

Les véhicules autonomes, les enjeux écosocialistes et le transport public collectif

jeudi 2 février 2017, par [MOLINERO Thibaut](#) (Date de rédaction antérieure : 17 janvier 2017).

Au bout de 40 années de développement, les voitures autonomes (sans chauffeur) ne sont plus du domaine de la fiction. Que l'on adhère ou non aux rêves technologiques d'automatisation, une mutation des transports se met en place et on ne peut faire l'impasse de la voir telle qu'elle est : une tentative du capitalisme de sortir d'une crise automobile.

Des voitures complètement autonomes sont déjà en circulation aux États-Unis, en Australie, au Japon, et dans plusieurs pays européens dont la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, et l'Espagne. De nombreux constructeurs/développeurs sont dans la course, parmi les plus notoires on retrouve Tesla, ainsi que les géants Google et Uber. La plupart des grands analystes financiers et industriels s'accordent sur le fait que ces voitures autonomes seront communes sur nos routes en 2030, avec un développement continu dès 2020. Ce n'est plus la technologie qui bloque la mise en circulation, mais la législation. Et les pays précités commencent déjà à adapter et uniformiser leur réglementation routière afin d'accueillir non seulement les premières voitures autonomes, mais également les camions et bus. En effet, c'est l'ensemble des véhicules motorisés qui est visé, jusqu'aux plus imposants tels les camions géants de Caterpillar dans les mines australiennes (accompagné d'une augmentation de productivité de 25%, et de nombreuses pertes d'emploi).

Reste à convaincre et habituer les usagers. Pour cela, de nombreux arguments sont employés. Tout d'abord par la pratique : des métros sans chauffeurs circulent sur plus de 80 lignes dans le monde, une ligne de bus autonome est ouverte à Lyon. Ensuite viennent les arguments économiques : une conduite optimisée, plus efficace et permettant la conduite en peloton (« *platooning* »), permet de réduire de 30% la consommation de carburant. Cette conduite réduit le trafic à son minimum réduisant la durée du trajet, libère l'attention de l'utilisateur augmentant sa productivité, et réduit la mortalité routière évitant les accidents dont 90% résultent d'erreur humaine. Cela permet également d'élargir le spectre de consommateurs en intégrant les adolescents, les personnes considérées comme trop âgées et à mobilité réduite. Enfin, il reste à convaincre la frange la plus réfractaire en faisant appel à sa sensibilité écologique et solidaire.

Selon les développeurs, renouveler le parc automobile est une des solutions à la crise climatique : il n'en est rien !

Selon les développeurs, renouveler le parc automobile est une des solutions à la crise climatique car les voitures autonomes consomment moins et possèdent un moteur hybride voire totalement électrique ou solaire, limitant les émissions de CO₂ (*spoiler* : il n'en est rien !). Mais surtout, les développeurs affirment que cette mutation participe au développement durable car elle est inscrite dans l'économie de fonctionnalité, basée sur l'usage du bien plutôt que son achat. En effet, rares seront les propriétaires de luxueuses voitures autonomes. Les grandes sociétés ne vendront plus directement leurs voitures mais fourniront un service via des abonnements. Malgré un coût d'achat

élevé, les propriétaires n'utilisent leur voiture que 4 à 10% du temps, ce qui rend les voitures personnelles peu économiques pour les populations urbaines ou pour les propriétaires circulant moins de 10.000 km par an. L'engouement pour des systèmes tels Cambio avec ses 12.000 utilisateurs à Bruxelles, ou Zipcar en « *free floating* » pave la route à cette économie de service. De plus, l'abonnement permet d'utiliser une voiture spécifique à l'activité (monoplace, familiale, utilitaire, sportive...) plutôt qu'une seule voiture multifonctionnelle.

La voiture comme service n'est pas qu'une nécessité pratique (principalement pour les sociétés d'assurance car, en cas d'accident, ce n'est plus la responsabilité du passager mais celle de l'algorithme lié au constructeur/développeur/fournisseur qui est en jeu), mais c'est surtout un moyen pour le capitalisme vert de s'accroître. Renouveler le parc automobile avec une nouvelle technologie permet de redévelopper de nouveaux monopoles, d'amortir la baisse de ventes ou les contraintes liées aux normes environnementales. Pour se verdir, le capitalisme revendique les arguments de baisse de consommation déjà évoqués, ainsi que la réduction de voitures en circulation. À New-York City, une flotte de 9.000 taxis autonomes suffirait pour remplacer tous les taxis de la ville, avec un temps d'attente moyen de 36 secondes. Une société comme Uber, pour se développer, manque aujourd'hui de conducteurs. Sa solution : s'en passer définitivement et engranger encore plus de bénéfices. Et ceci tout en permettant aux constructeurs/développeurs de se revendiquer comme emploi vert, car sont repris comme emplois verts les activités qui limitent un impact négatif sur l'environnement, comme la consommation énergétique des véhicules. En France, c'est d'ailleurs dans le cadre de la « Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte » que l'Assemblée nationale a autorisé la circulation de voitures autonomes.

À Singapour, 300.000 voitures autonomes (1/3 des voitures en circulation) combleraient les besoins de toute la population. Pour se garantir un monopole, les compagnies privées devront donc, malgré tout, investir dans une flotte massive d'automobiles. Gardons à l'esprit que la capitalisation de Google/Alphabet s'élève à 555 milliards de dollars, c'est plus que le PIB de la Belgique, sans compter les aides publiques aux emplois verts qui aideront l'investissement.

Concernant l'emploi à proprement parler, il est très peu probable que l'automatisation des véhicules crée plus d'emploi qu'elle n'en détruit. Et ceci bien au-delà des taxis (traditionnels et uberisés) ou des camions miniers en Australie. Autour de nous, le nombre d'emplois liés aux véhicules motorisés est vertigineux : métros-bus-trains, transport de marchandises, livraison, assurance, parkings, agriculture, construction et entretiens de véhicules... basés sur la production de millions de véhicules de tous types dans un marché concurrentiel et saturé. Au total, il s'agit de 76 millions de travailleurs dans le monde. Tous ne vont pas perdre leur emploi, mais c'est un risque pour beaucoup d'entre eux.

C'est le transport public collectif qu'il faut favoriser !

La question n'est pas d'être anti-technologie par essence, personne ne serait contre la réduction de la mortalité routière, le confort individuel, ou l'accaparement de toutes les places de parkings qui engorgent nos villes. Mais pas sans conditions ! Nous sommes contre son appropriation par des compagnies privées auxquelles nous serions soumis.e.s et entièrement dépendant.e.s pour nos déplacements (je laisse ici de côté le volet sécuritaire de contrôle des populations). La « mobilité 4.0 » doit être vue comme un service public, gratuit, géré et contrôlé démocratiquement, et accompagné d'une réduction collective de temps de travail sans perte de salaire et avec embauche compensatoire. Mais bien que ceci garantisse le volet social, ça ne garantit pas le volet écologique.

Un transport vraiment écologique ne doit pas s'envisager par le prisme des énergies renouvelables (nouveaux moteurs hybrides ou électriques), mais par celui de la réduction des émissions de CO₂. Il faut se baser au maximum sur les infrastructures existantes et éviter des investissements coûteux en

CO₂ (y compris la construction massive d'une nouvelle flotte de voitures autonomes dont la production n'est pas neutre en émissions de gaz à effet de serre). Bien sûr il faut se baser sur des énergies renouvelables, non polluantes et respectueuses de l'environnement, mais concernant la mobilité c'est le transport public collectif qu'il faut favoriser, ainsi que la réduction des déplacements motorisés inutiles (via des déplacements non-motorisés). Des voitures autonomes dont l'utilisation, par abonnement, serait facile et bon marché pourraient même créer l'effet inverse : augmenter les trajets individuels par rapports aux transports publics et augmenter le nombre de trajets, et donc la consommation de carburant.

L'urgence est de garder 80 à 90% des combustibles fossiles sous terre, nous laissant seulement cinq années d'émissions au rythme actuel. En Belgique, 70% de notre consommation d'énergie primaire est encore basée sur les combustibles fossiles. Il faut donc agir dès maintenant, sans attendre une transition technologique salvatrice. Si les budgets de nos Etats se comptent encore en euros, il faudrait s'efforcer de les compter également en tonnes de CO₂ : ceci ferait apparaitre le gigantesque problème budgétaire « écologique » à régler !

Thibaut Molinero

P.-S.

* « Voitures autonomes : enjeux écosocialistes ». 17 janvier 2017. Article publié dans La Gauche #80, janvier-février 2017. :

<http://www.lcr-lagauche.org/voitures-autonomes-enjeux-ecosocialistes/>