

# DU « VICE PROFOND DES BAGNOLES » À UNE RÉVOLUTION ÉCOLOGIQUE.

## PROMENADE AU SEIN DU SYSTÈME AUTOMOBILE : SORTEZ LES MASQUES (À GAZ)

Par **Jean-François Pontégnie**  
Membre du Comité de rédaction  
du magazine Agir par la Culture

# DU « VICE PROFOND DES BAGNOLES » À UNE RÉVOLUTION ÉCOLOGIQUE.

## PROMENADE AU SEIN DU SYSTÈME AUTOMOBILE : SORTEZ LES MASQUES (À GAZ)

.....  
Par **Jean-François Pontégnie**  
*Membre du Comité de rédaction  
du magazine Agir par la Culture*  
.....

En 1973, André Gorz expliquait que la bagnole (comme il l'appelait) avait empoisonné les villes, configuré l'étalement urbain et installé une dépendance fort peu sensée. La présente analyse de PAC s'attache à examiner la situation quelque 45 ans plus tard.

Le recours à une approche chiffrée et aussi documentée que possible démontre que si le réseau routier s'est développé, le nombre de voitures particulières, lui, a littéralement explosé. La conséquence est évidente: nous vivons à l'heure de l'embouteillage permanent. Il nous a paru que cette situation est un symbole très parlant de l'aberration automobile, voire sociale tout simplement: saviez-vous que l'on perd chaque année en Belgique, toutes voitures cumulées, 29.042 ans dans des habitacles coupés du monde? De la vie même.

Les conséquences écologiques et sanitaires étant graves elles aussi, on peut légitimement se demander pourquoi « ça » ne s'arrête pas...

La réponse tient probablement dans l'articulation du système automobile (une vaste économie qui mobilise de très puissants intérêts: production industrielle et consommation de masse, services associés, infrastructures adaptées) avec l'action des autorités publiques qui en sont complètement dépendantes budgétairement, économiquement et socialement. Idéologiquement. Un exposé de la puissance mondiale de l'industrie automobile achève de montrer quelles sont les forces à l'œuvre dans le maintien d'une situation dont tout indique pourtant qu'il doit y être mis fin sans délai.

**L'action conjuguée du système automobile et des autorités publiques tend cependant à ce jour encore – ou : plus que jamais – à montrer une persévérance suicidaire, dont la promotion de la voiture électrique est le dernier avatar.**

**L'ensemble de ces constats nous conduit à plaider, plutôt que pour une « transition » de plus en plus suspecte, pour une révolution écologique et sociale. Nous esquissons quelques pistes de sortie, mais très modestement puisque seul un mouvement social puissant pourra en décider légitimement.**

## **I. LE « VICE PROFOND DES BAGNOLES » : 45 ANS APRÈS ANDRÉ GORZ**

En 1973, André Gorz publiait un texte, depuis lors devenu célèbre, intitulé « L'idéologie sociale de la bagnole<sup>1</sup> ». Il y expliquait que « le vice profond des bagnoles [...] c'est qu'elles sont comme les châteaux ou les villas sur la Côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple ». Et pourtant, disait-il, une monstrueuse démagogie abonde, qui « affirme [...] que chaque famille a droit à au moins une bagnole et que c'est à l'« État » qu'il appartient de faire en sorte que chacun puisse stationner à son aise, rouler à 150 km/h, sur les routes du week-end ou des vacances. » Même si « l'automobile offre l'exemple contradictoire d'un objet de luxe qui a été dévalorisé par sa propre diffusion [...] cette dévalorisation pratique n'a pas encore entraîné sa dévalorisation idéologique : le mythe de l'agrément et de l'avantage de la bagnole persiste [...] ».

### **I.1. Quelques 45 ans après « L'idéologie sociale de la bagnole » d'André Gorz, que donne à voir un examen de la situation ?**

#### **France**

Au moment où André Gorz écrivait, on comptait en France 13 millions 920 mille véhicules<sup>2</sup> ; au 31 décembre 2016, il y en avait 32 millions 390 mille, près de 2,3 fois plus ! Dans le même temps le réseau routier français évoluait lui aussi<sup>3</sup>. On peut en prendre la mesure en examinant l'évolution du nombre de kilomètres d'autoroutes, qui passent de 150 en 1960 à plus de 11.000 en 2016.

Le total des voiries (autoroutes, routes nationales, départementales et communales) atteignait 1.103.366 km en 2016<sup>4</sup> alors qu'il comptait 612.168 km en 1930<sup>5</sup>, soit une augmentation de 180 %. Or, dans le même temps, le parc automobile connaissait une croissance de... 2.800 %.

#### **Et en Belgique ?**

En Belgique, on est passé de moins de 100.000 voitures particulières en 1930 à 5.853.782, en 2018 ans (graphique 1<sup>6</sup>). Dans le même temps, le réseau de routes carrossables s'étendait lui aussi (graphiques 2 et 3).

1. André GORZ, *L'idéologie sociale de la bagnole*, 1973. <http://carfree.fr/index.php/2008/02/02/lideologie-sociale-de-la-bagnole-1973/>

2. Pour des raisons de méthodologie et de choix d'angle de vue, la présente analyse se réfère essentiellement aux automobiles en tant que véhicules particuliers ou de société; le cas échéant, elle considère les véhicules utilitaires légers (de moins de 3,5t.) mais n'envisage pas le transport massif de marchandises par camion.

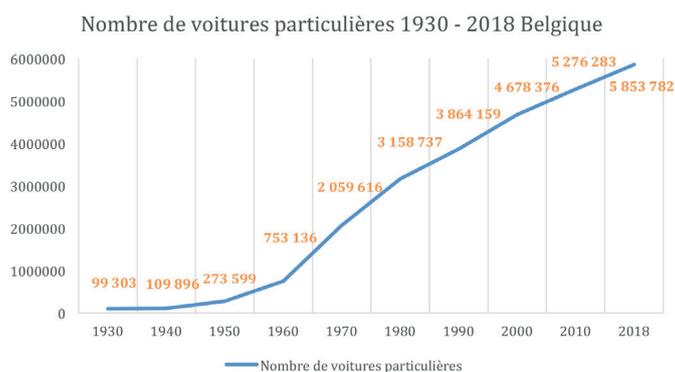
3. Le graphique est tiré de : *Grandes étapes du programme autoroutier*. [http://routes.wikia.com/wiki/%C3%89volution\\_du\\_kilom%C3%A9trage\\_des\\_autoroutes\\_fran%C3%A7aises?li\\_source=LI&li\\_medium=wikia-footer-wiki-rec](http://routes.wikia.com/wiki/%C3%89volution_du_kilom%C3%A9trage_des_autoroutes_fran%C3%A7aises?li_source=LI&li_medium=wikia-footer-wiki-rec)

4. <https://fr.statista.com/statistiques/540868/longueur-routes-france-par-type/>

5. J.-A. LESOURD, *Routes et trafic automobile en France*. [https://www.persee.fr/doc/AsPDF/ingeo\\_0020-0093\\_1947\\_num\\_11\\_1\\_5229.pdf](https://www.persee.fr/doc/AsPDF/ingeo_0020-0093_1947_num_11_1_5229.pdf)

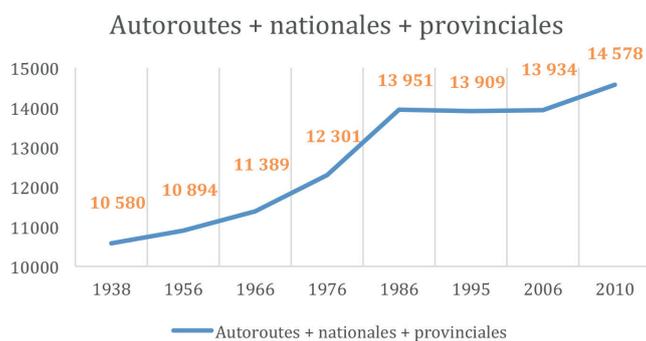
6. Établi par nos soins d'après les données 2018 de Statbel : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#panel-13>

## Graphique 1

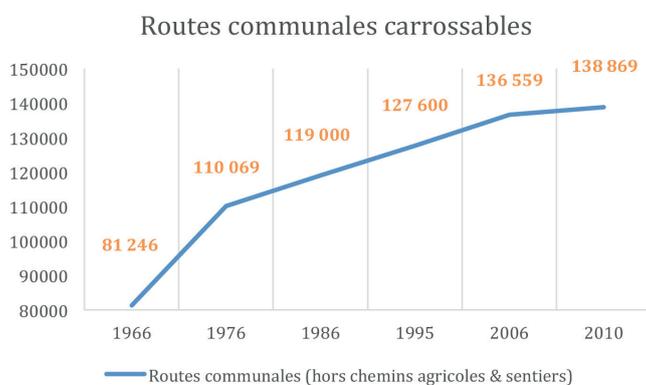


Pour estimer le nombre de kilomètres de voiries carrossables<sup>7</sup>, il nous faut séparer des autres les voiries communales dans la mesure où elles ne sont pas comptabilisées avant 1966. Certaines « anomalies » du 1<sup>er</sup> graphique (la diminution du nombre de km entre 1986 et 2006) s'expliquent par le changement d'autorité de tutelle, en l'espèce le passage de la responsabilité provinciale à la responsabilité communale<sup>8</sup>. Le nombre de kilomètres d'autoroutes est passé de 28 en 1951 à 1.763 km en 2010 (il est relativement stable depuis lors), avec un pic de construction entre 1970 et 1991 (de 488 km à 1.666 km).

## Graphique 2



## Graphique 3



En somme, on est passé de 92.635 km de voiries automobiles en 1966 à 155.447 km en 2010, soit une augmentation de 167%. Dans le même temps, de 1960 à 2018, le nombre de voitures augmentait d'environ 780%

7. Les graphiques sont établis par nos soins sur base des données du SPF Mobilité : <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/evolutie-FR.pdf>  
8. Nous n'avons pas tenu compte des différents processus de régionalisation.

(entre 1930 et 2018, l'augmentation est de plus de 5.600 %). Inutile d'avoir fait « maths sup' », pour comprendre que, tout comme en France, la situation est proprement intenable.

## I. 2. Les embouteillages, symbole de l'aberration

### Les chiffres

La société INRIX<sup>9</sup> rend des rapports annuels relatifs au temps de transport. Son « Panorama du Trafic 2015<sup>10</sup> » donne des indications intéressantes sur le temps que l'on peut passer dans les embouteillages... En 2015, le classement des pays européens se présentait comme suit :

Temps passé dans les embouteillages, heures/an (pays européens, 2015)	
Belgique	44 h
Pays-Bas	39 h
Allemagne	38 h
Luxembourg	33 h
Suisse	30 h
Grande-Bretagne	30 h
France	28 h
Autriche	25 h
Irlande	25 h
Italie	19 h
Espagne	18 h

Le classement des villes s'établissait de la façon suivante :

Panorama du temps passé dans les embouteillages exprimé en heures/an (villes européennes, 2015)	
Londres	101 h
Stuttgart	73 h
Anvers	71 h
Cologne	71 h
Bruxelles	70 h
Moscou	57 h
Munich	54 h
Utrecht	53 h
Milan	52 h
Manchester	51 h
Düsseldorf	50 h

9. INRIX se présente comme ayant pour mission de fournir des solutions pour les problèmes de transport contemporains – elle fournit l'industrie automobile en logiciels informant sur le trafic en temps réel, sur les parkings disponibles, etc. Par ailleurs, elle travaille avec les pouvoirs publics et les entreprises qu'elle aide à mieux comprendre la mobilité des gens, des véhicules, des marchandises – d'après une traduction libre de INRIX.

<https://en.wikipedia.org/wiki/INRIX>

10. *Panorama du Trafic 2015.*

[http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX-2015-Traffic-Scorecard\\_French.pdf](http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX-2015-Traffic-Scorecard_French.pdf)

À ce stade-ci des choses, il devrait être manifeste pour toute personne sensée que – pour dire le moins – «quelque chose ne va pas». Savoir qu'à Londres l'on puisse passer plus de 4 jours par an littéralement coincé dans sa voiture relève même de l'aberration pure et simple, quel que soit l'angle sous lequel on envisage la chose.

L'on peut légitimement aller jusqu'à s'interroger sur la santé mentale d'une civilisation qui permet qu'en Belgique (par exemple), toutes voitures particulières considérées ensemble, ce soient 29.042 années<sup>11</sup> qui soient passés par an dans les embouteillages ; soit, selon l'espérance de vie actuelle (80,99 ans en Belgique) : 352 vies complètes (de la naissance à la mort à 80 ans) par an enfermées dans des habitacles ridicules<sup>12</sup>...

### Les conséquences

Ces chiffres plutôt ahurissants font état d'une situation dont les conséquences sont graves.

Nous ne reprenons pas ici, pour des raisons de choix politique, le chiffrage des embouteillages que l'on nous sert souvent. Nous ne pouvons en effet pas adhérer au calcul selon lequel le temps passé dans un embouteillage pourrait se voir attribuer une valeur monétaire. Il s'agit bien d'une «valeur» dilapidée, mais elle a trait à la vie humaine, et n'a pas à être soumise à la «rationalité économique» : c'est la vie même qui s'envole et se perd.

Sur le plan sanitaire, les conséquences sont lourdes. Outre le million trois cent mille personnes qui décèdent chaque année dans les accidents et les «dizaines de millions [d'autres qui] sont blessées et victimes d'incapacités<sup>13</sup>», l'OMS Europe<sup>14</sup> pointe les dangers liés au mode de vie sédentaire qu'aggravent la voiture et particulièrement les embouteillages : obésité, diabète, problèmes cardiaques.

Il faut encore tenir compte des «*stresseurs [sources de stress] [qui] concernent également les faits de la vie quotidienne, tels que les embouteillages, les facteurs de l'environnement physique [etc.]. Le stress prolongé ou intense peut conduire à grever nos capacités d'ajustement et conduire à des états de détresse émotionnelle, comme l'anxiété ou la dépression ou encore à des atteintes physiques comme la fatigue et des migraines<sup>15</sup>*».

On évoque encore les flambées d'agressivité et la violence : «*Aux Pays-Bas, les causes des frustrations et comportements agressifs sur la route semblent provenir principalement du comportement d'autres usagers, alors qu'en Belgique, la source de ces frustrations se situe plus souvent au niveau des infrastructures<sup>16</sup>*».

Sur le plan environnemental (et donc sanitaire aussi) : «*la consommation d'un véhicule lorsqu'il est coincé dans un embouteillage [...] dépend de nombreux facteurs : du type d'embouteillage (arrêt complet ou non), du type de véhicule (diesel, essence, hybride ou électrique), des caractéristiques du véhicule et de son moteur (consommation moyenne, poids...).* Une chose est sûre néanmoins, lorsque l'on est dans un embouteillage, la consommation d'essence augmente fortement. Entre les démarrages et accélérations répétés et les freinages,

11. (44 h x 5.853.782 bagnoles) divisé par 24h x 365 jours.

12. Le chiffre est très nettement sous-estimé puisqu'on ne prend en compte ni les véhicules utilitaires légers, ni les poids lourds.

13. OMS, *Accidents de la route*. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/fr/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/fr/)

14. *Les déterminants sociaux de la santé. Les Faits*. <http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/social-determinants-of-health.-the-solid-facts>

15. Jeffrey S. NEVID, Spencer RATHUS, Beverly GREENE, *Psychopathologie*, Pearson Éducation France.

16. Jean-Claude VERSET, *Embouteillages : le chagrin des Belges*. [https://www.rtb.be/info/societe/detail\\_embouteillages-le-chagrin-des-belges?id=8938753](https://www.rtb.be/info/societe/detail_embouteillages-le-chagrin-des-belges?id=8938753)

mais aussi la climatisation, une voiture bloquée dans un ralentissement a tendance à consommer plus : jusqu'à 88% de plus en moyenne dans un embouteillage sur autoroute, et 176% en agglomération. Au final, cette consommation supplémentaire engendre forcément une pollution supplémentaire. Logiquement, si la consommation double pratiquement dans un embouteillage, la pollution<sup>17</sup> et les émissions de CO2 doublent elles-aussi.<sup>18</sup>»

## II. L'INTRICATION DU « SYSTÈME AUTOMOBILE » ET DES ÉTATS

En exposant les quelques données qui suivent, nous entendons donner à percevoir d'une part ce que peut représenter dans une économie nationale le système automobile et à quel point, d'autre part, les États, et au-delà toute l'organisation sociale, sont dépendants dudit système.

### II. 1. La France (un pays constructeur)

On évoquera pour commencer, et à titre d'exemple des excès à quoi peut mener la dépendance étatique, la question de la privatisation d'une partie des autoroutes françaises et des bénéfices insensés engrangés par les concessionnaires privés.

#### Autoroutes « concédées »...

En France, « l'État exploite un peu plus de 2.000 km des autoroutes du pays. Les 9.000 kilomètres restant sont exploités intégralement par des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) depuis 2006. Les autoroutes concédées appartiennent à l'État, qui en a confié, pour une durée de vingt-cinq ou trente ans le plus souvent, le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à des sociétés privées, qui se rémunèrent grâce aux péages. [...] D'après un rapport de l'Autorité de régulation des activités routières (Arafer), les bénéfices des SCA ont bondi de 25 % en 2016, à plus de 2,8 milliards d'euros ».

Pour augmenter les tarifs des péages les « dix-huit SCA disposent de trois leviers [...] : répercuter jusqu'à 70 % de l'inflation de l'année précédente, compenser la redevance domaniale versée à l'État, mais surtout intégrer le coût des travaux supplémentaires réalisés au-delà des engagements inscrits dans les contrats de concession ». Il se fait que les SCA sont détenues pour la plupart des géants des « Bâtiments et Travaux Publics », tels Vinci ou Eiffage ou Abertis<sup>19</sup>), à qui les SCA confient bien évidemment les travaux et aménagements. Puisque c'est là le principal levier pour augmenter les péages (et donc les bénéfices), il s'avère que, selon l'Arafer, les sociétés concessionnaires surestiment régulièrement le coût de certains travaux. Sans qu'apparemment on y puisse faire grand-chose : on peut dès lors comprendre que « l'Autorité de la concurrence parle [...] d'un rapport de force très largement déséquilibré entre les sociétés d'autoroute et l'État, dans ce business doté d'une "rentabilité exceptionnelle"<sup>20</sup> <sup>21</sup> ».

#### Le système automobile

En 1999, Gabriel Dupuy a publié ce qui reste un ouvrage de référence, et l'objet de très vifs débats : « *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement*<sup>22</sup> ». Nous n'entrerons pas ici dans la discussion relative

17. Dont par exemple les « Nox\* » : « Les oxydes d'azote (NOx) comprennent principalement le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO2) en milieu urbain. Le Monoxyde d'azote (NO) est émis directement à la sortie du pot d'échappement et sa formation dépend de la température : plus cette dernière est élevée plus la quantité de NO générée est importante. Cette propriété explique que les émissions de NO des véhicules augmentent avec la vitesse ou dans les embouteillages (température du moteur plus élevée). » [https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/o81105\\_atmopaca\\_note\\_synthese\\_transport\\_colloque\\_ort.pdf](https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/o81105_atmopaca_note_synthese_transport_colloque_ort.pdf)

\* Il pénètre « dans les plus fines ramifications respiratoires, pouvant entraîner une dégradation de la respiration, une hyperréactivité des bronches chez les asthmatiques, une augmentation de la sensibilité des bronches aux infections microbiennes chez les enfants ». [https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire\\_environnement/definition/oxyde\\_d\\_azote\\_nox.php4](https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/oxyde_d_azote_nox.php4)

18. Clément FOURNIER, *Embouteillages et pollution de l'air : comment éviter l'intoxication ?* <https://e-rse.net/embouteillage-pollution-air-conseils-21173/#gs.U8YhtgY>. Nous soulignons.

19. <https://www.vinci-construction.com/fr/>, <https://www.eiffage.com/>, <https://www.abertis.com/>

20. « [...] l'Autorité de la concurrence [...] saisie par la commission des Finances de l'Assemblée nationale, avait conclu en septembre que "la rentabilité exceptionnelle des concessionnaires d'autoroutes est assimilable à une rente, qui doit être davantage régulée en faveur de l'État et des usagers" » Fabrice GLISZCZYNSKI, *Autoroutes : Vinci espérait une meilleure rentabilité.* <https://www.la Tribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20150207trib5353ab48a/autoroutes-vinci-esperait-une-meilleure-rentabilite.html>

21. Élie COURBOULAY, *Autoroutes. À qui profite le jackpot des péages ?* <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/autoroute/autoroutes-qui-profite-le-jackpot-des-peages-5540618>. Souligné par l'auteure.

Note : entre 2006 et 2014, ce seraient 14,3 milliards d'euros qui auraient été distribués aux actionnaires.

22. Gabriel DUPUY, *La dépendance automobile - Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Economica (Collection Villes).

à la thèse défendue par l'auteur<sup>23</sup>. Il nous semble cependant qu'il est extrêmement intéressant de retenir que Gabriel Dupuy soutient que « *c'est parce que s'est développé un "système automobile" [...] que l'étalement urbain a été possible, et non l'inverse. Ce système comprend tout un ensemble de composantes : production industrielle et consommation de masse, services associés (crédits, assurances, réparations, etc.), infrastructures adaptées (routes, signalisation, etc.). Autrement dit, une vaste économie qui mobilise de très puissants intérêts.* »

Il reste assez difficile de décortiquer point par point, secteur par secteur, le dit-système. Pour la France et d'après Yves Crozet<sup>24</sup>, en 2015 « *la route [était] une source importante de revenus pour les budgets publics, près de 37 milliards d'euros en 2015, dont les deux-tiers provenant de la TICPE<sup>25</sup>. Notons que la TVA sur les produits pétroliers et les services de transport n'est ici pas prise en compte. [...] Les dépenses de fonctionnement et d'investissement routiers ont atteint 15 milliards d'euros* ». Des sommes non négligeables quand même...

Yves Crozet ajoute que la même année toujours, « *2,3 millions d'emplois étaient liés à la route, soit 8 % de la population active, répartis de la manière suivante :*

- *Activités de production (matières premières, industrie, équipements, etc.) : 532.000 emplois*
- *Activités liées à l'automobile (distribution de véhicules et de carburants, entretien, réparation, recyclage, formation, assurances, etc.) : 630.000 emplois*
- *Transport ([de] voyageurs, [de] marchandises, auxiliaires) : 989.000 emplois*
- *Infrastructures (construction et entretien) : 122.000 emplois* ».

### Quelques indications financières

On aimerait disposer du chiffre d'affaires global de l'ensemble de ces activités, il n'est évidemment pas disponible en l'état<sup>26</sup>... On peut néanmoins donner quelques ordres d'idées. Outre les 15 milliards d'euros consacrés à la route (fonctionnement et investissement), on peut noter que :

- les cotisations (dommages + responsabilité civile) perçues par les assurances s'élevaient en 2017 à 21,3 milliards d'euros pour les véhicules légers (moins de 3,5 t.) et les deux-roues motorisés.
- ensemble, les entreprises des équipements de la route (radars de vitesse, ralentisseurs de vitesse, panneaux de signalisation, etc.) représentent un chiffre d'affaires de 1,76 milliards d'euros et plus de 7.000 emplois<sup>27</sup>.
- la distribution compte, quant à elle, 5.000 concessions (« *entreprises indépendantes liées par contrat avec une marque* »). Le reste des ventes, entre 5 et 10 %, revient à des indépendants, mandataires ou professionnels membres de réseaux de vente multimarque. À côté de ces vendeurs, coexistent plus de 16.000 garagistes dont 9.000 « agences », c'est-à-dire des réparateurs agréés par des marques. Il existe aussi des marchands spécialisés dans la vente de véhicules d'occasion<sup>28</sup>.
- en amont de la distribution, la « filière automobile » emploie 440.000 salariés et réalise un chiffre d'affaires de 143 milliards d'euros (soit 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière française)<sup>29</sup>.

**23.** D'après Caroline Gallez : « *Il fait l'hypothèse que tout nouvel automobiliste perçoit un bonus découlant de la combinaison de trois effets, qui correspondent à trois phases successives de son adhésion au système automobile :*

- *un effet de club, au moment où il obtient son permis de conduire ;*
- *un effet de parc, lorsqu'il fait l'acquisition d'un véhicule ;*
- *un effet de réseau, lié à son usage du réseau routier* ».

On pourra en saisir plus en lisant : Gabriel DUPUY, *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement*, 1999. Caroline GALLEZ (Urbaniste). <http://fr.forumviesmobiles.org/publication/2018/09/04/dependance-automobile-symptomes-analyses-diagnostic-traitement-gabriel-dupuy-12646>

**24.** Pr. Yves CROZET, Président du Think Tank de l'Union routière de France (URF), *Le financement des infrastructures routières, contraintes, opportunités et ambitions nouvelles !* <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01696950/document>

**25.** « *La TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) est un impôt prélevé sur les produits pétroliers ainsi que sur d'autres produits énergétiques mis en vente et destinés à être utilisés comme carburants ou combustibles de chauffage. [...] Elle est fixée en fonction de l'émission de CO<sub>2</sub> liée à l'utilisation de produits énergétiques. La tonne de carbone est passée de 30,50€ en 2017 à 44,60€ en 2018 (+14,1€) et devrait, selon les objectifs écologiques du gouvernement, quadrupler entre 2016 et 2030 pour atteindre jusqu'à 100€.* »

*Qu'est-ce que la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétique)?* <https://www.fioulreduc.com/info-fioul/legislation-fiscalite/ticpe>

**26.** Notamment en raison du nombre fort élevé d'entreprises, travaillant de surcroît dans des secteurs relevant d'activités économiques différentes et, dès lors, non agréées au niveau statistique.

**27.** Chiffres calculés par nos soins sur base des données du SER (Syndicat des Équipements de la Route) : <http://www.equipements-routiers-et-urbains.com/content/le-syndicat-des-equipements-de-la-route-ser>

**28.** Yves VILAGINES, *Concessionnaires, agents : panorama de la distribution automobile*. <https://www.lesechosdelafranchise.com/dossiers/la-distribution-automobile/concessionnaires-agents-panorama-de-la-distribution-automobile-17440.php>

**29.** *La filière industrielle de l'automobile : 4.400 sites de production sur une large étendue du territoire.*

## La filière automobile

... est ainsi nommée en raison de sa grande complexité qui rend très difficile l'agrégation des chiffres et données, ce qui explique du reste que les chiffres fournis ici soient de 2011, date de la dernière enquête menée par le Ministère français de l'Économie.

Pour le dire de façon synthétique, on distingue au sein de la « filière automobile » :

- a) un noyau qui recouvre cinq métiers propres à l'industrie automobile: constructeurs, motoristes, équipementiers, carrossiers, aménageurs (chiffre d'affaires 2011: 91 milliards d'euros, 211.000 salariés)
- b) une périphérie (chiffre d'affaires 2011: 52 milliards d'euros, 230.000 salariés), comportant onze activités, à des degrés très divers dépendantes de l'industrie automobile : produits électriques / produits électroniques / caoutchouc et plastique / produits en verre / produits en textile / cuir / produits chimiques / produits pétroliers raffinés / élaboration de produits métalliques / fabrication des pièces mécaniques / produits de la métallurgie.

C'est notamment le très variable degré de dépendance des industries de la périphérie qui rend les données extrêmement difficiles à établir.

[https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions\\_services/etudes-et-statistiques/4p-DGE/2015-06-4pages-N43.pdf](https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/4p-DGE/2015-06-4pages-N43.pdf)

30. Les systèmes de taxation (pour employer un terme générique) sont nombreux et variés (ce qui, à nouveau, rend leur agrégation sinon impossible du moins complexe et, à notre connaissance, ne dépassant pas le degré de précision apporté par Yves Crozet). On retrouve ainsi, selon les pays (et à des taux très variables): une taxe d'immatriculation, une taxe annuelle de circulation au niveau national, une taxe de mise en circulation, une TVA variant de 15 à 25 % (avec diverses exonérations pour les professionnels), diverses taxes et accises (comme la TICPE française), organisées selon divers systèmes, appliquées aux carburants (avec à nouveau des régimes dérogatoires pour certains professionnels), etc.

D'après *La taxation des voitures dans l'Union européenne*. <https://extranet.febiac.be/public/content.aspx?FID=457>  
31. Audric DOCHE, *Europe: les taxes sur l'automobile rapportent 413 milliards d'euros par an*. <https://www.caradisiac.com/europe-les-taxes-sur-l-automobile-rapportent-413-milliards-d-euros-par-an-167629.htm>

- La question de la taxation de l'automobile est quasi impossible à démêler<sup>30</sup>. On l'a vu, Yves Crozet parle d'« *une source importante de revenus pour les budgets publics* » et avance le chiffre de 37 milliards d'euros (mais sans la « *TVA sur les produits pétroliers et les services de transport* »). De façon plus générale, « *selon l'ACEA (association des constructeurs automobiles européens), les taxes ont rapporté 413 milliards d'euros en 2017 à l'Europe des 15 (Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Irlande, Royaume-Uni, Grèce, Espagne, Portugal, Autriche, Finlande et Suède). [...] Les sommes rapportées uniquement par le secteur automobile à l'Union Européenne sont donc près de trois fois supérieures au budget du Vieux Continent* <sup>31</sup> » - on suppose que l'auteur agrège les recettes des 15 pays concernés et les compare au budget de l'UE.

## II. 2. La Belgique

Dans les pays « matures » – c'est le terme employé par l'industrie, qui signifie en réalité *saturés* – dans les pays saturés donc, les retours financiers du système automobile (taxes diverses, accises variées, TVA, impôts sur les bénéfices...) vers l'État sont à la mesure de la... démesure des choses.

En 2017, l'industrie automobile belge avançait un chiffre d'affaires de 22,3 milliards d'euros et déclarait « générer » plus de 61.000 emplois. Bien évidemment, l'ensemble des travailleurs du secteur paient des impôts et

cotisent à la sécurité sociale et un impôt est perçu sur les bénéfices des sociétés privées.

L'équilibre des budgets nationaux est aussi intimement dépendant du système automobile qui vient largement abonder les « entrées » (permettant les dépenses étatiques diverses).

Une étude du Bureau Fédéral du plan, datant de 2008 récapitule de façon très détaillée les recettes et dépenses liées à tous les modes de transport (routier, ferroviaire, transports en commun routiers, maritime, aérien, fluvial)<sup>32</sup>.

On peut y lire ceci pour ce qui concerne le transport routier :

### Recettes

Ensemble des recettes publiques issues du transport routier <sup>33</sup>		
	Millions d'euros	En Pourcents
<b>Ménages</b>	6.110,69	65 %
<b>Entreprises</b>	2.748,34	29 %
<b>Administrations publiques</b>	532,77	6 %
<b>TOTAL</b>	<b>9.391,80</b>	<b>100 %</b>

On constate que « les recettes issues du transport routier sont en grande partie générées par le transport de personnes<sup>34</sup> », qui entre pour 80 % dans la composition des recettes perçues par l'État, soit environ 8 milliards d'euros (de 2000).

### Dépenses

Les dépenses purement routières (hors TCPL) se répartissent en dépenses courantes (dépenses d'entretien et d'éclairage du réseau, frais de personnel et dépenses de police liés au mode routier, soit environ 80 %) et en dépenses en capital (dépenses d'investissements réalisées dans le cadre du réseau routier belge + dépenses d'investissements réalisées par les polices locale et fédérale, soit environ 20 %), le montant total atteint 5.909,34 millions d'euros (de 2000).

On le voit, le solde est largement positif, qui atteint près de 3 milliards et demi d'euros. Même s'il est important de ne pas tirer de conclusions hâtives de ce chiffre (il est par exemple – quoique modérément<sup>35</sup> – pondéré par les dépenses dans les services publics de transport), il montre néanmoins à quel point le réseau routier et son utilisation massive pour le transport des ménages sont intriqués à l'État.

### Les logiques économiques

Comme auparavant, on se contentera ici de quelques indicateurs.

#### Le déplacement domicile-travail

En Belgique, et selon la dernière enquête (portant sur 2014), ce sont encore

32. Maud NAUTET (Bureau fédéral du plan), *Analyse des dépenses et recettes publiques de transport*. [https://www.plan.be/admin/uploaded/200812051524320\\_wp200820.pdf](https://www.plan.be/admin/uploaded/200812051524320_wp200820.pdf)

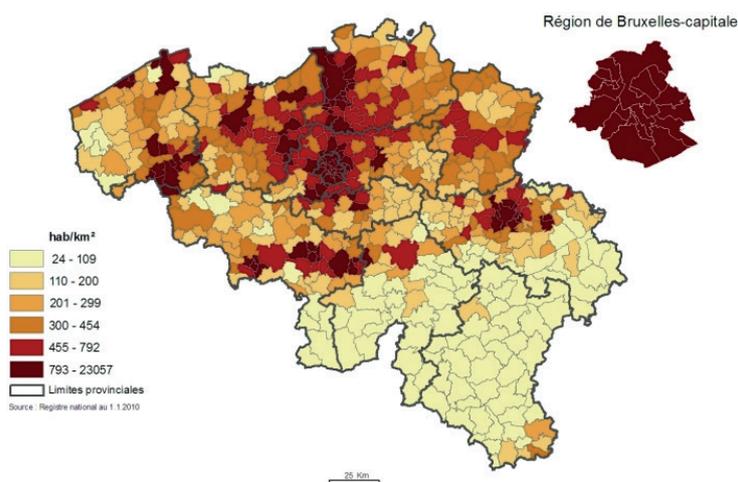
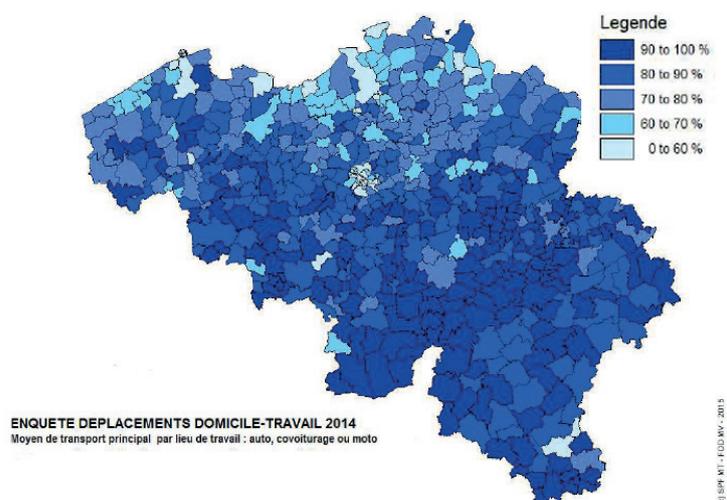
33. Le travail effectué est énorme, entre autres, en raison du nombre de « comptes et budgets » qu'il faut soit agréger, soit désagréger et de l'imbroglio que constitue le système de taxes et accises belges et régionalisées, ce qui explique sans doute sa rareté (il a été terminé en 2008, pour des données datant de 1995 et 2000). Hors « Transport en Commun Public Local (TCPL) ».

34. « Les ménages supportent environ 2/3 des taxes et redevances routières, essentiellement sur l'utilisation de leurs propres véhicules, pour le transport de personnes » et « la majorité des taxes payées par les entreprises correspond à des taxes autres que la TVA, et se rapporte à l'utilisation de véhicules circulant pour compte propre (principalement des accises) », soit 15 % du total. Ibid.

35. 873,68 millions pour les TCPL. Il s'agit essentiellement de « subventions à la production correspond[ant] à des subventions d'exploitation, permettant aux sociétés de TCPL de mener à bien leur mission de service public ». Ibid.

65,6% des travailleurs qui utilisent leur voiture «seul» pour se rendre au travail, seuls 2,9% pratiquent le covoiturage (une baisse de près d'un tiers par rapport à 2005!)<sup>36</sup>. Les deux cartes ci-après montrent, pour la 1<sup>re</sup>, que la proportion des transports en voiture est plus forte au Sud qu'au Nord du Pays et que cette répartition (2<sup>e</sup> carte) est extrêmement dépendante de la densité de population<sup>37</sup>:

- On voit très bien que le Sud de la «dorsale wallonne» (Charleroi-Namur-Liège) recourt massivement au transport en voiture ;
- On note que les villes les plus densément telles Bruxelles ou Anvers découragent clairement le déplacement en voiture – ce qui, outre les embouteillages, n'est pas non plus sans liens avec le développement des transports en commun intra-urbains.



*La logique des zonings (ZAE : « zones d'activités économiques »)*

L'animation visuelle<sup>38</sup> diffusée sur le site dédié à la promotion des zonings wallons est on ne peut plus explicite, qui vante l'existence de ses « 224 parcs d'affaires », de ses 6 parcs à vocation scientifique, de ses 7 plates-formes intermodales et du réseau routier le plus dense d'Europe...

36. Christophe PAUWELS et Peter ANDRIES (SPF Mobilité et Transports), *Diagnostic des déplacements domicile-lieu de travail*, 2014. [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final\\_report\\_fr\\_5.0.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_fr_5.0.pdf)

37. *Belgique – densité*, 2010. <https://www.populationdata.net/wp-content/uploads/belgique-densite-2010.jpg>

38. Captures d'écran : <http://www.bspace.be/fr/presentation.php>



39. <http://www.wallonie.be/fr/actualites/plan-infrastructures-2016-2019>  
 40. CCFA (Comité des Constructeurs Français Automobiles), *L'Industrie Automobile Française. Analyse et statistiques*, 2018. [http://ccfa.fr/wp-content/uploads/2018/09/analyse\\_statistiques\\_2018\\_fr.pdf](http://ccfa.fr/wp-content/uploads/2018/09/analyse_statistiques_2018_fr.pdf)

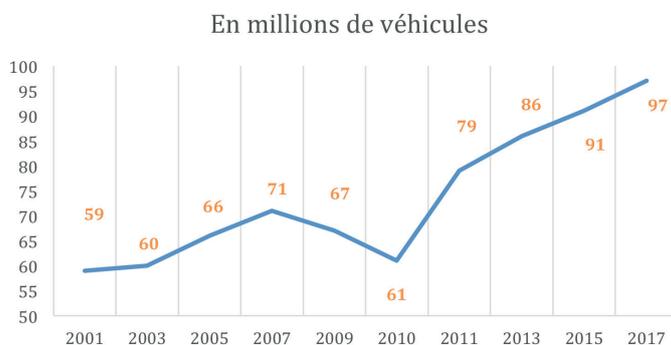
Le plan wallon des infrastructures 2016–2019 prévoit d'ailleurs une somme de 89,5 millions d'euros « pour améliorer l'accessibilité des zones d'activités économiques de Wallonie » sur une enveloppe globale de 640 millions d'euros (sur 4 ans), dont on notera au passage que 96 % sont consacrés aux routes.<sup>39</sup>

### III. 3. Au niveau mondial

On peut encore, et pour conclure ce tour d'horizon de l'empire économique automobile, se référer à quelques données mondiales.

#### Le parc automobile mondial<sup>40</sup>

– Évolution de la production automobile mondiale depuis 2000



– « En 2015, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élevait à 1,3 milliard d'unités (près de 75% de voitures particulières), soit une hausse de 4% par rapport à l'année précédente. Le taux moyen de croissance depuis 2011 est de 4%. »

– « Les parcs sont quasi stables dans les marchés matures des pays développés

(hausse généralement comprises entre 0% et 2%). Ils sont en forte croissance dans les pays émergents (entre 3% et 12%).»

- «La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 182 véhicules pour 1000 habitants (+ 27% par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 42 véhicules en Afrique à 670 dans la zone ALENA (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 85 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 176 pour l'Amérique Centrale et du Sud et à plus de 500 pour l'Union européenne et le Japon/Corée du Sud. La densité de l'Europe dans son ensemble s'élève à 471.»

### Finances et emplois

En termes de construction automobile (voitures et utilitaires), le chiffre d'affaires mondial tournait en 2005 aux alentours de 1.900 milliards de dollars pour 66 millions de véhicules<sup>41</sup>. En extrapolant avec prudence, on peut tabler sur environ 2.700 milliards de dollars pour 97 millions de véhicules en 2017, ce qui équivaut sensiblement, pour la même année, aux PIB du Royaume-Uni ou de l'Inde (4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> pays mondiaux...<sup>42</sup>): c'est dire la puissance de ce secteur (rappelons-le, ici envisagé sans les camions et autres machines). En termes d'emplois, en 2005, on estimait que «quelque 8,4 millions de personnes [étaient] employées dans la construction automobile et les équipements [...]. L'OICA<sup>43</sup> [estimait] qu'outre ces emplois directs, cette industrie génère environ cinq fois plus d'emplois indirects», ce qui nous amenait à un total de plus de 50 millions d'emplois...

### Lobbying

Une industrie de cette taille et de cette puissance ne manque pas de disposer d'un système de lobbying extrêmement sophistiqué et étendu. Le «dieselgate» a focalisé l'attention sur l'activité de ces «représentants» d'un type particulier. Il est ainsi ressorti d'une enquête<sup>44</sup> réalisée par le groupe parlementaire des Verts au Parlement européen que :

1. Les représentants de l'industrie automobiles bénéficient d'un accès privilégié au processus de décision, notamment à l'élaboration des règlements, des normes et des procédures de test.
2. Les lobbies de l'industrie automobile investissent des ressources considérables dans l'affaiblissement et le retardement de la réglementation européennes sur les émissions des moteurs automobiles. Ils exercent notamment une influence majeure en détachant du personnel à la Commission européenne<sup>45</sup>.
3. De manière générale, l'industrie automobile a lutté contre une réglementation plus stricte des émissions en proposant d'affaiblir les normes, de retarder leur mise en œuvre, en faisant valoir le manque à gagner en matière de compétitivité ou le fait que les émissions de NOx ne seraient pas réellement dangereuses pour la santé publique [...].
4. Les États membres seraient fortement influencés par les industries automobiles nationales<sup>46</sup>, ce qui se traduit par des prises de positions similaires sur la réglementation en matière d'émissions de NOx [...]. L'Espagne et l'Italie ont été les États ayant proposé les normes les plus faibles, mais l'Allemagne était apparemment l'État le plus actif dans la lutte pour des facteurs de conformité élevés, avec le Royaume-Uni et la France [...].

41. Le chiffre d'affaires mondial de l'industrie automobile approche 2 000 milliards d'euros, *Le Monde* avec AFP. [https://www.lemonde.fr/economie/article/2007/01/30/le-chiffre-d-affaires-mondial-de-l-industrie-automobile-approche-2-000-milliards-d-euros\\_861596\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2007/01/30/le-chiffre-d-affaires-mondial-de-l-industrie-automobile-approche-2-000-milliards-d-euros_861596_3234.html)

42. Selon les données du FMI. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_pays\\_par\\_PIB\\_nominal](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_pays_par_PIB_nominal)

43. Organisation internationale des constructeurs d'automobiles. <http://www.oica.net/>

44. «Le groupe de travail "transparence et démocratie" du groupe écologiste au Parlement européen a décidé de financer un projet visant à établir l'influence du lobby du secteur automobile sur les prises de décisions concernant la réglementation des émissions de véhicules automobiles. Cette étude, réalisée par InfluenceMap est le premier jalon de ce projet. Elle vise à analyser les positionnements d'un certain nombre d'acteurs clés : gouvernements, industries automobiles, ONG, institutions et à évaluer leur influence potentielle sur la prise de décision.»

*Le lobby automobile et les normes d'émissions de NOx (Une contribution du groupe de travail transparence et démocratie).* [https://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Car\\_lobby/Summary\\_influencemap\\_findings\\_car\\_lobby\\_FR.pdf](https://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Car_lobby/Summary_influencemap_findings_car_lobby_FR.pdf)

45. Le rapport révèle ainsi que «La Commission européenne savait déjà que les émissions de NOx en conditions réelles étaient beaucoup plus élevées que celles relevées en laboratoire et que des dispositifs d'invalidation des tests existaient.» Ibid.

46. Par exemple, «En Allemagne, le président de l'association automobile allemande (VDA) a servi dans le gouvernement aux côtés de Mme Merkel. BMW est un important bailleur de fonds de la CDU.» Ibid.

En données chiffrées, selon le site *LobbyFacts.eu*, qui se consacre à analyser les documents officiels relatifs au lobbying auprès des institutions européennes (le « Transparency Register »), les 50 premiers lobbyistes (en termes de dépenses) comptent en leurs rangs en 7<sup>e</sup> position VW avec des dépenses de 3.300.000€ en 2016, Daimler en 13<sup>e</sup> place avec 2.749.000€ et BMW, 43<sup>e</sup> avec 1.499.000€<sup>47</sup>. Globalement, de 2011 à 2015 les dépenses du lobby de l'industrie automobile (auprès de l'UE seulement !) sont passées de 7.651.500€ à 20.295.122€<sup>48</sup>.

47. *Big lobby spenders: 2012 vs. 2016 changes in the EU top 50.*  
<https://lobbyfacts.eu/articles/01-09-2016/biggest-companies-now-spend-40-more-eu-lobbying-2012>  
48. <https://www.lobbyfacts.eu/articles/01-09-2016/car-industry-lobby-spending-keeps-growing>  
49. Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle.  
<https://www.febiac.be/public/home.aspx>

### III. CONCLUSIONS

#### III.1. L'industrie et les autorités publiques: une persévérance suicidaire

Les pays « saturés » démontrent de façon éclatante que le système automobile a pulvérisé tous les critères de soutenabilité tant humaine qu'écologique :

- l'air est devenu irrespirable ;
- les dégâts sanitaires sont considérables ;
- le réchauffement climatique continue de s'aggraver...

Par ailleurs,

- le réseau routier n'est plus extensible. Après les constructions massives des années 70 à 90, on ne « gagne » quasiment plus de kilomètres de voiries ;
- et le parc automobile s'est développé pour sa part jusqu'à un point absurde : la mobilité immobile.

Ces évidences n'empêchent en rien la course au profit, la stupéfiante bêtise et l'insatiable avidité du capitalisme dont l'industrie automobile offre un exemple magistral (a), pas plus du reste que les considérations sanitaires, écologiques ou de simple efficacité ne freinent l'engagement des autorités publiques (b).

#### a. La logique du capital

Outre ses innombrables escroqueries, l'industrie automobile européenne recourt, pour l'instant, à deux stratégies commerciales principales :

##### 1. La promotion de nouveaux modèles sur lesquels les marges bénéficiaires sont plus importantes.

Ainsi, « en lançant la mode des SUV (pour "sport utility vehicles", soit des véhicules dont le design est inspiré de celui des "tout-terrain"), l'industrie automobile comptait bien développer un nouveau segment très lucratif. [...] En 2005, 0,2% des voitures neuves vendues en Belgique étaient, selon la terminologie de la FEBIAC<sup>49</sup>, des "all road" (véhicules tout terrain) et 5,9% des "jeeplike" (encore appelées "crossover" ou SUV) [...]. En 2016, les parts de marché de ces véhicules atteignaient respectivement 1% et 21,4%. [...] Selon les chiffres publiés par l'Écho début avril (note : 2018), les parts de marché des SUV ont atteint 30% en 2017 [...] ». De plus, « parallèlement à cette "SUVisation" du marché, l'augmentation de la masse et de la puissance de tous les modèles se maintient : + 9,8% pour

la masse sur la période 2001-2016 et + 28,4% pour la puissance. La croissance de la seconde étant plus rapide que celle de la première, le rapport puissance/masse ne cesse d'augmenter [...], ce qui n'est pas sans incidences sur l'insécurité routière. Ni sur le climat. D'une part, l'énergie nécessaire au mouvement d'un véhicule, et donc ses émissions de CO<sub>2</sub>, croissent avec sa masse. D'autre part, le moteur d'un véhicule puissant (et rapide) n'offre pas un rendement optimal dans la gamme de vitesses pratiquées lors des déplacements quotidiens. Enfin, un véhicule puissant induit une conduite plus "musclée", avec des accélérations plus importantes, lesquelles produisent des émissions plus élevées.<sup>50</sup> »

## 2. La promotion des véhicules électriques

D'abord, on ne voit pas très bien en quoi 5.853.782 véhicules électriques (pour le parc belge) remplaçant le même nombre de véhicules thermiques rendraient la circulation plus fluide. Ensuite, des doutes extrêmement sévères sont émis sur le caractère prétendument écologique des dits véhicules : lorsqu'on prend « en compte tout le cycle de vie du véhicule, de sa construction à sa destruction [...], on se rend compte que les véhicules diesel ont en moyenne un impact plus néfaste sur l'environnement que les essences. Plus surprenant, en considérant tout le cycle de vie, les véhicules électriques sont plus néfastes encore que le diesel, notamment à cause de leur construction qui met en jeu des matériaux extrêmement polluants<sup>51</sup> ». Et l'on passe ici sur l'origine de l'électricité (pour l'essentiel encore et toujours largement produite à base de sources fossiles extrêmement polluantes, le nucléaire n'offrant quant à lui qu'une alternative fort peu recommandable) ou sur la quantité limitée des composants des batteries ainsi que sur les conditions dantesques de leur extraction, tant en termes écologiques qu'humains...

### b. Les pouvoirs publics : l'abandon languide au « marché »

La promotion des véhicules électriques (le cas échéant pour les plus pauvres : de tout petits véhicules consommant très peu) est devenue une affaire publique : on ne compte plus les discours politiques vantant les qualités de ces *bagnoles*, ni les primes et autres incitants fiscaux censés favoriser leur achat... dans le but officiel de cesser de vendre des véhicules thermiques entre 2030 et 2040 selon les pays.

C'est que, on l'a vu, les entités étatiques (qu'on les considère individuellement ou en fonction de leurs organisations transnationales, telles l'Union européenne, ou encore de leurs grands marchés, tels l'Aléna ou le CETA, etc.) sont extrêmement – pour ne pas dire : dangereusement si l'on songe, entre autres, à la faiblesse chronique de la Commission européenne face aux lobbies – dans un état de très profonde dépendance à l'automobile. Sur le plan budgétaire, sur le plan économique-social, sur le plan de leur organisation territoriale, etc., la *bagnole* est indispensable au fonctionnement de la machine capitaliste sur laquelle repose (avec d'infimes nuances, certes) la conviction politique de nos responsables. Au point d'ailleurs qu'ils ont depuis longtemps entrepris de consciencieusement démanteler le transport public – comme le remarquait André Gorz dès 1973 : « Vous constaterez que le capitalisme automobile a tout prévu : au moment où la bagnole allait tuer la bagnole<sup>52</sup>, il a fait disparaître les solutions de rechange : façon de rendre la

50. Pierre COURBE, *Le SUV, symbole de l'impuissance de l'industrie automobile*. <https://www.iew.be/le-suv-symbole-de-l-impuissance-de-l-industrie-au-tomobile>

51. *Automobile : première hausse des émissions de CO<sub>2</sub> en France depuis 1995*. Op. cit. Nous soulignons.

On peut aussi regarder la vidéo du Monde qui aborde le problème : [https://www.lemonde.fr/climat/video/2018/12/10/la-voiture-electrique-est-elle-vraiment-plus-ecologique\\_5395451\\_1652612.html](https://www.lemonde.fr/climat/video/2018/12/10/la-voiture-electrique-est-elle-vraiment-plus-ecologique_5395451_1652612.html)

*bagnole obligatoire. Ainsi, l'État capitaliste a d'abord laissé se dégrader, puis a supprimé, les liaisons ferroviaires entre les villes, leurs banlieues et leur couronne de verdure. Seules ont trouvé grâce à ses yeux les liaisons interurbaines à grande vitesse qui disputent aux transports aériens leur clientèle bourgeoise.*<sup>53</sup> »

### III.2. Pour une révolution écologique et sociale globale

Il est temps à présent, si l'on prend la mesure de la catastrophe qui s'est produite et continue de déployer ses néfastes effets, de cesser de discuter « transition », d'envoyer balader ce mot plus que suspect<sup>54</sup>, pour parler de révolution écologique et sociale globale : on en est là.

Mais nous sommes pris dans une sale histoire : qui doit combiner court et moyen terme, soit une décarbonation quasi complète de nos activités pour 2050 tout en préservant à court terme les plus pauvres et en visant à moyen terme à instaurer une égalité sociale *de facto* tout en se heurtant frontalement à un système automobile, capitaliste et mondialisé, non seulement soutenu par l'ensemble du personnel politique mais s'appuyant sur le *paradigme de la mobilité*, selon lequel « *tout se passe comme si notre développement individuel et collectif dépendait de l'adoption de comportements mobiles. La mobilité doit nous permettre de rencontrer de nouvelles personnes, d'acquérir de nouvelles expériences, d'obtenir de nouvelles opportunités professionnelles, de réaliser de nouveaux projets, d'atteindre ces nouveaux horizons où tant de choses sont possibles, bref, d'être dans le coup. La mobilité est parée de mille vertus auxquelles il serait bien malvenu de renoncer. Refuser des opportunités de mobilités est caractéristique du loser qui renonce au dynamisme propre à améliorer sa vie, voire qui abandonne l'idée de "vivre vraiment"* »<sup>55</sup>.

Eu égard à l'ensemble des conditions sociales et environnementales objectives, *matérielles*, actuelles, il faut sortir de la civilisation automobile – affirmation qui, d'amont en aval, va bien au-delà de ses effets purement mobilitaires. Même s'il ne nous appartient d'établir seuls un programme de révolution écologique et sociale, on connaît au moins les grandes options qui s'imposent. Elles sont de deux ordres, complètement indissociables.

#### Reterritorialisation

##### *a. Rebâtir le transport public à l'échelle de territoires réappropriés*

Il est possible, à très court terme, de procéder à une irrigation fine des territoires par un ensemble de transports publics adaptés et gratuits. La mémoire administrative et collective ainsi que le savoir-faire sont là encore : l'époque où le transport en commun remplissait (au moins en grande partie) son rôle n'est pas si lointaine. Il est possible de procéder à son redéploiement dans des délais relativement courts.

Les habitants de chaque territoire (qu'il s'agisse de périphéries, de « bassins de vie » ou de campagnes quasi-désertées) sont le mieux à même de définir leurs besoins, qui peuvent aller de la flotte de véhicules municipaux communs aux mini-bus publics en passant par les trams et les trains... Autant de moyens mécaniques qu'il convient d'articuler aussi précisément que possible aux modes de déplacement doux.

52. Ce qui entretemps s'est quasiment réalisé.

53. *L'idéologie sociale de la bagnole*. Op. cit.

54. Le consensus que génèrent de tels mots ne peut s'établir en effet que sur leur neutralisation préalable : qu'à condition qu'ils aient été vidés de toute référence à une quelconque remise en cause de l'ordre capitaliste qui règne. Pour le moment.

55. Christophe MINCKE et Bernard MONTULET, *L'idéologie mobilitaire*. <http://www.revuepolitique.be/l-ideologie-mobilitaire/>

Tant qu'à travailler sur les « technologies » – dont l'industrie automobile nous promet des merveilles – autant les consacrer aux transports publics pour les décarboner autant qu'il est possible.

#### *b. La question énergétique*

C'est encore à l'échelle du territoire que doivent se développer les énergies renouvelables à même de soutenir cette décarbonation, c'est à nouveau aux habitants qu'il appartient de débattre collectivement de la combinaison des solutions adéquates à leur milieu de vie.

Il importera encore d'adapter le mode de consommation au mode de production (puisque le stockage massif n'est pas une option et en raison du fait de la nature plus aléatoire des renouvelables).

#### *c. « Aimer son territoire »*

On rejoindra ici André Gorz : le mouvement de réappropriation que nous venons d'esquisser rapidement doit conduire « à pouvoir aimer "son territoire", [...] que le quartier ou la commune redevienne le microcosme modelé par et pour toutes les activités humaines, où les gens travaillent, habitent, se détendent, s'instruisent, communiquent, s'ébrouent et gèrent en commun le milieu de leur vie commune. »

Anticipant la prégnance du paradigme mobilitaire, André Gorz écrivait : « Car pour que les gens puissent renoncer à leur bagnole, il ne suffit point de leur offrir des moyens de transports collectifs plus commodes : il faut qu'ils puissent ne pas se faire transporter du tout parce qu'ils se sentiront chez eux dans leur quartier, leur commune, leur ville à l'échelle humaine, et qu'ils prendront plaisir à aller à pied de leur travail à leur domicile – à pied ou, à la rigueur, à bicyclette. »

### **Une économie humaine**

La reterritorialisation des activités inclut bien évidemment l'économie, ce qui a pour conséquence immédiate de devoir s'attaquer frontalement à son organisation mondialisée actuelle. Ce qui, en soi, ne pose aucun problème ou, mieux même, constitue une vraie solution, tout particulièrement dans la mesure où il est absolument indispensable de mettre fin, et dans les délais les plus brefs, à une série d'activités mondialisées, on pense – sans exhaustivité – au transport aéroporté annuel de 4,1 milliards de personnes<sup>56</sup> ou, pour y revenir, à la construction *insensée* de bagnoles...

C'est que la sobriété est indispensable à la réduction drastique de la consommation des énergies fossiles. Cette diminution des productions de marchandises et des transports qui soutiennent leurs chaînes d'assemblage et de distribution doit bien sûr être débattue démocratiquement, notamment en termes d'*utilité* sociale. Il paraît évident qu'un aller-retour de Bruxelles à Barcelone à 25 euros est socialement parfaitement inutile, mais il ne faut sans doute pas pour autant supprimer tous les avions (certains peuvent par exemple s'avérer précieux en cas d'intervention humanitaire). De même l'utilité sociale de 1.294 km de bouchons et ralentissements un beau matin de décembre 2017 (record belge à ce jour) est sans doute fort discutable, mais

56. M. MARTIN, *L'aviation civile souhaite recruter plus de 600.000 pilotes d'ici 2036.* <https://references.lesoir.be/article/l-aviation-civile-souhaite-recruter-plus-de-600-000-pilotes-d-ici-2036/>

Par ailleurs, le développement du commerce en ligne « dont les livraisons sont aujourd'hui effectuées à 90% par avion, contre seulement 16% en 2010 » peut aussi être très facilement remis en cause en termes d'utilité sociale.

les ambulances ou les véhicules des pompiers devraient pouvoir continuer de circuler, etc.

Des balises relatives à l'utilité sociale sont posées par toute une série de penseurs, d'économistes, de sociologues, etc. : les pistes ne manquent pas pour guider la réflexion et nourrir les débats<sup>57</sup>.

Outre les questions de la relocalisation/démondialisation de l'économie et de l'utilité des productions, se pose le problème du travail, des rémunérations y liées, des mécanismes de solidarité, de la redistribution des richesses, etc. On ne va pas résoudre ces questions séculaires ici. Mais simplement indiquer que désintriquer les territoires de l'économie mondialisée permet d'ouvrir à une série de solutions novatrices, qui vont des monnaies alternatives au revenu universel (dont la forme reste à débattre) en passant par des caisses sociales et solidarité locales ou régionales, etc. et ce d'autant que la sobriété (ou le recentrement sur l'utilité sociale) permettra la mise en place de fortes réductions de temps de travail liées à des ouvrages plus collectifs, de processus de mutualisation et même de *socialisation* des biens ou d'outils de production anciennement privés...

Il semble assez probable que, même si la demande est formulée dans les termes les plus courtois qui soient, les classes dominantes ne seront guère tentées d'accéder sans barguiner à une remise en cause totale du système et de se voir dans la foulée dépossédées de leurs capitaux divers. Il faudra donc en passer par un rapport de forces. Qui verra se mêler un jour les gilets jaunes, verts et, pourquoi pas, rouges ?

**57.** On peut par exemple lire l'analyse relative aux travaux de Kate Raworth sur le sujet ici : Olivier DERRUINE, *Doughnut economics de Kate Raworth. Refonder l'économie sur des bases saines.* <https://etopia.be/doughnut-economics-de-kate-raworth-ou-comment-refonder-leconomie-sur-des-bases-saines/>