



## Les embouteillages et la pollution détruisent les villes capitalistes du sud-est asiatique

Par [Andre Vltchek](#)

Mondialisation.ca, 01 mars 2020

[New Eastern Outlook](#) 27 février 2020

Région : [Asie](#)

Thème: [Environnement](#)

C'est fou, c'est insensé, mais pour se rendre du point A au point B à Bangkok ou à Jakarta, il faut facilement 2 ou 3 heures. Souvent, le trafic est totalement bloqué. La qualité de l'air est aujourd'hui l'une des plus mauvaises au monde. Périodiquement, la vie s'arrête. En moyenne, les gens passent des années de leur vie assis dans les embouteillages.

Certains couples ont cessé de sortir, préférant se fier aux chats par téléphone. De plus en plus, la nourriture est livrée. Alors que les entreprises font des bénéfices, la vie de nombreux citoyens ordinaires s'effondre. La vie urbaine n'est plus ce qu'elle était !

Les citoyens sont en colère, certains sont résignés, mais le consensus est le suivant : ils ne peuvent absolument rien faire pour inverser la tendance. On leur a littéralement volé leurs villes, sous leur nez. Tout a été privatisé, et la corruption a répandu son horrible influence. L'urbanisme a été abandonné ou, à de nombreuses reprises, les urbanistes ont été rachetés par les mêmes entreprises qui ruinent les villes avec détermination.

Le spectacle est terrifiant : des rivières ininterrompues de voitures et de scooters bloquent les artères de Bangkok, Jakarta et Manille. Brouillard épais. Pollution sonore.

Car la « vie sociale » se concentre principalement autour des grands centres commerciaux, et ces derniers temps, il n'y a pas beaucoup de services autonomes le long des routes. Seules quelques personnes marchent. Dans le cas de Jakarta, il n'y a pratiquement pas de trottoirs décents dans la ville, et même s'il y en a quelques-uns, ils sont généralement monopolisés par des scooters agressifs et des vendeurs de rue impitoyables. Est-ce illégal ? Peu importe : les lois ne sont presque jamais imposées.

À Bangkok, la connectivité s'est totalement effondrée. Des condominiums privés, des maisons privées, des entreprises privées, des quartiers fragmentés. Souvent, faire la navette entre deux endroits qui sont à peine à 50 mètres l'un de l'autre à vol d'oiseau, peut prendre des kilomètres, car il faut d'abord atteindre une grande avenue, puis revenir en utilisant la voie parallèle.

Il existe certaines règles et réglementations, mais elles peuvent être facilement enfreintes si un promoteur est prêt à payer des pots-de-vin importants. Le public est totalement sans défense. Le système est conçu de telle sorte que les grandes entreprises ou les gouvernements qui leur sont subordonnés sont toujours gagnants. Se plaindre est simplement une perte de temps, et dans certains cas, cela peut même être dangereux. Le système surveille, il surveille et peut devenir extrêmement vindicatif s'il a le sentiment que

les intérêts des entreprises sont menacés.

\*\*\*

Alors, qu'est-il vraiment arrivé à des endroits comme Bangkok ?

Et, pas besoin de demander pour Jakarta, Bandung ou Surabaya. En Indonésie, après le coup d'État de 1965 mené par les États-Unis, les grandes entreprises et les multinationales étrangères ont consumé tout le pays, ne laissant qu'une carcasse de ce qu'il était à l'époque socialiste et progressiste du Président Sukarno et de son proche allié, le PKI (Parti Communiste Indonésien). En Indonésie, les villes comptent parmi les plus petites zones vertes du monde en pourcentage de leur territoire. Elles souffrent toutes d'un manque grotesque de trottoirs publics, et la « planification urbaine privatisée » signifie que les villes se développent pour satisfaire les profits des entreprises, des promoteurs et des riches individus corrompus. Les intérêts du public sont ignorés, brutalement.

Mais Bangkok ou Manille ?

Bangkok est « la ville la plus visitée au monde ». Elle abrite quelques monuments architecturaux, des trésors culturels et des voies navigables exotiques. Mais c'est aussi là que règne le système turbo-capitaliste et où la corruption a atteint des sommets inimaginables.

Dans le légendaire BACC (Bangkok Art & Culture Centre), il y avait autrefois une « œuvre d'art » accrochée près de l'entrée : un plan du futur réseau de transport public de la ville, tel qu'imaginé par quelques urbanistes enthousiastes. Des dizaines de lignes de métro et de chemins de fer surélevés ont été montrés, reliant tous les coins de la ville, comme ils le font dans la vie réelle à Pékin, Guangzhou ou Tokyo. Au-dessus de la carte, en grosses lettres, il déclarait « *S'il n'y a pas de corruption* ».

La carte a tranquillement disparu, il y a quelques années.

Mais il y a de la corruption. Énorme, monstrueuse, et elle apparaît souvent, inarrêtable.

Ainsi, Bangkok, une mégapole d'environ 8,5 millions d'habitants (14 millions en incluant la banlieue) ne dispose que de deux lignes de métro en état de marche, de deux lignes surélevées (BTS) et d'une ligne de liaison avec l'aéroport. Plusieurs lignes ont été retardées encore et encore. Et ce soi-disant transport public n'est en fait pas du tout public. Il est brutalement lucratif, avec un trajet moyen atteignant 1,5 dollar US par trajet, sans abonnement mensuel et sans transfert gratuit entre les lignes de métro et les lignes surélevées (exploitées par différentes compagnies) ou entre les lignes de chemin de fer et les bus. Le réseau de bus est moins cher, mais mal coordonné et inadéquat. Prendre un bus revient à conduire une voiture - on est assis dans des embouteillages interminables. Par conséquent, presque tout le monde conduit ; quelque chose, une voiture ou même un scooter dangereux et polluant.

Et si vous pensez que Bangkok est déplorable, allez dans n'importe quelle autre ville thaïlandaise, même celles qui comptent plus d'un million d'habitants, comme Chiang Mai ou Hat Yai. Pas de transports publics, rien, rien du tout.

Pourquoi ? Il y a beaucoup de réponses. L'une d'entre elles est évidente : La Thaïlande est le pays où des millions de voitures sont assemblées chaque année. C'est un si grand

commerce, on y gagne tellement d'argent, que les intérêts du peuple thaïlandais passent au second plan. Ou en troisième position. Ou bien ils ne sont pas du tout mentionnés.

En ce qui concerne les embouteillages en Asie du Sud-Est, dès 2012, même la *BBC* a lancé une mise en garde :

« Le problème de circulation à Bangkok s'est aggravé depuis que le gouvernement a introduit une politique de remboursement de la taxe pour ceux qui achètent une voiture pour la première fois.

Couplée à l'aspiration des Thaïlandais à posséder une voiture et à obtenir un certain statut, cette politique a eu pour conséquence la mise en circulation de cinq millions de véhicules dans une ville qui ne peut faire face qu'à moins de deux millions de voitures ».

« Les Indonésiens vivant à Jakarta ont leur propre mot pour désigner les embouteillages - l'inévitable « macet ». Votre vie s'organise autour des embouteillages qui se prolongent souvent dans la journée. Voyager, même sur de courtes distances, peut prendre des heures et certaines parties de la ville sont en permanence dans les embouteillages ».

Depuis lors, les choses ont bien empiré, et pas seulement dans les capitales du Sud-Est asiatique. Aujourd'hui, des villes comme Surabaya ou Bandung (qui comptent toutes deux plus de 2 millions d'habitants) sont également bloquées par des embouteillages constants, et aucun réseau de transport public n'y est construit, ainsi que presque aucun trottoir. Les villes secondaires malaisiennes planifient, depuis des décennies, de nouveaux modes de déplacement des personnes, du métro léger au monorail. Tous ces projets n'ont pas abouti et certains d'entre eux, comme dans la ville de Malacca, se sont littéralement effondrés.

Naturellement, la *BBC* ne tire aucune conclusion politique, mais elle devrait le faire. Ne pas construire de réseaux de transport public, ou en construire de inadéquats, est un choix politique. Cela ne sert que le capitalisme extrême, et cela oblige les gens à acheter des voitures particulières ou au moins des scooters.

Si la possession d'une voiture est saluée comme un progrès, elle est en réalité un symbole supplémentaire du sous-développement dans des pays comme l'Indonésie, où la majorité des gens vivent dans la pauvreté, ou la Thaïlande, où 300 dollars par mois sont déjà considérés comme un revenu légitime et où, selon le *Bangkok Post*, les gens vivent dans un pays où les disparités de revenus sont parmi les plus importantes au monde.

\*\*\*

Selon IQAir Air Visual, en 2018, l'Indonésie était classée 11e parmi les pays les plus pollués au monde. La Thaïlande occupait la 23e place, et les Philippines la 48e. Singapour, peut-être le pays le plus écologique du monde, est devenu le 47e pays le plus pollué, simplement à cause de l'horrible brouillard qui se déplace régulièrement vers ses côtes ; brouillard provenant de la combustion effrénée des forêts indonésiennes, sur des îles comme Kalimantan (Bornéo) et Sumatra.

Le 8 août 2019, un journal officiel indonésien de langue anglaise, *The Jakarta Post*, a dû admettre :

« La mauvaise qualité de l'air de la capitale indonésienne est de nouveau sous les feux de la

rampe alors que le contrôleur de la qualité de l'air Airvisual a déterminé que Jakarta se classe comme la ville ayant la pire pollution atmosphérique au monde jeudi après-midi ».

\*\*\*



Il y a quelques années, en 2016, *Coconuts Bangkok* écrivait :

« Nous savions déjà que la circulation est l'une des pires choses à Bangkok - et maintenant une étude a confirmé que la ville a des embouteillages plus importants que n'importe quel autre endroit dans le monde, à part Mexico.

Les conducteurs de Bangkok passent en moyenne 57% de temps de trajet supplémentaire coincés dans la circulation à tout moment de la journée, selon le *TomTom Traffic Index 2016*, qui reprend des données de l'année dernière.

La situation s'aggrave le matin, les conducteurs de Bangkok passent jusqu'à 85% de temps supplémentaire dans la circulation, alors que le soir, en période de pointe, ce temps s'allonge encore plus, pour atteindre 114% ».

Depuis lors, la situation du trafic à Mexico s'est améliorée, tandis qu'à Bangkok, elle a encore empiré.

En 2017, le quotidien de langue anglaise thaïlandaise - *The Nation* - a fait un rapport :

« L'enquête a classé Bangkok comme la pire ville des pays d'Asie du Sud-Est en matière d'embouteillages, suivie de Jakarta, Manille, Kuala Lumpur... Les embouteillages sur les routes des villes de l'ANASE coûtent 2 à 5% du produit intérieur brut (PIB) par an dans chacun des pays en tenant compte du temps perdu ainsi que de son impact sur le coût des transports. En outre, environ 80% de la pollution atmosphérique en Asie était causée par le transport routier ».

Lorsqu'il est question d'embouteillages et de pollution, un sujet « impopulaire » dans les médias grand public est la santé : quel est l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé humaine ? Quel est l'effet sur le corps humain d'être assis dans ces embouteillages interminables ?

Selon le prestigieux magazine médical britannique *The Lancet* :

« La pollution atmosphérique est à l'origine de 6% de la mortalité totale, soit plus de 40 000 cas imputables par an. Environ la moitié de la mortalité totale due à la pollution atmosphérique a été attribuée au trafic motorisé, ce qui représente également : plus de 25 000 nouveaux cas de bronchite chronique (adultes) ; plus de 290 000 épisodes de bronchite (enfants) ; plus d'un demi-million de crises d'asthme ; et plus de 16 millions de jours d'arrêt maladie ».

J'ai demandé à plusieurs médecins indonésiens, et leur réponse a été la plus cynique que l'on puisse imaginer :

« La pollution et le fait d'être enfermé dans les embouteillages n'ont pas d'impact négatif direct sur la santé humaine ».

En Asie du Sud-Est, les universitaires, les médecins et les journalistes vont très rarement à l'encontre des intérêts commerciaux.

Est-ce que tout cela en vaut la peine ? Il semble que les sociétés capitalistes grotesquement extrêmes d'Asie du Sud-Est sacrifient des millions de vies dans le seul but de maximiser les profits, sans même cligner des yeux. Cela en vaut vraiment la peine pour les dirigeants, pas pour les sujets.

La plupart des gens qui vivent en Asie du Sud-Est souffrent en silence. La majorité d'entre eux ne savent même pas qu'un autre monde est possible. Des systèmes de transport public excellents et écologiques sont réservés aux pays très riches d'Europe, à l'Australie, au Canada, au Japon, à Singapour, ou aux pays communistes comme la Chine et la Corée du Nord. Dans la plupart des autres pays, les gens ordinaires n'ont que peu ou pas d'importance.

**Andre Vltchek**

Article original en anglais : [Traffic Jams and Pollution are Destroying Capitalist Southeast Asian Cities](#), New Eastern Outlook, le 27 février 2020.

Texte traduit par [Réseau International](#)

La source originale de cet article est [New Eastern Outlook](#)  
Copyright © [Andre Vltchek](#), [New Eastern Outlook](#), 2020

Articles Par : [Andre Vltchek](#)

## A propos :

Andre Vltchek is a philosopher, novelist, filmmaker and investigative journalist. He covered wars and conflicts in dozens of countries. His latest books are: "Exposing Lies Of The Empire" and "Fighting Against Western Imperialism". Discussion with Noam Chomsky: On Western Terrorism. Point of No Return is his critically acclaimed political novel. Oceania - a book on Western imperialism in the South Pacific. His provocative book about Indonesia: "Indonesia - The Archipelago of Fear". Andre is making films for teleSUR and Press TV. After living for many years in Latin America and Oceania, Vltchek presently resides and works in East Asia and the Middle East. He can be reached through his website or his Twitter.

**Avis de non-responsabilité** : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)