

PRÉAMBULE

AVIS AUX LECTRICES ET LECTEURS DE CE LIVRE.

Vous avez entre les mains un livre politique et militant qui propose une nouvelle vision des mobilités et de notre rapport compulsif à la voiture. Entrer dans le propos que j'expose ici, c'est ouvrir une nouvelle porte et tenter de ne pas tomber dans le piège du biais de confirmation, qui veut que notre cerveau s'intéresse aux informations qui valident notre vision du monde, pas à celles qui la contredisent¹.

Les bruits, les pollutions, les maladies et les morts prématurées qu'elles entraînent, l'odeur qui donne la nausée, l'espace dévoré, les insultes qui volent au détour d'une queue de poisson, les incivilités, l'insécurité ressentie par les piétons et les cyclistes... voilà un court échantillon des inconvénients liés à l'usage massif de la voiture dans nos villes et nos campagnes.

Et s'il n'y avait que cela !

Insidieusement, cet objet fétiche mobilise des sommes inouïes eu égard aux services rendus et normalise une certaine forme de « bougisme » qui tend parfois à l'absurde. Parce qu'ailleurs n'est jamais assez loin, la voiture s'inscrit dans une vaste mise en mouvement du monde, véritable tremblement de terre où chacun est sommé de se mouvoir pour s'émouvoir.

Depuis un siècle, l'automobile colonise littéralement notre imaginaire et construit notre environnement. Ainsi, la voiture a contribué à formater notre urbanisme qui, en retour, a justifié la voiture comme moyen quasi exclusif d'accéder au travail, aux commerces, aux loisirs ou au logement.

De même, notre usage immodéré de véhicules à quatre roues, de plus en plus lourds et surdimensionnés pour l'utilisation que nous en faisons, nous a mis dans une situation de dépendance vis-à-vis de pays fournisseurs de pétrole, ce qui n'est pas sans conséquences géopolitiques.

Nous le voyons particulièrement dès que l'un d'eux entre en guerre. Même en temps de paix, la fluctuation des courbes de prix du baril de brut rend nerveux les politiciens et les conducteurs. Au point que, de temps en temps, le corps social explose, produisant des confrontations longues et difficiles, comme, en France, celles des Bonnets rouges ou des Gilets jaunes ces dernières années.

Par ailleurs, alors que le poids des voitures s'est accru de 29 % en trente ans, que chaque automobiliste parisien perd 120 heures par an dans des embouteillages, que plus de la moitié de nos déplacements quotidiens font moins de 10 kilomètres, nous devons questionner la place prise par l'imaginaire automobile et plus largement ce « besoin » de mouvement par le mouvement pour le mouvement.

Pourtant, certains restent attachés à ce brouhaha quasi perpétuel. Ils y voient l'énergie d'une société qui travaille, produit, croît. Ou, peut-être, se sentent-ils puissants par la grâce de ces moteurs en action ? Et puis, il y a la sacrosainte croissance, dopée par les ventes de voitures, dont les courbes sont scrutées trimestre après trimestre, sans aucun recul sur toutes les externalités négatives précitées. Des médias entiers lui sont consacrés, analysant chaque modification de bielle ou de capteur de pression des pneus dans des reportages qui s'apparentent plus à de la publicité déguisée qu'à une quelconque investigation ou à un test comparatif.

À chaque argument avancé pour tenter de réduire la dépendance de nos sociétés à la voiture est opposé le droit à la liberté de se mouvoir. Celui-ci n'est pas contesté : la mobilité est un droit et une liberté. Mais elle ne peut être obtenue au prix d'embouteillages, de conséquences sur la santé, de gaspillage d'énergie et d'artificialisation des sols sans fin pour construire de nouvelles routes et autoroutes.

Alors, comment assurer ce désir que nous chérissons tous, d'aller et venir où bon nous semble quand bon nous semble ? C'est l'objet de ce livre. Nous y discuterons sérieusement, documents à l'appui, de la situation actuelle, de ses causes, de ses limites. Nous évoquerons des pistes simples et des orientations plus ambitieuses pour, à la fois, garantir ce droit à se mouvoir et assurer notre avenir climatique. Un vaste chantier !

Ce livre pose une question sociétale majeure, au cœur de la problématique climatique : pourquoi se déplacer toujours davantage ? Et si nous faisons le choix d'aller moins vite, moins loin, moins souvent ? Il est temps de sortir du paradoxe qui affirme que « plus on a de moyens et de technologies de déplacement, plus on en manque ». De même, les pages qui suivent s'attaquent à la croyance que plus de transports réglerait le problème du manque de transports.

Il s'agit aussi pour moi de proposer un bilan d'étape, après vingt-cinq années passées dans le domaine des mobilités. Vingt-cinq années pendant lesquelles on m'a souvent ri au nez, en me disant qu'il fallait que je sois sérieux. Effectivement, soyons sérieux : il serait temps de sortir de l'ornière de la pensée magique autour des mobilités !

Alors, par où commencer ?