

Dix objections majeures à la civilisation de l'automobile individuelle

I – Un bilan de guerre mondiale. 30 millions de morts au XXe siècle. Aujourd'hui : 1 200 000 tués/an⁽¹⁾.

II – Le nombre de tués est structurel. Un tué/10 000 habitants. La Chine, émergeant du sous-développement, a égalé les USA (45 000, 1,5 tué/10 000h). Depuis, la Chine a progressé à 100 000 tués/an (seulement 0,7 mort/10 000h). Personne n'envisage un changement d'échelle, un facteur 10 de réduction.

Les pays cités en exemple, Suède et Royaume-Uni, sont à 0,5-0,6 tués/10 000h.

III – Tuer avec une automobile n'est pas répréhensible. Si cela survient dans le cadre du Code de la route (la Convention de Genève de cette guerre mondiale non déclarée). Ce n'est pas un vrai meurtre, même si cela fait de vrais morts. C'est la fatalité ou involontaire⁽²⁾.

IV – Une gestion guerrière du moindre conflit. La propriété privée et la puissance place le conducteur en position et sensation de pouvoir absolu dans l'instant. Les statistiques rejoignent les faits divers : conquête et primauté de l'espace, sacralisation⁽³⁾ de l'engin, maintien à l'état neuf (immaculé ? virginal ?).

V – Des milliers de charges de cavaleries lourdes. Du matin au soir, à peine éveillé ou bien fatigué, avec pour toute formation quelques heures d'apprentissage, le conducteur est pourtant dans la position d'un officier de cavalerie chevronné. Sa liberté individuelle de déplacement ajoutée à une cuirasse métallique intégrale⁽⁴⁾, la puissance⁽⁵⁾ – qui s'évalue en dizaines de chevaux – tous ces fruits du progrès alignés, voilà un remake d'aucune guerre connue ! Des milliers et des milliers de charges de cuirassiers dans toutes les directions, les uns après les autres, sur le même champ de bataille !

VI – Le pétrole, c'est la guerre⁽⁶⁾. Depuis cent cinquante ans, il n'y a pas d'autre source d'énergie plus pratique que le pétrole (1864). Le pétrole n'est ni produit ni inventé, nous l'avons trouvé. Il n'y a pas d'alternative opérationnelle à cette énergie fossile non-renouvelable. Ni pour les centaines de millions d'automobiles, ni pour les centaines de millions à venir. Les bio-carburants nécessiteraient des surfaces cultivables déjà utilisées⁽⁷⁾.

VII – L'automobile est un engin de guerre. (GM, Ford, Renault, Mercedes, Volvo, Fiat, Nissan, etc. en produisent tous). Un slogan des résistants Afghans contre les Soviétiques disait : « Toyota⁽⁸⁾ is good for the people's fight ». L'expansion du commerce mondial⁽⁹⁾ en a facilité l'acquisition en parallèle à la dissémination des armes de petits calibres, permettant tous les micro-conflits. Le véhicule à la mode, le 4x4, est la déclinaison de la Jeep, véhicule d'intervention rapide, conçu pour l'armée américaine en 1941.

VIII – Un système de privilèges et d'octroi. Le réseau routier est structurellement inéquitable. Acquis par l'expropriation, facteur de remembrement destructeur, il fonctionne par l'exclusion temporaire basée sur des droits d'accès économiques ou réglementaires. Lorsque toutes les automobiles sortent en même temps, les routes sont bloquées. La liberté individuelle, la sécurité des occupants, l'amélioration de la qualité de vie, le coût individuel des déplacements sont à évaluer face à la réalité : les embouteillages, les coûts réels élevés, l'insécurité du piéton, les coûts collectifs masqués de la pollution mortelle⁽¹⁰⁾.

IX – La communion envers une divinité de la mort, la Vitesse. Les mal nommées sports mécaniques, le spectacle de l'automobile, sont basés sur elle. Ces mises en scène d'une mauvaise conduite et du gaspillage font des morts parmi les participants et les spectateurs, volontaires ou non comme dans le cas des rallyes et autres trophées imposés chez les sous-développés. C'est la vitesse qui donne du sens⁽¹¹⁾ à l'usage de l'automobile. Les fabricants et leurs employés publicitaires font tout pour contourner la réglementation, avec un argumentaire augmenté d'une dimension féroce⁽¹²⁾. Parlait-on de l'aérodynamisme d'une charrette à boeufs ou de la capacité d'accélération d'une diligence ?

X – Une guerre totale contre le monde vivant. Pour la conquête de l'espace, à la ville et à la campagne, à l'arrêt et en mouvement⁽¹³⁾. La « feraillo »-masse automobile (plus d'un demi milliard de véhicules pesant une tonne en moyenne) dépasse maintenant la biomasse humaine, en poids et en volume (une automobile à l'arrêt occupe plusieurs m³). Dès qu'elles bougent, c'est un multiple du volume par la vitesse, excluant dans cet espace/temps⁽¹⁴⁾ tout autre objet ou être.

Notes des Dix objections

1 - a - « l'automobile » dans ce texte s'entend de tout ce qui roule avec un moteur thermique à combustion interne et à énergie embarquée, du simple cyclomoteur au 4 X 4, en passant par les monospaces familiaux.

b - Les chiffres sont tirés des données publiques de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé, notamment à l'occasion de la Journée Mondiale de la santé du 7 avril 2004), l'OCDE (Organisation pour la Coopération Economique et le Développement) et la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). Le plus bas donne 24 millions de tués, le plus haut, 34 millions. Ils sont tous réputés être sous-estimés par leurs rédacteurs, certaines sources ne recensent les morts que jusqu'au 8e jours après l'accident,

d'autres un mois. La part des piétons tués, les fameuses « victimes innocentes », est estimée entre la moitié et le tiers. On dénombre en plus 20 blessés par mort, dont un tiers de handicapés à vie. La première victime « officielle » aurait été une mère de famille londonienne renversée le 17 août 1896 par une voiture automobile roulant à la vitesse extraordinaire de 6km/h (<http://www.roadpeace.org>).

2 - Et cela n'est pas beaucoup plus condamnable en cas de responsabilité prouvée : un récent jugement en Allemagne (source Associated Press - Août 2004) n'a pas retenu de peine de prison ferme pour un ingénieur de DaimlerChrysler conduisant une Mercedes de fonction, donc un homme averti avec un matériel du meilleur état, et ne l'a reconnu responsable ni de l'accident ni de la mort d'une mère et de sa fille, parce qu'il roulait trop vite (ce qui n'est pas répréhensible en Allemagne sur le réseau autoroutier). Le motif de l'indulgence du tribunal ? Le conducteur fait régulièrement plus de 40 000km/an et n'a jamais eu que quelques amendes pour excès de vitesse sur les petites routes. En quelque sorte, son quota de morts n'était pas atteint. Voir la revue Carbusters (<http://carbusters.org>), vos journaux habituels, voir aussi le texte : Les innommables, (<http://www.partipourladecroissance.net/textes/20020309innommables.htm>)

3 - a - La défense de la tanière : cela ne fait que quelques années que la fouille des véhicules a été autorisée en France, après une très longue bataille judiciaire. Ainsi la prétention à s'approprier une part de l'espace collectif au seul motif d'être la voiture a mobilisé les tribunaux, jusqu'au Conseil d'Etat. Le propriétaire d'une automobile prétend jouir de l'extra-territorialité comme l'exception juridique des ambassades, née du règlement des conflits par la guerre entre les peuples et les nations.

b - Malgré tous les travaux sur l'agression de C. Lorentz, jusqu'au récent Les lois de la jungle de Jean-Marie Pelt, rien ne permet de comprendre, dans la nature même de l'homme, comment on passe de la marche à pied, qui elle aussi est génératrice de conflits de trajectoire, aux coups de gueule insultants, aux coups de poings, aux coups de couteau et aux coups de feu mortels pour une simple place de parking ou une erreur de conduite.

4 - Du plus petit véhicule au plus gros, ne pas être capable de transporter une personne sans l'encombrer de plusieurs centaines de kilos de ferraille et de plastique, qu'il faudra mouvoir et freiner, reste un mystère de la stupidité fondamentale que génère l'idéologie de ce type de transport, et de la faiblesse mentale de tous ceux qui s'en occupent depuis plus de cent ans. Voir texte : Les boîtes de tôles à moteur, par Denis Cheynet, (<http://www.partipourladecroissance.net/textes/boites.htm>). Lire L'hommauto, de Bernard Charbonneau, publié il y a déjà 40 ans.

5 - C'est en utilisant la même théorie physique de la loi d'expansion des gaz, étudiée par Volta, qui s'applique aux armes à feu à répétition (mitrailleuses), que les premiers inventeurs ont mis au point le moteur à explosion.

6 - W. Churchill : « A drop of oil will be worth a drop of blood » (« Une goutte de pétrole vaudra une goutte de sang », aurait-il annoncé pour justifier la confrontation à tout prix au Moyen-orient contre l'armée allemande lors de la seconde guerre mondiale).

7 - Pour remplacer la consommation actuelle de pétrole en France, par du diester de colza, il faudrait en cultiver sur 650 000Km². D'autres évaluations, avec de l'huile de tournesol, donne 200 000 km². La surface cultivable est d'environ 300 000km², sur une surface totale de 550 000km² pour la France métropolitaine.

8 - Un des premiers fabricant « populaire » du genre, le Land Cruiser avec le Patrol de Nissan, sont directement inspirés en 1951 de la Jeep de Willys et Ford, après la signature du pacte de sécurité Etats-Unis-Japon.

9 - a - « Les Nations qui commercent ne font pas la guerre » est un des slogans le plus mensonger proféré par les libéraux économiques.

Quatre des Nations parmi les plus riches et parmi les maîtres militaires de la planète, USA, Russie, Grande-Bretagne et France, sont les 4 plus gros exportateurs d'armement. Des pays émergeant industriellement et accédant au commerce mondial les suivent de loin, Inde, Brésil, Chine, les ex-pays du bloc soviétique ont vite repris leurs parts, etc... Depuis le début de l'ère industrielle, avec le progrès apporté aux armes et le début de la mondialisation du commerce qui s'en est suivi par la capacité de transport des camions, la guerre est un état quasi-perpétuel permis par le commerce et la consommation des armements.

b - Les marchands renchérisent : « No parking, no business » .

L'automobiliste veut arriver au plus vite et se garer le plus près possible de l'endroit où il a à faire. Il n'apparaît effectivement pas envisageable à un conducteur de parcourir à pied les premiers et les derniers mètres de sa destination s'il utilise son engin. Cette pratique a moins de 100 ans et ne concerne qu'un quart des habitants de la planète.

10 - a - Aucun pays ne peut résoudre cette équation : que chaque habitant en âge de conduire se déplace en automobile quand bon lui semble, puis la parque au plus près de sa destination ou résidence.

b - Un fait inédit dans l'histoire de l'homme qui entraîne, du vivant d'une génération, des changements climatiques dus à son moyen de transport.

11 - a - Pour obtenir cette vitesse absolue ou d'accélération, toujours en augmentation, les fabricants d'automobiles utilisent les mêmes calculs de formes et de pénétration que les fabricants d'armes. Les formules pour l'énergie cinétique font intervenir le carré de la vitesse.

b - Les employés publicitaires, les critiques et commentateurs journalistiques vantent toujours les sensations de conduite que procure telle ou telle voiture ou moto, en les personnifiant en une suite valorisante : de père de famille (pépère et poussif) à sportif (jeune et moderne).

c - Pour ses 100 ans, la FIA nous offre sur son site(<http://www.fia.com>) une superbe bannière avec plus de 50 images, toutes de

voitures de course en pleine vitesse ou d'accidents de voitures de course.

12 - a - « On va croiser de plus en plus d'avions de chasse sur Terre », publicité Kawasaki, août 2004.

b - « Dompter la bête », publicité pour des pneus, avec l'image d'une calandre de voiture transformée en gueule montrant les crocs.

13 - a - Des motards en colère, rebelles d'eux-mêmes, organisent des commandos de tronçonnage de dizaines de platanes de bord de route, ayant causé la mort de leurs copains.

b - Pourquoi les municipalités, qu'elles soient de gauche, vertes, centristes ou de droite (Paris, Grenoble, Lyon, Saint-Etienne, etc.), coupent-elles des arbres pour installer des tramways ou des parkings ? Par ce que l'espace est conquis sur les trottoirs et les places au détriment des piétons au lieu d'être repris sur la route. Or, nous savons parfaitement que la seule manière d'endiguer la pression automobile, en ville ou en campagne, est de diminuer la surface qui lui est réservée. Tout aménagement augmentant l'espace réservé à l'automobile entraîne une augmentation de son utilisation. Les aménagements routiers sont d'une durée de 30 à 50 ans. Les élus d'aujourd'hui préparent ainsi des monuments qui seront obsolètes avant leur amortissement. Nos enfants pourront ainsi visiter de leur vivant des ruines neuves !

Lire le texte : « Pour des pistes bagnolables », par D. Cheynet, (<http://sansvoiture.free.fr/index.php?menu=textes&sousmenu=pistesbagnolables>).

14 - Le Code de la route a pour but principal d'empêcher les conflits de trajectoire. On peut modéliser qu'une tonne d'automobile à 90km/h représente un tronçon de métal occupant seconde après seconde, et avant qu'il puisse être entièrement stoppé, les 500m³ (sur 2m de large et 2m de haut) devant lui ! Tout autre objet ou être vivant ne peut pas s'y trouver aussi sans conflit.

Une folie collective

Le Consensus par défaut

« Le simple fait de concevoir un changement dans un domaine donné, d'imaginer que les choses soient différentes de ce qu'elles sont, est déjà un progrès considérables par rapport à l'inconscience qui prévalait. »

Alain Accardo (Le petit-bourgeois gentilhomme, 2003)

L'automobile est un fait indiscutable, et indiscuté, pour les libéraux et les altermondialistes

Dans le monde idéal de la croissance infinie des partisans du libéralisme économique et des lois du marché, les méchants capitalistes, tout le monde peut obtenir sa part, grâce à son travail productif et à la concurrence aiguisant les capacités de chacun. À terme, chaque adulte valide devra et pourra se procurer une automobile (et pourquoi pas deux... plus un hors-bord et un avion !). C'est la demande de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) : abolir toutes les barrières aux échanges et à la mobilité des biens et des services. Rien ne doit entraver le commerce. Les fabricants présentent une limite de marché, un seuil de motorisation, qui est une mesure du niveau de développement d'un pays : 650véhicules/1 000 habitants – légèrement dépassé aux Etats-Unis, et environ 500/1000 en Europe. Soit potentiellement 4 milliards d'automobiles en 2010 et plus de 6 milliards en 2050. En contrepartie, les altermondialistes, les gentils collectivistes, demandent que tous ces biens et services soient répartis équitablement entre tous, sans tenir compte de la capacité économique ou productive individuelle de chacun, en diminuant notamment le prix d'achat par la suppression ou le contrôle du profit qu'ajoute le capitalisme. Les deux camps ne semble pas douter de la capacité de la planète à supporter 3, 4 ou 6 milliards d'automobiles (plus les hors-bord et les avions ...). Ils ne proposent pas a priori une limitation, basée sur la philosophie ou l'idéologie de leur vision de la société. Ils ne proposent pas non plus de solution nouvelle, après une mise à niveau de tout le réseau routier mondial au standard des pays riches, pour empêcher le nombre de tués de rester structurellement à 1/10 000h, soit 1 million/an. Ils n'indiquent pas d'où proviendra le carburant (« On trouvera bien ») et où seront rejetées les pollutions, directes par émissions ou captives par filtrage, dues à la combustion (« La technologie y pourvoira »). Les représentants de ces deux camps parcourent la planète, qui en avions, qui en automobiles, pour nous présenter leurs thèses ou combattre celles de l'adversaire.

Diminuer la nuisance, un double paradoxe

En 2004, en France, voici le retour de la « chasse au gaspi », célèbre campagne gouvernementale du milieu des années 1970, due aux chocs pétroliers. Alors que se pose dans le reste du monde le problème de l'espace, des ressources non renouvelables, de l'accès à l'eau pour tous, les radios d'Etat claironnent des messages pour donner mauvaise conscience aux enfants ou pour que ceux-ci fassent la leçon à leurs parents qui laisseraient couler l'eau du robinet en se lavant les dents et qui n'éteindraient pas une lumière au sortir d'une pièce. Il faut un état de sécheresse extrême pour que les autorités recommandent de ne pas « laver sa voiture » ou des taux de pollution record dus... aux déjections automobiles pour proposer de rouler « plus lentement ». Des municipalités vont même jusqu'à supprimer le paiement du parking résidentiel. C'est le double paradoxe de l'incompétence et de la bêtise :

1- Celle des élus, car si ces mesures sont profitables à l'environnement, pourquoi attendre qu'il soit en danger pour l'appliquer ?

2- Celle des propriétaires de voiture en ville : ne pas pouvoir se servir d'un engin à cause de l'utilisation trop importante de ces engins et en être réduit à prendre les transports collectifs que la possession de l'engin visait à éviter !

Le carburant n'est qu'une partie du problème

On remarquera que dans les dix objections, le carburant, le pétrole, ne tient pas une place prépondérante bien qu'il prenne toute la place due à l'actualité de son règne finissant. Mais avec tout autre produit, gaz, air comprimé, hydrogène, électricité nucléaire, éolienne ou hydraulique, huile de tournesol verte, huile de friture récupérée ou distillat de jus de betteraves bio, les neuf autres objections et la finitude de la planète sont toujours là. Quel qu'il soit, il n'est pas possible, selon les lois de la thermodynamique, d'extraire plus d'énergie d'un carburant qu'il n'en a fallu, avec le facteur temps à prendre en compte, pour qu'il acquière un potentiel utilisable. La seule énergie indéfiniment renouvelable provient des rayons solaires; elle est difficilement stockable comme énergie embarquée. Les carburants fossiles concentrés par le temps, la chaleur et la pression nés des mouvements géologiques, ne sont pas renouvelables (dans les temps humains), et s'ils sont tirés d'une matière abondante quasi illimitée nécessitant une concentration la rendant utilisable, avec de la chaleur et de la pression demandant de l'énergie, on comprend aisément que ce n'est pas une solution.

C'est tout le problème d'une folie collective. Une idée qui s'empare d'une foule devient une vérité. Mais on ne peut pas mesurer une folie de l'intérieur. Il faut d'abord accepter le caractère aliénant, inéquitable et insoutenable, cruel et massacreur de vies, destructeur de socialisation et de sens qu'est l'automobile individuelle pour oser s'en extraire, prendre un vélo et marcher à pied le long des rues et des routes, pour se poser cette question : « Mais, comment en sommes nous arrivés là ? »

Conclusion

Ce ne sont pas seulement les autres, ce conducteur (riche ou pauvre, jeune ou vieux, homme ou femme), énervé au sortir de l'embouteillage et qui frôle dangereusement cette petite fille à vélo dans la montée vers un camping de l'Ardèche, l'insultant au passage : « Hé, vas-y, bouge ton cul, la g(r)osse », ou qui écrase sur la Corniche ce cycliste âgé, écrivain connu ; celui qui essaye la puissance de son nouvel engin, voiture ou moto, et ratera/ratera-pas le virage derrière lequel progresse une colonie de vacances, « marche-d'un-bon-pas-ne-faibli-pas-la-route-est-ta-meilleure-amie-mon-gars » ; ou ces parents pressés d'aller à la mer, entassant toute la petite famille dans une bétailière-à-catho et qui accélèrent encore plus parce qu'il pleut ; cette infirmière libérale, « je soigne les autres », compressant cinq actes d'un quart d'heure dans une heure, ce boulanger, ce maçon, ce livreur, ce postier et ce chauffeur d'un 26 tonnes chargé de goudron brûlant, qui foncent, rentabilité ou simple habitude, en campagne ou en pleine ville et jusque dans les aires piétonnes, avec ce grand cri de ralliement : « moi, j'travaille ».

Et nous tous qui faisons l'impasse sur notre faible vue, notre âge, notre état de fatigue ou d'ébriété. C'est nous derrière le volant de notre automobile.

Pistes pour un développement durable de l'automobile

(Les partisans des groupes « Pour un monde sans voiture », www.worldcarfree.net, peuvent sauter ce dernier chapitre).

Envisageons quelques mesures pour tenter de rendre l'utilisation de l'automobile individuelle soutenable et équitable autant pour l'environnement et les habitants d'aujourd'hui que, selon la formule du rapport Bruntland, pour les générations futures. Le premier obstacle, de taille, serait de lui ôter son caractère de propriété privée individuelle. On mesure là, déjà, le problème politique et social à régler. Mettons ce " détail " de côté et explorons les caractéristiques techniques qui peuvent être modifiées car n'apportant pas, statistiquement (c'est-à-dire en moyenne pour le plus grand nombre et dans l'usage actuel), d'avantages à l' " objet " par rapport au service rendu ou prétendu : transporter des biens et des personnes sans effort (nous nous plaçons là dans une vision pratique, objective, c'est-à-dire ni pour ni contre, autant que cela soit possible).

- Empêcher par construction la vitesse de dépasser 36km/heure (vitesse correspondant environ à la vitesse maximale atteinte par l'homme en courant, elle est déjà supérieure à la vitesse commerciale constatée dans toutes les agglomérations urbaines, autant pour les déplacements personnels que pour les livraisons) ;
- Diminuer la masse de l'engin (tendre à un rapport « poids de l'engin = 2 fois le poids transporté ») ;
- L'entourer d'une protection molle, de façon à ce que tout choc avec du vivant (hommes ou animaux) ne génère pas plus de dégâts que celui de deux personnes se tamponnant en courant ;
- Recourir à une motorisation utilisant une source d'énergie renouvelable et qui ne génère aucune pollution (chimique, sonore ou thermique) ;
- Rendre tout le périmètre de l'engin, côté et arrière compris, visible par son conducteur, jusqu'au ras du sol ;
- Ôter à sa forme les caractéristiques anthropomorphiques ou animales (yeux/phares, bouche/calandre) qui laissent à penser, aux enfants notamment, que l'engin, incompréhensiblement nommé automobile, voit et agit par lui-même, alors qu'il est inerte, sans les commandes d'un conducteur;
- Empêcher le démarrage de l'engin si au moins deux personnes ne l'occupent pas ;

Dans la partie réglementaire de l'usage :

- Supprimer le droit de priorité, réservé exclusivement pour les véhicules de service collectif en mission ;

- Remplacer le Code de la route par les règles actuelles du déplacement à pied : on ne s'avance pas sans voir et quand on a un doute sur la trajectoire, on s'arrête, on laisse passer, et l'on repart après, en cas de file se croisant, c'est chacun son tour, etc. ;
- Interdire le dépassement ;
- Interdire l'usage des avertisseurs sonores qui seraient plus bruyant que les clochettes de tramway ;
- Mettre à sens unique les voies de transit hors agglomération et rendre infranchissable leur séparation ;
- Partager les routes actuelles en autant de voies nécessaires à l'usage privé, au transport des marchandises, au transport collectif, et aux modes « doux » à roulette sans moteur ;
- Supprimer dès l'entrée dans les agglomérations ces voies réservées (l'espace public destiné aux déplacements se partage) ;
- Interdire en agglomération la livraison par les véhicules lourds ;
- Supprimer tout parking en ville, résident ou visiteur, (instaurer des horaires et des aires d'arrêt pour le chargement et le déchargement des véhicules collectifs, tous les 20/30 mètres) ;
- Supprimer le remboursement des déplacements professionnels par véhicule individuel, rembourser le coût des transports doux (vélos, rollers, etc.), imposer les solutions de transport collectif ;
- Supprimer dans les enceintes des établissements d'enseignements le « droit » de parking des professeurs et personnels (sauf personnels de secours, de santé et de sécurité) afin de rendre l'espace aux élèves et étudiants;
- Installer des espace abrités pour les bicyclettes ;
- Autoriser tout habitant à échanger son ³ droit² de parking, public ou privé, en ville contre la même surface pour cultiver un jardin ;

Si l'industrie et les usagers de l'automobile individuelle peuvent intégrer ces quelques mesures et réglementations, elle pourrait démontrer son utilité dans certains cas.

Un facteur 100 de division du parc serait un minimum pour envisager sa soutenabilité (en supposant résolu par ailleurs les problèmes de motorisation : silence, utilisation de carburants renouvelables et non polluant