

Décroissance et infrastructures : un vaste chantier

Hervé Philippe

Les infrastructures ! Si on cherche à distinguer la simplicité volontaire de la décroissance, le simple mot infrastructures suffit. La démarche d'un simplicitaire est indiscutablement bénéfique, tant pour lui que pour la société, mais elle est très vite limitée par les infrastructures. Comment acheter local et bio sur un petit marché si le seul commerce accessible à pied de chez soi est un Wal-Mart ? Comment se rendre quelque part si aucun transport collectif n'existe ? Comment ne pas avoir envie de partir loin, régulièrement, quand la ville dans laquelle on vit est un enfer dominé par le char, ses bruits, ses gaz d'échappement, les immenses espaces enlaidis pour le laisser passer ou stationner ? Un objecteur de croissance, qui bien évidemment a adopté la simplicité volontaire, doit se préoccuper, peut-être même avant tout, des infrastructures collectives, qui conditionnent notre présent tout autant que notre futur.

Comme vous pouvez facilement le deviner, la voiture est un élément récurrent de ce dossier, tant sa place est grande dans nos sociétés. Imaginez que les routes et les stationnements aux États-Unis représentent une surface à peu près équivalente à l'ensemble de la France. Ivan Illich le faisait déjà remarquer, beaucoup de gens passent tellement de temps à travailler pour payer leur voiture (et tout ce qu'elle requiert) qu'ils iraient beaucoup plus vite en vélo, voire à pied, tout en travaillant moins ! Comme nous l'explique Serge Mongeau, un adieu à l'automobile est une certitude, mais comment peut-on y arriver autrement que par la contrainte avec l'épuisement inévitable des énergies fossiles ?

Modifier l'imaginaire des citoyens est primordial. Tout comme pour la voiture, symbole incontesté de liberté qui commence tout doucement à devenir un symbole d'oppression, il ne faut plus avoir de fierté pour les grandes infrastructures inhumaines, destructrices de la nature, et qui nous imposent, une fois en service, des contraintes énormes, comme la centrale nucléaire Gentilly-2 ou les grands barrages hydroélectriques. Plusieurs articles de ce numéro nous aident à appréhender ce changement et à valoriser de nouvelles infrastructures, durables, conviviales et choisies démocratiquement.

La démocratie et les infrastructures, voilà deux concepts qui sont en train de devenir incompatibles, comme la Pointe libertaire l'explique à propos de l'autoroute Bonaventure. En effet, les infrastructures, de plus en plus gigantesques et technologiques,

coûtent de plus en plus cher, attisant l'intérêt des corporations et du 1 % qui nous dirigent. Le lobbying, les conflits d'intérêt et la corruption fleurissent, ne laissant plus au processus de décision que les apparences de démocratie. Mais comme cela ne suffit pas et que les 99 % arrivent encore à utiliser ce qui reste de démocratie, on envisage de modifier les lois pour supprimer tout pouvoir des riverains, comme discuté à propos du projet de loi 47.

Il est donc urgent de redynamiser le débat démocratique autour des infrastructures, et ne pas s'avouer vaincu même si les décisions semblent irrémédiablement prises, comme dans le cas de Turcot, de la Romaine ou de Gentilly-2 : plusieurs articles présentés dans ce numéro montrent que les citoyens peuvent encore modifier les mauvais choix gouvernementaux.

Il ne faut pas non plus sous-estimer un obstacle important, celui de l'expertise. Avec les cures d'amaigrissement imposées à l'État par les néolibéraux depuis quelques décennies, seules les corporations ont les moyens de recruter les experts, le gouvernement étant obligé de payer des firmes pour obtenir des évaluations. L'objectivité et la préoccupation du bien commun étant inconnues de ces firmes de conseil, les évaluations sont au mieux approximatives, et bien souvent biaisées, se traduisant presque toujours par une augmentation très significative des coûts, comme pour le métro de Laval ou le train de l'Est. Le pire est que le gouvernement étant incapable d'évaluer par lui-même la qualité de ces évaluations, la discussion devient alors complètement irrationnelle et dominée par les intérêts particuliers : par exemple, Hydro-Québec a baissé l'estimation du coût de production pour les barrages de la Romaine de 9,2 à 6,5 c/kWh sans aucune justification technique, mais clairement pour affaiblir les arguments des opposants à l'harnachement. Il est donc urgent d'obtenir que l'État se dote des moyens humains pour expertiser toutes les infrastructures que l'on devra construire ou reconstruire dans les prochaines années. Une bonne expertise prendra automatiquement en compte de nombreuses préoccupations des objecteurs de croissance. Par exemple, il ne s'agira plus de nier mais d'incorporer l'épuisement des ressources fossiles lors de la reconstruction, ou de l'abandon, de structures routières.