

Le yaourt ou la yourte : écologie, transports et décroissance

Martial Lopic

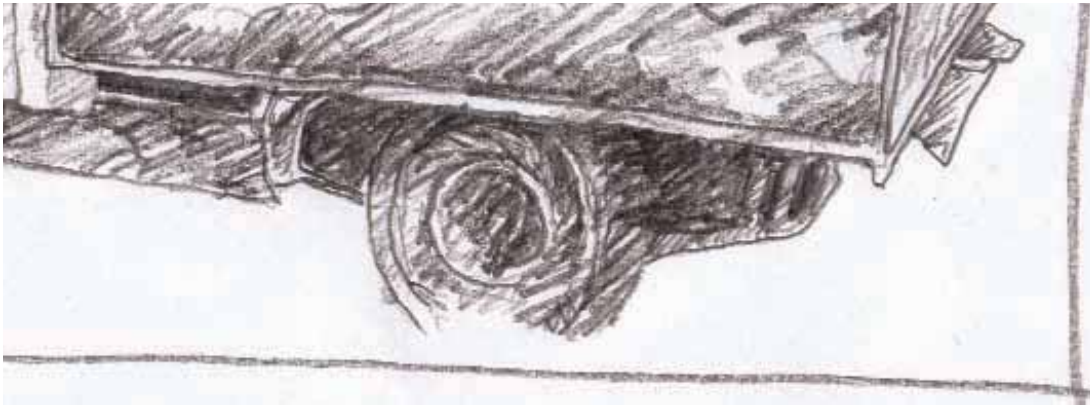
Le véritable exotisme se fonde sur le sentiment aigu de la différence, de la distance, de la séparation, de la rupture – c'est un mur, une digue qui barre le fleuve de la conscience pour en élever le niveau, intensifier la force et accumuler l'énergie.

(Simon Leys, à propos de Victor Segalen)

L'effet de serre, les pollutions diverses que subissent azurs et océans, la forte dépendance au pétrole comme énergie, et la dépendance du pétrole aux transports pour garantir le modèle de « développement » capitaliste, désignent aujourd'hui, aux yeux de tous, les outils du transport parmi les premiers responsables de la dégradation de l'environnement, et comme un défi à relever d'urgence. Les zéloteurs du Tyran, asservis à l'antinomique « développement durable », s'en remettent au seul progrès technique pour trouver le moteur « propre » ; propre à entretenir le mouvement d'une Croissance toujours plus totalitaire dans ses motivations, mécanismes et effets !

Convaincus de liberté et de justice sociale, et ne connaissant que le moteur de l'émancipation conquise par chacun sur soi-même et par tous sur le Tyran, les anarchistes s'efforcent de penser et de mettre en mouvement des structures sociales autogérées et fédérées, comme seule alternative viable aux modèles hiérarchiques et autoritaires. Or si ces pratiques ont existé depuis le XIX^e siècle jusqu'à aujourd'hui, elles ont porté très majoritairement sur le domaine de la production, et n'ont envisagé que peu la question du transport. Parallèlement, pour les personnes elles-mêmes, les outils du transport sont une expression privilégiée de la liberté de circuler.

Comment dès lors repenser les échanges pour qu'ils agissent dans la rupture avec la Croissance capitaliste sans s'enfermer dans l'autarcie ? Le critère de l'utilité sociale et l'exigence de frugalité suffisent-ils ? Quels questionnements doit-on envisager, et quelles pistes peut-on suggérer, pour remettre l'échange au service de l'être humain et non l'inverse ?



L'écologie et la figure du nomadisme

Réfractations 18

42

À l'heure où les mouvements pour une écologie dite politique ont achevé de désarmer ce que le discours et les pratiques des origines portaient de radical, il n'est pas inutile de revenir aux définitions. Rappelons donc que l'écologie est un terme créé au tournant du ^{xx}e siècle, de la combinaison du grec *oïkos*, « maison, habitat », et du suffixe *-logie* se rapportant à économie, et désigne l'étude des milieux où vivent et se reproduisent les êtres vivants ainsi que les rapports de ces êtres avec le milieu.

Le transport, lui, traîne une plus longue histoire, et prend deux acceptions. La première, physique, renvoie au fait de porter pour faire parvenir à un autre lieu, par un procédé particulier (véhicule, récipient, etc.). La géologie y voit plus précisément le fait de déplacer ou d'être déplacé par une cause naturelle (dans l'expression terrains de transport). Quant à la médecine, elle parlera de transport au cerveau pour une congestion cérébrale. Ce qui nous amène ironiquement à la seconde acception de transport, qui désigne une vive émotion, un sentiment passionné, qui émeut, entraîne. Le déplacement est ici psychologique.

L'ambivalence des transports est accentuée sous l'éclairage de l'écologie.

Celle-ci a en effet pour objet l'étude de systèmes délimités, selon leur cohérence propre, avec les interactions internes ou externes de leurs différents éléments; mais des systèmes qui ne sont pas eux-mêmes en mouvement. C'est bien la « maison » de l'étymologie. Le transport en revanche, n'est que ce mouvement, qu'il soit endogène à chaque habitat considéré ou exogène entre les différents habitats identifiés.

Figure de cette ambivalence en matière d'organisation humaine : le nomadisme. À la fois mode d'habitat avec sa cohérence interne propre, et déplacement de cet habitat dans l'espace, il implique une reconstruction permanente des liens avec l'extérieur. Historiquement, le nomadisme a d'ailleurs toujours représenté une menace pour les sociétés occidentales sédentaires, alors qu'il est un mode d'occupation de l'espace ancestral. Il n'est qu'à voir, dans l'actualité européenne toute récente, le trouble que causent les Roms à nos schémas sociaux¹. De fait, le nomadisme est antinomique des frontières, des concentrations humaines et des visions hiérarchiques dont elles procèdent (centres survalorisés par rapport aux périphéries), il est peu compatible avec la propriété privée des moyens de production, etc. Bref, des valeurs qui résonnent aux anarchistes.

1. Voir le dossier proposé dans les n°1460 et 1461 du *Monde Libertaire*, en janvier 2007

L'illusion de l'ubiquité : la liberté séduite et corrompue

Reprenons tout d'abord le constat que l'évolution des techniques permet pratiquement tout aujourd'hui, en matière de déplacements. La motorisation et le développement des infrastructures routières ont ouvert des aires de déplacements quotidiens ou saisonniers toujours croissantes. L'augmentation de la performance des transports collectifs terrestres sur grandes distances (car leur maillage, lui, s'est plutôt réduit) a accentué ces phénomènes, tout particulièrement en France, dans la relation Paris/province (on bosse à Paris et l'on vit à Tours, Lyon ou Rouen). Le développement des transports aériens a rendu banal l'exceptionnel. Quant aux transports des marchandises, toutes ces évolutions s'ajoutent à la multiplication de navires de tonnage croissant, et à des coûts proportionnellement très bas, favorisant une circulation très grande des biens à l'échelle de la planète. Jusqu'à la « conquête » spatiale qui, sur le plan technique et plus encore sur celui de l'imaginaire, repose sur son vecteur : la fusée ou la navette, dont la justification est renouvelée aujourd'hui avec les fantasmes de tourisme spatial pour milliardaires dans le désespoir de ne pouvoir se fuir eux-mêmes. Enfin, parallèlement à tout cela, l'évolution des télécommunications invite à se sentir concerné par tout et partout.

Ces évolutions sont très récentes² et peuvent paraître exaltantes y compris pour les anarchistes, dans l'optique d'une liberté de circulation, corollaire de la libre association. Elles élargissent les champs de compréhension (on ne saisit bien une situation qu'en la vivant ; être ailleurs c'est donc aussi comprendre l'ailleurs et, par retour, soi-même), et d'action (l'organisation d'une fédération de

structures autogérées nécessite des déplacements puisque la délégation a priori à des décideurs professionnels est proscrite). L'on voit pourtant que ce n'est pas l'usage qui fut fait de cette formidable évolution technique, et qu'au contraire, les transports, leurs représentations comme leur organisation, reflètent la vision hiérarchique, autoritaire et pour tout dire totalitaire, de nos tyrans.

L'élargissement des aires de déplacements quotidiens ou saisonniers, si elle peut par exemple maintenir des solidarités familiales (les grands-parents qui « montent » s'occuper des petits-enfants) sert surtout l'apartheid social et spatial comme moyen de gestion de la « ressource humaine » d'un côté et de la consommation de loisirs de l'autre (week-end et vacances). Les transports sont le lieu privilégié du contrôle social, et plus brutalement encore de la gestion des corps (car le capitalisme ne voit pas autre chose dans l'individu)³.

La vitesse reste un marqueur de la hiérarchie sociale (voitures puissantes, TGV vs. trains classiques, avions, jusqu'au supersonique Concorde), et sert essentiellement aux puissants à gérer une organisation de la production (voyages d'affaires) et des échanges sur des aires toujours plus larges (exigence de mobilité pour les salariés).

Le transport aérien est l'instrument d'une logique qui reste colonialiste, qu'il s'agisse du cadre commercial qui va

2. L'article de Bernard Taponot, dans *Réfractons* n° 15, rappelle que jusqu'aux années 50, l'horizon d'un gamin était le village, celui d'une jeune personne le département, et rares étaient ceux qui, adultes, avaient passé les limites de la région.

3. Voir les travaux du collectif Ratp (Réseau pour l'Abolition des Transports Payants), dont il a été rendu compte dans mon article in *Réfractons* n° 15.

négocier ou suivre l'exécution des contrats, ou qu'il s'agisse d'un tourisme qui asservit l'espace de l'Autre à ses caprices (le voyage de noces dans une île de l'océan indien); le colon-sommateur (néologisme de circonstance) l'a d'ailleurs un peu mauvaise lorsqu'il devient colonisé (les Hollandais qui rachètent l'Ardèche et la Dordogne, la Haute-Vienne et la Corrèze rachetée par les Anglais bénéficiant de relations directes avec l'aéroport de Limoges dont c'est le trafic principal).

Au quotidien, la « bagnole » véhicule une idéologie asservissant l'être humain à une mobilité placée hors du corps. Par une inversion remarquablement perverse, l'outil de la mobilité devient l'outil de l'enfermement du corps et le transport devient l'acte de déplacer sa prison (lors d'un accident, ne parle-t-on pas de désincarcération pour le fait de sortir les personnes coincées dans leur véhicule ? C'est donc bien que l'étape d'avant était l'incarcération !)⁴.

Quant au transport de marchandises, facile et bon marché, associé à la sécurisation des transactions financières, il est un des éléments de l'organisation mondiale de la production au seul profit du capital, et repose sur l'externalisation des coûts sociaux négatifs (pollutions, santé publique, etc.) et sur l'exploitation sans vergogne des employés.

4. Sur le thème de l'idéologie sociale de la bagnole, lire André Gorz, in *Le Sauvage*, dès sept.-oct. 1973.

5. Pour des exemples de cette approche, lire : « Énergie et transports » de Georges Kolb, in *L'Énergie au futur*, Ader, 1997, Ed. d'En Bas (suisse); « Transports : la décroissance s'impose », de Corinne Smith, in *L'Écologiste*, vol. 4 n° 3, octobre 2003; « La route, voie sans issue », de Philippe Bovet, in *Manière de voir* n° 81, juin-juillet 2005; « Ravage et voracité du transport », de Philippe Mühlstein, *ibid.*

Ces évolutions, associées au choix du pétrole comme énergie et matière première à tout faire, font aujourd'hui des transports un enjeu crucial du « développement » capitaliste. De leur coût dérisoire dépend la survie du modèle de production, et du développement des transports dépend la production elle-même (entre infrastructures, matériels, approvisionnement en énergie et services associés à tout ceci, on peut estimer que plus de la moitié de la production mondiale est liée au secteur des transports).

Face à ces constats, les réformateurs du système se tournent vers ses propres outils : le prix et la fiscalité. Il s'agirait de rétablir l'équilibre en faisant apparaître économiquement le coût environnemental pour que le prix du bien ou du service final intègre toutes les conséquences de son mode de production, et que la nouvelle allocation des ressources vers les modes moins polluants et énergivores se fasse par le jeu du marché, plus ou moins rapidement en fonction de la radicalité de l'analyste⁵. Cette démarche est certainement porteuse de changement, mais l'économisation du monde ne saisit au mieux que l'effet et ne déconstruit pas les principes sociaux qui conduisent à ne considérer une chose qu'en lui donnant un prix.

Certes ! Mais la vie n'est pas à condamner parce qu'elle est victime des régimes politiques et économiques totalitaires. Comment dès lors redonner à notre liberté de circuler et à ses outils – les transports – un sens qui réponde aux critères de l'utilité sociale et de la frugalité vis-à-vis des ressources physiques ? Une première ligne de clivage est sans conteste celle qui distingue le transport des personnes et celui des marchandises.

Transport des personnes et transport des marchandises

Voyager, pour les personnes, c'est aller vers l'Autre en y engageant tout son être et notamment le temps de sa propre vie. On reste dans une morale de l'action, et l'individu porte donc sa propre limite, physique autant que psychologique, à l'expansion indéfinie des transports, car nous sommes chacun au centre de liens affectifs, sociaux, géographiques, économiques qui nous tiennent en place. En revanche, transporter des marchandises, c'est faire venir la Chose à soi, en ne convoquant que le temps de la vie des autres. On est dans une morale de la délégation, et il n'y a plus de limite dès lors que l'on peut asservir l'Autre à la production et au transport de la marchandise que l'on convoite. L'individu n'est plus sa propre limite.

Si l'on rentre dans les motivations, et s'agissant des personnes, une question centrale est celle de la nécessaire décroissance du tourisme, en ce qu'il n'est pas un voyage, mais bien un des aspects de la police des corps. Jacques Birouste, notamment, fait un parallèle fécond entre sport et tourisme, deux inventions britanniques du XIX^e siècle capitaliste, fondées sur l'inutilité du mouvement⁶. Du sport il identifie que « le sport moderne correspond à l'invention d'un immense arsenal symbolique, propre à définir, encourager et traquer les agents de tels mouvements : il donne un sens à leurs corps bougés sans utilité ». Du tourisme, il rappelle l'origine du mot « tour » qui correspondait à un cheminement initiatique (faire un tour, le Tour de France du compagnonnage, etc.) où « ni le but ni l'objet du déplacement ne comptent vraiment : seul compte le mouvement, le bouger pour changer ». Cette notion et cette réalité sociale anciennes, il les oppose au « tour

touristique qui organise le déplacement des corps en quête du spectacle de l'organisation contre la survenue des risques possibles ». Tirant la parallèle, il note que « corps sportif et corps touriste ont ceci en commun qu'ils doivent leur modernité à l'impérialisme industriel et colonial cherchant à (s')aliéner le mouvement des sujets au-delà de l'activité besogneuse, guerrière, familiale ou religieuse, dans le loisir et sous la pression symbolique des lois, des mesures et des ingénieries du spectacle de la contrainte des violences et des raptus. »

Outre que les anarchistes ne peuvent qu'accueillir une telle critique qui propose à l'analyse des voyages le discriminant de la liberté et de la connaissance contre l'aliénation, cette problématique a une incidence immédiate sur les transports si l'on veut bien reconnaître que sport et tourisme sont aujourd'hui d'énormes pourvoyeurs de déplacements, avec l'effet démultipliateur des infrastructures et moyens de transport que ces activités servent à justifier.

En termes de moyens techniques du transport, ces développements renvoient au double rapport du transport à l'espace (distance) et au temps (vitesse). Le vrai « tour » exige du temps pour l'errance, de la disponibilité pour la connaissance et l'assimilation. D'où l'on tire un motif de déconstruction non seulement de la technologie des transports focalisée sur la vitesse (avion, TGV, autoroutes et voies

6. Jacques Birouste, « La police des corps », in *Le Nouvel Observateur*, hors série oct.-nov. 2005. Cette analyse est en outre à rapprocher de la vision de « l'exotisme » par Segalen, dont une très belle présentation a été donnée par Simon Leys dans *L'humeur, l'honneur, l'horreur : essais sur la culture et la politique chinoises* (Robert Laffont, 1991 – repris avec les autres essais de Simon Leys sur la Chine en 1998, coll. Bouquins).



rapides, etc.), mais aussi de l'organisation d'ensemble du temps social entre travail et congés. Là encore, le nomadisme a dépassé radicalement cette question en organisant l'errance permanente.

S'agissant maintenant des échanges de marchandises, ce rapport au temps conduit à déconstruire un système fondé sur les flux accentuant la dépendance aux transports, pour l'opposer à des pratiques qui retrouveraient le sens du stock, moyen privilégié de la nature pour gérer l'aléa fondamental du temps dans le rapport à son environnement. Anticiper, éprouver la nécessité de quelque chose, et penser en termes de stocks, permet de réintroduire sans drame le temps dans le moment du transport.

Pour attaquer l'organisation des transports à sa base, il apparaît donc nécessaire, dans notre imaginaire individuel et social, de repenser le temps dans la vie, et les temps de la vie, pour permettre l'errance des personnes et le stockage des biens.

Transports et modes de production

En ligne de mire ici, la théorie économique des « avantages comparatifs » qui prétend que chaque pays se spécialise dans ce pour quoi ses facteurs de productions sont les plus efficaces, le libre-échange garantissant ensuite la meilleure allocation des ressources entre tous et chacun. Dans la pratique, cela finit en ce que le seul avantage comparatif des pays qui ne détiennent pas le pouvoir au niveau international, c'est une main-d'œuvre corvéable à merci⁷. C'est tout le phénomène des délocalisations.

Même sur des aires moins vastes que la planète, c'est encore l'exemple devenu classique du pot de yaourt aux fraises, dont les composants totalisent 3500 km de transports avant d'arriver sur l'étalage, qui illustre le mieux cette situation.

7. Voir par exemple http://fr.wikipedia.org/wiki/Avantage_comparatif, et, pour la critique, l'article de Peter Rosset, « Le mythe des avantages comparatifs », *l'Écologiste* n° 7, vol. 3 n° 1, juin 2002.

Les aberrations techniques (croissance soutenue du fret aérien au niveau mondial) et géographiques (le transport international lointain est proportionnellement bien moins cher que le local) ainsi générées, sont en outre souvent sous-tendues par des objectifs militaires, parangons des régimes autoritaires.

Pour s'attaquer à ce niveau concret de l'organisation de la production, nos réflexions doivent confronter les transports à la question de notre présence à l'espace par ce que nous y faisons. C'est l'un des attraits du documentaire de Rémi Mauger, *Paul dans sa vie* (2006), où ce paysan normand «à l'ancienne» existe dans le paysage, et en participe, parce que son mode d'exploitation exige telle ou telle errance entre les lieux de pacage des bêtes l'hiver ou l'été, les champs de fourrage ou de culture, etc., et même si cette errance s'exerce là dans un périmètre réduit à une commune. Arrivé à la retraite, ses vaches vendues, il ne voit plus de raison d'aller sur la lande s'il n'a rien à y faire. Sa production, bien sûr, était écoulée localement. Avec cet exemple, on relie rapport au temps, à l'espace, au mode de production et au final aux transports, qui sont à une échelle humaine, et très directement corrélés avec la charge des éléments à transporter (essentiellement le vieux tracteur servant aux gros outils agricoles).

Un autre exemple, plus directement lié à l'acte du transport lui-même, peut être trouvé dans l'ancienne production de piquets de châtaigniers pour les vignes du Bordelais, qui a engendré une économie forestière en haute Dordogne, liée à la construction de gabares destinées à descendre la rivière, sans retour, jusqu'à Bordeaux, d'où les ouvriers-gabariers, après avoir vendu la cargaison et la gabare, remontaient par la maleposte⁸. Cette activité très saisonnière

(le régime torrentiel de la haute Dordogne n'offrait qu'un mois de navigation au printemps et un à l'automne) et très dangereuse, a périclité avec le chemin de fer d'une part et la «domestication» de la haute Dordogne par une série de barrages. Elle n'en reste pas moins exemplaire de ces modes de production et d'échange étroitement imbriqués à leur géographie et qui en utilisent les ressources constructives et énergétiques naturelles (le bois des forêts exploitées et l'énergie cinétique de la rivière qui descend).

On objectera à juste titre que ces exemples ne sont pas transposables tels quels, sauf à être Amish et à vouloir figer l'organisation sociale, technique – et morale! – à un certain état historique. Il est intéressant de noter toutefois que le moment historique, objet de la nostalgie de ce genre de sectes, correspond à la fin du XIX^e siècle, soit l'époque où le modèle économique campagnard profondément autarcique est irrémédiablement vaincu par la logique de flux du capitalisme en marche.

De ces exemples, on peut donc tirer utilement qu'il y a une autre ligne de clivage à trouver entre l'autarcie, qui n'est pas dans le projet anarchiste (sauf à y inclure la vision fondamentalement asociale d'un Tolstoï ermite... avec malgré tout sa femme et sa fille, sans doute pour conserver quelque mâle pouvoir à exercer sur autrui!), et les exigences de frugalité et d'autonomie qui sont autant une appétence personnelle, que des critères collectifs pour repenser production, consommation et transports selon l'utilité sociale.

8. Jean-René Clergeau «Gabariers en Dordogne», in *Le Chasse-Marée* n° 96, mars 1996, suivi du récit d'une descente en 1900, tiré des mémoires d'un gabarier: Jean-Baptiste Blaudy.



Pour construire cette frugalité et cette autonomie modernes, il s'agit autant que faire se peut de remettre en un ce que le système capitaliste a segmenté, séparé, réduit, pour construire son régime de flux sur lesquels il prélève la richesse, mais qui sont autant de prisons asservissant leurs détenus à la croissance du flux (même les syndicats pensent croissance). Car dans cette « remise en un », le transport de la marchandise tend à disparaître.

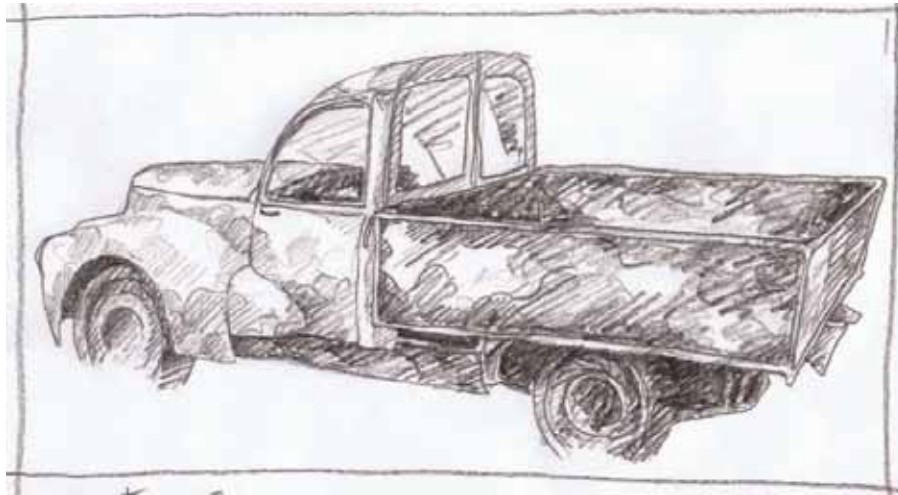
En cela et à nouveau, la figure du nomadisme a porté cet aspect de manière radicale, puisque la production elle-même a été mise en mouvement, intimement liée à la nature errante au mode de vie. Ainsi des Manouches colportant eux-mêmes les vanneries produites lors des haltes.

Plus près de nous, prenons l'exemple, pour l'alimentaire, des AMAP® – Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne – ou plus exactement de leur esprit (car les AMAP® elles-mêmes, marque commerciale contrôlée par une association ALLIANCE pas très claire, font craindre une arnaque politique, lorsque des compagnes et compagnons libertaires n'y portent pas le ferment de l'autogestion). Il s'agit alors de rassembler un ou des producteurs avec des consommateurs qui vont s'engager ensemble dans le choix de la

production, son préfinancement, la production elle-même et sa distribution, les aléas étant supportés collectivement. Or, pour que la pratique s'accorde, il doit y avoir relative proximité géographique afin de permettre aux consommateurs de s'investir dans la production et au producteur de prendre sa part de la distribution. Le transport comme activité détachable disparaît; il est assuré par les individus eux-mêmes, à une échelle qui ne dépasse pas leurs capacités.

Toujours dans le souci d'autonomie et de repousser la nécessité d'un transport, on imagine aussi qu'il faut transformer les matières premières sur place, avant de n'avoir à transporter que les produits finaux. Pour rester dans le forestier, il est aberrant, par exemple, d'envoyer une grume brute se faire scier à l'autre bout de la France, puis d'envoyer les planches se faire assembler en meuble ailleurs, puis d'envoyer le meuble dans un entrepôt encore ailleurs, d'où il sera expédié dans un magasin et enfin seulement chez le client (que dire lorsque la grume est exotique...).

Le raisonnement atteint certes ses limites dès que l'on considère des produits manufacturés qui ne sont pas seulement issus de la transformation d'une matière donnée, mais un assemblage de matières premières semi-finies ou finies, de natures et



provenances diverses. Une fois chacun recentré sur ce que son milieu offre comme possibilité de productions portées le plus loin possible vers le produit fini, des échanges seront nécessaires qui, pour ceux qui n'auront pas choisi le nomadisme, signifie des transports.

C'est alors l'aménagement global des territoires qui doit se faire en considération, aussi, de ces nécessités de transport et des moyens possibles et pertinents pour les effectuer (voies d'eau, moyens terrestres, moyens aériens avec pourquoi pas les « plus légers que l'air »). Et cette pertinence ne pourra ignorer les incidences sociales et géographiques (pour reprendre l'exemple des gabarriers de haute Dordogne, l'on pourrait imaginer des modes d'exploitation modernes tirant profit des mêmes éléments, avec le danger en moins du fait de la domestication de la rivière).

C'est à ce stade seulement que l'outil économique de l'internalisation des coûts externes négatifs du transport peut servir un projet de transformation social radical. Dans le cadre d'unités de transport autogérées, le mode d'appréciation doit en effet assurer que la réalité du coût social (humain, technologique et environnemental) soit bien apparente; ceci en lien très direct avec les unités de production autogérées

pour que celles-ci puissent apprécier l'utilité sociale de telle ou telle proposition en fonction des modes de transports possibles. Et comme le transport a tendance à disparaître quand les fonctions de producteurs et consommateurs sont réunies au sein de mêmes groupes d'individus, la solidarité doit jouer si un arbitrage de l'utilité sociale, pour un projet donné, conduit à renoncer à un transport.

La question de l'organisation des productions nous a naturellement portés plutôt vers les marchandises⁹. Or le mode d'implantation humaine a également une implication directe sur le besoin et les modes de transports.

Transports, ville, aménagement du territoire et réseau d'échange

Le constat n'est plus à faire, mais est toujours à rappeler, des dégâts environnementaux, sociaux et économiques des modèles centralisés et concentrationnaires des grandes agglomérations, dont l'organisation française autour de Paris est tristement exemplaire. On rappellera sur ce point que la Commune de Paris, déjà, imaginait le modèle alternatif d'un

9. Voir « Transport gratuit des marchandises : le choix de Rahan » de Dr Martius, in *Le Monde Libertaire* n° 1413 (sept. 2005).

réseau de communes libres et fédérées. Et l'on voit bien sur ce point que la logique de compétition économique entre les territoires, gérés comme des produits à vendre aux personnes et aux entreprises, pour attirer leurs richesses, va dans le sens de la concentration vers les plus puissants, donc les plus gros. À ce niveau des mécanismes, intimement liés à la structure hiérarchique des pouvoirs de nos tyrans, seule une révolution sociale d'ampleur semble efficace.

Même une fois cette révolution en marche, demeurera toujours à penser l'organisation même de la ville, avec, vis-à-vis des transports, la question du temps comme élément d'égalité sociale. La ville ancienne, avec ses ruelles n'autorisant que la circulation à pied ou bien des véhicules roulant au pas, constitue un espace où tous partagent le même temps. Venise est à cet égard exemplaire car elle est un tout physiquement inapte aux voitures, et la marche ou le bateau sont équivalents en performance. Dans ces conditions, d'une part le mode de transport n'est plus un élément de pouvoir ou de hiérarchisation, d'autre part les transports, comme activité propre, sont réduits au strict nécessaire, c'est-à-dire à la mesure de la force humaine. La spécialisation des quartiers étant très fortement contrariée par ces deux conséquences, chaque quartier est tenu de conserver une certaine autonomie des fonctions de base.

À ce critère du temps doit également être rattachée la critique d'Ivan Illich lorsqu'il montre que dans les villes américaines, le kilométrage annuel, rapporté au temps nécessaire pour «jouir» de la voiture (temps du travail

pour tout payer, temps dans la voiture ou à son entretien) la vitesse moyenne est de 6 km/h, c'est-à-dire à peine plus qu'un homme qui marche. Le temps gagné en durée de déplacement est donc perdu dans le temps nécessaire aux conditions de ce gain, avec au passage un bilan énergétique global très dégradé¹⁰! Et bien sûr, le même raisonnement, appliqué aux autres modes de transport, même hors de la ville, conduit à cette même vitesse globale moyenne qui ne dépasse guère celle de la marche. Une meilleure performance pour soi ne peut donc réellement s'obtenir que si l'on fait supporter à d'autres la contrainte de l'immobilité du travail pour construire le système «performant». Sans le secours de l'inégalité sociale et de la domination, seul le vélo offre un bilan intéressant au terme de l'analyse des différentes dimensions (vitesse, énergie, encombrement, environnement, sociabilité, etc.).

On retrouve donc, via la question des transports, l'exigence globale de reconstruire des espaces où coexistent les différentes fonctions de la vie, à l'opposé de la spécialisation des secteurs urbains. On rationalise ainsi les besoins de transports entre des transports individuels quotidiens à taille et force humaine (marche, patin, vélo, et tout mode «doux» à inventer ou réinventer), des transports inter-quartiers collectifs qui n'ont plus besoin d'être dimensionnés pour les heures de pointe des migrations pendulaires massives, et enfin les cas particuliers qui peuvent être traités par un système à la demande, collectif, semi-collectif ou individuel (transport des handicapés moteurs, taxis, transports d'encombrants, parc de véhicules partagés en location ou selon une autre modalité, etc.). C'est bien cette approche qui est mise avec succès en application aux Pays-Bas et en Allemagne notamment¹¹.

10. Ivan Illich, *Énergie et équité*, Le Seuil.

11. Voir «Espace urbain, transport et environnement», in *Silence* n° 339, octobre 2006.

Faisons un pas de plus en soulignant que l'autonomie pertinente des différents quartiers (ou villages dans les zones plutôt campagnardes), se mesure aussi à la satisfaction des besoins élémentaires tels que l'alimentation, qui renvoient nécessairement aux espaces agricoles. Convoquant à nouveau notre figure « témoin » du nomadisme, et sur le strict plan du rapport physique à l'espace, notons que le nomade occupe en réalité tout l'espace de son errance, mais en déplaçant régulièrement, à l'intérieur de cet espace entier, le lieu de sa pression physique sur la nature laissant celle-ci se reconstituer après son passage. À chaque halte, sont reconstituées dans le voisinage immédiat du campement les conditions matérielles de l'autonomie. Tous les morceaux de l'espace d'errance sont alternativement « naturels » (dans le sens de laissés à eux-mêmes) ou « habités » (l'exploitation de la nature étant le prolongement de cette « habitation »)¹².

Dès lors que le campement, en s'immobilisant, devient village, bourg ou quartier de ville, il faut également figer les espaces « naturels » et les espaces « exploités », afin que le même rapport soit maintenu dans l'espace global, et avec toujours la contrainte de conserver proche de l'implantation les conditions de l'autonomie, à commencer par les cultures vivrières. C'est donc non seulement les conurbations qu'il faut proscrire au profit d'un réseau mieux réparti de villes moyennes, mais également les villes qui ne laisseraient pas à l'intérieur même de leurs espaces, ou dans leur voisinage immédiat, des zones d'exploitations vivrières. Celles-ci, pour faire le lien avec des développements antérieurs, seront bien sûr gérées en AMAP®! On peut d'ailleurs voir un peu de cette préoccupation dans l'engouement pour les « jardins par-



tagés » négociés par des associations de quartier avec la Mairie de Paris notamment, soit dans les dents creuses de la ville, soit dans les nouveaux espaces verts créés¹³.

Ainsi, la Chine projette de construire des villes nouvelles de 50 000 habitants, de densité quatre fois moindre que celle de Paris, sillonnées de transports collectifs « propres », alimentées entièrement par énergies renouvelables et auto-suffisantes alimentaires¹⁴. On peut faire confiance au gouvernement chinois pour qu'un tel programme, décidé et mis en œuvre autoritairement, soit vite un nouvel enfer de totalitarisme. Il n'en demeure pas moins que le résumé des objectifs vise juste, et qu'il peut être proposé à toute expérimentation autogérée voulant agir sur le lien entre construction de la ville et transports.

12. Il ne s'agit bien sûr pas d'idéaliser le nomadisme comme unique modèle d'autonomie et de cohérence. Sa critique est aussi à faire dans une certaine irresponsabilité qu'il permet : on épuise les ressources et on fout le camp (la désertification de certaines régions est aussi la conséquence d'un mode d'exploitation nomade). C'est ici simplement le principe de présence physique à l'espace qui m'intéresse, et la construction des conditions de l'autonomie.

13. Information parue dans *20 Minutes*, édition parisienne, du 11 janvier 2007.

14. Information parue dans *le Moniteur des Travaux Publics* du 7 juillet 2006.

Décroissance des transports, gratuité et autogestion

Les exigences d'égalité sociale et de liberté individuelle ont conduit les anarchistes à porter la revendication des transports gratuits pour tous, ce qui, dans une optique de décroissance, pourrait sembler contradictoire, car incitant à une plus grande utilisation de moyens que l'on reconnaît aujourd'hui polluants et qu'il est illusoire que la technique rende jamais « neutres » écologiquement parlant. Les deux problématiques nous semblent pourtant s'alimenter l'une l'autre.

En effet, d'une part la gratuité réclamée est celle des transports publics, donc, majoritairement, des alternatives techniques et sociales au « tout voiture individuelle », qui représente le modèle sans doute le pire des points de vue idéologique, énergétique, environnemental, etc. D'autre part, la revendication de la gratuité est un instrument de rupture avec les dimensions marchande, hiérarchique et autoritaire des transports, dont on a vu qu'elles sont le socle qui porte le modèle de développement capitaliste. Enfin et surtout, la gratuité réclamée ne s'entend pas sans autogestion.

Car une fois que le verrou des transports payants aura sauté, la question qui vient immédiatement à l'esprit est celle de savoir à quoi on alloue les ressources collectives, et seules des structures autogérées sont légitimes et efficaces, sur le plan collectif, pour garantir que cette allocation conjugue efficacité et égalité sociale. Or l'on a vu combien les transports s'imbriquent dans les autres dimensions de l'organisation

de la vie sociale. Ouvrir le champ des transports à des expérimentations autogérées peut donc s'avérer un formidable levier pour révolutionner ces autres dimensions.

Reste la dichotomie décrite plus haut entre transport des personnes et transport des marchandises, vis-à-vis de laquelle, si la gratuité des transports collectifs de personnes peut constituer une étape vers l'autogestion, la gratuité du transport des marchandises, elle, ne pourrait probablement voir le jour que dans une société parfaitement frugale et complètement autogérée.

En attendant, la liberté de circulation des personnes, qui permet leur errance, notamment sur un mode nomade, doit être l'instrument de la frugalité (le déplacement limite physiquement le besoin de possession matérielle), comme celui du sentiment de la nécessité de l'égalité sociale, dans la confrontation à l'autre¹⁵.

Martial Lepic

Groupe Louise Michel de la Fédération
Anarchiste et collectif RATP

Résumé

Fruit d'une histoire longue associée à un imaginaire de liberté, les transports sont devenus l'instrument nécessaire et l'objet même des mythes de la « Croissance » et du « Développement » capitalistes. Techniquement, ils permettent aujourd'hui le déplacement de tout et de tous, mais sont plus que jamais un marqueur de l'apartheid social. Il nous faut donc repenser les échanges pour qu'ils agissent dans la rupture avec ce système fondé sur les flux (accentuant la dépendance aux transports), pour l'opposer à des pratiques qui retrouveraient le sens du stock, moyen privilégié de la nature pour gérer l'aléa fondamental du temps dans le rapport à son environnement.

15. Sur le thème de « l'autonomie », voir Franck Michel « Décolonisation, nomadisme, autonomie et voyages désorganisés », in *Silence* n° 334, avril 2006.