

# Limitons la vitesse à 60 km/h

21 août 2009 / [Samregarde](#)

Le meilleur moyen de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports...

---

---

Ces temps de crise sont souvent propices à l'émergence d'idées nouvelles, et offrent souvent les conditions nécessaires aux changements en rapport.

Le document ci-joint propose une telle idée, dont la nature n'est pas technique, mais plutôt très pragmatique. Elle pourrait révolutionner l'univers des transports.

L'analyse des données les plus fondamentales (disponibilité des ressources s'amointrissant, perspectives de croissance automobile insoutenables, techniques alternatives impuissantes en l'état, aliénation des comportements), permet de dégager une idée force : dans un monde où l'être humain fait de plus en plus sentir le poids de ses actions, la décroissance doit passer par certains facteurs physiques avant tout. En matière de transport, la variable d'ajustement est la vitesse. Il convient en période d'urgence de la réduire drastiquement.

La proposition de réduire la vitesse maximale autorisée sur route à 60km/h de façon « universelle » pourra choquer ou faire rire. A la réflexion il n'en reste pas moins qu'elle constitue une solution à très court terme à de nombreux problèmes (énergétiques,

environnementaux, économiques, industriels...).

Ses conséquences vertueuses dépassent de très loin le simple cadre des transports (on peut citer l'urbanisme, la relocalisation économique, la ressocialisation des espaces, la réduction de la fracture technologique, etc...).

.....

## **SOMMAIRE**

AVANT PROPOS CANDIDE

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : LES SOLUTIONS TECHNIQUES

Idée reçue 1 : il y a bien assez de pétrole pour tous et pour des décennies encore

Idée reçue 2 : améliorons simplement le rendement des véhicules « standards »

Idée reçue 3 : remplaçons les produits pétroliers par les agrocarburants

Idée reçue 4 : passons à la propulsion électrique

Idée reçue 5 : vive la voiture hybride

Idée reçue 6 : l'air comprimé comme vecteur énergétique

Idée reçue 7 : la solution est la voiture à hydrogène

Idée reçue 8 : « ils » vont bien inventer/trouver quelque chose au moment voulu

DEUXIEME PARTIE : LES SOLUTIONS COMPORTEMENTALES

La solution de l'autolimitation et les changements d'outils

TROISIEME PARTIE : LIMITER LA VITESSE DE MANIERE DRASTIQUE

Avantage 1 : limiter la consommation d'énergie, tout en permettant l'émergence de nouvelles techniques

Avantage 2 : limiter l'impact des gaz à effet de serre

Avantage 3 : favoriser les comportements les plus sobres

Avantage 4 : permettre l'instauration d'une taxe carbone

Avantage 5 : relocaliser et restructurer l'économie

Avantage 6 : Donner la possibilité aux citoyens d'être acteurs du changement

Avantage 7 : faire sortir du marasme une industrie automobile en panne, et au-delà une économie en récession

Avantage 8 : diminuer le coût social et financier des accidents de la route

## CONCLUSION

.....

### **Avant-propos candide**

Au commencement de l'Histoire il y avait l'Homme, qui ne pouvait compter que sur ses propres forces. Après sans doute bien des tentatives et des échecs, Il parvint à dompter l'Animal, lequel lui fournît un surcroît de force dans son travail. La vie devint ainsi plus facile par certains aspects. D'ères en époques, l'Homme constata que mettre ses congénères au travail pour ses besoins personnels accroissait encore sa capacité d'agir. Ainsi certains individus se croyaient-ils puissants, ainsi se pensaient-ils libres. Mais l'Homme comprit un jour, au cours d'un cheminement difficile qui conduisait vers une société plus juste, que cela avait une conséquence désastreuse pour nombre de ses frères, qui d'esclaves devinrent alors citoyens. Par coïncidence (?) il réussit dans le même temps à remplacer la force musculaire par la force mécanique. Durant deux siècles, il se montra d'une ingéniosité prodigieuse, inventa toutes sortes de machines, se déplaça d'un bout à l'autre de sa planète, profitant de l'équivalent en puissance de plusieurs dizaines d'esclaves mis de la sorte à son service.

Cette fois, il était vraiment libre, se disait-il. Hélas, en plus de certains de ses semblables, c'est sa propre planète qu'il exploitait dès lors sans vergogne pour alimenter les besoins toujours croissants de ses inventions. Cette Terre, devant le pouvoir fabuleux de son hôte, commença à donner des signes de fatigue inquiétants. Il devint bientôt évident qu'elle ne serait plus à même d'assurer sa mission. l'Homme regardait cela mais, ivre de sa propre réussite et confiant en son destin, ne voulait pas y croire. Pourquoi et comment se départir, au moins temporairement, d'une partie de ce pouvoir ? Il ne voyait pas encore que sa soif inextinguible de puissance l'entraînait vers la déchéance et le chaos. De maître, il allait devenir esclave, faute de savoir contrôler ses ambitions.

## Introduction

Nous voici donc à l'heure où les grandes puissances commencent à constater avec hébétude les conséquences de la folie dans laquelle nous a plongé la quête d'une puissance illimitée. La crise économique actuelle n'est qu'un corollaire navrant des inconséquences de nos comportements boulimiques. Nombreux sont ceux qui prennent conscience aujourd'hui que toute exploitation non raisonnée conduit tôt ou tard à la déroute, à la misère, à l'esclavage, à la mort.

Il est un exemple illustrant parfaitement ce récit : les transports routiers motorisés. Ils représentent tout à la fois le symbole d'une certaine puissance, d'une forme de liberté et de rêve pour tous, tout en étant responsables de plus de 40% de la consommation pétrolière mondiale selon l'observatoire de l'énergie (alors que les transports totaux en représentent 60%), et de plus de 17% des émissions de CO<sub>2</sub> (secteur en très forte croissance).

En France, les transports motorisés utilisent 56% du pétrole consommé, et sont responsables de 27% des émissions de gaz à effet de serre dues à l'activité humaine.

Selon l'Agence Internationale de l'Énergie, le maintien des politiques énergétiques actuelles se traduira à l'horizon 2050 par une augmentation de la demande en pétrole de 70% (tandis que les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> augmenteront de 130 %). Cette tendance lourde est principalement liée au transports.

Dans ce contexte, les réserves prouvées ne devraient alors être capables, selon les pétroliers eux-mêmes, de fournir matière à carburer que pour les 35 années à venir. Et encore, en supposant que nous en restions à notre niveau actuel de consommation ! Le moment crucial, économiquement et symboliquement parlant, sera en réalité représenté par l'instant où la demande excédera l'offre, et où l'offre sera de plus en plus difficile à assurer à un coût acceptable. Or, cet instant est proche.

La crise énergétique est pour très bientôt. Elle touche même déjà certains pays, avec son cortège de conséquences allant de la hausse des prix des biens essentiels à la naissance des conflits les plus violents. Elle devrait vraisemblablement s'accompagner des conséquences d'une autre crise d'envergure planétaire, climatique cette fois, engendrée par les mêmes causes. Malgré l'imminence de ces deux crises, toutes deux fortement liées aux transports, il faut bien avouer que nous ne bougeons guère, bercés par les effets d'annonces de constructeurs

présentant des modèles « propres et économiques » , d'ingénieurs promettant des avancées techniques définitives, « d'experts » ne voyant aucun problème de ressource ou de pollution, ou de politiques se réclamant de la paradoxale et par certains côtés absurde, « croissance verte »...

Pourtant, envisagés à l'aune d'une population mondiale qui devrait atteindre d'après l'ONU 9 milliards d'habitants à l'horizon 2050, et dont une majeure partie souhaite vivre « à l'occidentale », ces effets d'annonces trop entendus se révèlent n'être que de simples idées reçues : des slogans formulés par la cupidité des uns, servant d'alibi à l'immobilisme des autres. Un passage en revue de ces idées permettra de mieux comprendre les tenants et aboutissants de la consommation énergétique liée aux transports routiers, et ouvrira des perspectives sur les solutions réellement envisageables, tout en donnant à réfléchir sur l'ampleur du défi qui nous attend.

Nous postulerons en dernier ressort que si des alternatives techniques, comportementales et organisationnelles s'imposent absolument, elles ne peuvent être mises en place que dans un cadre légal fondamentalement modifié.

**Source** avec la suite du document : <http://rdv60.over-blog.com/>

- Emplacement : Accueil > Tribune >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Limitons-la-vitesse-a-60-km-h>