

Rouler, jeter : la trottinette électrique symbole du nihilisme technologique

Alain Gras

La Décroissance n° 163, octobre 2019 – www.ladecroissance.net

Vous avez déjà entendu parler de divers véhicules électriques dans votre journal préféré, notamment celui dont l'éclosion est la plus récente, la trottinette électrique. Le journaliste du *Point* et ennemi de la décroissance, Pierre-Antoine Delhommais, était à cette occasion applaudi pour la première fois dans nos colonnes pour ses critiques de cette machine envahissante(1). En sommes-nous arrivés au point où même les progressistes les plus enragés se rendent compte que les bornes sont dépassées ?

L'électrique, derrière les trottinettes, en porte la responsabilité. Il devient, en effet, le miroir de l'énorme foutaise de l'économie verte, par exemple lorsque le président de la région PACA (Renaud Muselier) trouve une solution miracle à la pollution de ces monstrueux paquebots qui en escale empoisonnent Marseille : les alimenter en électricité à quai. Les fumées que le paquebot émet dès qu'il navigue ne seront donc pas nocives dans les airs, qui on le sait ne font pas de vent, ni les rejets de fuel dans la Méditerranée, où les poissons s'en délecteront. Un degré plus haut encore de mystification : on annonce que ces carcasses flottantes pourront à l'avenir recharger leurs batteries en mer et les utiliser au mouillage. Est-ce l'énergie du Saint-Esprit, durant le voyage, qui fera tourner les dynamos pour envoyer les électrons se mettre en réserve, ou bien un surplus du nectar gasoil ? Le développement durable perd définitivement la tête et le sens de la mesure.

Détruire au nom de l'écologie

Cachez cette pollution que je ne saurais voir, cela reste assurément la ligne de conduite des tartuffes de l'écologie, et l'explosion du transport électrique individuel en ville en est l'illustration la plus frappante. Je ne vais pas revenir sur le cas de la voiture électrique déjà examiné, mais en très peu de temps c'est tout l'espace urbain qui s'est trouvé recouvert d'engins individuels motorisés. Je passe sur les dangers physiques qu'ils représentent, les médias en font leur plat de choix. Mais ils laissent de côté tous les autres aspects sociotechniques. Sur ce plan je pourrais me permettre de reprendre les termes du journaliste surnommé du *Point*, une fois n'est pas coutume : « *gaspillage, individualisme, incivilités, mise en danger d'autrui, stress, hyperconsommation, inactivité physique, concurrence débridée, loi de la jungle, financiarisation de l'économie, recherche obsessionnelle du gain de temps(2)...* » On croirait lire le Georges Bernanos de *La France contre les Robots(3)* ! Récemment, l'écrivain Mathieu Litidon poussait l'ironie jusqu'à demander aux maires de créer des pistes pour les piétons, parce que « *quand on roule écolo c'est toujours vert, tout est permis(4)* » ! Je n'ai rien à redire à ces remises en cause des trottinettes électriques, je vais simplement les prolonger sur un plan plus technocritique.

Premier point : la durée de vie des trottinettes en location. Par rapport aux autres engins, elle est très éphémère. Trois mois au plus à Paris, et il semble que cela soit sous-estimé, car aux États-Unis des relevés précis donnent... 28 jours(5). Or, pour que l'objet soit rentable, il faudrait qu'il tienne quatre mois. Curieusement, les start-up qui se sont lancées sur le marché de la trottinette électrique en libre-service ne sont pas rentables, y compris Lime, la plus grosse, et pourtant elles durent, énigme du système financier.

Et cela pose un autre problème, que cette fois les journalistes ne relèvent pas : les caractéristiques physico-chimiques de ces batteries, en général au plomb ou lithium-ion, sont comparables à celles des automobiles. Il est difficile d'entrer dans les détails sans lasser le lecteur, mais nombre de leurs composants, silicium, nickel, manganèse, cobalt (en grande partie venu du Congo, un des pays les plus corrompus au monde, où sévit le virus Ebola dans une population extrêmement démunie), participent à la prédation de la Terre. Par ailleurs, les terres rares font aussi partie de la panoplie ; elles sont extraites par la Chine, ce qui lui assure la supériorité mondiale (80 %) dans ce commerce du transport électrique. J'ai déjà évoqué ces aspects, je voudrais simplement donner quelques précisions, étant entendu que je suis dans l'incapacité de trouver des chiffres précis en raison de la diversité des engins mais aussi de la volonté des sociétés de maintenir le flou, face à l'incurie des pouvoirs publics.

On parle de 20 000 trottinettes à Paris. Si la durée de vie est de trois mois, on aboutit à 80 000 trottinettes par an ce qui paraît fabuleux, et autant de batteries et de moteurs eux aussi gourmands en substances métalliques. Moteurs qui ont un rendement bien médiocre : 24,7 % (I) selon une étude de l'université Paul Sabatier(6). À cela s'ajoute d'autres composants (moteur, circuits imprimé, chargeur, etc.), mais laissons-les de côté. Il paraît difficile d'arriver à une comparaison valide, mais ce sont autant de petites batteries perdues (de 4 à 15 kg), ce qui peut correspondre à l'équivalent de quelques milliers de grosses, comme celle de la voiture électrique Zoé (300 kg)(7). Enfin, dans les pays adeptes depuis longtemps du vélo, comme la Hollande ou la Scandinavie, un nouveau phénomène se produit : les cyclistes passent à

l'électrique par la trottinette. Sans compter les scooters qui chargent encore la barque. Sans aucun doute le développement durable a bien choisi sa voie dans le camouflage. Mais arrêtons là ce petit exercice de calcul sur des bases incertaines pour en venir au problème éthique de la technique dans notre société.

Le stade ultime de la dilapidation

Ici se retrouve au plus haut point le manque de considération pour le travail de l'être humain, qui, en fait, devient le manque de considération envers l'homme présent derrière cette chose technique. La trottinette est le produit d'une ingéniosité du concepteur, d'un savoir-faire des opérateurs, d'une souffrance aussi, celle de l'ouvrier qui produit l'objet final et éprouve sans doute aussi une certaine fierté, même si les intermédiaires mécaniques, à la différence de l'époque artisanale, sont aujourd'hui nombreux.

À l'encontre d'une certaine critique de la technique, je crois qu'avec ces nouveaux usages il n'y a pas déification de la technique, mais au contraire négation de sa valeur. Les prophéties à la mode sur l'avenir radieux de la société numérique, du genre de celles de Laurent Alexandre, de Jean-Claude Heudin ou à plus bas niveau de Pascal Bruckner ou Luc Ferry, nous éloignent de l'attrait de l'objet parce qu'elles nous transforment nous-mêmes en objet, il n'y a pas plus de relation duelle avec une extériorité. L'homme qui se veut automate se condamne à être seul dans ce monde.

Cette incapacité à saisir la valeur morale de l'« artefact » — ce qui vient de l'art humain — marque le sceau de la déchéance que fait subir le capitalisme déchaîné de ces dernières décennies à la qualité morale de la technique, relation de communication, ai-je écrit dans une chronique précédente, avec notre milieu. Ici le produit d'une connaissance et d'un agir propre à notre espèce n'a plus aucun sens en lui-même, dans le cas présent l'objet transporte et n'existe que dans cet instant. Il me revient les mots de Lamartine : « *Objets inanimés avez-vous donc une âme(8)* »... Qui d'entre nous n'a pas aimé un objet, ou n'a pas considéré une machine comme douée non pas d'intelligence, au sens bête de nos amateurs d'automates à puces, mais d'émotions, d'affects comme si logeait en elle une part de nous-mêmes ? Avec cette Uberfolie universelle disparaît le lien qui nous lie par l'action à notre milieu, puisque *homo sapiens* et *homo faber* ne font qu'un, et que dans la réalité matérielle de l'objet nous coexistons avec lui.

Cette dimension du nihilisme technologique, Jacques Ellul et Bertrand Charbonneau ne l'avaient pas encore connue ni perçue. Nous arrivons peut-être, avec le loué-jeté généralisé, au stade ultime de l'ignominie de la consommation.

(1) Critiques relevées dans la décroissance n° 16, juillet-août 2019.

(2) Le Point, 13 juin 2019.

(3) Georges Bernanos, *La France contre les robots*, éditions France libre, 1940. Voir ma chronique dans *La Décroissance*, n° 81, juillet-août 2011.

(4) Mathieu Lindon, « SOS piéton, », *Libération*, 7-8 septembre 2019.

(5) Exactement, 28,8 jours en moyenne d'après l'étude très sérieuse de la municipalité de Louisville, Kentucky.

(6) Sophie Richet et Sébastien Péré, *Étude d'une trottinette électrique*, Univ. Paul Sabatier, 2008.

(7) Les chiffres varient énormément. Quelques ordres de grandeur pour comparer la batterie d'une trottinette et celle d'une voiture : poids 4-12/300 kg, capacité 0,5/22-40 kWh, trajet 25/250. À vous d'estimer le niveau de pollution éventuel. Par ailleurs si l'on tient compte du travail des *juicers*, qui ramassent des trottinettes avec des camions, et du coût carbone des différents éléments ainsi que du transport de ces objets fabriqués en Chine, on arrive à une émission de CO₂ de 126 g par km, soit le double d'un voyage en bus (J. Hollingsworth, B. Copeland et J. X Johnson, « Are e-scooters polluters? The environmental impacts of shared dockless electric scooters », *Environmental Research Letter*, 2019).

(8) Alphonse de Lamartine, « Milly ou la terre natale », *Harmonies poétiques et religieuses*, 1830.

Note du mpOC-Liège

(I) 24,7 % ce ne peut être que le rendement de l'ensemble de la trottinette. Le moteur électrique lui-même peut avoir un rendement de 80 % ou supérieur, sauf dans de mauvaises conditions, par exemple pente ou charge excessive pour la puissance du moteur.

