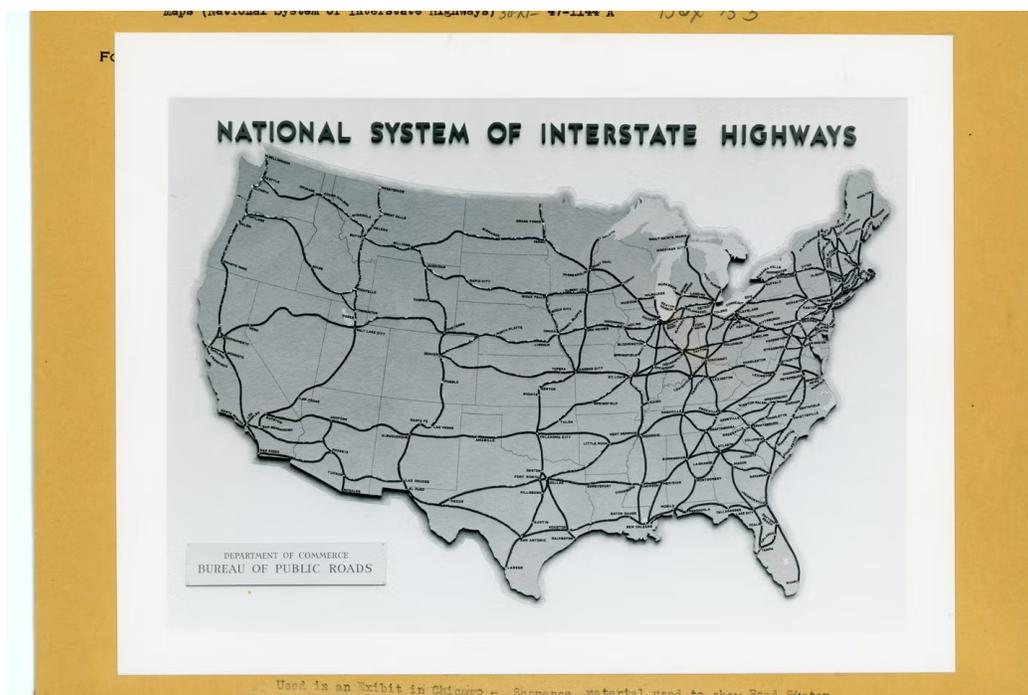


Comment l'Amérique peut-elle se défaire de sa dépendance à l'égard de l'autoroute ?

Capturé sur : <https://slate.com/business/2024/08/construction-traffic-cars-driving-transportation-highway.html> traduction avec OneNote

Dans les années 1980, une alliance improbable a ralenti la construction de barrages destructeurs de la nature. Nous pourrions bien être en mesure de le faire à nouveau. Le quartier d'Allendale, à Shreveport, en Louisiane, se trouve juste à l'ouest du centre-ville. Longtemps un lien pour la communauté noire du nord de la Louisiane, la population d'Allendale est maintenant d'un peu plus de 4 000 habitants, contre 12 000 en 1980. Mais il y a de nouveaux développements dans la région, comme le complexe de logements sociaux qui a ouvert ses portes plus tôt cette année, et un certain nombre de maisons où les familles se sont réinstallées après avoir fui l'ouragan Katrina en 2005. Les joyaux d'Allendale comprennent un parc situé au sommet du site d'un fort de la guerre de Sécession et un aqueduc du XIXe siècle, aujourd'hui un musée et un monument historique national, qui est la dernière usine municipale de traitement de l'eau à vapeur aux États-Unis. Toutes ces structures pourraient bientôt être la proie d'un bulldozer. La raison : un projet d'autoroute de 3,5 miles, l'I-49 Inner-City Connector, traverserait Allendale, faisant des ravages sur tout sur son passage. « Les responsables de l'État l'appellent « le connecteur », a déclaré Kim Mitchell, un architecte de Shreveport qui s'est battu contre le projet, « mais c'est vraiment un facteur de division, parce qu'il isole Allendale. » Certains des boosters du Connector semblent voir le nivellement d'Allendale lui-même comme une raison de construire la route. "La zone qu'il couvre est beaucoup de zones délabrées. Il pourrait être revitalisé", a déclaré Greg Tarver, sénateur de l'État de Louisiane, à Bloomberg CityLab l'année dernière. Budget estimé du projet : 865 millions de dollars. Ces coûts, à la fois financiers et humains, sont censés être justifiés par les temps de trajet plus rapides qu'offrirait le Connector. Selon une étude réalisée en 2016 par le Conseil des gouvernements du nord-ouest de la Louisiane, les conducteurs qui utilisent le connecteur économiseraient en moyenne trois minutes de temps de trajet. (L'étude ne mentionne pas que les retards de circulation à Shreveport sont déjà le plus bas parmi les quatre principales régions métropolitaines de Louisiane, y compris la Nouvelle-Orléans, Baton Rouge et Lafayette.) De San Bernardino à Austin en passant par Cape Cod, les départements des transports

de l'État investissent des milliards de dollars dans l'expansion des autoroutes qui bouleversent les communautés et endommagent la planète, le tout dans une quête chimérique pour vaincre la congestion. Des autoroutes entièrement nouvelles sont également à l'étude, souvent avec un soutien bipartite, comme l'I-14, promue par les sénateurs Ted Cruz du Texas et Raphael Warnock de Géorgie, qui traverserait la côte du golfe du Mexique de Midland, au Texas, à Augusta, en Géorgie. En 2022, les gouvernements fédéral, étatiques et locaux ont dépensé 127,9 milliards de dollars pour la construction d'autoroutes, soit près du double du montant consacré à l'entretien des routes publiques, dont environ 43 % ont été jugées dans un état « médiocre » ou « médiocre », selon un rapport de 2021 de l'American Society of Civil Engineers.



Bureau des routes publiques du ministère du Commerce

Le fait est que les Américains ont déjà accès à 4,2 millions de miles de routes publiques, y compris un système interétatique, achevé en 1992, qui peut généralement les transporter partout où ils souhaitent aller. On ne sait pas pourquoi, exactement, le pays devrait donner la priorité à l'expansion de son réseau routier plutôt qu'à la réparation d'une chaussée en mauvais état. Le hic, c'est que, contrairement aux promesses des départements des transports de

l'État, les autoroutes nouvelles et élargies comme le connecteur I-49 ne parviennent toujours pas à réduire les embouteillages. Au lieu de fluidifier la circulation, l'asphalte ajouté oblige plus de personnes à conduire jusqu'à ce que les embouteillages sur la chaussée élargie soient aussi épais qu'auparavant. L'offre de voitures augmentera constamment pour répondre aux voies disponibles, puis les obstruer. Les solutions qui peuvent vraiment atténuer la congestion, comme l'amélioration du service de transport en commun, la mise en place d'une tarification de la congestion et l'encouragement du développement dense, sont souvent écartées comme étant peu pratiques. Au lieu de cela, les États-Unis sont accros au pavage de plus en plus d'autoroutes, à l'agrandissement des anciennes et à l'ajout de nouveaux éléments aux réseaux existants.

« Nous n'avons pas de ministère américain des Transports », m'a dit le représentant démocrate du Massachusetts, Jake Auchincloss. « Nous avons un ministère américain des autoroutes. » L'addiction de l'Amérique à la construction routière remonte à des décennies, rendue possible par des politiques naïves, des groupes industriels égoïstes et des ingénieurs routiers myopes. Se débarrasser de cette dépendance est une tâche herculéenne, mais pas impossible. Nous avons déjà été sur une voie de destruction avec des infrastructures excessives, et cela a failli coûter le Grand Canyon à l'Amérique. Nous avons alors corrigé le tir. Le moment qui nous attend n'est pas moins crucial. Au début, les chemins qui reliaient les villes étaient faits de terre, de gravier et de sable. Le succès explosif de la Ford Model T dans les années 1910 était en partie dû à sa durabilité dans des conditions routières terribles. Dans son livre *Divided Highways*, Tom Lewis écrit que le modèle T offrait « des essieux hauts et des pneus de trois pouces et demi de large, pour mieux traverser les routes profondément coupées par des ornières faites par des chariots de ferme ». Pourtant, il était évident que des surfaces plus lisses permettraient des déplacements plus rapides dans ces machines nouvellement populaires. Sentant une opportunité de stimuler l'économie américaine, le gouvernement fédéral a commencé à financer directement la construction des routes. Le Bureau des routes publiques, formé en 1915, a dépensé 750 millions de dollars pour les routes dans les années 1920. En 1924, le chef du bureau, Thomas MacDonald, partageait sa vision de l'avenir : « Mon objectif est le suivant. Nous serons en mesure de partir de n'importe quel siège de comté aux États-Unis à 35 miles à l'heure et de conduire jusqu'à n'importe quel autre siège de comté – sans jamais casser un ressort. M. MacDonald et son équipe étaient

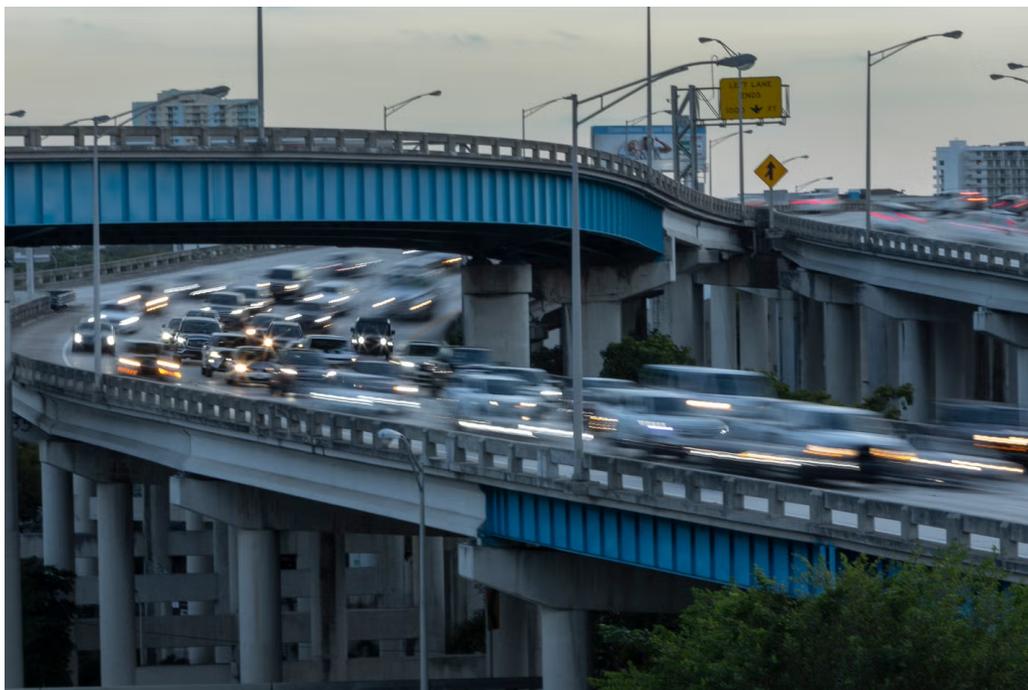
soutenus par une puissante alliance d'entreprises qui comprenait les industries de l'automobile, de l'asphalte, du béton et du caoutchouc. Avec leur soutien, les États et le gouvernement fédéral ont établi des taxes sur l'essence, dont les revenus seraient utilisés uniquement pour les routes, fournissant ainsi une source de financement continue et sûre pour les constructions futures.



*Clover Leaf Intersection Routes 4 et 25 près de Woodbridge Township, New Jersey.
Bettmann/Getty Images*

Des routes conçues de manière créative ont captivé l'imagination du public, comme le premier échangeur en trèfle, érigé dans le canton de Woodbridge, dans le New Jersey, en 1928, qui permettait aux conducteurs de se déplacer entre deux autoroutes sans croisement ni virage à gauche. Lors de l'Exposition universelle de 1939 à New York, la vision utopique de Norman Bel Geddes d'une nation sillonnée de routes immaculées et sans embouteillages a attiré des foules massives sur le stand de General Motors. À la sortie, 5 millions de visiteurs ont reçu une épinglette sur laquelle était écrit : « J'ai vu l'avenir ». La construction d'autoroutes américaines s'est accélérée après la Seconde Guerre mondiale, alors qu'une classe moyenne en expansion s'est installée dans des banlieues centrées sur la voiture. En 1956, le Federal Highway Act a lancé le

système interétatique, un engagement civique à fournir des déplacements rapides et fluides entre les grandes villes du pays. Mais cela laissait encore ouverte la question des déplacements en voiture dans les zones urbaines, qui se déroulaient en grande partie sur des routes avec des feux de circulation et des intersections qui limitaient la vitesse de la circulation. Bien que le président Dwight Eisenhower ait clairement indiqué lors d'une réunion à la Maison-Blanche en 1960 qu'il n'avait pas l'intention de faire passer au bulldozer de nouvelles autoroutes à travers les quartiers urbains, une alliance d'ingénieurs routiers, de chambres de commerce et de responsables municipaux l'a effectivement supplanté, concevant des itinéraires qui nivelait les quartiers à faible revenu et minoritaires tout en laissant intactes les communautés aisées et blanches. Ce n'était pas un hasard ; Les dirigeants locaux ont vu dans le nouveau système interétatique une occasion en or d'éradiquer le « fléau », qui, selon eux, constituait un obstacle au développement. À Miami, par exemple, Overtown était le cœur traditionnel de la communauté noire de la ville, avec des clubs de jazz accueillant des artistes comme Ella Fitzgerald, Joséphine Baker et Nat King Cole. Les ingénieurs routiers ont ciblé Overtown comme site d'un échangeur massif reliant l'I-95, l'I-395 et la State Road 836, déplaçant la moitié de la population d'Overtown en 1965. Pendant des décennies, les résidents d'Overtown ont pleuré ce qu'ils avaient perdu. « Je m'étouffe à chaque fois que j'en parle, tout comme mon père avait l'habitude de s'étouffer », a déclaré Naomi Rolle à WLRN, la filiale de PBS du sud de la Floride, en 2013. « En 1965, ils l'ont chassé de cette maison. »



Interstate 95 en janvier 2022 à Miami. Joe Raedle/Getty Images

Ceux qui s'opposaient aux projets d'autoroutes urbaines se sont souvenus que, comme Robert Moses, le maître constructeur de routes comme les autoroutes Cross Bronx et Long Island à New York, aimait à le dire, « vous ne pouvez pas faire une omelette sans casser des œufs ». L'« omelette » dans ce cas était des trajets en voiture plus rapides. Lewis écrit que John Volpe, un fonctionnaire fédéral chargé de superviser le système interétatique naissant, a demandé à ses ingénieurs de « se concentrer sur les sections urbaines du système, car les villes avaient les plus grandes embouteillages ». Mais il y avait un problème : les nouvelles autoroutes urbaines avaient la fâcheuse habitude de se remplir de circulation presque dès leur ouverture. Un exemple classique est la Van Wyck Expressway, que Moses a construite dans le Queens en 1950. Comme le raconte le livre de Robert Caro *The Power Broker*, Moses a promis que « le trafic serait fluide » après la construction de l'autoroute. Au lieu de cela, les habitants ont constaté que « la nouvelle route ne les avait pas libérés du piège des déplacements quotidiens », écrit Caro. « Il s'était refermé sur eux plus fermement que jamais, car le nouveau trafic, généré par la nouvelle route, bloquait également les rues locales. » Publicité Le phénomène décrit par Caro est maintenant connu sous le nom de demande induite. Sur les nouvelles

autoroutes comme la Van Wyck, l'espace routier supplémentaire peut, aux heures de pointe, persuader des gens qui seraient autrement partis plus tôt ou plus tard dans la journée, ou auraient pris le transport en commun, ou peut-être ne voyageaient pas du tout. Le résultat est un cycle sans fin dans lequel la congestion conduit à l'expansion des autoroutes, ce qui invite à plus de trajets aux heures de pointe, ce qui ramène le trafic, et ainsi de suite. La tendance est si inévitable que les économistes ont surnommé la demande induite la « loi d'airain de la congestion ». Selon un rapport récent de Transportation for America, un groupe de défense des droits, les 100 plus grandes zones urbanisées ont augmenté leur nombre total de kilomètres de voies de 42 % entre 1993 et 2017 (soit l'équivalent de plus de 30 000 miles de voies), dépassant leur croissance démographique collective de 32 % au cours de cette période. Malgré toutes ces constructions de routes, les retards totaux dans ces régions ont grimpé en flèche de 144 %.

Aujourd'hui, peu d'autoroutes urbaines sont proposées comme solution au fléau (Tarver, sénateur de l'État de Louisiane et partisan du connecteur I-49, étant une exception). Mais beaucoup sont, malgré toutes les preuves, promis comme remède à la congestion. Le ministère des Transports du Maryland, par exemple, décrit son projet d'élargissement de l'I-270 au nord-ouest de Washington comme un « plan d'allègement du trafic ». Les habitants du Maryland devraient être sceptiques à l'égard d'un tel cadre. Une expérience plus courante de l'élargissement des autoroutes peut être trouvée à Houston, où les 2,8 milliards de dollars que le ministère des Transports du Texas a dépensés en 2011 pour élargir l'autoroute Katy à 26 voies ont entraîné une circulation pire que jamais. TxDOT veut maintenant dépenser 740 milliards de dollars, soit plus que le produit intérieur brut de la Belgique, dans les transports au cours des 25 prochaines années, avec la « réduction de la congestion » comme l'un de ses principaux objectifs. Quelque 160 milliards de dollars seraient dépensés uniquement pour doubler la taille des routes à deux voies existantes.



Katy Freeway à Houston en 2013. Smiley N. Pool/Houston Chronicle/Getty Images

En raison de la demande induite, cette lutte sisyphéenne contre la congestion est un gâchis coûteux. Pire encore, les kilomètres supplémentaires de voies d'autoroute agissent comme un accélérateur du changement climatique. Au-delà du transport d'un plus grand nombre de voitures – dont 99 % aux États-Unis fonctionnent uniquement à l'essence – les grandes autoroutes incitent les gens à déménager dans des maisons plus spacieuses à la périphérie urbaine, où les voitures sont souvent le seul moyen de transport fiable. Le résultat est une augmentation de la conduite totale, les émissions de gaz à effet de serre augmentant au même rythme, ainsi que d'autres formes de pollution, comme les particules de pneus, qui peuvent tuer les poissons lorsqu'ils s'infiltrent dans l'eau douce.

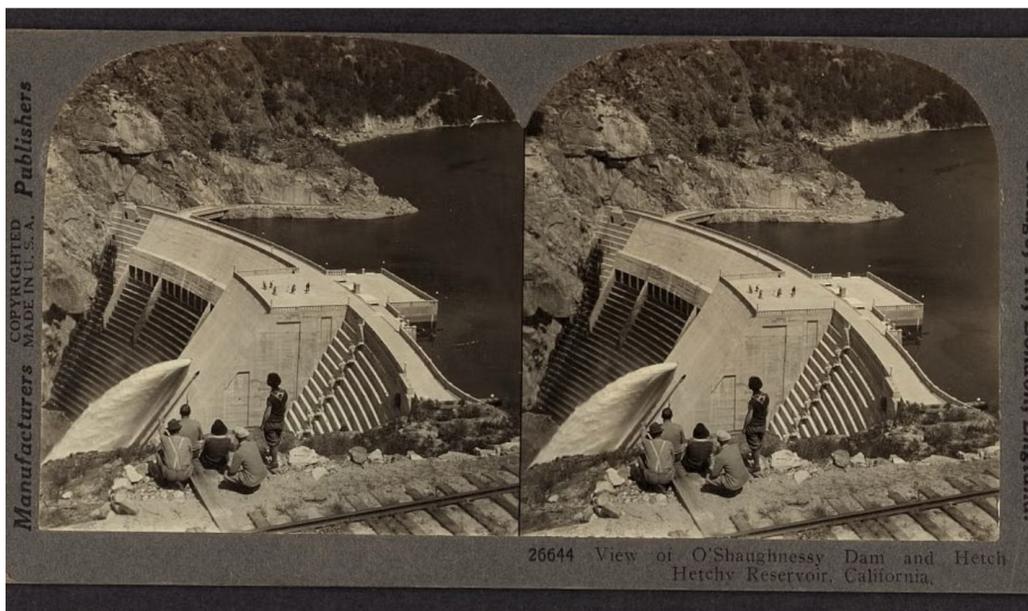
Ce lien étroit entre la construction d'autoroutes et la pollution automobile a conduit les groupes environnementaux à s'opposer aux projets d'élargissement des routes. « L'expansion des autoroutes qui entasse encore plus de voitures sur des routes encombrées sape nos objectifs climatiques », a déclaré le Natural Resources Defense Council dans un article publié plus tôt cette année. Aussi destructrice et inutile que puisse être la construction d'autoroutes, elle continue de séduire un large éventail de la population et les dirigeants élus. « L'expansion des autoroutes ne réduit pas la congestion, mais il semble que cela devrait le faire », a déclaré Beth Osborne, directrice de Transportation for America. « Et au moment où cela échouera, ce politicien ne sera plus là de toute façon. » Une partie du problème est que de nombreux ingénieurs routiers sont obsédés par la congestion mais rejettent la demande induite, ce qui les amène à se concentrer sur l'expansion des routes – et non sur un développement plus dense ou un service de transport en commun élargi – dans un effort voué à l'échec pour maintenir la circulation. Après tout, la pose de la chaussée est ce pour quoi les ingénieurs routiers et leurs modèles informatiques sont formés. « Les ingénieurs se fient [aux estimations de projection de congestion] chaque fois qu'ils veulent nous vendre une route plus grande et soi-disant meilleure », a écrit Wes Marshall, professeur d'urbanisme et ingénieur à l'Université du Colorado à Denver, dans son livre *Killed by a Traffic Engineer*.

Aussi puissante que soit la dépendance aux autoroutes américaines, la situation actuelle n'est pas désespérée. En fait, il y a quelques décennies à peine, les États-Unis ont réussi à se débarrasser d'une habitude

d'infrastructure tout aussi catastrophique : la construction de barrages. Il y a cent ans, les barrages, comme les autoroutes, offraient des avantages alléchants à une nation en plein essor. Avec la demande d'électricité en plein essor, les barrages pourraient produire de grandes quantités d'énergie bon marché en exploitant l'eau qui les traverse pour faire tourner une turbine : le barrage de Grand Coulee, construit pendant la Grande Dépression au sommet du fleuve Columbia, génère 21 milliards de kilowattheures d'électricité par an, assez pour alimenter 2 millions de foyers. En bloquant l'écoulement naturel des rivières et des ruisseaux, les barrages ont créé des réservoirs pour fournir une source d'eau fiable pour l'irrigation ; dans le sud-ouest aride, ils pouvaient pratiquement faire surgir des corbeilles à pain du désert. Là où se trouvaient les barrages, les gens pouvaient vivre, travailler et produire. Le colossal barrage Hoover, le long de la frontière entre le Nevada et l'Arizona, a transformé 1,5 million d'acres de broussailles en terres agricoles et a également dompté le fleuve Colorado, sujet aux inondations.

Les barrages peuvent être construits de plusieurs façons, mais ils impliquent fondamentalement de bloquer le libre écoulement d'une rivière avec une structure qui force l'eau à s'accumuler derrière elle, créant un lac artificiel qui peut être utilisé pour l'agriculture ou la consommation humaine (et parfois aussi pour les loisirs). Plus de 10 000 barrages ont été érigés aux États-Unis de 1920 à 1949 par le Bureau of Reclamation et l'Army Corps of Engineers, qui ont collaboré avec des partenaires de l'industrie dans des secteurs tels que la construction, l'ingénierie et le béton. Beaucoup de ces barrages ont fourni d'énormes quantités d'emplois ; quelque 21 000 personnes ont aidé à construire le barrage Hoover. Comme le décrit Marc Reisner dans *Cadillac Desert : The American West and Its Disappearing Water*, les partisans des barrages comme Franklin Lane, le secrétaire à l'Intérieur de Woodrow Wilson, parlaient avec une ferveur religieuse : « Les montagnes sont nos ennemies. Il faut les percer et les faire servir. Nous devons freiner les fleuves pécheurs. Tout le monde à l'ouest du Mississippi semblait vouloir un barrage à proximité, des agriculteurs à la recherche d'eau bon marché aux spéculateurs anticipant une flambée de la valeur des terres en passant par les politiciens avides de coupures de ruban. « S'il y avait un tronçon de rivière à écoulement libre n'importe où dans le pays, notre réflexe était d'ériger un barrage sur son passage », écrit Reisner. Mais il y avait un problème : aucune construction de barrage ne semblait capable d'étancher la soif d'eau de l'Ouest. « Lorsque vous ajoutiez quelques voies à une autoroute ou construisiez un nouveau pont, les

voitures sortaient de nulle part pour les remplir », écrit Reisner. « C'était la même chose avec l'eau : plus vous développiez, plus la croissance se produisait et plus la demande augmentait rapidement. » Pour encourager davantage de développement dans le Sud-Ouest, le Bureau of Reclamation a proposé de canaliser l'eau du nord-ouest du Pacifique à la frontière mexicaine, sur une distance de 1 000 milles.



Vue du barrage O'Shaughnessy et du réservoir Hetch Hetchy, en Californie. Keystone View Company/Bibliothèque du Congrès

Dans leur course à la construction, les ingénieurs des barrages se sont peu inquiétés de l'impact calamiteux de leurs créations sur les écosystèmes locaux. John Muir, le célèbre naturaliste et fondateur du Sierra Club, s'est insurgé contre le barrage O'Shaughnessy, qui en 1923 a inondé la bucolique vallée de Hetch Hetchy. Un « paradis naturel », selon le San Francisco Chronicle, Hetch Hetchy était considérée comme aussi belle que Yosemite, à seulement quelques kilomètres de là. Muir a été dévasté par sa destruction, se lamentant : « Barrage le Hetch Hetchy ! Aussi bien qu'un barrage pour réservoirs d'eau les cathédrales et les églises du peuple, car aucun temple plus saint n'a été consacré par le cœur de l'homme. Le coût écologique de la construction d'un

barrage a été immense. Ni la surpêche ni la pollution, écrit David Wilcove dans son livre *The Condor's Shadow*, « n'ont mis en péril autant d'espèces de poissons, de moules, d'amphibiens et d'écrevisses que la destruction de leur habitat ». Les oiseaux étaient également en danger, car les barrages détruisaient souvent les zones humides où ils se nourrissaient et se reproduisaient. Lorsque les ingénieurs ont essayé d'atténuer les dommages causés à la faune, leurs efforts pouvaient être presque comiquement malheureux. Wilcove décrit des échelles à poissons installées sur des barrages dans le fleuve Columbia qui permettaient aux saumons adultes de remonter le courant, mais n'offraient aucun hébergement aux juvéniles se dirigeant dans la direction opposée, ce qui a entraîné l'effondrement des populations locales. Ce défaut de conception fondamental a été répété huit fois sur une période de 40 ans.

Les conséquences de l'épuisement des populations de saumon se font sentir tout au long de la chaîne alimentaire. Ben Goldfarb, un journaliste naturaliste qui écrit actuellement un livre sur les poissons, a noté que les barrages affectent toujours les orques qui habitent la mer des Salish au large de l'État de Washington et de la Colombie-Britannique. « Les orques sont en train d'échouer », m'a-t-il dit. « Ils ne se reproduisent pas et leur population est en déclin. Le plus grand facteur affectant ces orques est la famine en raison du déclin du saumon quinnat, c'est-à-dire à cause des barrages en amont. Néanmoins, le Congrès a continué à injecter de l'argent pour le développement des barrages. « Toute l'affaire était comme un système pyramidal – les nombreux (les contribuables) payaient pour enrichir quelques-uns – mais la plupart des membres du Congrès se sont dit que s'ils votaient pour les barrages de tout le monde, un jour ils en obtiendraient un aussi », écrit Reisner. « Les projets d'eau en sont venus à incarner le tonneau de porc ; Ils étaient le bidon d'huile qui lubrifiait la machine législative de la nation. Pour garder les législateurs de leur côté, les responsables fédéraux laisseraient entendre qu'un projet dans leur district serait bientôt mis en chantier, tant que le Congrès continuerait à approuver les crédits. Dans la seconde moitié duXXe siècle, la plupart des meilleurs sites pour les barrages – les endroits où l'hydroélectricité ou l'irrigation pouvaient produire un solide retour sur investissement – en avaient déjà un. « D'ici là, vous avez construit tous les barrages que vous pouvez facilement », a déclaré Donald Jackson, professeur au Lafayette College qui étudie l'histoire de l'ingénierie. « Il n'y a pas plus d'eau que vous pouvez stocker de manière rentable, et puis les gens se rendent compte qu'il n'y a pas

beaucoup de rivières à écoulement libre. » Cela n'a pas arrêté Big Dam. Plus de 11 000 barrages ont été construits dans les années 1950, soit plus qu'au cours des trois décennies précédentes combinées. Cependant, les réactions se préparaient. Après la Seconde Guerre mondiale, le Bureau of Reclamation a proposé de construire le barrage d'Echo Park sur la rivière Green dans l'Utah. Le projet impliquerait l'inondation de la majeure partie du Dinosaur National Monument, un parc qui couvre maintenant 210 000 acres et offre du rafting, de la randonnée à travers le pays et la possibilité de voir d'anciens pétroglyphes ainsi que 1 500 fossiles de dinosaures incrustés dans la roche. L'indignation s'ensuivit. « Allons-nous les laisser ruiner nos parcs nationaux ? » demandait un article de 1950 dans le Saturday Evening Post. Face à une opposition croissante, en grande partie alimentée par un nouveau chef fougueux du Sierra Club, David Brower, le bureau abandonna ces plans et construisit à la place le barrage de Glen Canyon, qui créa le lac Powell.

La lutte entre les écologistes et les constructeurs de barrages s'est intensifiée dans les années 1960, après que le bureau a proposé de construire un barrage sur le fleuve Colorado à côté d'un autre trésor américain : le parc national du Grand Canyon. Le Sierra Club de Brower a combattu ces plans avec tout ce qu'il avait, plaçant une annonce d'une page entière dans le New York Times en 1968 qui disait : « S'ils transforment le Grand Canyon en caisse enregistreuse, est-ce qu'un parc national est sûr ? » Le Grand Canyon a été épargné. « Les ingénieurs du Bureau of Reclamation sont comme des castors », a déclaré Brower à John McPhee dans *Encounters With the Archdruid*. « Ils ne supportent pas le bruit de l'eau qui coule. » Les efforts de Brower pour freiner les ingénieurs ressemblant à des castors gagnèrent progressivement des alliés à Washington, alors que le gouvernement fédéral commençait à s'affirmer dans la bataille sur les projets hydrauliques. Le Wild and Scenic Rivers Act de 1968 a protégé les cours d'eau comme le Missouri, le Snake et le Delaware contre l'exploitation, et le National Environmental Policy Act de 1970 a créé de nouvelles approbations qui ont ralenti la construction des barrages et l'ont rendue plus coûteuse. « C'est tout simplement arrivé au point où la construction de nouveaux barrages coûtait trop cher », a déclaré Dan Beard, qui a supervisé le Bureau of Reclamation en tant que fonctionnaire du ministère de l'Intérieur dans les années 1970. Pourtant, Big Dam est resté une force puissante au Capitole. Comme le détailla Reisner dans *Cadillac Desert*, à la fin des années 1970, le président Jimmy Carter a tenté de tuer 18 projets de barrages qui semblaient particulièrement mal conçus. Beard, qui a travaillé dans l'équipe de transition présidentielle de

Carter, a déclaré que cette « liste noire » de barrages destinés à l'annulation a déclenché une tempête à Washington lorsque la presse s'en est emparée. « C'étaient des chiens, je veux dire, juste des projets terribles », a déclaré Beard. « Mais vous avez ces titans du Sénat, des gens comme John Stennis, qui deviennent absolument fous. » Bien que contrôlé par ses collègues démocrates, le Congrès a écarté Carter et a financé la plupart des projets de barrages de toute façon.

Mais il y a une force qui peut l'emporter sur les ingénieurs les plus déterminés et leurs bailleurs de fonds, et ce sont les problèmes d'argent. L'envolée de la dette nationale a incité les républicains comme le président Ronald Reagan à demander des coupes budgétaires, jetant les bases d'une collaboration improbable entre les conservateurs fiscaux et les écologistes qui a finalement mis Big Dam au pas. « C'était assez stratégique », a déclaré Beard, qui a travaillé sur les questions d'eau et d'environnement pour le député démocrate George Miller dans les années 1980 après avoir quitté l'administration Carter. « Les écologistes ont dit : « Nous avons une base de soutien de base, mais nous ne sommes pas la majorité. Qui sont les personnes logiques à ajouter à la coalition ? Ce sont ces gars-là qui se promènent en disant que nous devons équilibrer le budget fédéral. L'argument de la prudence budgétaire s'est avéré être un complément bienvenu aux préoccupations écologiques des écologistes. « Lorsque des groupes comme le National Taxpayers Union sont venus et ont dit : « C'est un gaspillage d'argent fédéral », cela a donné un argument vraiment tangible aux gens », m'a dit Beard. Ce que Reisner a appelé une « alliance discrète » d'écologistes et de faucons fiscaux a soutenu la loi de 1986 sur le développement des ressources en eau, qui a forcé les gouvernements locaux à financer eux-mêmes une partie des futurs projets de barrages. Beard a déclaré que ce projet de loi n'aurait jamais été adopté sans le soutien de républicains comme Tom Petri, un représentant du Wisconsin à l'époque. « Il était une sorte de noble guerrier à propos des barrages, disant : « C'est mal ! C'est faux ! », a déclaré Beard en riant. Nous nous sommes dit : « Ouais, eh bien, nous savons tous que c'est mal. » ” Bureau des routes publiques du ministère du Commerce

Avec l'adoption du partage des coûts des barrages dans les années 1980, écrit Reisner, « le baril de porc semblait enfin avoir perdu ses ancrages ». Un peu plus de 200 barrages ont été érigés chaque année entre 2000 et 2021 – le chiffre le plus bas depuis les années 1920 – et la plupart n'étaient que l'ombre de mastodontes antérieurs. « Je ne peux pas penser à une grande installation

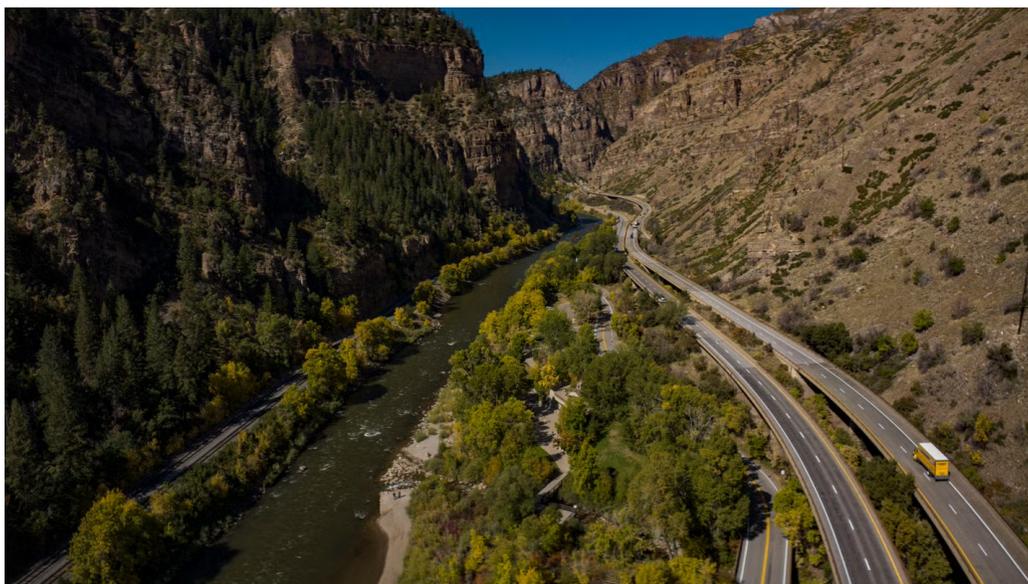
construite au cours des 40 dernières années qui soit de la nature que nous avons construite auparavant », a déclaré Beard. Dans de nombreux endroits, la tendance actuelle est à l'enlèvement des barrages. En 2023, quelque 80 barrages ont été démantelés, semant l'espoir d'un retour écologique dans des bassins versants comme la rivière Klamath, dans l'Oregon et en Californie. Au total, plus de 300 barrages ont été retirés des États de la côte du Pacifique. Pour l'instant, Big Highway est tout aussi puissante, dans les États rouges comme dans les États bleus, que Big Dam l'était à son apogée. Mais il y a deux générations, nous avons brisé notre dépendance aux barrages. La même chose pourrait se produire avec nos autoroutes de plus en plus larges. Même dans les États bleus profonds, une coalition bipartite maintient le robinet du financement des autoroutes ouvert, a déclaré Amy Lee, postdoctorante à l'Université de Californie à Los Angeles, qui a écrit sa thèse sur l'échec de la Californie à limiter la croissance des autoroutes. « Les entreprises de matériaux de construction ont tendance à être très grandes à droite, et les syndicats ont tendance à être très puissants à gauche », a-t-elle dit, et ces forces forment un mastodonte pro-autoroute. En janvier, une coalition d'entreprises de construction et de groupes syndicaux a envoyé une lettre aux principaux élus de Californie pour défendre « le financement de projets d'infrastructure susceptibles d'augmenter les kilomètres parcourus par les véhicules », c'est-à-dire l'expansion des autoroutes. (L'Union internationale des travailleurs d'Amérique du Nord n'a pas répondu aux demandes répétées de commentaires pour cet article.) Comme pour les véhicules électriques, la construction d'autoroutes semble être un sujet sur lequel les intérêts environnementaux et syndicaux divergent.

Les ministères des Transports ne veulent pas entendre non sur les autoroutes. En 2022, le ministère des Transports de l'Oklahoma a acheté de manière préventive 23 domaines Web, comme oklahomansagainstturnpikes.com et stoptheeasternloop.com, qui pourraient théoriquement être utilisés pour rallier l'opposition au plan d'autoroute de 5 milliards de dollars de l'État. S'élever contre la chaussée au sein d'un service peut être difficile et risqué. L'année dernière, Jeanie Ward-Waller, une ingénieure formée au Massachusetts Institute of Technology qui a occupé le poste de directrice adjointe de la planification et des programmes modaux pour Caltrans en Californie, a été rétrogradée après avoir remis en question les plans de son agence visant à élargir l'I-80 entre Sacramento et Davis. Dans un éditorial publié dans le San Francisco Chronicle, Ward-Waller a écrit : « Mes inquiétudes ont été balayées à

plusieurs reprises par mes patrons, qui semblaient plus préoccupés par la mise en œuvre du prochain projet d'élargissement que par le respect de la loi. » Au niveau fédéral, le simple fait de poser des questions sur l'impact climatique collectif de la construction d'autoroutes semble interdit. En 2022, Stephanie Pollack, chef par intérim de la Federal Highway Administration, a demandé aux départements des transports des États de mesurer les émissions de carbone attribuables à leurs réseaux routiers. Les républicains étaient furieux ; 21 États ont intenté une action en justice, et le chef de la minorité républicaine au Sénat, Mitch McConnell, a conseillé aux gouverneurs de l'ignorer. Les démocrates ont également soutenu l'expansion des autoroutes. La Maison-Blanche a qualifié la loi bipartisanne sur les infrastructures d'« étape essentielle vers la réalisation de l'objectif du président Biden d'une économie à zéro émission nette d'ici 2050 », mais une analyse ultérieure de Transportation for America a révélé que les départements des transports des États ont utilisé près d'un quart des 270 milliards de dollars qu'ils ont reçus dans le cadre de la loi pour étendre les autoroutes, une décision qui ne manquera pas d'augmenter les émissions. (Après l'adoption du projet de loi sur les infrastructures, le chef de l' le ministère des Transports a déclaré que « certains des gagnants de ce financement de projet seront des choses comme le connecteur interurbain », faisant référence au projet de Shreveport.

Avec autant de forces qui poussent à l'expansion des routes, s'y opposer nécessite du courage politique. Il y a des décennies, les coûts de l'opposition à la construction d'un barrage étaient également élevés : après que le Sierra Club ait retiré la publicité qui a aidé à sauver le Grand Canyon, le statut d'exonération fiscale de l'organisation a été révoqué pour lobbying. Brower a ensuite été forcé de démissionner, mais il n'avait que peu de regrets, voire aucun. Et à long terme, il a gagné. Si l'on regarde de plus près la lutte qui se joue actuellement contre les autoroutes, on constate des signes de progrès. Pendant des années, le mouvement environnemental, qui a joué un rôle central dans la construction de barrages américains, s'est davantage concentré sur l'amélioration de l'économie de carburant automobile et la promotion des véhicules électriques que sur la réduction du nombre total de conduites. Au cours des dernières années, cependant, un certain nombre de groupes sont devenus des critiques virulents de la construction d'autoroutes. En février, une coalition de 199 organisations à but non lucratif, dont des poids lourds nationaux comme le Sierra Club ainsi que des groupes locaux tels que Sustainable Claremont, a appelé les élus à « adopter un moratoire sur

l'expansion des autoroutes et une pause sur les projets existants jusqu'à ce que les objectifs climatiques, d'équité et d'entretien soient atteints ». Au Colorado, le lobbying des groupes environnementaux a poussé les responsables de l'État à lier le financement des transports – y compris l'argent pour les autoroutes – à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il y a quelques mois, des groupes environnementaux, dont le Natural Resources Defense Council, ont intenté une action en justice pour empêcher le DOT de Californie d'étendre l'I-80 près de Sacramento (le projet qui aurait coûté son emploi à Ward-Waller).



L'I-70 près de Glenwood Springs et du fleuve Colorado, le dernier tronçon du système d'autoroutes inter-États. Joe Sohm/Visions d'Amérique/Universal Images Group/Getty Images

Ce qui a manqué, c'est une alliance entre les écologistes et les conservateurs fiscaux comme celle qui a freiné Big Dam dans les années 1980. Bien que certains républicains marginalisés puissent se soucier peu de gaspiller de l'argent public dans des projets futiles, ceux qui s'engagent en faveur d'un gouvernement plus petit pourraient être disposés à écouter, d'autant plus que les coûts de construction des autoroutes ont bondi de 63 % de 2019 à 2023. Auchincloss, le membre du Congrès du Massachusetts, pense qu'une telle coalition est possible. « Vous pourriez le construire du côté républicain avec une sorte d'argument « Coupez la bureaucratie fédérale, ramenez les choses aux États », m'a-t-il dit. Lee, le chercheur de l'UCLA, ressent la même chose. « Je

pense qu'il y a une alliance potentielle là-bas. Une sorte de coalition qui ne gaspille pas d'argent. Exemple concret : en 2017, Scott Walker, alors gouverneur républicain du Wisconsin, a annulé l'élargissement de l'I-94 à Milwaukee, une décision soutenue par les défenseurs de la gauche. « Il y a des groupes qui veulent dépenser des milliards et des milliards et des milliards de dollars pour des échangeurs plus nombreux, plus grands et plus larges à travers l'État », a déclaré Walker à l'époque. « En fait, je pense que nous devrions réparer et entretenir notre infrastructure. » (Tony Evers, le successeur démocrate de Walker, a redémarré le projet I-94.) D'autres républicains de premier plan ont exprimé des sentiments similaires. Lors d'une conférence en février, le gouverneur du Dakota du Nord, Doug Burgum, a déclaré qu'il s'inquiétait des coûts à long terme de l'infrastructure si « nous avons dépensé tout notre argent sur les routes » et que les États-Unis ne parvenaient pas à « investir dans la construction de l'infrastructure pour le transport multimodal ». Un moment critique arrivera en 2026, lorsque le Congrès devrait examiner un plan de transport quinquennal qui allouera des milliards de dollars de financement et établira un éventail de politiques novatrices. Le nouveau projet de loi pourrait être différent de ses prédécesseurs, en particulier parce que les revenus tirés de la taxe sur l'essence sont sur le point de chuter à l'ère des véhicules électriques, laissant les dirigeants sur le carreau pour trouver d'autres moyens de financer les autoroutes par le biais de mesures telles que la taxation des kilomètres parcourus. Auchincloss espère qu'ils décideront peut-être de se retirer complètement du secteur des autoroutes : « Au lieu d'utiliser du scotch et de la colle pour le réparer, pensons simplement différemment des principes de base. » Les groupes environnementaux surveillent déjà de près. « Ceux d'entre nous qui se soucient du changement climatique doivent voir la réautorisation du transport de surface comme le prochain grand projet de loi sur le climat », a déclaré Kate Zyla, directrice exécutive du Georgetown Climate Center.

En supposant que le Congrès continue à financer les autoroutes, il existe une myriade de possibilités pour que le projet de loi de réautorisation limite l'expansion, à commencer par demander aux départements des transports des États de réparer les routes existantes avant d'en construire de nouvelles. « Nous devrions dire : » Non, vous ne pouvez pas construire quelque chose de nouveau que vous ne pouvez pas vous permettre de maintenir tout au long de sa vie utile « », a déclaré Osborne, responsable de Transportation for America. Le ministère américain des Transports pourrait également tenir les États

responsables de l'exactitude de leurs prévisions de réduction de la congestion pour les projets routiers passés, refusant de financer d'autres expansions recherchées par les départements des transports des États qui ont l'habitude de faire des promesses excessives. Les contributions de contrepartie du financement fédéral pour les nouvelles autoroutes, actuellement de 90 % pour les autoroutes interétatiques et de 80 % pour les autoroutes subventionnées par le gouvernement fédéral, pourraient être réduites, les États étant invités à percevoir des péages, y compris une tarification de la congestion similaire au programme qui devait jusqu'à récemment être lancé à New York. Au lieu de se concentrer sur les embouteillages et la vitesse des voitures, les fonds fédéraux pourraient être dispersés pour maximiser l'accès, une mesure quantitative de la facilité avec laquelle les gens peuvent atteindre leurs destinations prévues. Maximiser l'accès peut signifier la construction d'une route, lorsque les circonstances l'exigent vraiment, mais cela peut aussi signifier la construction d'une voie ferrée, l'ajout de plus d'autobus ou la création d'une piste cyclable sûre. « À l'heure actuelle, nous n'avons pas de responsabilité ou de mesures fondées sur la connexion des gens aux emplois et aux services », a déclaré Auchincloss. À l'instar des constructeurs de barrages à qui l'on a demandé de préserver les écosystèmes il y a 60 ans, il est peu probable que les groupes industriels et les ingénieurs routiers adoptent une redéfinition du succès. « Les principes du voyage induit sont très troublants pour la vision du monde de ces grandes institutions qui ont été habituées à prendre des décisions concernant des milliards de dollars », a déclaré Lee. « Devoir changer les processus d'analyse est perçu comme une véritable menace pour l'ensemble de l'appareil institutionnel. » Pourtant, Auchincloss est optimiste. « Je pense qu'il y a un fossé générationnel qui s'en vient », m'a-t-il dit. "Il ne va pas être purement basé sur les autoroutes. Il s'agira d'une reconceptualisation des transports. Si c'est le cas, il ne semble pas y avoir de pénurie de travail à faire, compte tenu du faible service de transport en commun des États-Unis, des réseaux de pistes cyclables incomplets et de l'inexistence du train à grande vitesse.

Il y a trente ans, Beard a été confronté à un point d'inflexion comparable pour la construction de barrages lorsque le président Bill Clinton l'a nommé à la tête du Bureau of Reclamation. À l'époque, Beard était convaincu que la raison d'être de l'agence devait changer. « J'ai fait le tour et j'ai rencontré tous les bureaux régionaux du bureau », a-t-il déclaré. « Je suis entré dans la pièce et j'ai dit : « L'ère de la construction de barrages est terminée. Notre travail consiste à résoudre les problèmes d'eau, pas à construire des monuments. » Après un

siècle de construction de routes effrénées, le réseau routier américain est omniprésent, dominant le paysage américain dans des cadres ruraux bucoliques ainsi que dans des environnements urbains denses. Plutôt que d'être un outil de mobilité, il est devenu un monument d'un mode de vie auto-centré qui pollue l'air et épuise les caisses publiques. Ni le pays ni la planète ne peuvent se permettre de continuer à l'étendre. Correction, 28 août 2024 : Cet article a initialement mal identifié le Natural Resources Defense Council.