

Automobile et décroissance

Si l'on considère que notre bonheur, nos relations avec les autres, sont plus importants que l'accumulation de biens pour stimuler la croissance économique, alors la remise en cause de l'automobile devrait être un des premiers enjeux de la décroissance. L'automobile est en effet un outil majeur de la conception économique actuelle du monde.

Bien que maintes et maintes fois répétés, les méfaits de l'automobile ne sont jamais entendus et sont étouffés par une idéologie qui ne veut absolument pas en entendre parler. Dans notre monde qui se veut rationnel et logique, l'automobile est l'outil le plus passionnel et le plus aberrant qui soit. La croissance automobile ne peut pas s'inscrire dans le long terme et n'est encore possible aujourd'hui que parce que seule une minorité privilégiée de l'humanité en a fait l'outil de son développement économique. Si nous voulons que la vie puisse être possible sur Terre dans les décennies à venir, notre seule issue est donc d'abandonner ce fléau en remettant en question, de manière radicale et profonde, les causes qui font que l'idéologie automobile est devenue dominante dans les pays industrialisés. La sortie de l'automobile doit se faire par une réduction de notre consommation matérielle et énergétique, une diminution des flux de transports, une réorganisation de nos sociétés et une remise en cause de nos objectifs.

L'automobile est une aberration, un fléau

Le slogan "La bagnole, ça pue, ça tue et ça pollue" est encore loin de mobiliser les foules. Pourtant, il n'est pas besoin d'être un expert scientifique pour se rendre compte des innombrables dégâts causés par l'automobile. Que ce soit à travers la pollution visuelle, sonore, atmosphérique ou sociale, l'automobile fait de nos villes un véritable enfer mécanique sale et malodorant. Si la pollution de l'air est souvent évoquée et que les constructeurs automobiles nous promettent des avancées technologiques pour y remédier (dans un contexte, où paradoxalement, la proportion de 4x4 et autres véhicules de grosses cylindrées ne cesse d'augmenter), les autres sources de pollutions sont laissées de côté, car trop embarrassantes et nécessitant un remède plus profond que de simples réponses techniques.

Les dégâts causés à nos paysages par l'automobile sont rarement évoqués. Ils constituent pourtant une source de dégradation de notre environnement que nous oublions par habitude, mais que la revue Casseurs de pub nous rappelle, photo d'un échangeur routier à l'appui (1). Il convient parfois de prendre du recul ou d'avoir passé quelques jours dans un endroit préservé pour se rendre compte à quel point cet enchevêtrement d'autoroutes et de voies bitumées peut être inhumain. Les zones commerciales, dont la laideur n'a d'égal que les blockhaus de la seconde guerre mondiale, s'immiscent jusqu'autour des plus petites villes de campagne en empêchant au regard de pouvoir se poser sur quelque chose qui ressemble à de l'architecture ou à de la verdure. Dans le film *Le Fabuleux destin d'Amélie Poulain* qui dépeint une image de Paris idyllique et agréable, la voiture est — sauf au moment d'une apparition publicitaire — absente du tableau. Jean-Pierre Jeunet n'aurait jamais pu nous transmettre une image du bonheur simple dans une ville aux rues remplies d'automobiles, dans un espace sillonné par les autoroutes ou dans un quartier bordé par un dédale de voies d'accélération, de ponts routiers et de deux fois trois voies.

L'automobile enlaidit l'espace public, et se l'accapare au détriment des autres usagers. A Paris, par exemple, la voirie est occupée à 60 % par les voitures en stationnement. Une voiture consomme 12 fois plus d'espace par personne transportée qu'un bus et le taux moyen d'occupation des voitures est de 1,25 personne par voiture dans la région parisienne (2). L'automobile s'est approprié les rues des villes, les places des villages et les routes de campagne. Dans la vallée de la Maurienne, l'espace est si exigu qu'il n'y a parfois pas la place pour la rivière Arc, la nationale 6, la ligne de chemin de fer Lyon-Turin et l'autoroute. Pour résoudre le problème, on a été obligé, soit de creuser des tunnels, soit de faire passer littéralement l'autoroute au-dessus des habitations. En ville, les enfants n'ont pas d'espace pour jouer et ont déserté les rues au profit de leur console de jeux grâce à laquelle ils peuvent se prendre pour Shumacher ou un membre d'un commando armé. Dans les comités de quartier, lors des réunions de discussion avec la mairie de Lyon, le problème du stationnement est inlassablement évoqué. Mais quoi que l'on fasse, il ne sera jamais possible de concilier espaces publics et parkings, respect du stationnement et augmentation incessante du nombre de véhicules, surtout lorsqu'il s'agit des centres urbains ou l'un des

quartiers les plus densément peuplés d'Europe tel que celui des pentes de la Croix Rousse à Lyon.

Si nous voulons vivre dans une société où l'on continue à avoir chaque année plus d'automobiles que l'année précédente, où chacun peut se garer devant sa porte, se rendre au travail et faire ses courses en voiture, alors nous devons faire table rase du passé, détruire tous nos centres urbains et reconstruire des villes immenses qui s'étendront sur des dizaines de kilomètres et ressembleront à peu près à ce qui se fait aux Etats-Unis.

Les villes européennes, de par leur forte densité, sont incompatibles avec l'afflux d'automobiles que nous leur imposons et sont sujettes à une pollution sonore inacceptable. " Un tiers des ménages déclare être gêné par le bruit de la circulation, au moins de temps en temps, lorsqu'ils sont dans leur logement. Ils sont 40 % en banlieue parisienne et 46 % dans Paris. On estime que 7 millions de personnes, soit 12,3 % de la population, sont particulièrement concernés " (3). Même la mairie de Marseille le reconnaît : " Mais la meilleure façon de lutter contre le bruit reste de limiter la circulation automobile elle-même. " (4). Ne nous leurrions pas, des automobiles fonctionnant à l'aide d'un moteur plus silencieux que le moteur à explosion (électrique, à air comprimé ou autre) continueront à être une nuisance sonore en ville ou sur les routes, car la majorité du bruit provient des frottements de l'air et des roues sur la chaussée dès 50 km/h. La limitation de vitesse et l'interdiction de klaxonner n'étant pas respectées en ville, le bruit d'une autoroute sur laquelle circuleraient des véhicules au moteur silencieux étant identique au bruit d'une autoroute actuelle, le problème du bruit automobile ne peut être résolu qu'en substituant à ce mode de transport des moyens plus cohérents (vélo, marche à pied, tramways ...).

Une pollution sociale

Bien que les constructeurs automobiles ne puissent plus se permettre de nier la pollution engendrée par l'automobile, je n'ai jamais entendu aucun d'entre eux parler de pollution sociale. Pourtant, l'organisation de nos sociétés telle qu'imposée par l'automobile implique une déstructuration forte de l'organisation des villes et des villages. Les petits commerces ont été anéantis par les multinationales de la grande distribution. Les villages se sont vidés de leurs artisans au profit de zones commerciales lointaines où les familles se rendent deux fois par mois pour acheter de quoi remplir leur congélateur. Dans ce contexte, vivre sans voiture devient de plus en plus dur, l'exclusion sociale de ceux qui ne peuvent pas conduire (personnes âgées, personnes n'ayant pas le permis, personnes n'ayant pas les moyens de posséder une voiture ...) ou de ceux qui ne veulent pas conduire (vus par la population comme de dangereux extrémistes écolo) va grandissante. Roule ou crève, telle est la devise de la société du tout automobile qui ne supporte pas que l'on puisse avoir envie de vivre autrement. Nous ne nous attarderons pas trop longtemps sur la pollution atmosphérique qui est la facette la plus médiatisée du problème de la pollution automobile. "En ce qui concerne la consommation énergétique et la pollution atmosphérique, l'impact du mode routier avoisine, voire dépasse, les 90 % de la contribution du secteur des transports" (5). Bien que la voiture soit responsable, en France de 15% des émissions d'oxyde de soufre, de 60% des oxydes d'azote, de 55% des monoxydes de carbone, de 40% des particules en suspension, les mesures prises pour renouveler le parc automobile et les progrès techniques sont censés apporter des solutions à ce problème.

Bien qu'indéniables, mesurables et chiffrables, les diverses pollutions causées par l'automobile sont, dans le pire des cas, passées sous silence et ignorées et, dans le meilleur des cas, acceptées sans qu'aucune mesure efficace ne soit prise pour y remédier. Tout se passe comme si notre société était atteinte d'un mal parfaitement identifié, mais préférerait continuer comme si de rien n'était, les conséquences de l'acceptation de ce mal étant trop douloureuses et remettant en cause de manière trop profonde nos modes de vie.

Un outil de violences

On se serait bien contenté des nuisances provoquées par les automobiles, mais ce serait sans compter sur les nuisances provoquées par le comportement violent des automobilistes. En 2001, 8159 personnes sont mortes sur les routes de France, soit près de 21 morts par jour, 200 000

personnes ont été blessées, dont 45 000 gravement (6). Au niveau mondial, ce sont huit millions de personnes qui ont perdu la vie jusqu'en 1994 (7). En France encore, les jeunes de 15 à 24 ans ont 38% de chances de mourir dans un accident de la route, première cause de mortalité pour cette tranche d'âge, devant le suicide (17%)(8). Ces statistiques effrayantes montrent clairement que l'automobile est un outil de violences physiques intolérable de par le nombre de morts que son utilisation provoque. Si l'on considère qu'environ 10% de l'humanité roule en voiture et que le nombre de véhicules augmente de manière incessante dans le monde, il faut s'attendre à voir ces chiffres décuplés dans les prochaines années.

Comment l'être humain peut-il se transformer aussi radicalement au volant d'une automobile, au point de devenir une bête féroce, dangereuse et mortelle ? A partir du moment où l'automobiliste rentre à l'intérieur de la boîte de tôle constituée par sa voiture, il se dépossède de son enveloppe charnelle pour s'identifier à celle de son véhicule. Ainsi, si vous vous en prenez à la carrosserie du véhicule, son conducteur ressentira cela comme une agression portée directement sur sa personne. Imaginons un instant que les piétons se conduisent de la même manière que les automobilistes. Si vous marchiez trop lentement sur un trottoir, le piéton suivant vous hurlerait des insultes pour que vous le laissiez passer. Lorsque le feu piéton passerait au vert, votre moindre hésitation serait punie par de grands coups de corne de brume dans vos oreilles. Un tel comportement, qui apparaîtrait comme incroyablement agressif et irrespectueux est pourtant celui de beaucoup d'automobilistes.

Non contents de s'être accaparé la quasi-totalité de l'espace, les automobilistes occupent, de manière totalement illicite, le peu d'espace public restant aux piétons, aux cyclistes, aux handicapés, aux autres usagers de la route. Comme une force armée, les automobiles occupent des territoires qui ne leur appartiennent pas, sur lesquels ils n'ont aucun droit et dont les occupants possèdent moins de force physique. L'automobile s'attaque préférentiellement aux plus faibles (piétons, cyclistes) dont la masse physique ne peut rien contre la tonne d'acier dont elle est constituée. Elle s'inscrit dans une logique de domination et de violence envers ceux qui voudraient un meilleur partage de la chaussée. La recrudescence du nombre de 4x4 et "véhicules utilitaires de sport" comme les appellent les Nord-Américains est lié à ce processus de domination par la force. Après s'être imposée en force dominante et avoir tué, de manière directe, des millions de personnes, l'automobile continue son travail de destruction massive en imposant la loi de la terreur et en ravageant des populations pour assouvir sa soif de pétrole. Comme le dit Marie-Hélène Aubert, "Le carburant que nous mettons dans nos voitures a parfois l'odeur de sang, de malversations et d'encouragements à des gouvernements dictatoriaux" (9). A l'heure où nous nous insurgons contre la guerre en Irak, Total bénéficie du travail forcé des populations birmanes et du soutien de la dictature en place, le président gabonais, Omar Bongo, s'enrichit au détriment de la population, les Pygmées sont déplacés et persécutés car ayant le malheur de se trouver sur la route d'un oléoduc entre le Tchad et le Cameroun...

L'automobile induit une violence aussi bien au niveau individuel qu'au niveau collectif, au niveau local qu'au niveau international. L'être humain n'est sûrement pas assez évolué pour maîtriser un outil qui dépasse ses capacités à se conduire en citoyen du monde. Puisque les armes sont interdites en France et que l'on reproche souvent aux Nord-Américains de ne pas faire de même, pourquoi ne pas interdire les automobiles qui représentent un danger au moins aussi grand et dont l'utilisation nous échappe tout autant.

L'automobile est irrationnelle

Si nous analysons rationnellement le rapport entre avantages et inconvénients liés à l'utilisation de l'automobile, nous abandonnerions immédiatement ce mode de transport. Malheureusement, l'utilité prêtée à l'automobile est complètement déconnectée de la réalité et n'est même pas justifiée par des raisons économiques. Il est d'ailleurs paradoxal de voir des données de rentabilité financière venir au secours des écologistes qui militent contre la construction de certaines autoroutes (10).

Dans Energie et Equité, Ivan Illich calculait la vitesse réelle d'une automobile en incluant le temps passé à travailler pour supporter le coût de cette automobile. Avec vitesse = distance / temps, actualisons ce calcul au niveau de la France. La distance parcourue par an est de 14 000 km par

véhicule en France. Le temps passé doit inclure le temps passé dans la voiture plus le temps passé à construire l'automobile, entretenir les routes et les autoroutes, à soigner les blessés et enterrer les morts. Bref, la vitesse réelle d'une automobile doit être calculé en divisant la distance parcourue par l'ensemble des temps nécessaires à son fonctionnement et à son utilisation.

Retenons les faits suivants :

- * Distance moyenne parcourue par véhicule en France : 14 000 km
- * Nombre de véhicules particuliers en France : 26 800 000,
- * Budget du secteur automobile : 150 milliards d'euros (11),
- * Coût insécurité routière : 27,8 milliards d'euros (12),
- * Salaire moyen : 19 938,00 euros par an et par actif.

Cela signifie qu'en moyenne chaque véhicule coûte 6635 euros à la société (150 milliards + 27,8 milliards / 26,8 millions de véhicules).

En moyenne un actif travaille 1650 heures par an, ce qui signifie qu'il gagne (19 938 / 1650) environ 12 euros de l'heure.

Pour payer ces 6635 euros, en moyenne chaque actif va donc travailler 553 heures.

S'il roule à une moyenne au compteur de 50 km/h, il passe alors 280 heures dans sa voiture (14 000 / 50). Pour se déplacer, il met donc 280 heures de voiture et 553 heures de travail, soit 833 heures. Et sa vitesse réelle est alors de (14 000 / 833) 16,8 km/h.

S'il essaie d'aller plus vite, avec 100 km/h (ce qui en fait un véritable chauffard !), il ne passe plus que 140 heures dans sa voiture mais travaille toujours 553 heures et donc il se déplace réellement à 20 km/h (14 000 km/140 + 553 heures).

Même en roulant à une vitesse infinie, il ne se déplacerait réellement jamais à plus de 25,3 km/h (14 000 km/553 heures).

La vitesse des automobiles apparaît soudainement comme extrêmement relative. Il est intéressant de remarquer que la vitesse réelle augmente beaucoup moins vite que la vitesse moyenne affichée au compteur. Ainsi, une accélération de 50 à 100 km/h ne permet de gagner que 3 km/h réels !

L'adage "Il ne sert à rien de rouler vite" n'aura jamais été aussi vrai. A 50 km/h de moyenne au compteur, la vitesse réelle d'une automobile est identique à la vitesse instantanée d'un vélo. De plus, ces coûts ne sont pas exhaustifs (prix du soutien des dictatures, de la guerre en Irak...) et sont menés à augmenter irrémédiablement avec l'augmentation du prix du pétrole.

L'utilisation de l'automobile est totalement irrationnelle car elle ne fait pas gagner plus de temps qu'elle n'en fait perdre, parce qu'il faut une tonne pour transporter une personne en voiture contre 10 à 15 kg à vélo. L'automobile permet de profiter du bon air de la campagne et de fuir l'atmosphère irrespirable des villes... causé par toutes ces automobiles qui se rendent à la campagne pour fuir l'atmosphère causé par toutes ces automobiles qui se rendent à la campagne, etc. etc.

L'automobile n'est pas généralisable à l'échelle de la planète

Il y a actuellement sur Terre environ 600 millions d'automobiles, soit une voiture pour 10 habitants. Malgré cela, la situation est déjà très préoccupante, que ce soit pour les dégâts causés à l'atmosphère et l'augmentation des températures liée à l'effet de serre ou l'épuisement des ressources pétrolières. Étendre l'utilisation de la voiture à l'ensemble de l'humanité serait tout simplement impossible. En comptant 22 tonnes de pétrole par habitant de la Terre, et au rythme de consommation actuel d'un Français moyen, cela se traduirait par un épuisement total des ressources pétrolières dans moins de 13 ans (13), sans tenir compte des nombreuses autres utilisations du pétrole dont ont besoin l'industrie pétrochimique, les engrais, la fabrication des médicaments... Le pétrole est une ressource qui ne nous appartient pas plus qu'à ceux qui viendront derrière nous et que nous n'avons pas le droit d'hypothéquer sur la vie des générations futures.

Les problèmes écologiques sont comme une énorme roue à inertie que nous ferions tourner chaque jour un peu plus vite. Cette roue tourne déjà beaucoup trop vite et beaucoup des dégâts

sont déjà irréversibles. Alors que nous devrions, de manière urgente, nous demander de quelle manière ralentir cette roue, nous ne sommes même pas capables de ralentir son accélération et continuons, au contraire, à la faire tourner de plus en plus vite. Alors que les 10% d'humains privilégiés qui utilisent les automobiles ont déjà à eux seuls, dépassé les seuils critiques et mis en péril les équilibres écologiques, nous parlons de la Chine comme d'un formidable marché pour l'industrie automobile et d'une promesse de développement économique extraordinaire. Comment pouvons-nous tenir un raisonnement aussi aberrant, totalement dénué de raison et de bon sens dans notre société où la preuve scientifique est reine, où le raisonnement rationnel est sensé nous sauver de l'obscurantisme ? Si nous acceptons de regarder la réalité en face, si nous mettons de côté un instant nos pulsions et nos rêves utopiques, nous nous apercevons que l'automobile n'est tout simplement pas compatible avec la vie humaine sur Terre, un point c'est tout.

L'automobile est une idéologie

Si nous continuons à rouler en automobile, malgré tous les problèmes que cela pose, malgré la violence et l'incohérence qui en découlent, c'est parce que notre rapport à l'automobile est bien plus passionnel que rationnel. C'est parce que l'automobile est une idéologie dominante véhiculée par la publicité et la majorité des médias.

Nous commençons notre vie en jouant avec une voiture en plastique et un gros bonhomme rigolo pour la conduire. Nous poursuivons avec une voiture aux contours un peu plus précis en avançant dans l'enfance. Puis vient la voiture en modèle réduit qui reproduit le plus fidèlement possible celle qui se trouve dans le garage familial. Lassé par ces jouets inertes, nous nous tournons alors vers un circuit de voitures électriques ou une voiture radio-commandée qui apporte enfin un semblant de sensation de vitesse et de puissance par procuration. Tout en jouant, nous rêvons du plaisir que pourrait procurer la conduite d'un tel bolide, "pour de vrai". Les dimanches à regarder la formule 1 à la télévision sont des moments privilégiés où père et fils peuvent échanger sur une passion commune, sur le changement de pneus ou le nouveau moteur à 12 cylindres.

Pendant toute notre enfance, nous sommes bercés par cette idéologie, nous glorifions le champion de formule 1 et le vainqueur du dernier rallye. L'automobile est un élément structurant de la vie et marque l'étape du passage à l'âge adulte par l'obtention du permis de conduire. A part pour les rares enfants dont l'éducation aura inclus une part plus ou moins grande de remise en cause, refuser l'idéologie dominante de l'automobile revient à rejeter une part importante de son éducation, à s'opposer à ses copains, à s'exclure de nombreuses discussions, voire s'exclure totalement de certains groupes d'amis.

La télévision, la publicité, les copains, les collègues, les aides fiscales, tout est mis en œuvre pour vous démontrer que vous avez absolument besoin d'une automobile et que le bonheur est impossible sans en posséder une. Les publicitaires, qui se veulent incarner la modernité et le dynamisme utilisent des procédés totalement rétrogrades et machistes pour arriver à leurs fins. Ainsi, une banque a récemment diffusé une publicité où l'on voit deux jeunes étudiants épris d'une magnifique jeune femme. Le premier roule dans une vieille guimbarde. Le deuxième se rend à la banque pour emprunter de l'argent et acquérir une auto décapotable toute neuve. Qui des deux séduira belle fille ? Le deuxième bien sûr. Pas besoin de chercher plus loin pour ces publicitaires qui s'appuient sur l'équation " Belle voiture = jolie fille " maintes fois éprouvée.

Lorsqu'ils font preuve d'un tout petit plus de finesse, les publicitaires associent la voiture à un mélange de puissance, de domination (sexuelle et sociale) et de liberté. L'automobile devient l'objet qui permet de s'affirmer dans le monde et de s'affranchir des contraintes matérielles en s'extrayant de la lenteur naturelle de notre condition d'humain. Malheureusement, la pseudo-liberté que permet l'automobile se fait très souvent aux dépens de la liberté commune de respirer un air propre, de vivre dans le calme, de rester en vie ou de vivre dans un Etat démocratique. Dans un bar, une affiche m'a marqué. On y voyait Jean Gabin, au volant d'une décapotable et la citation suivante : " Vive la liberté, surtout la mienne ". Cette version de la liberté automobile, égoïste, est le reflet de ce qui se cache derrière les promesses de bonheur publicitaire.

La nécessité de conduire une voiture est imposée de plus en plus tôt. Alors qu'il y a de ça une vingtaine d'années la faculté était synonyme de vélo, de vélomoteur ou de transport en commun,

les étudiants possédant une automobile sont de plus en plus nombreux. Les parents se saignent aux quatre veines pour permettre à leurs chers bambins de pouvoir se déplacer décemment. L'idée que les étudiants roulent tous en voiture est tellement communément admise que lorsqu'elle a ouvert ses portes en 1996, l'Université de technologie de Troyes avait prévu des centaines d'emplacements pour les voitures, mais avait tout simplement oublié que certains étudiants roulaient encore à vélo. Ainsi, une trentaine d'étudiants cyclistes se sont retrouvés sans endroit prévu pour stationner leur bicyclette là où le nombre de places de parking avait été amplement dimensionné.

L'automobile est imposée par la vie sociale, mais aussi par la vie professionnelle. Pour certains métiers tels que le conseil ou le service aux entreprises, la possession d'un permis de conduire est une condition sine qua non d'embauche. Toute personne ne pouvant pas ou ne voulant pas conduire se verra irrémédiablement écartée de ces postes. L'hyper mobilité professionnelle peut s'expliquer par une spécialisation forte des professions. Plus le nombre de spécialistes d'un domaine donné est faible, plus leur champ d'action doit être important. Nous évoluons vers une organisation du travail où l'utilisation de l'automobile devient obligatoire dans de plus en plus de cas.

L'idéologie automobile s'impose dans tous les aspects de nos vies, que ce soit à travers nos loisirs ou l'organisation économique de nos sociétés. Ce mode de fonctionnement nous apparaît irréfutable et naturel. Pourtant, l'idéologie automobile est une idéologie minoritaire puisque 90 % des habitants de notre petite planète n'en possèdent pas et que nous ne sommes que quelques privilégiés à ne pas pouvoir nous en passer et penser que l'organisation de la vie est impossible autrement.

Sortir de l'automobile par la décroissance.

Face aux problèmes créés par l'automobile, les chevaliers vaillants de la technique nous promettent tout un arsenal de solutions qui nous permettront de résoudre, scientifiquement, chacun de ces maux sans avoir à remettre en cause une seule seconde le mode de vie sur lequel l'automobile est basée. La violence automobile sera réduite grâce au développement du téléguidage, des systèmes de régulations automatiques de conduite, de la généralisation des coussins gonflables de sécurité, des freins plus puissants et plus efficaces, des ceintures à pré tenseurs, de tous les équipements de sécurité pour lesquels la recherche avance et contribue à l'amélioration générale de notre bien-être. La pollution sera réduite grâce à la suppression des véhicules vétustes, à l'instauration de normes draconiennes sur les émanations gazeuses. Le problème de l'épuisement des réserves pétrolières et gazeuses sera résolu grâce au remplacement du moteur à explosion par un moteur " propre " électrique ou à l'hydrogène. Remarquons au passage que la pollution sonore n'est que rarement évoquée, la pollution visuelle encore moins et la pollution sociale pas du tout.

Toutes ces solutions techniques sont totalement inefficaces pour plusieurs raisons. Le nombre de véhicules augmente plus rapidement que les progrès techniques mis en avant. Ceux-ci ne suffisent pas pour rendre l'automobile mondialement soutenable et sont bien trop insuffisants pour faire en sorte que chaque femme ou chaque homme sur Terre soit en mesure de posséder une automobile. Même en réduisant de moitié les effets négatifs, la voiture continuera à tuer, polluer, épuiser les ressources et rendre la vie impossible à des millions d'humains et ce, de manière beaucoup plus importante que ce qui est soutenable par la biosphère et l'avenir de la vie humaine. La voiture "propre" n'existe pas et ne pourra jamais exister. Il n'y a à ce jour aucune source d'énergie non polluante. L'électricité est produite soit à partir d'énergie fossile, soit à partir d'énergie nucléaire. L'électricité est dépendante des réserves en pétrole, gaz, charbon ou uranium. L'électricité produit des gaz à effet de serre ou des déchets radioactifs. L'hydrogène est produit soit à partir d'hydrocarbures, soit à partir ... d'énergie électrique.

Certains scientifiques nous rétorquent que "l'on trouvera bien quelque chose", que "l'humain possède une capacité d'évolution hors du commun" et que "les progrès techniques permettront de trouver une source d'énergie totalement non polluante et infinie". Cela est très beau, mais relève plus de la croyance que d'une véritable acuité scientifique à analyser les données de manière rationnelle.

Les problèmes que pose la généralisation des véhicules individuels doivent être résolus de manière philosophique et politique. Nous devons accepter nos responsabilités d'humains à faire face à notre destin et arrêter de nous en remettre sans cesse à la bonne fée technique. Prenons l'exemple de l'utilisation de la bicyclette en ville. Pour promouvoir son utilisation, on peut s'y prendre de deux manières.

La première, la solution technique, consiste à construire de nombreuses pistes cyclables sans remettre en cause la place réservée à l'automobile. Cette solution aura pour fâcheuse tendance d'habituer les automobilistes à être les seuls utilisateurs de la chaussée, à faire des cyclistes une espèce en voie de disparition protégée pour laquelle un parc naturel (les pistes cyclables) doit permettre de sauvegarder les quelques spécimens survivants.

La deuxième, la solution politique, consiste à réduire de manière considérable l'espace réservé aux automobiles, à supprimer les places de stationnement, à faire en sorte que rouler en voiture soit insupportable et que l'automobile soit considérée comme une intruse dans l'espace urbain. La chaussée sera rendue aux cyclistes et aux transports en commun.

De ces deux solutions la première sera toujours choisie car, même si elle ne résout pas grand chose, elle est aisément mise en place et donne l'illusion d'avoir contribué à la bonne cause. La deuxième solution n'est presque jamais mise en œuvre car elle demande une bien trop grande remise en question de nos modes de vies, une réforme profonde de mode de pensées et une atteinte à ce sacro-saint confort moderne auquel nous, occidentaux privilégiés, n'accepterons jamais de renoncer. Trouver des solutions aux problèmes causés par l'automobile ne peut se traduire que par une baisse de notre consommation énergétique et une diminution du nombre de kilomètres parcouru dans ces boîtes de tôle à moteur. Nous préférons donc continuer à croire, ou faire semblant de croire, que la technique viendra à notre secours sur son fier destrier et nous permettra de ne jamais, ô jamais avoir à remettre en cause notre niveau de vie (14).

Décroissance des flux de transport

Le nombre de camions roulant sur les routes européennes augmente chaque année. Pour faire face à ce flux croissant, des solutions de ferroutage sont envisagées. Encore une fois, c'est une solution technique qui permettra de résoudre le symptôme (il y a trop de camions sur les routes) au lieu de se pencher sur la cause de problème (notre mode de vie impose que de plus en plus de camions roulent sur les routes). De même, pour l'automobile, nous devons nous attaquer à la cause du problème, c'est-à-dire au fait que de plus en plus de trajets en automobile soient nécessaires pour vivre. Pourquoi les étudiants ne peuvent-ils plus se passer de voiture ? Pourquoi certaines personnes effectuent-elles plus de 60 km pour se rendre à leur travail ?

Nous devons, bien sûr, remplacer dès que nous le pouvons les trajets en voiture par d'autres modes de transports respectueux de l'environnement mais aussi en faire diminuer le nombre. Notre liberté est essentielle, mais a des limites. Elle s'arrête là où commence celle, pour chaque humain, d'avoir une vie décente, que ce soit ici ou à l'autre bout de la planète, aujourd'hui ou dans 15 000 ans. La marche à pied et la bicyclette sont des moyens de transports conviviaux dont nous pouvons user et abuser sans autre limite que celle apportée par notre force physique. Cependant, si chaque habitant de la Terre se mettait à faire chaque jour un trajet Paris-Lyon en TGV, le bilan ne serait pas bien meilleur qu'il ne l'est avec l'automobile aujourd'hui puisque "pour transporter une personne de Paris à Lyon un TGV consomme 12,5 dep (kilo équivalent pétrole), alors qu'une voiture en consomme 30" (15). Pour transporter une personne, un TGV utilise donc 41 % de l'énergie utilisée par une voiture. Si nous mettons les camions sur les trains, si nous remplaçons nos trajets en voiture par des trajets en TGV et que, dans un même temps, nous augmentons la distance de notre trajet par 2,5, alors nous n'aurons strictement rien gagné.

Pour sortir de l'idéologie automobile, nous devons nous inscrire dans la logique d'une décroissance de nos flux de transports de manière générale. Cela signifie une relocalisation de l'économie et des échanges, une limitation de la taille des entreprises, le démantèlement des grandes surfaces au profit du commerce local. Prenons par exemple la structure de nos villes. Les quartiers se spécialisent : quartier résidentiel, quartier d'affaires, centre commercial. La distance

nécessaire pour faire ses courses s'allonge. Les entreprises s'implantent dans les périphéries lointaines, là où les terrains sont moins chers. Les magasins de mode se concentrent dans l'hyper centre et les quartiers dépérissent. Le résultat ultime de cette évolution ressemble aux villes américaines comme Los Angeles qui s'étend sur 200 km ou Detroit qui ne compte que 4,5 millions d'habitants mais occupe plus de 10 000 km².

Les multinationales emploient des centaines de spécialistes sur un même site. La relocalisation de l'économie consiste à réduire la taille maximale des entreprises au profit de structures à taille humaine qui respectent la répartition des compétences. Les rendements industriels actuels se font soit au détriment d'autres peuples que nous réduisons en esclavage (16), soit au détriment des ressources énergétiques dont la Terre dispose (le pétrole qui permet la mécanisation). Se tourner vers une industrie locale respectueuse de l'environnement se traduirait par un moins grand besoin de flux de marchandises et d'humains. Cela est possible en refusant d'asservir la Terre et les peuples qui la composent et en acceptant de baisser le niveau de vie économique dont dépend cet asservissement. De même, l'abandon de l'agriculture intensive au profit de l'agriculture locale, l'abandon des engrais chimiques et le retour au travail manuel permettraient un moins grand disséminement des habitants des campagnes et une moins grande dépendance de ceux-ci par rapport aux flux routiers.

Si la décroissance du nombre de flux de transport est importante, la diminution de la vitesse de ceux-ci l'est aussi. L'argument le plus fréquemment utilisé pour justifier l'utilisation d'une voiture est la vitesse à laquelle celle-ci permet de se rendre d'un point à l'autre. Nous pouvons sortir de l'automobile en refusant de s'inscrire dans cette logique du toujours plus vite et en préférant des moyens de transports plus lents, mais écologiquement soutenables telles que la bicyclette ou le train. Et lorsque nous serons dans notre tortillard à lire un bon livre de Barjavel, nous aurons tout le loisir de nous rendre compte que tout le temps "perdu" à lire dans ce train est en fait compensé par celui qui n'aura pas été passé à travailler pour se payer une voiture. Décroissance et sortie de l'automobile sont deux démarches liées par leur but et leur manière de procéder. Abandonner l'automobile, réduire le nombre et la vitesse des flux de transports sont nécessaires à une réduction de la consommation énergétique à un niveau qui permette d'atteindre l'équilibre entre énergie consommée et énergie renouvelable (17).

Sortir de l'automobile en redéfinissant nos objectifs

Sortir de l'automobile, c'est remettre en cause beaucoup plus que nos moyens de transports. C'est remettre en cause nos modes de vies, la structure de notre société et les objectifs que celle-ci s'est posée. La croissance économique et la hausse constante de notre niveau de vie ne sont pas des objectifs. Les relations humaines, le bonheur, faire en sorte que tout le monde puisse manger à sa faim en sont. A un niveau plus local, l'objectif d'avoir la plus grosse et la plus puissante voiture possible pourra alors être remplacé par l'objectif de passer de bons moments en se déplaçant à vélo sur des routes débarrassées des automobiles.

Si notre objectif est la décroissance, la redistribution des ressources et la préservation de l'environnement, le fait de gagner une course de Formule 1 ne sera plus glorifié tel que cela l'est aujourd'hui, les étudiants en mécanique n'auront plus l'œil qui brille lorsqu'ils parlent du dernier moteur à 8 cylindres, le fait de posséder une auto puissante et rapide ne sera plus un moyen de se faire admirer. L'automobile paraîtra au contraire totalement ringarde, inutile et moche car allant totalement à l'encontre de la préservation de la vie humaine. Nos comportements découlent directement de la direction prise par la société. Si nous voulons une croissance infinie, si nous plaçons l'économie et la technique au-dessus des valeurs humaines, nous aurons un monde rempli de voitures, pollué et irrespectueux de l'être humain. Si, au contraire, nous préférons mettre en avant le respect de l'homme et la nature qui l'environne, nous abandonnerons ces horribles boîtes de tôle à moteur qui nous polluent la vie, nous réduirons notre niveau de vie économique et augmenterons notre niveau de vie relationnel, social et humain.

Sortir de l'automobile par la non puissance

Le redéfinition de nos objectifs, individuels ou collectifs passe aussi par le refus de la puissance,

c'est-à-dire par le refus de la domination d'êtres humains sur d'autres êtres humains. Refuser de rouler en 4x4 et d'imposer sa domination sur la route, c'est refuser d'imposer la domination internationale nécessaire au pétrole qui en remplit le réservoir. En diabolisant les Américains pour avoir déclaré la guerre contre Saddam Hussein, nous cherchons à nous acheter une bonne conscience et à oublier que nous, Européens, nous inscrivons dans la même démarche que ce pays. A la puissance américaine, nous opposons la puissance européenne, les intérêts communs entre la Russie, la France et l'Allemagne. Malheureusement, le résultat est le même que ce soit Exxon-Mobil/Esso ou TotalElfFina qui exploite le pétrole irakien.

Le refus de la puissance, c'est le refus d'imposer à d'autres ce qu'ils n'ont pas voulu. En imposant l'automobile, on impose la guerre, mais l'on impose aussi aux enfants de rester chez eux, la rue étant devenue trop dangereuse pour eux pour jouer. On impose aux cyclistes de porter un masque au charbon actif, un casque et (peut-être bientôt) des armures pour se protéger du danger. Cette étape est peut-être la plus difficile à franchir car elle impose que nous maîtrisions notre animalité et notre soif de pouvoir au profit de notre humanité.

- (1) Casseurs de pub, dossier n°1, novembre 1999, pages 56 et 57
- (2) http://lil.univ-littoral.fr/~delep/opale_ecologie/site3/en_ville_sans_ma_voiture.htm
- (3) <http://www.planetecologie.org>
- (4) <http://www.mairie-marseille.fr/vivre/transport/chasse.htm>
- (5) Dominique Dron et Michel Cohen de Lara Pour une politique soutenable des transports
- (6) Sécurité routière. En fait, ce chiffre ne tient compte que des morts dans les trois jours qui suivent l'accident. L'OMS donne un chiffre plus élevé : environ 13 000 morts. La pollution de l'air en ajoute encore 17 000 par an soit au total 30 000 morts par an, rien que pour la France.
- (7) International Road Federation. 10 000 morts de plus chaque mois, rien qu'en Chine.
- (8) Jean-Pascal Assailly, Alternatives non violentes n°123, La voiture véhicule de la violence, page 35.
- (9) Marie-Hélène Aubert, Alternatives non violentes n°123, La voiture véhicule de la violence, page 59.
- (10) Abandon de l'A45 entre Lyon et Saint-Etienne.
- (11) <http://www.route.equipement.gouv.fr>
- (12) Sécurité routière
- (13) Réserves mondiales en 2001 = 143 milliards de tonnes selon British Petroleum. Consommation totale primaire française = 96,5 millions de tonnes en 2000 selon le ministère de l'industrie française.
- (14) " Notre niveau de vie n'est pas négociable ". George Bush Senior.
- (15) Source : Centre de Culture Scientifique Technique et Industrielle de Grenoble.
- (16) Cf. Naomi Klein, No Logo et Roger Moore, Dégraissez-moi ça !
- (17) Énergie éolienne, énergie solaire, et autres énergies renouvelables dépendant directement de l'énergie fournie par le flux solaire.