

GRAND ORIENT DE FRANCE



Science
Citoyen

technique

politique

État

LIVRE BLANC

Après

Les Cahiers thématiques



travail
école
santé

monnaie

République

fraternité

économie

Mobilité

laïcité

individu

société

liberté

Pour un droit à la mobilité durable inconditionnelle

Respectable Loge, La Parfaite Union, Orient de Rennes, Région 9

Respectable Loge, Clarté, Orient de Paris, Région 11

Avant l'apparition de la COVID nous étions dans une transformation, une évolution « douce » de nos comportements concernant la mobilité. Il s'agissait plus ou moins de réfléchir au moyen de transport le mieux adapté selon des restrictions imposées, liées principalement à des épisodes atmosphériques de pollution de l'air. Les Pouvoirs Publics profitent de la crise de la COVID que nous traversons pour pousser les aménagements en faveur des modes alternatifs. Le fleurissement de pistes cyclables expérimentales dans les villes qui deviendront pérennes en est un bon exemple.

Il est vrai que nous touchons là au droit de chaque citoyen à la mobilité choisie, à la liberté de se déplacer ou non quelques soit les circonstances. L'état et les collectivités agissent plus en diminuant certains modes de déplacements au détriment du droit à la mobilité choisie. Le vocable « évolution des modes de déplacement » peut aussi s'interpréter comme restriction des modes de déplacement polluant pour des modes de déplacement plus doux.

Nos déplacements : quotidiens, professionnels, touristiques

Les déplacements quotidiens sont en grande partie liés à notre organisation sociale et urbanistique : il s'agit surtout d'aller/revenir du travail, s'approvisionner, se cultiver et entretenir nos liens sociaux. L'un des chemins pour réduire ces déplacements consiste à interroger notre organisation spatiale sur le territoire : ne plus densifier et spécialiser les lieux mais faire de la mixité fonctionnelle et mieux la répartir sur le territoire (rapprocher le travailleur du travail et le consommateur du magasin !). Pour le reste il faut s'interroger sur les moyens de locomotion mobilisés ainsi que sur leur mutualisation.

Pour les déplacements professionnels, chaque organisation doit repenser son fonctionnement. Le télétravail doit devenir une modalité ordinaire d'exercice professionnel. Ensuite il convient à chaque fois d'évaluer la nécessité de se déplacer et son coût réel.

En ce qui concerne les déplacements touristiques il faut interroger cette frénésie de « découvrir le monde » qui consiste le plus souvent à le parcourir en constatant sa beauté tout en contribuant allègrement à le détruire. Il faut aussi appliquer le principe de « la vérité des coûts », y compris les « externalités négatives » ainsi que celui de pollueur/payeur. Un travail culturel s'impose sur ce que veut dire rencontrer l'autre et exister socialement, quel marqueur social pertinent pour afficher une « réussite », une « ouverture », une certaine « culture » ? De plus, il est nécessaire d'analyser le type de développement induit par le tourisme de masse. Si les sommes colossales investies dans les infrastructures touristiques étaient orientées vers le développement endogène des pays concernés, les populations locales y gagneraient en autonomie, en qualité de vie et en capacité à faire face aux aléas de la vie (autrement dit : en capacité de résilience...).

Lieux de production, flux de marchandises

Pour des raisons d'emploi et de non-dépendance à l'égard de pays étrangers, notamment les moins démocratiques et/ou les plus égoïstes, la pandémie du Coronavirus nous enseigne de relocaliser la production de tout ce qui est indispensable à la vie quotidienne de la population et du pays.

En premier lieu il convient de rendre notre agriculture plus locale (ne dépendant pas d'importations massives de soja ou maïs transgéniques américains), moins intensive et revitalisante pour nos campagnes. Cela doit s'accompagner d'une lutte contre le développement des monocultures imposées dans les pays tiers au dépend des productions vivrières locales.

En matière de production industrielle il est maintenant établi que le concept de pays « ateliers du monde » (de quel monde ?) n'est plus pertinent. L'assemblage de biens en un lieu à partir de multiples pièces produites aux quatre coins de monde « au meilleur coût » est un modèle obsolète car coûteux, si on intègre les « externalités négatives » y compris sociales et environnementales, et fragile car il suffit qu'un des producteurs soit défaillant pour que l'ensemble du processus soit mis à mal.

La conséquence des deux propositions ci-dessus est une plus grande sécurité d'approvisionnement, une création d'emplois locaux et une baisse considérable des flux de marchandises

La Proximité... c'est une conclusion !

- Initier un grand débat national sur les valeurs de notre société et leurs modes d'expression
- Mener un débat sur la pertinence de notre organisation spatiale sur le territoire et ses conséquences
- Interroger la pertinence, les modalités et la finalité de l'ensemble de nos déplacements
- Faire du circuit court un principe général, le circuit long (2 intermédiaires ou plus) devenant l'exception