

« Une dose d'austérité technique est inévitable »

entretien publié dans La Décroissance n°157 de mars 2019

Enfermée par les réseaux de transports, notre planète a rétréci. Des flux incessants d'automobiles, de trains, d'avions et de navires la parcourent de toutes parts. Pour que les hommes et les marchandises circulent sans entraves, des systèmes techniques dévorants envahissent l'espace et carbonisent l'atmosphère. Dans son livre *Airvore ou la face obscure des transports* (Écosociété, 2018), Laurent Castaignède – ingénieur issu de l'École centrale de Paris et qui a travaillé pendant dix ans chez un grand constructeur automobile français – pose un diagnostic implacable sur notre dépendance aux transports motorisés et les ravages qu'ils provoquent, notamment en ce qui concerne la surconsommation énergétique, la pollution de l'air, les impacts sur notre santé et sur notre milieu. S'appuyant sur les analyses d'André Gorz, Ivan Illich, Jacques Ellul ou Bernard Charbonneau, il martèle : pas de futur viable sans une remise en cause radicale de l'hypermobilité.

***La Décroissance* [Pierre Thiesset] : La circulation des personnes et des marchandises a été exponentielle depuis le XIX^e siècle...**

Laurent Castaignède : Les transports motorisés se développèrent d'abord fortement grâce à l'essor de la machine à vapeur. Celle-ci trouve son origine dans les « pompes à feu » qui permettaient d'extraire l'eau dans les mines de charbon en Angleterre. La pression sur la forêt était telle au XIX^e siècle que ce charbon minéral fut qualifié « d'énergie verte », car il permettait d'abreuver l'industrie naissante tout en préservant le bois. Dans les transports, le charbon alimenta d'abord les locomotives puis partiellement les navires. Le premier impact sanitaire atmosphérique des transports provenait toutefois de la construction de leur infrastructure et plus particulièrement de la fabrication des rails (du fait de la pollution des bassins sidérurgiques, mais aussi des mines de charbon et de minerai de fer en amont), qui monopolisa à certaines périodes plus de la moitié de la production mondiale de fer et d'acier (sans parler des gares, des ponts, et bien entendu des locomotives et des coques des navires). La « voiture sans chevaux » naquit en Angleterre vers 1830 mais son développement fut stoppé net par le lobbying des sociétés de diligences et de chemin de fer : le domaine des transports était déjà très convoité. C'est à la faveur du développement du moteur à explosion que « l'automobile » apparut à la fin du XIX^e siècle, avec un carburant qui s'imposa en seulement une décennie, contre l'électricité, le gaz et l'éthanol : l'essence de pétrole. L'entre-deux-guerres vit l'émergence, rapidement fulgurante, de l'aviation civile. Peu à peu l'usage du pétrole l'emporta sur celui du charbon, les navires et les locomotives s'y convertissant aussi. La boulimie fut telle que depuis les années 1910 des craintes régulières de pénurie surgissaient, vite tempérées par de nouvelles découvertes. Les pétroles de schistes et autres sables bitumineux jouent encore aujourd'hui ce rôle, pour continuer d'alimenter une consommation énergétique qui a explosé avec la prolifération des moyens mobiles et de leurs infrastructures, sur terre, sur les mers et dans les airs. La croissance des trafics mondiaux continue d'être aujourd'hui de + 3 % par an dans l'ensemble (soit un doublement tous les 25 ans), avec une exception pour l'aviation à + 5 % par an (doublement tous les 15 ans). Les perspectives officielles des grands organismes sont presque toutes à l'unisson pour annoncer leur poursuite avec les mêmes chiffres pour les trente années à venir...

La grande révolte [des gilets jaunes] qu'a déclenchée la baisse de la limitation de vitesse [à 80 km/h] puis l'augmentation des taxes sur les carburants donne une résonance particulière à vos analyses. Cette révolte n'atteste-t-elle pas de notre asservissement à l'automobile, qui détermine nos modes de vie ?

Dans *Airvore*, livre qui est sorti avant le mouvement des gilets jaunes, je fais référence au film de Gérard Oury *Le Corniaud* en reprenant le dialogue entre Bourvil et de Funès suite à la collision entre la 2CV du premier et la Rolls-Royce du second. Je cite l'extrait, cela me paraît bien illustrer notre situation : « *La mise en place trop brutale de restrictions financières pourrait exacerber les inégalités. Les ménages ou les entreprises à hauts revenus auraient la possibilité de renoncer à faire des efforts significatifs dans leur mode de vie ou leurs produits énergivores, tandis que la grande majorité ferait face, dans le domaine de la mobilité, à un carburant hors de prix. Quel serait l'avenir de la "classe moyenne" dans un tel contexte ? "Qu'est-ce que je vais devenir, moi ?" demande Bourvil, éberlué, telle une Cendrillon paniquée au carrosse évanescant. "Eh bien, un piéton, monsieur !", lui répond machinalement de Funès. Il pourra toujours se rabattre sur le vélo ou les transports en commun, lui qui habite et travaille au centre de Paris ; mais qu'advient-il de la population dépendante de trajets individuels lourdement motorisés ?* »

La révolte actuelle trouve sa source dans l'aménagement du territoire qui a été façonné par l'abondance de carburants et d'infrastructures publiques, avec un développement péri-urbain d'autant plus étalé que l'usage de la voiture était de plus en plus accessible. C'est là tout le paradoxe des gilets jaunes. Dépendants de véhicules et de longs trajets quotidiens, ils réclament une baisse drastique du prix des carburants, comme si c'était un aliment de première nécessité. Une telle décision serait pourtant complètement contre-productive car elle conduirait à terme à davantage d'étalement (les États-Unis en sont l'illustration, avec leurs immenses banlieues). Il faut bien augmenter leur prix mais en augmentant parallèlement les ressources de ces populations fragiles, en favorisant les conditions de rapprochement des activités dont elles dépendent, afin de renverser la dynamique des arbitrages individuels vers plus de proximité physique.

« Hormis quelques brèves périodes de restriction de l'approvisionnement en carburant ou de hausse brutale des prix (conflits mondiaux et chocs pétroliers) appelant des réflexes de sobriété, les caractéristiques physiques des automobiles n'ont quasiment jamais cessé de croître en dimension, en masse, comme en puissance motrice », écrivez-vous. Les ventes de grosses voitures SUV ont explosé ces dernières années, le trafic aérien est en croissance exponentielle... La massification des transports motorisés n'est-elle pas révélatrice de « l'embourgeoisement » de nos sociétés, chacun disposant à sa guise d'esclaves énergétiques qui le transportent à toute vitesse ?

Il y a bien eu embourgeoisement, ce qui en soi constitue un véritable progrès (il ne s'agit pas de dire qu'il faut qu'on retourne au XVIII^e siècle !), mais surtout il a été largement stimulé en direction d'un gaspillage outrancier, notoirement nocif. Notons que la voiture particulière moyenne neuve vendue en France est aujourd'hui équipée d'un moteur de plus de 110 chevaux, est capable d'atteindre une vitesse de pointe de 180 km/h et met moins de 12 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. On constate que les modèles les plus courants du parc automobile français sont en passe d'acquiescer les caractéristiques des plus puissantes berlines de luxe des années 1960 : en seulement un demi-siècle, M. Maréchal, joué par Bourvil dans *Le Corniaud*, a désormais accès aux performances de l'ostentatoire Rolls-Royce de M. Saroyan. Chacun peut consommer des marchandises qui sont importées de toute la planète, et n'importe quelle famille un petit peu aisée en France peut facilement prendre l'avion pour

aller passer des vacances à l'étranger.. Il y a eu une profonde banalisation des transports motorisés.

Aujourd'hui des voix contestataires dénoncent l'évaporation du « pognon » récolté par l'État grâce aux taxes sur les carburants. La réalité, c'est que depuis les années 1930 en France, pays dont l'essence était alors la plus chère au monde du fait des multiples taxes s'y afférant, les recettes ne couvrent pas les dépenses de l'État et des collectivités locales dans les infrastructures routières et leur entretien. L'écart s'est creusé dans les années 1960, et aujourd'hui c'est bien pire si l'on prend aussi en compte les impacts sanitaires de la pollution de l'air, très coûteuse pour la sécurité sociale, la prise en charge publique des catastrophes qualifiées abusivement de naturelles, comme la nécessaire provision pour l'adaptation de nos infrastructures au même changement climatique. Contrairement à l'idée reçue selon laquelle l'automobiliste serait une « vache à lait », c'est bel et bien le contribuable qui est la vache à lait de l'automobiliste, du touriste aérien, comme des marchandises vagabondes.

Peut-on lutter contre l'emprise des transports sans s'en prendre à ce mode de vie petit-bourgeois ?

On peut lutter un peu, par exemple avec des réglementations sur les émissions des véhicules, mais cela sera clairement insuffisant car la croissance annoncée des volumes de transports l'emportera sur les maigres réductions. Comme le titrait *La Décroissance* le mois dernier [n°156, février 2019], il est urgent d'entamer la nécessaire « négociation » de nos modes de vies dispendieux en transports, de personnes comme de marchandises. Autrefois, les nuisances des fabriques étaient (modestement) contenues du fait de leur faible éloignement des villes qu'elles alimentaient. Adam Smith a promis l'efficacité en concentrant les productions sur les lieux les plus propices et en expédiant les marchandises aux clients finaux, fussent-ils éloignés. Il est aujourd'hui dépassé par la cascade de fournisseurs qui multiplient les trajets de biens intermédiaires à travers les océans et par le paravent de marques « bien sous tous rapports », verdies au besoin. En suivant les principes d'Ivan Illich, et même si les transports motorisés se sont encore davantage répandus et banalisés depuis les années 1970, il nous faut d'urgence nous défaire de notre addiction économique au gaspillage et de la crispation sociale que suscite la sobriété.

Vous notez que là où les carburants ont été plus fortement taxés (en Europe par exemple), les parcs automobiles étaient plus sobres que là où ils étaient peu taxés (comme aux États-Unis, le pays des grosses cylindrées). Pour vous, une lourde taxation des carburants s'impose face à l'urgence écologique dans laquelle nous sommes. Pourtant cela ne se fait pas sans crise sociale. Comment sortir de ce dilemme ?

La surtaxation des carburants est une condition nécessaire mais complètement insuffisante, tant le niveau qu'elle devrait avoir à elle seule pour limiter les nuisances serait incompatible avec le revenu des populations modestes. Il faut donc s'en saisir avec une logique régionale et la doubler de réglementations drastiques ciblant le gaspillage de véhicules énergivores et de déplacements futiles et lointains trop fréquents. Limitation de la vitesse de circulation, bridage des automobiles pour réduire leur puissance, arrêt de la construction de grandes infrastructures, limitation du parc de véhicules, réduction de l'extraction de combustibles fossiles... Il s'agit d'un lourd programme incitant notre système consumériste à virer de bord ; système qui, équipé de moteurs puissants, fonce dans le mur sans se soucier du moyen terme...

Refusant toute négociation de nos modes de vie, nous nous accrochons toujours à des illusions technologiques : les gouvernements successifs encouragent l'achat de nouveaux véhicules censés être « propres », les automobilistes espèrent que la science trouvera une solution miracle qui résoudra à la fois le déclin énergétique et le changement climatique...

Un extraterrestre qui nous visiterait serait médusé par notre vaste fourmilière motorisée. Il serait peut-être prêt à croire le messianisme technologique consistant à espérer que l'innovation nous sauvera d'elle-même, perpétuant nos modes de vie dispendieux. Mais cela fait longtemps qu'elle n'est plus synonyme de progrès, et c'est bien l'histoire qui nous dicte d'être ultra-méfiant avec ses promesses. Cela n'est pas nouveau, des penseurs de renom tels Jacques Ellul ou l'historien Lewis Mumford nous avaient alertés dès les années 1950. On ne peut malheureusement plus faire confiance à la technologie en lui adressant un chèque en blanc sur notre avenir et celui de nos enfants. Il faut en faire notre deuil, malgré les apparents succès (« économiques ») relayés de manière angélique et parfois complice.

La voiture « verte », présentée officiellement comme la planche de salut, maintient l'inconscient collectif dans la perpétuation de la consommation d'objets neufs toujours plus nombreux. L'inefficacité de la prime à la conversion des véhicules polluants – que le gouvernement a encore augmenté en 2019 en réponse à la révolte des gilets jaunes – en est l'illustration : il est illusoire de croire que le seul renouvellement du parc automobile peut être une réponse face à la pollution de l'air, alors même que l'énergie grise nécessaire à la production exponentielle des véhicules est aussi un facteur déterminant de pollution. Une dose d'austérité technique est inévitable.