

Nelo Magalhães : « Une autoroute, c'est un produit idéologique »

Les infrastructures de transport sont à la fois lourdes des imaginaires de leur époque et extrêmement impactantes pour les écosystèmes, analyse le chercheur Nelo Magalhães dans un livre très original, « Accumuler du béton, tracer des routes ». Entretien avant une manifestation contre l'A69 interdite par le gouvernement.

[Jade Lindgaard](#)

8 juin 2024 à 12h53

Autoroute entre Castres et Toulouse, tunnel Lyon-Turin, canal Seine-Nord Europe : les grands projets d'infrastructures de transport mobilisent des milliards d'euros d'investissement, détruisent des écosystèmes et verrouillent des territoires dans des systèmes de déplacement très émetteurs de CO₂. Comment expliquer la poursuite de ces politiques de développement, venues du XX^e siècle, à l'heure du choc climatique et de l'extinction des espèces ?

Pour répondre à cette question, le chercheur Nelo Magalhães a écrit une histoire environnementale des infrastructures. Ses recherches l'ont conduit à « *dénaturaliser les paysages* » pour montrer « *qu'ils ne vont pas de soi, qu'ils sont le fruit de forces sociales et de choix politiques* ». Il s'en explique, avant une manifestation contre l'A69, interdite par le gouvernement.



Nelo Magalhães à Mediapart, le 4 juin 2024. © Photo Sébastien Calvet / Mediapart

Mediapart : Le projet de l'A69 en construction entre Castres et Toulouse s'étend sur 53 kilomètres, des centaines d'hectares doivent être artificialisés, des forêts en partie détruites, des collines sont aplaties. En tant qu'historien des grandes infrastructures de transport, avez-vous l'impression de voir naître sous vos yeux un projet du passé ?

Nelo Magalhães : C'est presque un cas chimiquement pur de projet des années 1960-1970, quand débute le programme autoroutier. Tant du côté des arguments développementistes que du côté des dégâts. En effet, l'autoroute, c'est d'abord une imposante matérialité. En plus du ciment et du bitume, il faut environ 100 mètres cubes de terre et 30 tonnes de sable et gravier par mètre. Il faut des pentes bien plates, des courbes de la bonne dimension, des sols rigides.

Donc, ouvrir des milliers de carrières, arracher des arbres par dizaines de milliers, exploser des collines, transformer les sols, etc. Les reliefs reflètent donc, à grande échelle, le paradigme des transports : tout doit s'adapter au trafic, présenté comme une donnée indiscutable. Sur le temps long, ces milliards de tonnes et mètres cubes modifient le paysage. Les ingénieurs eux-mêmes parlent des « saignées » que font les autoroutes dans les sols. Et cela fait déjà l'objet de contestations. Un projet comme l'A69 appartient au passé.

Dans votre livre « Accumuler du béton, tracer des routes », vous écrivez que la consommation colossale de matière par les autoroutes est sous-estimée dans le discours écologiste, focalisé sur les gaz à effet de serre émis par les véhicules qui vont rouler dessus. Pourquoi est-ce important ?

Il y a un réductionnisme du débat général sur la question du carbone, qui est évidemment compréhensible, puisque le climat est un enjeu majeur de nos sociétés. Mais mon travail sur les infrastructures de transport montre que ce sont elles qui mobilisent les plus grands flux de matière du capitalisme français.

On extrait de la matière encore aujourd'hui à 80 % pour les travaux publics, c'est-à-dire pour les grandes infrastructures, et pas pour le bâtiment. Les travaux publics, ce sont les routes, les aéroports, les ports, les canaux, les lignes de chemin de fer, qui incluent tous les ouvrages d'art comme on les appelle : ponts, viaducs, tunnels, etc.

Pour construire des infrastructures, il faut surtout déplacer des terres. Les volumes occasionnés par ces chantiers sont sous-estimés.

C'est intéressant parce que cela montre que même si on construisait tous les bâtiments avec de la terre et de la paille, tant qu'on garde les infrastructures telles qu'elles existent, on doit continuer à extraire énormément de matière. Donc l'enjeu de ce point de vue, c'est vraiment les grandes infrastructures. De plus, matériellement, ce type d'infrastructure exige une maintenance énorme du fait du poids des véhicules, notamment des camions. Cela ne changera pas même si tous les véhicules roulent à l'air pur.

L'examen matériel amène aussi de nouvelles questions. Je cite dès le début du livre un chantier de barrage, Donzère-Mondragon [*à Bollène dans le Vaucluse – ndlr*], dont je voulais retracer l'histoire. Au début, je cherchais le béton, et je vois qu'il en a nécessité environ 800 000 mètres cubes. Mais pour ce même chantier, il a fallu 50 millions de mètres cubes de terre déplacée, plus de cinquante fois plus. Et cela s'est produit pour chaque barrage dans la vallée du Rhône. La quantité de terre a été sans commune mesure avec la quantité de béton.

En fait, pour construire des infrastructures, il faut surtout déplacer de la terre. Les volumes de terre occasionnés par ces chantiers sont sous-estimés parce que la terre de terrassement [*la modification du relief d'un terrain pour y réaliser un ouvrage – ndlr*] n'a pas de valeur monétaire. Donc, au niveau national, elle n'est pas prise en compte dans les comptabilités environnementales.

Dans l'ensemble, j'essaie de dénaturer les paysages qu'on rencontre au quotidien, pour montrer qu'ils ne vont pas de soi, qu'ils sont le fruit de forces sociales et de choix politiques. Dans les régions traversées par des infrastructures de transport, tous les remblais dans les alentours, tous les trous qu'il y a autour, toutes les carrières réaménagées sont le fruit d'une certaine production de l'espace.



Une machine de chantier brûlée sur le chantier de l'A69, le 24 mai 2024. Photo : Antoine Berlioz / Hans Lucas, via l'AFP. © Photo Antoine Berlioz / Hans Lucas via AFP

Le philosophe Henri Lefebvre est à l'origine de cette notion de « production de l'espace ». Que signifie-t-elle et pourquoi est-elle utile pour comprendre la fonction sociale des infrastructures ?

La première fois que j'ai lu [Henri Lefebvre](#), je n'ai quasiment rien compris. En le relisant plusieurs fois et en continuant mon travail d'archives, petit à petit, quelques notions ont infusé. Et finalement, je me suis dit qu'il était indispensable.

Pour comprendre la matérialité du monde, on pourrait faire des séries statistiques mesurant les flux de matière d'une économie en train de se développer, [façon Jancovici](#). Se contenter de ça, c'est renforcer le cadre technocratique des questions environnementales. Selon moi, il faut saisir comment ces séries s'ancrent dans des sols, donc partir de l'espace qui est produit. Ici vient Henri Lefebvre : l'espace est un produit social, ou de l'histoire matérialisée, et fait pleinement partie de la société.

Une autoroute, c'est un produit idéologique, un produit symbolique qui est pris en charge par des forces sociales qui y projettent des imaginaires – « la civilisation, le progrès ». C'est pareil avec d'autres grandes infrastructures : aéroports, grands ports, etc. Il y a donc une lutte symbolique pour dire la vérité des espaces. Cela permet de politiser ces questions, parce qu'on n'a pas tous le même pouvoir, non seulement de dire l'usage de l'espace, mais en plus de l'imposer à d'autres groupes. Quand un conflit ouvert se joue à cet endroit-là, sur l'A69 ou Sainte-Soline, c'est un conflit socio-environnemental.

Donc le choix de la route aujourd'hui, c'est le camion. Les routes sont construites, entretenues et maintenues pour les camions.

Ceci vaut aussi pour les carrières, l'espace agricole ou encore sur les terrils du nord de la France, édifiés à partir de déchets miniers – c'est par exemple la colline qu'on voit près de Lens (Pas-de-Calais) et dans tous les lieux de charbonnage. Longtemps, les terrils sont vus comme des gisements de ressources pour les infrastructures. Or, depuis les années 1990, des associations s'opposent à leur extraction au nom du patrimoine, et d'un imaginaire ouvrier, qu'ils représentent. Ils sont la trace d'une mémoire, d'un héritage. Si le même espace connaît une nouvelle valorisation symbolique, c'est qu'il est produit autrement, sous d'autres rapports sociaux.

Utiliser des déchets de mines ou du BTP comme matière première pour une infrastructure (remblai, fabrication du bitume, ciment, etc.) est-il un gain écologique ?

Il y a une symbiose matérielle entre les grandes infrastructures et les grandes industries fordistes. Plus on a besoin de masses de matière gigantesques, et plus c'est intéressant pour les industriels de se débarrasser de leur masse aussi énorme. Donc les uns veulent se débarrasser de leur matière et les autres nécessitent beaucoup de matière.

Il y a une boucle vicieuse qu'on appellerait aujourd'hui de la valorisation, ou de l'économie circulaire. Mais cela ne sert à rien puisqu'en fait, pour valoriser beaucoup de matière, il faut construire beaucoup d'infrastructures. Et donc produire beaucoup de déchets. Il n'y a quasiment jamais de recyclage là-dedans.

Cela remet en question toute cette idée que valoriser des matières, c'est une bonne chose pour l'environnement. Historiquement, le « réusage » de déchets dans les infrastructures a été massif en France, pris en charge par des pouvoirs très importants, ce n'était pas du tout quelque chose d'anecdotique. Et il n'a servi qu'à créer des boucles entre des grandes industries et des grands chantiers de l'époque fordiste.

C'est du *business as usual*, de la valorisation. L'extraction n'a pas du tout baissé. On n'a jamais produit autant de ciment. On n'a jamais consommé autant de ciment et on n'a jamais autant valorisé dans l'industrie cimentière. Valoriser beaucoup de masse de matière ne change absolument rien aux questions environnementales, tant que le niveau de production ne baisse pas. C'est un peu toujours pareil avec le technosolutionnisme : croire qu'il y a des solutions techniques ou technologiques à des problèmes sociaux, c'est vain. Or, tous les problèmes environnementaux sont des problèmes sociaux, car rattachés à un espace socialement produit – ici encore, Lefebvre aide.

Dans votre livre, vous expliquez qu'il n'y aurait pas d'autoroute sans libre-échange. Pourquoi ?

Ce que j'ai réalisé en enquêtant sur les techniques de construction, c'est que les routes sont faites matériellement pour les camions : en rigidité, en masse, en épaisseur, en largeur... La voiture ne compte pas du tout, ceci pour une raison technique qui m'est apparue en étudiant des débats dans le début des années 1960 : l'impact d'un véhicule sur une chaussée est exponentiel au poids. Cela signifie que si on passe d'un camion de 44 tonnes à un camion de 60 tonnes, comme [la Commission européenne le veut aujourd'hui](#), l'impact en poids sera des millions de fois plus important.

À lire aussi

[En finir avec la transition énergétique](#)

13 janvier 2024

[« Le territoire a été aménagé par et pour la voiture »](#)

3 juin 2023

Donc le choix de la route aujourd'hui, c'est le camion. Les routes sont construites, entretenues et maintenues pour les camions. C'est un choix qui a des conséquences énormes car aujourd'hui l'extraction des carrières sert d'abord à la maintenance des routes, et pas à leur construction. Or le camion sert le libre-échange, qui est depuis le début au cœur de la constitution européenne. On va fluidifier les marchandises en Europe. Aujourd'hui, on veut créer des corridors européens de camions d'Espagne vers les Pays-Bas. C'est aussi le cas pour les grands ports. Le fret maritime transporte une grande partie du commerce international. Les ports sont dimensionnés pour les plus grands navires : les plus grands vraquiers, les plus grands minéraliers. Le port de Fos-sur-Mer doit pouvoir accueillir des pétroliers de 200 000 tonnes.

Tant qu'on ne change pas ce verrou du libre-échange, les infrastructures devront toujours être maintenues et réparées. Même si on mettait des panneaux solaires et du béton vert là-dedans, le poids matériel des infrastructures se maintiendrait. Il y a des choix politiques qui sont beaucoup plus décisifs que ces technologies dites vertes.

Existe-t-il des exemples de réappropriation citoyenne d'infrastructures ?

C'est un peu anecdotique mais je peux prendre le cas des autoroutes qui ont été bloquées en janvier par les agriculteurs.

À Grenoble, l'autoroute est devenue un lieu de promenade, de jeux, de pique-nique. On y faisait des soirées dansantes, du badminton, on graffait. Alors certes, cela n'a duré que deux ou trois jours, mais c'était incroyable. Puisque les structures sociales qui le prennent en charge n'avaient plus prise sur lui, le même support matériel a pu être réapproprié pour d'autres usages, révélant une perspective légère : l'infrastructure de transport n'a aucun pouvoir intrinsèque. Mais d'abord, il faudra briser les verrous.

Nelo Magalhães, *Accumuler du béton, tracer des routes*, La Fabrique, 2024.

[Jade Lindgaard](#)