 % passant de 8,25 l/100 km en 1990 à environ 7 l/100 km actuellement, grâce au renouvellement du parc automobile. Une tendance qui est vraie pour les véhicules à essence et non les diesel.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que l'usage d'une voiture coûte en moyenne 5 000 euros par an au foyer : deuxième poste de dépense des ménages, avant l'alimentation et après le logement. Il s'agit là d'une dépense qui n'est pas anodine, même si les transports en commun coûtent de plus en plus chers.

La place de l'automobile

voiture monopolisant le trottoir et le passage piéton
voiture monopolisant le trottoir et le passage piéton

© C. Magdelaine / notre-planete.info

La place occupée au sol par l'automobile est impressionnante : pratiquement toutes les rues dans les grandes villes présentent une, voire deux lignes continues de voitures garées : quelle place reste-t-il aux autres moyens de déplacement ? Aucune ! Les poussettes sont contraintes d'emprunter la chaussée faute de passage sur les trottoirs, l'incivisme des conducteurs met alors en péril la vie des piétons. De plus, les plus grosses voitures, de plus en plus nombreuses, occupent souvent deux places de stationnement, au détriment des autres...

Même en fonctionnement, les 3/4 des voitures ne sont occupées que par le seul conducteur ! On imagine donc bien le taux d'occupation au sol que peut prendre une seule personne à l'heure où les villes sont engorgées par une population toujours plus nombreuse notamment dans les pays en voie de développement.

En moyenne, en France, 80% des foyers sont équipés d'une voiture, seulement 53% à Paris où les transports en communs sont très développés et la population y est à la fois plus jeune et plus âgée.

Et de grandes agglomérations comme celle de la Région Ile-de-France peine à encourager l'usage de modes de transports alternatifs : pistes cyclables sécurisées insuffisantes, réseaux de banlieue à banlieue embryonnaires, voyages multi-modaux difficiles d'accès, prix et qualité de service dissuasifs, insécurité et incivisme, messages peu encourageants dans les bus : "pas de vélos, ni objets encombrants"...

Vive la voiture !

C'est pourquoi le piéton, le cycliste ou le skateur par exemple ne font qu'attiser l'agressivité inhérente de l'automobiliste, forcément pressé et important puisqu'à lui seul il monopolise la place d'au moins quatre vélos, pour une vitesse cependant guère plus rapide : 17 km/h en moyenne contre 14 km/h par exemple en Ile-de-France (EGT, 2001-2002) et 8 km/h pour les taxis parisiens ! Dans ces conditions, il ne nous reste qu'à être vigilant et appréhender les dangers qui nous guettent à chaque croisement ou dépassement de voiture.

Et c'est sans difficulté que nous établirons la transition avec les accidents de la route. La voiture est une arme utilisée par des tueurs en puissance

L'automobile est une arme potentielle qui lorsqu'elle est manipulée par des alcooliques, des inconscients ivres de vitesse et de fun, peut sinistrer définitivement des familles entières. Trop souvent, le trio homme, alcool et vitesse est dévastateur. En effet, on constate sans surprise que près d'un tiers des accidents ont pour origine l'alcool au volant.

Ceci est d'autant plus inquiétant qu'un accident mortel est aussi pénalisant au regard de la justice qu'un simple vol de voiture...

Nombre de victimes de la route dans le monde

Selon l'état des lieux 2013 de l'OMS, les accidents de la route ont tué 1,24 million de personnes dans le monde en 2010, un chiffre voisin de celui enregistré en 2007. Plus de 91% de ces décès surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent environ la moitié du parc mondial de véhicules. Le coût économique des victimes de la route dans les pays en voie de développement est évalué à plus de 100 milliards de dollars par an !

Notons également que la moitié des tués sur les routes sont des « usagers vulnérables » (piétons, cyclistes et motocyclistes).

Selon la campagne internationale "Make Roads Safe", toutes les 3 minutes un enfant est tué sur la route, c'est la première cause de mortalité chez les jeunes (entre 15 et 29 ans) en Europe et aux Etats-Unis.

Nombre de victimes de la route en Europe

Selon le rapport « European facts and Global status report on road safety 2013 » (Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 – les réalités européennes), plus de 92 000 personnes ont tuées sur les routes européennes en 2010. C'est encore beaucoup trop mais en diminution de 25% sur trois ans. Pourtant, ces données ne donnent qu'une image partielle de la situation : pour chaque personne qui décède, 23 autres sont hospitalisées et 112 sont admises aux urgences, ce qui impose de lourdes contraintes aux services de santé. Et jusqu'à 25 % des blessés dans les accidents de la route finissent par souffrir d'une invalidité permanente. Ces accidents ont un coût économique élevé, qui se traduit par une perte allant jusqu'à 3,9 % du produit intérieur brut.

Nombre de victimes de la route en France

En 2012, selon le bilan de la Sécurité routière, 3 645 personnes sont mortes d'un accident de la route et 75 636 ont été blessées. C'est la première fois depuis la création de la Sécurité routière en 1972 et le début du comptage des victimes de la routes en 1948 que le nombre de personnes tuées sur les routes passe sous la barre des 3 700, sans doute en partie grâce aux contrôles plus sévères. Malheureusement, le bilan de l'année 2012 révèle une hausse notable du nombre de cyclistes tués (+10%).

L'incivisme et l'irresponsabilité des conducteurs, peu conscients des dangers, est ainsi à l'origine de trop nombreux morts et blessés, parfois paralysés à vie. En France, 90 % des automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse sur route rapide, et ce n'est guère

mieux en zone urbaine. De plus, les distances de sécurité ne sont pas jugées utiles vu l'attitude d'une majorité des conducteurs. Pire, le peu d'automobilistes qui respectent les règles élémentaires de conduite automobile sont rapidement klaxonnés et insultés...

Les piétons et usagers de modes de transports alternatifs peuvent témoigner de l'agressivité de certains conducteurs attisée par la présence d'un moyen de transport gênant, moins rapide et donc considéré comme "inférieur" car moins puissant, moins cher.... Un tel automobiliste pourra risquer sa vie et celle de son "adversaire" pour rétablir son ordre naturel : les véhicules puissants sont maîtres sur la route ! Ce constat est valable également envers une petite voiture : les autres conducteurs risquent fréquemment l'accident à vouloir la dépasser quand bien même celle-ci talonne les limitations de vitesse et respecte les distances de sécurité !

La nouvelle maîtresse de l'homme

Non contente de nous faucher nos proches et de monopoliser l'espace urbain, la voiture est devenue un objet de fantasme.

Dès le plus jeune âge, le mâle est initié par ses jouets, les médias et les jeux vidéo à utiliser la voiture comme instrument de puissance et de liberté.

De surcroît, nombre de publicités dévalorisent même la femme déjà souffrante de l'image simpliste qu'on lui prête, en la comparant à l'automobile comme concurrente dans la quête de l'homme...

Enfin, les concours promettent bien souvent le gain d'une ou plusieurs voitures dans des catégories peu responsables : 4x4, Sport Utility Vehicle, monospace...

80 % des Français jugent que la voiture reste aujourd'hui un moyen de transport indispensable (IFOP ; 05/2011). Ce chiffre passe à 90 % pour les ruraux et les plus de 65 ans.

Toutefois, la voiture fait de moins en moins rêver : 30 % des personnes interrogées estiment qu'elle est un outil de plaisir.

La nature a une amie : la voiture

Dans le même temps, on nous abreuve chaque jour d'annonces publicitaires où l'automobile évolue dans de magnifiques paysages vierges tout en préservant un environnement naturel idyllique. Mais ne nous y trompons pas : la plupart du temps le véhicule stagne dans les embouteillages et son conducteur ne profite guère de cette pseudo-liberté, ni l'environnement d'ailleurs.

Et parce que la nature n'est rien sans ses attendrissants occupants, ce sont les animaux (représentés numériquement bien sûr) qui accompagnent avec bonheur et sérénité les automobiles dans les campagnes publicitaires. Ainsi, oiseaux, animaux sauvages, marins même (!) participent aux somptueux ballets qui font rêver les naïfs.

Nul doute que les constructeurs se moquent ouvertement des graves problèmes engendrés par les automobiles et l'infrastructure routière (dégradation d'écosystèmes, accidents sur des animaux sauvages, imperméabilisation des sols, sans parler de l'impressionnante pollution marine conséquence des approvisionnements pétroliers, crises géopolitiques...). Et c'est en nous faisant croire le contraire (méthode classique en marketing) que les constructeurs automobiles veulent berner les citoyens.

Pour autant, il paraît que les constructeurs automobiles orientent leurs efforts technologiques en fonction des exigences prioritaires du consommateur qui seraient : le design, l'innovation et la robustesse... Le respect de l'environnement souffrant d'un désintérêt notable. C'est en tous cas ce qui ressort de sondages menés sur les salons dédiés à l'automobile où les visiteurs ont déjà une attirance claire pour la toute puissante voiture.

Enfin, même lors d'événements tragiques comme la multiplication des inondations sur le territoire français, les médias tendent à s'apitoyer davantage sur le sort des automobiles que sur celui des personnes. En effet, les reportages télévisés se concentrent sur l'automobiliste indemne mais désemparé face au spectacle affligeant de sa voiture sous les eaux... Alors que les personnes (sans parler des animaux) passent parfois au second plan.

Conclusion, l'automobile ou la fin du mythe ?

Il est encore difficile de croire et de comprendre que l'automobile ait gagné une place si importante dans le cœur des citoyens des pays développés vu ces quelques constats. Toutefois, n'oublions que l'automobile emploie directement et indirectement environ 50 millions de personnes dans le monde, selon l'OICA. La crise financière et économique internationale rappelle combien ce secteur est déterminant dans la santé économique de certains pays.

Enfin, nul doute que des progrès seront faits pour pallier la pollution atmosphérique insupportable qui est générée, mais il ne s'agit pas seulement de cela mais surtout de faire

évoluer les mentalités en responsabilisant les automobilistes toujours plus égoïstes, agressifs, capricieux et parfois pressés... de tuer.

<http://www.notre-planete.info/ecologie/transport/placeauto.php>
<http://www.notre-planete.info/ecologie/transport/placeauto.php>

<http://www.legrandsoir.info/1-milliard-de-vehicules-dans-le-monde.html>