

les boîtes de tôle à moteur

Introduction

L'automobile existe depuis un siècle, mais sa démocratisation ne s'est fait qu'entre les deux guerres aux Etats Unis et après la deuxième guerre mondiale en Europe. Pourtant, cinquante ans après, elle tient déjà une place très importante dans les sociétés de type capitaliste ou « pays développés ». Remettre en cause l'automobile aujourd'hui, c'est remettre en cause un élément fondamental de notre environnement quotidien, de notre paysage et de notre environnement social. S'opposer à l'automobile apparaît tellement marginal en France que ceci est équivalent à s'opposer au droit de manger ou de dormir. Pourtant, on ne peut pas vivre sans manger ni dormir mais on peut vivre sans utiliser de voiture. Les solutions existent mais demandent un effort personnel et un changement de notre manière d'aborder les transports et même parfois une remise en cause du fonctionnement capitaliste de nos sociétés.

Pourquoi faut-il remettre en cause l'automobile ?

Chaque année dans le monde, les accidents de la route font 300000 à 450000 tués et 8 à 10 millions de blessés. Soit chaque jour respectivement 1000 tués et 25000 blessés. En France, 9000 personnes meurent chaque année sur la route (sans compter les 200000 blessés dont 45000 gravement).

« Contrairement aux installations industrielles, les transports génèrent un réseau diffus de sources de nuisances sur tout le territoire, sources mobiles (les véhicules) ou fixes (les infrastructures). Les nuisances du transport comptent pour une part importante de plusieurs impacts environnementaux et sanitaires majeurs des activités humaines: pollution atmosphérique (en France le tiers du CO₂, des hydrocarbures et des particules, les trois quarts des oxydes d'azote et près de 90 % du CO), consommation d'espaces, de pétrole (plus de 60 % de la consommation nationale), effets de coupures hydrologiques et socio-économiques, dégradation de paysages.

En ce qui concerne la consommation énergétique et la pollution atmosphérique, l'impact du mode routier avoisine, voire dépasse, les 90 % de la contribution du secteur des transports.

Pour nombre de ces nuisances, les conséquences portent sur le long terme.

Voyons d'abord le cas des ressources énergétiques: les réserves pétrolières et assimilées connues ont, sans considération de coût d'extraction, un horizon de vie d'environ soixante-dix ans. Suivant les tendances actuelles, le parc mondial de véhicules routier aura doublé en 2050 si la Chine connaît un degré de motorisation simplement équivalent à celui du Portugal aujourd'hui. Le trafic aérien, lui, devrait déjà plus que doubler en dix ans. Les deux tiers du pétrole alimenteraient les poids lourds, et la consommation chinoise théorique correspondrait alors à la totalité de la production pétrolière (Arabie Saoudite). Concernant l'effet de serre qui en résulte, 80 % de la croissance actuelle des émissions européennes de CO₂ sont dus aux

transports, dont 90 % à la route. Devant de telles échéances, est-il raisonnable d'accélérer la réalisation d'infrastructures routières à longue durée de vie (la convention d'amortissement est fixée à cent quatre-vingt-quinze ans pour les autoroutes)? Ne vaudrait-il pas mieux consacrer ces investissements à une inflexion de la politique des transports en vue d'éviter des chocs futurs?

Sur un autre plan, les infrastructures et leurs réalisations dérivées consomment ou dégradent les espaces: 250 ha/km linéaire en zone rurale en incluant les remembrements, parkings et autres aménagements; pour un même trafic, la route, déjà deux à six fois moins efficace énergiquement et dix fois plus polluante que le rail, est trois fois plus gourmande que lui sur ce paramètre. Compte tenu de la très longue durée de vie des infrastructures (plusieurs siècles), ces dégâts peuvent être considérés comme souvent irréversible, en particulier lorsqu'il s'agit d'infrastructures lourdes comme les autoroutes ou les canaux à grand gabarit. [...]

Pour les particules fines, on sait que celles dont la granulométrie est inférieure à 10 µm restent en suspension dans l'air, s'ajoutant aux polluants émis à chaque instant. Malgré les progrès techniques incontestables réalisés sur les véhicules routiers, il faut constater que si les particules, toutes activités confondues, ont été divisées par deux en douze ans, la contribution des transports y est passé de moins de 10 % à plus du tiers, avec des émissions spécifiques doublées en valeur absolue; comme dans d'autres cas, les progrès technologiques sont gommés par l'extension du parc, la multiplication des flux et l'accroissement de la part de la route. Or les effets irritants, respiratoires et cardio-vasculaires des particules sont bien connus, leur caractère mutagène acquis et leur cancérogénicité suspectée. »

*Dominique Dron et Michel Cohen de Lara
Pour une politique soutenable des transports*

Il existe des centaines de chiffres qui dénoncent toutes les nuisances écologiques liées à l'automobile. Le texte ci-dessus en présente quelques-unes. Cependant, il faut prendre les chiffres avec beaucoup d'attention: le taux d'erreur des mesures est très grand. C'est pour cela que l'on ne peut pas affirmer de manière catégorique certaines données. Les scientifiques doivent se contenter de dire: « L'état actuel des choses est mauvais et notre bon sens et notre expérience nous laissent supposer que les dégradations faites à l'environnement vont s'accroître rapidement. ». Les lobbies automobiles ont pendant longtemps profité de cette incapacité qu'a la science à chiffrer les problèmes écologiques de manière exacte. On découvre chaque jour de nouvelles conséquences de la voiture sur l'environnement et l'on vient de s'apercevoir que les centres de mesures de l'air situés à Paris ne sont pas assez nombreux, mal disposés ou ne prenant pas en compte tous les gaz nuisibles.

Pour se rendre compte des problèmes écologiques liés à l'automobile il suffit, plus simplement, de regarder autour de soi. Faire du vélo dans Paris implique un grand courage, habiter à moins de 500m d'une autoroute ou près d'une voie passante en ville aussi. Pour mieux apprécier les dégradations causées par l'automobile sur l'environnement, il suffit d'admirer l'autoroute en construction dans la vallée de la Maurienne, dans les Alpes. A certains endroits, la vallée est si étroite qu'il n'y a pas assez de place pour faire passer le train, la route et l'autoroute. La solution, d'une simplicité absolue, a été trouvée: faire passer

l'autoroute en amont du village. Ainsi, les villageois ont la chance de pouvoir admirer, chaque matin, les merveilles de la construction humaine là où ils voyaient avant le ciel bleu. Les mesures ponctuelles ne suffisent pas: les constructeurs automobiles qui se disent « amis de la nature » adaptent leurs équipements (pots catalytiques, émissions de CO...) au minimum des mesures des pays dans lesquels ils exportent leurs voitures.

Voiture et âge adulte

Eric entre dans la salle le sourire jusqu'aux oreilles: « Je l'ai eu, ca y est, je l'ai... ». Le permis bien sûr. En plus de se faire vouvoyer dans les magasins, Eric a maintenant le privilège de conduire une voiture, privilège réservé aux adultes.

Le permis de conduire est une étape fondamentale: il permet de s'affirmer, d'être reconnu socialement. « Bientôt, à ton tour, tu prendras le volant d'une voiture et, soit pour ton travail, soit pour ton plaisir, tu parcourras notre beau pays. Grâce à ta parfaite connaissance du Code, tu seras prudent sur la route, courtois envers les autres, discipliné vis-à-vis de toi-même. Ainsi tout le monde te respectera et t'estimera... » (La Prévention routière jeunesse: Discipline, prudence, courtoisie, entraide). Le fait d'être courtois et prudent est une excellente chose. Cependant, en lisant ce texte, le futur conducteur se voit attribué une reconnaissance sociale qu'il n'avait pas avant.

« Tiens mais tu conduis déjà! Comme tu as grandi, que le temps passe vite! ». Cette phrase est tout à fait représentative de l'association âge - responsabilité - conduite automobile. Il faut être responsable pour conduire, responsable de sa vie, de celle de ses passagers, des autres automobilistes et des (souvent oubliés) autres usagers de la chaussée et de la rue. Cela fait énormément de responsabilités pour un acte qui paraît tellement singulier. Pour conduire, il faut avoir acquis un profond sens des responsabilités, c'est à dire un certain âge. L'âge est un facteur important, mais les autres facteurs sont souvent oubliés. Le permis de conduire apporte une reconnaissance sociale vis-à-vis de ces nouvelles responsabilités. La reconnaissance d'une personne dans une organisation est souvent liée à l'importance de ses responsabilités. Dans une entreprise, une personne qui n'assume pas ses responsabilités se les voit retirer. Il en est de même pour un automobiliste: Une personne qui conduit en état d'ivresse se voit retirer son permis. Pourquoi donc 9000 personnes meurent tous les ans sur la route en France? La responsabilité d'un automobiliste a des conséquences beaucoup plus graves qu'un responsable (dans une société par exemple), car cette responsabilité met en jeu la vie humaine.

Malheureusement, les conséquences directes ne sont pas les seules (cf. La responsabilité).

La responsabilisation n'est pas innée en nous, elle ne s'acquiert pas toute seule car elle est issue de l'éthique et des lois qui régissent notre société. Comment alors, peut-on considérer le conducteur comme une personne assumant la responsabilité qui lui a été donnée puisque nulle part dans notre éducation n'est intégrée cette sensibilisation aux conséquences de nos actes? Le nouveau conducteur est peut-être grand puisqu'il a au moins dix-huit ans, mais responsable, beaucoup trop rarement.

Ce que l'on nous apprend aujourd'hui, c'est aller toujours plus vite avec des voitures puissantes. On nous apprend à utiliser la voiture pour notre plaisir (et le déplaisir des autres,

mais cela, on ne nous le dit pas), pour avoir des sensations, pour être reconnu socialement. Dans une telle atmosphère, le jeune conducteur n'est pas raisonnable, ni responsable.

La responsabilité

La responsabilité d'un automobiliste est individuelle dans le sens où toute automobile roulant sur la chaussée (et ailleurs) met en jeu des vies humaines et non humaines. Néanmoins, cette responsabilité aussi collective est tournée vers le futur.

Pour Hans Jonas, la responsabilité doit excéder le cadre du passé et être tournée vers le futur: nous sommes responsables des générations à venir. Nous ne devons pas seulement tenir compte des conséquences immédiates de nos actions: nous sommes responsables d'une vie authentiquement humaine dans un avenir très lointain. Même si la responsabilité reste associable à chacun de nous, elle a une certaine dimension collective. Dans ce cadre, les automobilistes ont beaucoup plus de responsabilités qu'ils ne le croient. En tant qu'automobiliste, l'individu est directement responsable de la vie humaine (et non humaine). En plus de cet effroyable fardeau, il est responsable collectivement: il est responsable de la pollution atmosphérique, de l'épuisement des ressources, de la pollution sociale, du renfermement des gens sur eux-mêmes, du petit garçon qui attend son bus une demi-heure pour aller à l'école, etc. etc.

La pollution atmosphérique est évidente, il suffit de faire un jogging ou une balade à vélo dans Paris (N'oubliez pas le masque à gaz!) pour s'en rendre compte. La pollution sociale, quant à elle, est moins facilement perceptible, les conséquences sur les transports en commun le sont encore moins.

Le petit garçon attendra donc son bus encore de nombreuses années, puis il utilisera une voiture car il trouvera cela tellement plus pratique. Le nombre de véhicules individuels restera beaucoup plus important que celui des transports collectifs. Le nombre des usagers des transports en commun n'augmentant pas, leur fréquence restera faible et leur utilisation peu conviviale. Ainsi, cela permettra à un autre petit garçon d'attendre son bus une demi-heure... De même, les rues où seuls les véhicules individuels circulent le soir resteront peu sûrs et dangereuses car personne ne sera là pour empêcher ou être témoin d'une agression. Le peu de sécurité dans les rues incitera les usagers de la chaussée à utiliser une voiture pour se sentir à l'abri.

La responsabilité est dure à accepter car elle va plus loin que nos intérêts personnels. Assumer ses responsabilités vis à vis de l'automobile demande un effort personnel pour sortir de ce cercle vicieux où plus d'automobiles entraînent plus d'automobiles. Face à cette fuite en avant vers toujours plus d'automobile, il faut rendre son utilisation moins évidente qu'elle ne l'est actuellement et rendre sa non-utilisation possible pour que moins d'automobile entraîne moins d'automobile.

La voiture et notre éducation

A deux ans, Joël reçoit sa première voiture playschool pour son anniversaire. A quatre ans, on lui offre sa première voiture Smoby. A six ans, sa première voiture Playmobile. A huit

ans, sa première voiture Majorette. A dix ans, sa première voiture radio-commandée. A douze ans, sa première voiture en maquette. A quatorze ans, sa première voiture en jeu électronique. A seize ans, sa première voiture de collection. A dix-huit ans, sa première voiture qui pollue et qui met directement en jeu des vies humaines.

Le but de cette comptine est de montrer que jamais durant notre éducation, le problème du danger et du coût humain de l'automobile n'est évoqué. Pendant notre jeunesse, l'automobile est synonyme de plaisir, de liberté, de vitesse, de sensations, d'exploit, de richesse... Jamais elle n'est synonyme de mort, d'accident, de ville défigurée, de village coupé en deux, de parkings immenses... C'est seulement lors de sa première utilisation de l'automobile que le jeune conducteur doit apprendre tout cela, de manière autodidacte.

Je me rappelle d'un jeu qui a marqué mon enfance: le jeu des 1000 bornes. Le but de ce jeu est de rouler le plus vite possible (virtuellement) en déposant sur la table des cartes indiquant un nombre de kilomètres parcourus. Très souvent, le plus chanceux est celui qui possède la carte ambulance lui permettant de griller tous les feux et de ne pas respecter les limitations de vitesse. Quelle joie et que d'heures d'amusement à jouer à ce jeu! La bonne chose est qu'il n'y a jamais de petit garçon sur la route lorsque l'on joue au « mille bornes ». Ce n'est pas pareil en réalité.

De même, toutes les images que nous associons à la voiture dans notre jeunesse sont agréables: Le grand prix de formule 1 le dimanche après midi, les petites voitures du circuit électrique, les posters dans la chambre... Nous grandissons dans un univers construit autour de l'automobile. Le nombre d'enfants, en France, qui ne possèdent pas d'automobile en modèle réduit, en maquette, en photo ou autre est si faible que l'on peut les compter sur les bouts des doigts.

Entendu à la radio: « Vous savez que la nouvelle Laguna peut vous apporter les plaisirs d'une voiture confortable et puissante ». Dans cette publicité, on associe la voiture avec les notions de plaisir et de puissance. La voiture n'est pas présentée comme un moyen de déplacement mais comme une source de plaisir, un symbole de puissance. Demandez aux centaines de milliers de parisiens qui passent des heures dans les embouteillages si la voiture est une source de plaisir. On peut donc entendre cette publicité à la radio incitant à la vitesse, à l'accomplissement de soi grâce à la puissance d'un moteur et voir quelques minutes plus tard dans la rue une affiche de la prévention routière invitant les automobilistes à réduire leur vitesse ou à respecter les autres usagers de la route. Je salue cette deuxième publicité. Malheureusement, sa crédibilité s'en retrouve amoindrie lorsque les critères de richesse, de puissance sont associés à la première publicité. Donner deux ordres contradictoires à un enfant conduit inévitablement à l'échec de son éducation sur un sujet donné. L'éducation des enfants par rapport à l'automobile est donc vouée à l'échec.

La pollution sociale

La voiture pollue socialement. Qui n'a jamais rencontré ce type de personne qui klaxonne parce que l'automobiliste devant lui n'avance pas assez vite au feu rouge. Lorsqu'un piéton se retrouve bloqué derrière un autre piéton parce que le trottoir a été rétréci pour laisser plus de place aux voitures, jamais celui-ci n'ira crier de toutes ses forces ou actionner une corne de brume. Pourtant, ce même piéton aura une attitude similaire dans sa voiture. Ce que l'on

peut remarquer ici, c'est que l'automobile coupe du reste du monde et nous transforme: notre comportement sera totalement différent si l'on est piéton ou automobiliste. Les personnes qui conduisent une automobile ne se rendent plus compte des autres éléments qui composent l'univers de la route. L'automobiliste a du mal à s'identifier au piéton ou au cycliste qu'il est pourtant parfois (et trop rarement). Etre courtois au volant consiste tout simplement à respecter la maxime: "Ne fais pas aux autres ce que tu n'aimerais pas que l'on te fasse". Il faut néanmoins aller plus loin: Ne pas faire aux autres ce que l'on n'aimerait pas que l'on nous fasse consiste aussi à ne pas laisser aux générations futures un monde où les autoroutes passent au-dessus des toits, où le niveau sonore est constamment irritant en ville, où faire du vélo est un acte de courage irraisonné.

La pollution sociale c'est aussi le sentiment de puissance associé aux performances d'un véhicule, le sentiment de supériorité développé à l'égard des autres usagers de la route. Ces aspects ont suscité de nombreux écrits et ne pourront être changés si l'éducation ne connaît pas de profonds bouleversements pour ce qui est de la sensibilisation aux transports.

La pollution sociale c'est enfin le manque de contact lié à l'utilisation de l'automobile. Deux piétons, deux cyclistes qui se croisent dans la rue se saluent s'ils se connaissent, s'arrêtent et discutent ensemble s'ils en ont le temps. Deux usagers des transports en commun peuvent discuter sans problème puisqu'ils peuvent s'asseoir en face ou à côté. Deux usagers de l'automobile (souvent seuls dans leur univers composé de tôles) n'ont pas le temps de se saluer ou de se parler. Ils peuvent à la rigueur klaxonner en guise de salut (Imaginez deux piétons ou cyclistes qui se saluent avec une corne de brume).

Le déplacement rapide

La voiture fait partie des moyens de transport qui permettent de se déplacer à haute vitesse. Le déplacement à haute vitesse est favorable aux contacts humains dans le sens où il permet de se rendre chez des amis ou des parents éloignés géographiquement, mais peut avoir des conséquences désastreuses sur notre environnement social. Ainsi, grâce à l'automobile, on peut voir de petites villes autrefois autonomes et agréables devenir des cités dortoirs de villes plus grandes ayant su attirer des activités économiques attrayantes.

Monsieur Dupont qui habite Paris se rend tous les week-ends à la campagne pour aller voir sa mère. Seulement, Monsieur Dupont ne connaît même pas ses voisins de palier car il n'a jamais eu le temps de se rendre compte qu'il avait des voisins. En allant beaucoup plus loin, c'est grâce à l'automobile que Monsieur Dupont peut voir fréquemment sa mère, mais n'est-ce pas non plus à cause de l'automobile qu'il s'en est éloigné? Si les déplacements rapides n'existaient pas, on ne pourrait pas se rendre chez les personnes qui nous sont proches et qui habitent loin. Toutefois, cela ne serait pas gênant puisque les personnes qui nous sont proches le seraient aussi géographiquement. C'est donc grâce aux moyens de transport rapides que nous effectuons les trajets que nous n'aurions pas eus à effectuer si ces mêmes moyens de transport rapides n'avaient pas existé. L'automobile permet de se déplacer plus rapidement pour voir les personnes que l'on apprécie pour mieux oublier celles qui nous sont proches.

Ce point de vue est très radical, je ne pense pas que l'on peut se passer des transports rapides. Nous en avons besoins pour diverses raisons, dont des raisons écologistes. Ecrire

un livre, participer à des débats, échanger des idées concernant l'écologie nécessite des moyens modernes de communication et de déplacement. Lors d'une émission télévisuelle, un journaliste a demandé à un militant anti-automobile de quelle manière il s'était rendu au studio de télévision. Le militant a répondu qu'il était venu en voiture. Quelques semaines plus tard, un éditorialiste d'un journal automobile a dénoncé cette attitude: pour lui, le militant écologiste était idiot et incapable de suivre ses propres idées. Pour cette éditorialiste qui prend sa voiture tous les jours et pollue sans scrupule, il faudrait donc que ceux qui dénoncent les moyens rapides de transport lorsqu'ils sont trop polluants les abandonnent complètement.

On voit bien ici que le but de nombreux écologistes n'est pas de remettre totalement en question les transports rapides, mais de les utiliser au mieux. Le but est de préférer prendre le train dès que possible, même si cela suppose des sacrifices (perte de temps, attente...). Un aspect qui se rapproche de la pensée Deep écologiste consiste donc à minimiser son impact sur l'environnement. Il faut utiliser au mieux les moyens de déplacement qui nous sont aujourd'hui indispensables et favoriser leur développement.

Il existe une dualité entre favoriser la conservation de la biosphère et vouloir conserver ce qui est aujourd'hui reconnu comme la liberté de circuler. Je pense que cette dualité doit être résolue en favorisant des moyens de transport économiques et peu polluants (vélo, train, tramway...) et en limitant ses déplacements à des besoins essentiels (il ne faut pas aller chercher ailleurs ce qui est à portée de main et souvent ignoré). La définition d'un besoin essentiel est très vague et subjective: c'est à chacun d'en apprécier le sens en fonction de ce qu'il croit être nécessaire pour la conservation de la biosphère.

La voiture en ville

A Paris, la voiture occupe un tiers de l'espace urbain, la vitesse moyenne d'une voiture est de 14 km/h. Il faut environ 2900 kilojoules/km par personne pour se déplacer en automobile contre 66 en vélo et 395 en tramway. En heure de pointe, à Montigny le Bretonneux (banlieue parisienne), un bus transporte autant de personnes que 45 voitures. Il faut une tonne pour transporter une personne en automobile contre 10-15 kg en vélo.

Il existe beaucoup d'autres chiffres, tous contribuant à prouver que se déplacer en voiture en ville (et ailleurs) est totalement aberrant. Le bon sens nous indique clairement qu'il faut trouver des moyens pour réduire la circulation automobile au profit de moyen beaucoup moins coûteux en énergie et moins polluants.

Je ne pense pas que totalement bannir l'automobile est une solution. Dire qu'il faut supprimer *toutes* les automobiles n'est pas raisonnable: certaines personnes à mobilité réduite, les femmes enceintes, les personnes âgées ont besoin de ce moyen de transport. De plus, il faut pouvoir déménager, livrer... Seulement, cette part résiduelle de l'automobile doit se limiter au minimum vital.

Limiter la circulation automobile, c'est aussi faciliter le déplacement de ces mêmes personnes à mobilité réduite en diminuant les obstacles de l'environnement urbain (rues à traverser, escalier...). De même, les enfants acquièrent une plus grande liberté en se déplaçant plus facilement et avec beaucoup plus de sécurité.

En ville, les voies de circulation sont construites ou ont été aménagées pour les voitures, les autres moyens de transport doivent s'y adapter. Pour cela on a créé des pistes cyclables (encore très rares), des voies pour les bus, des souterrains permettant aux piétons de traverser des artères et des carrefours dangereux. L'automobile est donc le moyen de transport dominant des voies urbaines. Cette configuration des villes n'incite pas les citoyens à utiliser d'autres moyens de transport que le véhicule individuel. Un des slogans du *Regroupement pour une Ville sans Voiture*, basé à Lyon est: « Non aux pistes cyclables, vive les pistes bagnolables ». Une solution très simple consiste à faire de l'automobiliste un usager secondaire des voies urbaines. Si les rues sont conçues pour les vélos, les bus, les piétons et accessoirement pour les voitures, l'automobiliste ressentira un sentiment d'intrusion, de gêne dans un univers qui n'est plus le sien. Ce principe peut se traduire par des rues semi-piétonnes comme à Strasbourg ou d'autres aménagements urbains comme dans beaucoup de villes des pays bas.

Ces méthodes ont porté leurs fruits et sont très souvent efficaces. Ce ne sont pas les solutions qui manquent, cependant, toute solution rationnelle s'oppose à l'économie et au fonctionnement capitaliste de notre société.

Le vélo et le ridicule

« Mademoiselle, voudriez-vous accepter cette invitation au restaurant samedi soir? Je passerai vous chercher en vélo chez vous et si vous n'avez pas de bicyclette, nous prendrons le bus. » Que c'est ridicule! Pourquoi? Pourquoi est-ce ridicule de prendre son vélo plutôt qu'une voiture ou une moto? La voiture est une invention récente, pourtant elle est déjà extrêmement imprégnée dans nos mœurs. Le vélo est, je pense, une des plus belles inventions dans le domaine des transports. Une bicyclette permet de dépenser moins d'énergie au kilomètre parcouru que n'importe quel autre moyen de transport, même la marche.

Est-ce donc ridicule de vouloir dépenser le moins d'énergie possible? La mode automobile de ce vingtième siècle semble, au contraire, vouloir que le plus on gaspille d'énergie, le mieux c'est. D'ailleurs la phrase souvent entendue « Il a une Porsche, mais quand on a une telle voiture, on a les moyens de payer l'essence qui va avec. » confirme cette affirmation. S'il a les sous, ce n'est pas grave, l'aspect des ressources pour les générations à venir et de la pollution n'est absolument pas tenu en compte ici. Tant qu'on a les sous, allons-y, le reste n'a absolument aucune importance.

L'utilisation du vélo s'oppose aux principes que la génération du baby boom a posés. Le vélo ne tient absolument pas compte de la classe sociale de celui qui le possède, n'est pas représentatif de salaire perçu chaque fin de mois. Peut-être est-ce ce manque de distinction sociale qui est ridicule.

Pourquoi ne voit-on jamais de vélo poursuivi par de jolies petites charrettes en France? Il n'y a rien de plus pratique qu'une petite charrette: on peut y mettre son marché, y transporter des outils, y mettre un sac à dos trop lourd... Pourtant, personne n'en utilise, pourquoi? Parce que c'est ridicule bien sûr!

Le jour où je verrais le maire de Troyes se rendre à la mairie sur son vélo, je serais heureux, n'oublions pas que le ridicule ne tue pas.

Voiture et économie

« De la réparation des voitures à l'industrie pétrolière en passant par les compagnies d'assurance, les organismes de crédit, les auto-écoles, la Sécurité routière, les douanes ou encore les entreprises de travaux publics qui construisent les routes et autoroutes, l'automobile est à l'origine d'une véritable "filrière route".

En France, son poids est évalué à 15% du produit intérieur brut. Et si la construction automobile française n'est plus créatrice d'emplois, elle donne encore du travail directement à 317 000 personnes (fin 1994) et, indirectement, selon les estimations du CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles), à plus de 2,6 millions d'individus. Soit 11,8% de la population française. Au niveau mondial, ce secteur fournit au total 4,4 millions d'emplois, dont 1,7 million en Europe, 1,2 aux Etats-Unis et 0,8 au Japon. Outre ses retombées économiques, l'automobile est aussi un des grands "contribuables" du budget des Etats. En France, elle est devenue, au fil des ans, une "vache à lait" fiscale. Ni la voiture ni son conducteur n'échappent aux impôts. Il y a la TVA sur l'achat de la voiture, la taxe spéciale sur l'assurance automobile, la vignette, la taxe sur le permis de conduire, le timbrage de la carte grise, les péages... Sans oublier les multiples taxes sur les carburants. Total? Selon une étude de la Commission des finances du Sénat, la fiscalité liée à l'automobile s'élevait à 213 milliards de francs en 1993. Soit près de 15 % des recettes fiscales de l'Etat. »

*Ca m'intéresse
n° 179, janvier 1996*

Parmi les 2,6 millions d'individus travaillant indirectement grâce à l'automobile, le CCFA a-t-il inclus les personnes travaillant dans les hôpitaux, les morgues, les centres de rééducation? Quoi qu'il en soit, la part de l'automobile dans l'économie (surtout en France) garde bien le gouvernement de prendre toute mesure efficace contre son expansion. Remettre en cause l'automobile, c'est remettre en cause toute l'économie française. En allant beaucoup plus loin remettre en cause l'automobile, c'est remettre en cause le système capitaliste sur lequel est basé le fonctionnement de notre société. Pour résoudre les problèmes écologiques, il faudrait remplacer les automobiles par des moyens de transport plus efficaces. Ces moyens de transport sont souvent les transports collectifs et le vélo. Or, favoriser le bus ou le vélo, c'est favoriser la réduction de notre consommation. L'automobile est le deuxième poste budgétaire des foyers français derrière l'habitat. Si tous les ménages français abandonnaient leur voiture, les conséquences économiques seraient désastreuses. La politique gouvernementale actuelle consiste à favoriser la croissance. Le secteur automobile étant un des premiers secteurs industriels français, les relances économiques françaises se sont faites grâce à l'automobile (Baladurette, Jupette). Il paraît donc tout à fait

impossible de favoriser la croissance grâce à l'automobile individuelle d'un côté et de résoudre les problèmes écologiques qui y sont liés de l'autre côté. L'automobile nous amène donc rapidement à des problèmes plus profonds que les problèmes quotidiens auxquels nous devons faire face. Face à ces problèmes plus profonds, des solutions plus profondes s'imposent. Il faudrait revoir le système de fonctionnement de notre société en général. Cette remise en cause est commune à beaucoup d'écologistes, l'automobile n'est donc qu'une facette d'une problématique complexe englobant beaucoup d'autres domaines.

L'activisme

Le problème, en s'occupant d'une cause écologique, est que l'on s'éloigne du noyau de la société. On ne sort pas de la société. Il est impossible de sortir de la société puisque celle-ci est composée d'une multitude d'individus aux opinions très multiples. Celui qui se dit hors de la société fait partie de la société. Si tout le monde se disait hors de la société, que resterait-il? Une société de gens qui se disent marginaux.

L'écologiste activiste s'éloigne donc de l'avis de la majorité des personnes qui composent la société dans laquelle il vit. S'éloigner du centre de la société implique bien souvent un sentiment de solitude et un rejet de la part de ce noyau. La réponse face à cette solitude et ce rejet peut être de trois ordres:

Changer les autres à tout prix pour déplacer le noyau vers soi et se sentir moins seul. Puisque l'on ne partage pas les idées des autres, il faut que ce soit les autres qui partagent nos idées. Cette réaction me semble dangereuse et en opposition avec son but premier. En étant trop radical et en voulant changer les autres, l'activiste va dans une direction totalement opposée à son but. Il inspire la peur et donc un rejet encore plus grand, il éloigne les gens de la cause qu'il croit être la bonne. Vouloir forcer les gens à penser comme soi, c'est le fascisme, on ne peut pas imposer ses idées sans qu'une révolte ait lieu. Dans *Deep ecology for the twenty first century*, Arne Naess propose deux voies face à la menace écologique: La prise de conscience de chacun d'entre nous ou un régime autoritaire nécessaire au changement qui doivent être fait. Tout comme Arne Naess, je ne pense pas que cette deuxième solution est la bonne: une dictature va à l'encontre de la liberté de penser autrement que la majorité des gens dans une société, liberté que les écologistes revendiquent haut et fort.

Face à la marginalisation, l'activiste peut décider d'« aller voir ailleurs ». Cette réaction de fuite est une réaction de facilité. Elle consiste à partir là où les problèmes sont moindres, où la société est la plus apte à accueillir des idées écologistes. Je ne pense pas que cette solution est la bonne non plus. Où que l'on soit, il y a quelque chose à faire. Partager ses idées est une chose très importante, on ne peut pas avoir des opinions écologistes si l'on a jamais entendu d'avis sur la question. Partir, c'est contribuer à cette ignorance qui nous touche.

La dernière solution consiste à agir sans imposer ses idées, à proposer des solutions, à partager son point de vue sans l'imposer. Pour résumer, cette solution consiste à proposer, montrer l'exemple et convaincre plutôt que d'imposer, exiger et forcer.

C'est parce que la troisième voie proposée ici semble la plus judicieuse qu'il faut commencer par soi.

Il faut commencer par soi

On ne peut pas dire: « Si les politiciens font une loi qui interdit les voitures en ville, cela sera une bonne chose et je la respecterai ». On ne peut pas dire: « Si les autres le font, alors je le ferais ». Commencer par soi, c'est être apte à montrer l'exemple, à montrer que l'on peut vivre en accord avec ses convictions. Il est impossible de partager des opinions et de convaincre en vivant en désaccord avec ses opinions écologiques.

Après avoir fait un maximum d'effort personnel, il est possible de proposer ses idées. Cependant, la limite entre proposer et imposer est parfois floue. D'autre part, à moins d'être un anarchiste convaincu, le rôle du gouvernement apparaît comme primordial pour résoudre les problèmes créés par l'automobile. On pourrait donc penser que le gouvernement a le rôle d'imposer des contraintes aux automobilistes, quitte à déplaire à la majorité de la population. Le gouvernement n'agit pas dans cette direction: il représente le peuple. Le manque de volonté du gouvernement n'est donc que la conséquence du manque de volonté du peuple. Tant que la majorité des citoyens français ne se posent pas des questions profondes par rapport à l'acte quotidien qui consiste à utiliser une automobile, tant les conséquences écologiques et sociales passeront en second plan par rapport au plaisir personnel, alors le gouvernement continuera à agir comme il le fait.

Le gouvernement prend certaines mesures ponctuelles. Malheureusement, celles-ci n'ont pour objet que de calmer quelques minorités gênantes. Tant qu'une mobilisation générale de l'opinion publique n'aura pas lieu, les moyens d'action du gouvernement seront quasi-inexistants. Cette impuissance du gouvernement est d'autant plus grande que le pouvoir économique de l'industrie automobile en France est grand.

Conclusion

Se pencher sur le problème des transports, de l'automobile, c'est se pencher sur une facette d'une crise écologique multi-facettes qui nécessite des changements radicaux et parfois douloureux. Il n'est pas facile de changer une manière de penser ou de vivre que notre éducation a encouragée. Nos sociétés se sont adaptées de manière extrêmement rapide à l'automobile, le retour en arrière ne peut être que dur et contraignant. Pourtant, plutôt que d'effectuer un demi-tour, nous pouvons changer de voie et nous engager dans une alternative à la voiture. Cette alternative consiste à une utilisation rationnelle et raisonnable des moyens de transport.

Le véhicule *individuel* est un objet personnel et source d'égoïsme, il faut donc dépasser cet aspect individualiste pour se préoccuper des générations à venir. Nous ne pouvons plus vivre dans l'unique but de maximiser notre bonheur. Parce que nous avons le pouvoir de détruire la nature, nous avons le devoir de la protéger. L'automobile est un des acteurs de la destruction de la biosphère, il faut donc limiter son utilisation au minimum. D'autres préféreront se préoccuper de l'aspect énergétique en général ou de l'effet de serre. En s'attaquant à un problème, on s'attaque à une machine complexe où tout est lié. Néanmoins, si chacun prend le problème par son côté, le regroupement de toutes ces actions ne peut qu'être bénéfique.

Bibliographie

La liberté de circuler

Colin Ward

éd. Silence/Atelier de Création Libertaire, 1993

Une approche de « transport durable »

Jean Chesnaux

Pour une politique soutenable des transports

Dominique Dron et Michel Cohen de Lara

L'auto ou la ville

La revue du Groupement pour une Ville Sans Voitures (Lyon)

Voiture: faudra-t-il choisir entre elle et nous?

Ca m'intéresse, n° 179, janvier 1996

Energie et équité

Ivan Illich

La fin des automobiles

Binigno Cacéres

éd. La découverte, 1984

Je suis l'automobile

Jean Pierre Orfeuill

ed. de l'Aube

Annexe

« Les preuves du non-sérieux de l'enfant et du sérieux de l'adulte sont innombrables. En voici quelques-unes particulièrement évidentes.

Quand un enfant veut s'amuser, il ramasse un bout de bois, il dit « Poum-Poum », et son copain tombe par terre les bras en croix, en disant « Damned », s'il a appris le français dans *Tintin*, ou « ARRG! » s'il a appris le français dans *Spirou*. Puis le copain se relève en disant: « On dirait que j'en suis un autre. » Puis il sort de sa poche un cadeau Bonux et le braque sur l'ennemi en disant: « On dirait que c'est mon rayon laser. » Puis il ajoute: « BZZZZ ». Et l'enfant tombe en arrière en disant: « Vive la République » s'il a appris le français en lisant *Démocratie française* ce qui serait très surprenant. Enfin, les deux enfants repartent vers Jupiter, après avoir bu une grenadine en grim pant sur le tabouret de la cuisine pour pouvoir attraper le bouteille.

En revanche, quand un adulte veut s'amuser, il ne ramasse pas un bout de bois. Pas con, l'adulte. Il prend un fusil qui fait « Poum-Poum » pour de vrai. Et qui fait pour de vrai des trous dans le ventre de l'autre adulte qui tombe en arrière en criant: « Vive la France » (l'Allemagne, le roi ou la République. Rayez les mentions inutiles, et à mon avis elles le sont toutes).

Après quoi, son sang coule pour de vrai tout autour de lui, et il meurt doucement dans la boue. Puis les autres adultes ramassent les atomes et ils s'amuse nt de plus en plus sérieusement. A la fin, il y a deux camps, et le chef du premier camp dit à l'autre: « La construction de missiles anti-missiles sur votre territoire nous contraint à renforcer notre sécurité en construisant de nouveaux missiles anti-missiles anti-missiles, bisque bisque rage. » Et le chef du deuxième camp répond: « Si la concentration de missiles anti-missiles sur notre territoire vous contraint à renforcer votre sécurité en construisant de nouveaux missiles anti-missiles anti-missiles, nous n'hésiterons pas à renforcer la nôtre en construisant de nouveaux missiles anti-missiles anti-missiles anti-missiles, lalalèreu. » Et le chef du premier camp répond: « C'est celui qui le dit qu'y est », et la terre explose une bonne fois pour toutes. Donc, les adultes sont plus sérieux que les enfants. »

Pierre DESPROGES

Manuel de savoir-vivre à l'usage des rustres et des malpolis

Ed. du Seuil, coll. Point-virgule.