

Michel Louis Lévy

Dans tous les scénarios prospectifs d'économies d'énergie ou de réduction des émissions de gaz carbonique, les transports routiers, de personnes et de marchandises, font doublement figure de « noyau dur » ; d'un côté, l'automobile et le camion sont si intimement liés au fonctionnement des sociétés modernes que tout projet de limitation de leur usage paraît voué à l'échec, d'autant que nombreuses sont les populations, en Asie, en Afrique et en Amérique latine, qui ne font que commencer à s'équiper ; d'un autre côté, alors que dans d'autres utilisations d'énergie, en particulier le chauffage, les diverses formes d'énergie sont plus ou moins substituables, il ne paraît pas commodément possible de faire fonctionner un moteur embarqué – et ceci vaut aussi pour les transports aériens et maritimes – autrement qu'avec un carburant liquide.

Est-il cependant possible de desserrer cette double contrainte ? d'épargner aux pays qui s'ouvrent à l'automobile les excès de ceux qui les ont précédés ? de remplacer, au moins partiellement, les carburants d'origine minérale par ceux d'origine végétale ? de faire un usage plus modéré des voitures particulières et des poids lourds ? d'accroître les rendements énergétiques des moteurs ? d'organiser l'habitat, le peuplement, la production, de façon à limiter les accidents, la pollution, les encombrements et autres gaspillages ? de développer, autant que faire se peut, l'usage du train... et du vélo ? C'est à ce type de questions qu'est consacré ce numéro, sans aucune prétention à l'exhaustivité.

La révolution industrielle a permis successivement, depuis son origine, l'avènement du chemin de fer, de l'électricité, de l'automobile... Chaque innovation ne supprime pas la précédente, elle en spécialise simplement l'usage. Nous entrons dans l'ère de l'information et de la communication. Le téléphone, le fax, Internet permettent d'optimiser l'usage des moyens de transport des personnes et des marchandises, et l'informatique embarquée permet de régler le fonctionnement des moteurs et d'assister les conducteurs. Les contributions qui suivent argumentent pour un usage intelligent de voitures et de camions intelligents. Mais l'usage de l'automobile ne relève pas seulement du rationnel. Reste à faire la part du passionnel.