



STOP A LA VOITURE (2)

Si sortir de l'automobile est une obligation, c'est surtout réalisable dans la mesure où la position dominante de l'automobile est imposée par des choix politiques, conditionnés par la pression de l'économie capitaliste. C'est donc aux citoyens de prouver leur volonté d'une société sans voiture, ce qui nécessite des changements structurels importants mais nécessaires pour imposer la Décroissance dans notre vie quotidienne.

Sortir de l'automobile, c'est revoir les fondements mêmes de notre société

Détruire les mythes

La position dominante de l'automobile s'explique par la persistance de mythes, fabriqués par ceux qui ont un intérêt au maintien de l'automobile et, plus globalement, de nos sociétés capitalistes. A l'heure actuelle, deux mythes bloquent tout débat sur une éventuelle sortie de l'automobile.

Tout d'abord, nos industriels préférés travaillent pour la planète en innovant toujours plus, pour enfin concevoir une voiture propre. Or, il est acquis qu'une telle voiture ne peut pas exister, tant l'automobile est source de pollutions lors de sa fabrication, de son utilisation, et aussi parce qu'elle pollue directement ou indirectement l'ensemble de la société. L'automobile propre est donc un leurre de plus pour essayer de maintenir un système, qui sur le plan humain et environnemental, est à l'agonie mais subsiste artificiellement par ignorance et mauvaises habitudes.

Ensuite, surtout dans notre beau pays, l'automobile, c'est de l'emploi. Elle permet à des milliers de personnes de travailler et vouloir sortir de l'automobile, ce serait donc mettre au chômage ces milliers de travailleurs. Or, ce n'est pas le cas. Quitter le tout-voiture implique un soutien aux transports en commun et la création d'emplois que l'automobile avait contribué à supprimer (commerce de proximité, agriculture) avec le développement des zones commerciales. Un rapport de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité en 1997 affirmait que le transport collectif génère deux fois plus d'emplois que l'industrie automobile. L'emploi est donc une fausse excuse. Au contraire, sortir de ce système résoudrait bien des problèmes au niveau de l'activité humaine. Pourquoi aider une industrie multi-polluante, bras droit du capitalisme, qui finalement détruit plus d'emplois qu'elle n'en crée et qui pérennise un système déjà à l'agonie.

Une société sans voiture, une société plus humaine

Il faut faire en sorte que l'automobile ne soit plus le mode de transport privilégié.

Nous devons à la fois limiter son utilisation, privilégier les modes de transports doux, redessiner et réaménager l'espace urbain et rural et, surtout, réduire nos déplacements.

Limiter l'espace offert à l'automobile et son utilisation

Plus de 80 % de l'espace public est dédié à l'automobile. Une nouvelle politique de transport doit être mise en œuvre dans le cadre d'un réaménagement concerté, si ce n'est planifié, du territoire afin de ne plus être dépendant de la voiture.

L'usage de l'automobile doit être limité à des cas bien précis. Si l'automobile n'est pas vouée à disparaître, elle servira toujours pour les secours, les personnes à mobilité réduite ou encore le déplacement de charges lourdes ou encombrantes (exemple d'un déménagement). Elle deviendra un mode de transport subsidiaire. Ce n'est pas l'outil qui est en cause, mais sa prolifération sans concertation qui a conduit notre modèle



d'aménagement du territoire dans une impasse.

Des zones piétonnes doivent donc être privilégiées et la vitesse des automobiles limitée à 30 km/heure afin de ne plus en faire des véhicules dangereux et prioritaires. Il faut également faire payer l'usage de l'automobile avec des péages urbains (dont les recettes seront redistribuées en direction des transports collectifs) mais aussi supprimer tous les avantages fiscaux liés à l'automobile (au profit des modes de transports moins polluants).

Un des enjeux prioritaires sera de façonner un projet désirable pour se déplacer, incitant à renoncer à posséder une automobile. Cette dernière est trop souvent utilisée par facilité et par habitude, car faire sans, c'est se compliquer la vie.

L'usage de la **bicyclette** doit être privilégié. Ce mode de déplacement ne présente que des avantages (fabrication aisée tout comme les réparations, pollution faible, pas de bruit, rapidité, répercussion sur la santé ...). Des aménagements seront nécessaires notamment en multipliant les parcs de stationnements, les pistes cyclables (à la place des routes automobiles) mais aussi en adaptant les transports collectifs, notamment leur accessibilité au vélo afin que la route soit partagée avec les cyclistes. Des bicyclettes pourraient être mises en libre service (comme à Paris et Lyon) pour banaliser sa présence et faciliter son usage. Des incitations fiscales pourraient également voir le jour pour développer son utilisation. Des entreprises utilisant le vélo pourrait être encouragées, comme par exemple les entreprises de livraisons via le vélo ou un triporteur.

Les transports en commun sont l'autre facette pour sortir de l'automobile. Une grande politique ferroviaire (par exemple à partir des axes routiers existants) doit voir le jour afin de faire du train le mode de déplacement privilégié, qui sera complété par le bus, le tram-train, le tramway et, le cas échéant, des taxis. Pour mener à bien une telle ambition, les sommes investies dans l'automobile devront financer les transports collectifs. Si trop souvent, ceux-ci sont critiqués et défaillants, c'est surtout parce qu'ils ne bénéficient pas des mêmes investissements que l'automobile. Invertissons le rapport des financements, et les transports collectifs seront à la hauteur, car ils doivent inspirer confiance tant en terme de fréquence que d'objectif de desserte, que ce soit en zone urbaine ou rurale.

Le réseau de transport collectif doit être réorganisé. Il peut s'articuler autour d'un réseau principal et d'un réseau complémentaire. Le réseau principal concernerait le milieu urbain et les zones péri-urbaines avec le tramway, le tram-train, le bus, le métro et le train, ainsi que la circulation entre les agglomérations avec le train et quelques lignes de bus.

Le réseau complémentaire vise à compléter le réseau principal en offrant une solution de mobilité aux personnes éloignées du réseau principal. Il peut, dans un premier temps, être assimilé à un service social. L'objectif est de ne laisser personne sans solution de mobilité dans l'espace ou dans le temps (notamment le dimanche ou durant les vacances scolaires). Il doit être coordonné au réseau principal. Enfin, si l'automobile peut être tolérée sur le réseau secondaire, elle doit être abandonnée dès l'accès vers le réseau principal.

En outre, la gratuité des transports publics doit être généralisée. Il est avéré que ce qui est payé par l'utilisateur rembourse difficilement la fabrication des titres de transports, l'achat et l'entretien des machines à composer ou encore les contrôles.

Finalement, l'utilisateur paye pour être contrôlé. Des expériences de gratuité en France ont été mises en place notamment à Châteauroux, Compiègne ou Vitry avec succès.

La gratuité des transports publics n'est donc pas une utopie économiquement non viable, mais bien un choix politique que nous devons porter dans le débat démocratique.



Sortir de l'automobile le plus sereinement possible

Toutefois, pour sortir de l'automobile le plus sereinement possible, il va falloir prendre en compte le fait que notre société devra s'orienter vers une décroissance des flux de transport. Sans automobile, et avec un usage de l'avion limité, il ne sera pas possible de se déplacer autant qu'aujourd'hui. Loin d'être une contrainte, c'est une chance à saisir pour **l'aménagement du territoire** car sortir du système automobile, c'est participer à la relocalisation de l'économie et des échanges (en rapprochant les lieux de productions, d'achats et d'usages), c'est aussi limiter la taille des entreprises, et démanteler les grandes surfaces.

Sortir de l'automobile, ce serait donc développer le petit commerce et les services de proximité, l'artisanat mais aussi augmenter la part de la population active dans une agriculture paysanne de proximité respectueuse de la santé et de l'environnement.

C'est donc un enjeu majeur dans le cadre d'une politique axée sur la Décroissance car la relocalisation de l'économie consiste à réduire la taille des entreprises au profit de structures à tailles humaines ancrées dans le territoire et, c'est se tourner vers une industrie locale respectueuse de l'environnement et de la condition humaine.

Sortir du « système automobile », c'est également transformer les banlieues en ville en privilégiant l'échelle humaine pour penser la ville et son extension en proposant un nouvel urbanisme axé sur les commerces et des services de proximité et revisitant les habitats. Il s'agit d'ériger des quartiers de courtes distances c'est-à-dire où les besoins vitaux peuvent être satisfaits en utilisant ses jambes ou la bicyclette et, où l'automobile serait interdite. Les zones rurales, quant à elles, doivent être revitalisées pour accueillir les populations de villes trop grandes en les rendant désirables en terme d'accès aux services publics et en facilitant la satisfaction des besoins de base.

L'étalement urbain et la péri-urbanisation, grandissantes depuis les années quatre vingt-dix, n'ont pu se faire qu'à cause de l'automobile et en rendant ces zones encore plus dépendante d'elle. Entre 1990 et 1999, c'est la superficie de deux départements français qui a été urbanisée. Une telle évolution n'est plus acceptable. Il faut donc la stopper net - imaginer d'autres évolutions - quand c'est possible. Chaque projet urbain doit être accompagné d'un projet d'amélioration du réseau de transport écartant la solution automobile. Les sommes investies dans le système automobile (industrie, infrastructure ...) doivent donc profiter au réaménagement du territoire, ce qui sous-entend la promotion de la bicyclette et des transports en commun mais aussi un réaménagement urbain et rural, par exemple en s'appuyant sur une nouvelle organisation des Services Publics. C'est une chance exceptionnelle tant l'espace occupé par l'automobile est important et ouvre des perspectives pour aménager le territoire, en s'axant sur des principes nouveaux fondés sur un autre mode déplacement et, finalement, une autre façon de vivre.

La société de l'automobile a échoué à constituer un système de transport viable et durable des habitants de la planète et sa remise en cause est plus que nécessaire. La ville sans voiture est une ardente nécessité pour le bien de tous et celui de la planète. L'automobile apparaît comme le mode de déplacement privilégié d'une société déraisonnable et irrationnelle. L'usage maladif de l'automobile est donc à bannir pour une société plus viable, des transports plus conviviaux et pour amorcer un projet de société qui s'inscrit dans une logique de Décroissance. Des solutions existent, certaines sont expérimentées mais, surtout, elles sont nécessaires.