



STOP A LA VOITURE (1)

L'automobile est un enjeu majeur de la Décroissance tant elle est le symbole de la société capitaliste et caractérise le mode de vie occidental qui est en passe de se généraliser à l'échelle mondiale. Moyen de transport individuel, elle symbolise l'individualisme forcé de notre société.

Si l'automobile n'est qu'un moyen de transport, son hyper-développement a eu des conséquences sur toute la société (de l'habitat à l'aménagement du territoire). Au final, le bilan de l'automobile est dramatique tant au niveau du coût en vies humaines, de la pollution ou de la déstructuration sociale qu'elle a engendrée et des tensions internationales qu'elle suscite.

Or, comme souvent avec le capitalisme, malgré un bilan alarmant, les solutions proposées sont pires que les maux et ne s'attaquent jamais aux questions de fond. Car remettre en cause l'automobile revient à remettre en cause les fondements mêmes de notre mode de vie, qui ont érigé l'idéologie automobile en modèle et comme élément structurant de la société.

Le bilan de l'automobile est clairement négatif. Pourtant, rien ne bouge réellement.

Pollutions et nuisances, directes et indirectes

La « civilisation automobile » est responsable de multiples pollutions qui doivent être envisagées dans leur globalité. En outre, elle repose sur une énergie non renouvelable, le pétrole.

L'automobile est une des principales causes d'émission de gaz à effet de serre et contribue largement au réchauffement climatique et à la dégradation de l'environnement.

Elle est également responsable de pollutions et de nuisances connexes à son activité. Il ne faut pas sous-estimer l'action néfaste du "système automobile" et tenir compte de l'ensemble de la chaîne de pollution causée par l'automobile.

Le « système automobile » est néfaste dès l'extraction des hydrocarbures et des matières premières nécessaires à la fabrication de l'automobile et de ses dérivés, lors de son utilisation jusqu'à son recyclage et sa mise en décharge, tant ces activités contribuent au pillage de la planète et à sa dégradation, par exemple en épuisant les ressources naturelles au prix de conséquences sanitaires désastreuses pour les populations locales.

Il ne faut pas également négliger les nuisances provoquées par le système routier (macadamisation amplifiant l'échauffement urbain, intensifiant le risque d'inondation, pollution des eaux due à leur passage sur le bitume ou à cause du salage des routes, fragmentation des écosystèmes ...). Indépendamment du trafic routier, la construction, la présence et l'entretien des infrastructures routières consomment des ressources naturelles, ont des impacts sur les milieux naturels et la qualité de l'air.

Surtout, il ne faut pas sous-estimer les autres pollutions du système automobile, qui sont plus rarement évoquées. Il s'agit de :

- La pollution sonore due principalement aux frottements des roues contre le bitume (que les meilleurs moteurs ne sauraient réduire) ;
- La pollution visuelle puisque l'automobile et ses infrastructures occupent une grande



partie de l'espace et s'imposent au regard des citoyens par sa signalisation, ses panneaux publicitaires géants, sans parler de la beauté des rocade ou des périphériques qui enlaidissent nos paysages ;

- La pollution sociale qui démontre l'emprise de l'automobile sur l'ensemble de la société. L'automobile a déstructuré l'organisation des villes en anéantissant le petit commerce de proximité au profit de la grande distribution. Elle a favorisé une ségrégation spatiale et sociale mais surtout l'étalement urbain, en sacrifiant ces espaces, et rendant son utilisation obligatoire.

Enfin, il ne faut pas omettre de mentionner le danger que représente l'automobile pour nos contemporains directement ou indirectement. Elle participe, quand elle n'est pas la seule cause, au développement de maladies comme les cancers pulmonaires, l'asthme, les allergies ou encore les leucémies. N'ignorons pas les pathologies liées à la sédentarité ou au manque d'exercice (surcharge pondérale, diabète, problème cardio-vasculaire ...), le stress généralisé et les traumatismes subis par les accidentés de la route que ce soit les victimes ou les témoins. L'automobile n'épargne personne et contribue à une agressivité toujours plus grande.

L'automobile a largement contribué à séparer les individus entre eux, à favoriser les ségrégations sociales et géographiques en séparant les lieux de production des lieux de consommation et en consommant l'espace à outrance.

Comme si les effets néfastes de l'automobile n'étaient pas suffisants à sa remise en question, son utilité est de moins en moins justifiée, notamment pour des raisons économiques. Sujet important car le citoyen réfléchit plus comme un consommateur que comme un citoyen responsable.

Des travaux d'Ivan Illich dans les années soixante-dix, réactualisé par Denis Cheynet démontrent que dans une agglomération pour des trajets de moins de cinq kilomètres, la « vitesse généralisée » moyenne – c'est-à-dire qui prend en compte le temps passé dans sa voiture mais également le temps qu'il a fallu pour la payer – entre une automobile et une bicyclette est à l'avantage de la bicyclette : moyen de transport propre et nécessitant peu d'infrastructure. A tel point que l'on se demande si l'on conduit pour aller travailler ou si l'on travaille pour conduire ?

Or, 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 du mal étant trop douloureuse car remettant en cause de manière trop profonde notre mode de vie.

Nos élites politiques essaient de nous convaincre que des mesurette seraient suffisantes alors même qu'elles aggraveraient une situation déjà dramatique. C'est le cas de la voiture électrique, de sa soeur la voiture hybride ou des agrocarburants. Ce sont des mirages technologiques autant que des arnaques technologiques.

Les voitures dites écologiques se révèlent être plus polluantes à fabriquer que les automobiles traditionnelles. En outre, les véhicules électriques contribuent à toutes les tares de l'industrie atomique. Les agrocarburants nécessitent de grandes quantités de terres, de produits chimiques et d'eau aggravant la réduction de la biodiversité et, plus globalement, l'état de la planète.



Ces fausses solutions ne visent seulement qu'à faire face à la crise à venir des hydrocarbures et à réduire les émissions de CO2 lors du déplacement mais elles ignorent les autres nuisances et pollutions causées par l'automobile.

Le « système-automobile » doit être condamné et disparaître et non pas seulement être corrigé. Ce système est malsain et dangereux. C'est pour cela que sa suppression est inévitable.

Par exemple, pour résoudre les problèmes de transport, l'option choisie est de construire de nouvelles routes et d'agrandir le réseau existant – en ignorant, par ailleurs, les méfaits que cela produit – pour accueillir plus d'automobiles. Toutefois, si l'accroissement de l'offre d'espace automobile améliore provisoirement la circulation automobile, elle fait rapidement augmenter le trafic automobile puis finit par créer de nouvelles congestions qui nécessiteront la mise en place de nouvelles infrastructures et provoqueront des nuisances supplémentaires. En outre, même à titre individuel, nos comportements renforcent une société fondée sur l'automobile. En effet, pour fuir des villes polluées, dévégétalisées, dangereuses, bruyantes, stressantes, les ménages s'installent en zones péri-urbaines ou semi-rurales (la campagne : oui, mais pas trop) et finissent par provoquer encore plus de nuisances et par renforcer l'automobile comme élément indispensable de notre civilisation. En fait, le véritable débat n'est pas de savoir comment améliorer le trafic automobile tout en préservant l'environnement et en provoquant moins de nuisances, car l'un est inséparable de l'autre ; il s'agit de fonder une nouvelle politique des transports sur d'autres bases que la route et l'automobile. On voit bien que les chevaliers de la technique nous promettent tout un arsenal de solutions qui nous permettront de résoudre scientifiquement chacun de ses maux (en tout cas les plus visibles et les plus médiatiques) et, surtout, sans à remettre en cause le mode de vie sur lequel l'automobile est fondée.

Les questions qu'il faut se poser, c'est si l'on est prêt à consacrer d'immenses ressources pour la seule automobile alors qu'elles manquent déjà à des milliards de personnes et que la route est créatrice de nuisances dont certaines sont irréversibles, ou encore si un embouteillage est absurde qu'il soit constitué de voitures essence ou électriques sur deux ou quatre voies ?

Ce sont donc bien la massification de l'automobile et l'organisation de la société autour d'elle qui posent problème. Il est donc nécessaire de remettre en question nos modes de vie, réformer profondément notre mode de pensée et notre sacro-saint confort moderne.

Trouver des solutions aux maux causés par l'automobile ne peut se traduire que par une révolution dans notre façon d'appréhender le transport et notre organisation spatiale. Le flux des transports automobiles doit donc obligatoirement décroître, notre territoire doit être réaménagé et les industries être reconverties naturellement vers des activités qui seront mises en avant par le repli de l'automobile et de ses infrastructures.

Il faut bien voir que remettre en cause l'automobile, c'est remettre en cause la société capitaliste et revoir les fondements mêmes de notre société, d'une manière plus conviviale, plus respectueuse de l'environnement mais aussi d'autrui c'est-à-dire une société fondée sur la simplicité volontaire dans le cadre d'une politique de décroissance s'appuyant sur des expérimentations novatrices déjà existantes qui peuvent commencer à nous guider.