

Fondation Copernic



Fragment de texte paru sur Reporterre <https://reporterre.net/Liberticide-l-ecologie-le-vrai-debat-est-ailleurs>

« En effet, l'une des caractéristiques essentielles de notre modernité est de produire un ensemble de passages obligés qui conditionnent la vie des individus. C'est ce qu'Ivan Illich appelle des « *monopoles radicaux* », c'est-à-dire le fait qu'un bien de consommation devienne indispensable à l'ensemble de la société. C'est le cas par exemple de la voiture. Les zones rurales savent bien l'impératif vital qu'elle constitue, mais il faut également mesurer à quel point la voiture donne forme à l'ensemble de notre société : une fois son usage développé, il entrave fortement tout autre moyen de locomotion (parce que les distances à parcourir sont pensées en fonction de la voiture, parce que les villes sont organisées pour favoriser la voiture et non la liberté piétonne ou cycliste, parce que les zones commerciales en dehors des villes comptent sur la voiture des consommateurs, etc.). La voiture a ainsi réussi le double exploit de désertifier les centres-villes (en permettant les zones commerciales et les cités-dortoirs) et de rendre obsolètes les transports doux ou collectifs.

Le paragraphe sur la voiture a particulièrement attiré notre attention. La description qui en est faite n'est pas nouvelle et nous la partageons pour l'essentiel, notamment l'incidence de la voiture sur les configurations des villes, entraîné lui même par les politiques libérales, mais ce constat souffre d'une absence de propositions alternatives sauf pour signaler, « la liberté piétonne ou cycliste », qui énoncée ainsi permettra de caricaturer les écologistes, comme cela se faisait dans les années 70 en les montrant avec une bougie à la main refusant les centrales nucléaires.

Pour notre part engagé e s dans la bataille de la gratuité des transports, nous disons qu'il faut réduire le plus possible le recours à l'utilisation des voitures par d'autres alternatives et tout particulièrement le développement des transports collectifs urbains gratuits Interdire

les voitures dans les villes, si c'est cela l'objectif, ne peut remettre en cause un droit essentiel selon nous, celui de se déplacer, pour le travail, comme pour les loisirs. Ainsi, certains préconisent le recours aux péages urbains pour limiter l'accès aux villes (dispositif déjà mis en place dans quelques grandes métropoles européennes est sérieusement étudié en France), ce qui profitera toujours aux mêmes, à ceux qui auront les moyens de payer... La gratuité pour toutes et tous est la contre partie sociale de la limitation drastique des voitures en ville, elle doit s'accompagner, immédiatement d'une réorganisation du réseau de l'offre du déplacement.

Le développement des zones pour les piétons et les pistes cyclables, mais également pour des infrastructures de transport en commun, ne pourra se faire qu'au détriment de la voiture en gagnant de l'espace sur la rue voiturée. Ajoutons à cela une question évidente de santé publique, prôner le développement de la marche à pied et du vélo dans des villes saturée de gaz, c'est nier la dangerosité de ce qui s'échappe des pots d'échappement

<https://www.20minutes.fr/sante/2564871-20190716-particules-ultra-fines-carbone-suie-anses-alerte-danger-polluants-meconnus>

La réduction massive des voitures en ville est avant tout une décision politique et qui demande un peu de courage. En même temps, il faut organiser d'autres solutions pour pénétrer dans la ville et circuler dans l'agglomération (parkings de dissuasion, co voiturage, TC performants...). La voiture individuelle, souvent avec une seule personne à bord n'est évidemment pas la solution. La solution ne peut être que collective, le développement du train, d'un RER toulousain, de bus rapides, débarrassés de la circulation de voiture, mais la solution, c'est aussi le développement autour des lieux d'habitation de services et commodités : service public, magasins) afin de réduire les déplacements « obligés ». Et ce quelque soit le territoire considéré : ce sont les habitants des zones périurbaines qui sont les plus pénalisés dans leurs déplacements et qui sont contraint à l'usage de la voiture, faute de services et commerces à proximité... et faute aussi d'avoir pu se loger dans des zones mieux équipées, mais plus chères.

On pourrait également s'interroger sur les « avantages écologiques » d'une réduction massive du temps de travail (ou du moins sur des aménagements concertés avec les travailleurs), évitant ainsi les insurmontables problèmes de circulation concentrés sur quelques « heures de pointe » dans la journée.

Les solutions préconisées par Mr Moudenc qui veut faire de Toulouse la 3^{ième} métropole de France en 2030 sont connues (3^{ième} ligne de métro, 2^{ième} rocade. LGV) des solutions insensées qui ne résolvent pas la question de la voiture, bien au contraire, ni de celle du dérèglement climatique.

Mais un autre problème est posé tout de suite. Si on développe une politique de décroissance de la voiture, il faut penser le devenir de ceux et celles qui construisent des voitures. Pas loin de Toulouse, à Rodez 1500 salariés de BOSCH (+les emplois induits et la filière auto dans le département), peuvent du jour au lendemain se retrouver au chômage. Doivent il payer les erreurs de ceux qui nous gouvernent qui ont promu le tout voiture et dans le tout voiture le diesel, comme d'autres ont promu le tout nucléaire ?

Il faut faire attention de ne pas délivrer un message acceptable pour les habitants des villes, et plutôt des centres villes, et inacceptable socialement pour ceux qui galèrent tous les jours pour se déplacer avec leur voiture, avec les trains qui ne sont pas là ou les bus mal cadencés et coincés dans la circulation aux heures de pointe