

STOP ! ou l'automobile en question

Les lemmings, vous connaissez ? Ces animaux que l'on trouve dans les pays nordiques présentent cette particularité, lorsque leur communauté atteint un seuil de surpeuplement qui menace leur équilibre, de se précipiter dans la mer où s'opère ainsi une sorte de suicide collectif... Chaque année, des milliers de Français meurent sur les routes, particulièrement à cette époque de l'année, entre avril et juin, où nombreux sont les week-ends qui permettent de s'évader de l'enfer du quotidien. Rien n'y fait - ni les conseils, ni les « Monsieur quelque chose » que le gouvernement nomme périodiquement, parce que l'opinion s'émeut. Le prix de l'automobile ? C'est ce que se sont attachés à évaluer Julien Fabre et Hervé Michael dans un petit livre, STOP ou l'automobile en question (1) qui paraît cette semaine au Mercure de France. Après avoir évoqué tour à tour le poids économique, politique et idéologique de la voiture, les possibilités techniques qui permettraient de vivre dans « un monde sans automobile, sans automobile... », ils proposent quatre objectifs à court terme que le contrôle populaire pourrait imposer : interdiction du centre des villes aux voitures, priorité aux transports en commun, temps de transport compris dans le temps de travail et nationalisation des entreprises de location de voitures. Mais ils proposent aussi une tactique dont nous livrons les éléments à votre réflexion.

(1) Julien Fabre et Hervé Michael. STOP ou l'automobile en question, Mercure de France, collection En Direct, 172 p., 20 F. En vente à la librairie de « TS ».

AU fond, le problème est diaboliquement simple : nous nous trouvons dans une situation où la voiture est prédominante, très populaire et encouragée par le pouvoir politique, et crée des difficultés de plus en plus insurmontables.

Il existe une autre organisation possible des transports, axée sur une très large utilisation des transports collectifs. Il importe peu d'ailleurs qu'il s'agisse de turbo trains, d'aéro trains, qu'on y emploie le coussin d'air ou la roue, le moteur linéaire, un moteur à explosion perfectionné ou des batteries. Il faut passer de la situation actuelle à celle qui pourrait la remplacer pour l'avantage de la très grande majorité d'entre nous.

Nous avons vu qu'en théorie une telle transformation est possible sur le plan économique et social. Il s'agit donc tout simplement de franchir deux obstacles : acquérir le soutien populaire aux solutions qui remplaceront la voiture partout où cela est possible ; forcer le pouvoir politique à les accepter.

Emporter le soutien populaire.

Les gens qui nous gouvernent savent bien que, pour prolonger la vie de la voiture, il leur faudra restreindre un peu plus encore la liberté de son utilisation. Il est très probable qu'une limitation généralisée de la vitesse sera instaurée dans les prochaines années en France. On nous citera l'exemple américain et on prendra bien soin de ne pas limiter la puissance des voitures qu'on nous vendra : « Monsieur, si je ne vais pas plus vite, c'est parce que je suis raisonnable (c'est-à-dire que je trouve déraisonnable de payer des amendes énormes), mais si je voulais, il me suffirait d'appuyer, vous savez... », et on nous expliquera que ces puissances ont l'intérêt de permettre des reprises

« correctes ».

Ainsi, les constructeurs ne seront pas obligés de baisser leurs prix.

la nécessaire solidarité

Il en coûtera de plus en plus cher de ne pas obéir aux règles de stationnement, de sobriété, peut-être même d'équipement antipollution de nos véhicules. Ainsi seront trouvées les ressources indispensables à l'Etat pour faire fonctionner ce système répressif et continuer à payer les pots qu'il n'aura pu empêcher de se casser.

Les forces de police, les radars ou les ordinateurs qui nous infligeront des amendes seront financés avec l'argent de ces amendes, et s'il reste quelque chose, cela servira à la construction des hôpitaux indispensables à ceux qui auront échappé aux contrôles mais pas aux platanes, cela servira à bâtir un peu partout des murs antibruits hauts comme des murs de prison, et des purificateurs d'air laids comme la pollution.

Nous pouvons faire confiance à l'Etat actuellement en place en France pour développer toutes les méthodes répressives possibles. Quitte à les assaisonner d'un peu de persuasion plus ou moins adroite, genre Prévention routière, à faire une amnistie à chaque nouveau président de la République bien élu et à n'agir qu'entre deux élections législatives pour ne pas risquer la colère qui enverrait ses députés se reconverter dans la promotion immobilière... ou la construction d'autoroutes à péage.

Si certaines de ces mesures auront, bien sûr, un effet bénéfique, si on peut espérer un peu moins de pollution,

un peu plus de survivants aux grands départs et aux week-ends noirs, elles ne renverseront pas le mouvement. Et elles auront le terrible inconvénient d'habituer un peu plus encore les Français à l'obéissance sous menace, à l'ordre abstrait, lointain, inquiétant d'un Etat anonyme.

Pour nous prémunir, très incomplètement, d'un mal : l'automobile, n'utilisons pas d'armes plus dangereuses encore.

Pour acquérir le soutien populaire au remplacement de l'automobile, il faut à la fois profiter de toutes les occasions d'expliquer le phénomène automobile et ses tares et faire comprendre que la voiture individuelle n'est pas l'inéluctable conséquence du progrès.

En utilisant pour cela toutes les occasions favorables. En s'adressant à l'automobiliste bloqué dans un embouteillage pour lui démontrer qu'un bus qui passerait par là permettrait de dégager quarante voitures et que dix bus feraient disparaître l'embouteillage, lui permettant d'être chez lui (ou ailleurs) plus tôt.

En distribuant des tracts aux feux rouges, en provoquant des conversations à l'occasion d'auto-stop sur quelques centaines de mètres, en affichant sur les trajets des grands départs automobiles les vraies raisons des accidents.

En mettant à profit l'augmentation du prix de l'essence, de l'assurance automobile ou de la vignette pour faire comprendre que le coût de l'automobile ne s'arrête pas à celui du « plein » : ainsi sera donnée aux automobilistes l'occasion de réfléchir sur le coût réel et l'opportunité de posséder une voiture.

En retournant contre les marchands de pétrole la publicité de plus en plus tapageuse qu'ils nous infligent : un gadget pour vingt litres.

L'occasion est belle d'expliquer aux automobilistes que ce sont eux qui font les frais de cette concurrence de plus en plus acharnée entre marques d'essence offrant en réalité des produits absolument identiques, souvent fabriqués dans les mêmes raffineries à partir du même arrivage de pétrole

Que non seulement ils paient largement le livre, le verre, le crayon feutre ou la médaille qu'on leur « offre », mais que ceux qui leur font ces faux cadeaux sont aussi ceux qui feront tout pour empêcher le progrès que représenterait un remplacement de l'automobile.

accentuer la répression?

Enfin, il faut utiliser les grandes manifestations « d'auto-satisfaction (courses, salons) pour critiquer ce moyen privilégié de transport. D'ailleurs, certains ont déjà commencé. C'est ainsi que, depuis quelques années, le rallye des Cévennes est perturbé par des manifestations d'hostilité : clous déversés sur la route, rideau de pneus enflammés, etc. Sans aller jusque-là, les 24 Heures du Mans, le Salon de l'Auto, le rallye de Monte-Carlo sont autant d'attractions à utiliser afin de rendre public et manifeste le combat contre l'automobile.

Chaque prolongation de deux stations de métro (une misère) amène le ministre des Transports à expliquer sur place tout l'intérêt porté par les pouvoirs publics aux



moyens collectifs de transport. Il serait nécessaire à cette occasion de montrer l'insuffisance de ces dits transports et de montrer que la technique moderne permettrait, si on lui en donnait les moyens, de résoudre nos problèmes de plus en plus inquiétants.

Las des augmentations de tarifs, le mécontentement des usagers est réel. Pourquoi n'organiseraient-ils pas à ces occasions la « grève du ticket » en refusant en masse des hausses comme celles prévues en région parisienne en avril et juillet 1973 (dix centimes à chaque fois) qui ne correspondent à aucune amélioration en contrepartie ?

Encore faut-il bien faire remarquer que cette « grève » doit être collective et ne pas entériner les refus individuels qui sont mal perçus, aussi bien par les autres usagers que par les employés.

D'ailleurs, la solidarité entre travailleurs des transports et des constructeurs d'automobiles d'une part, et usagers d'autre part, doit être renforcée au cours de l'utilisation de tel ou tel moyen d'action. Si les conditions de transport sont déplorables, si l'automobile tue ou pollue, si le métro est bondé, si les bus roulent mal, si le train est en panne, ce ne sont ni les agents des transports en commun ni les travailleurs de l'automobile qui en sont responsables. Cette solidarité s'est déjà manifestée à plusieurs reprises.

Ainsi, en janvier 1970, après l'inauguration tapageuse du R.E.R., de nombreux accidents dus à l'insuffisance des conditions de sécurité pour les usagers survinrent : pour protester contre cette situation, les employés du R.E.R. déclenchèrent une grève qui démontrait clairement leur solidarité avec les usagers. De même, lors de la grève spectaculaire d'octobre 1971 (grève commencée pour protester à la fois contre la remise en cause de l'échelle des salaires et contre les horaires de travail), de nombreux comités d'usagers distribuèrent plusieurs dizaines de milliers de tracts d'explications à la population. Des actions du même type ont été menées à Lyon et à Lille pendant l'année 1971.

En tout état de cause, toute action engagée pour réduire la part de l'automobile individuelle dans les transports doit toujours être comprise des travailleurs concernés. Il serait ridicule de se heurter à leur incompréhension, à leur hostilité, et donc de diviser les travailleurs alors que l'adversaire est le même : le système économique et social imposé par la bourgeoisie.

Toutes ces actions, toutes ces explications ont pour but de porter des coups à l'automobile en protégeant ceux

qui l'utilisent ou sont astreints à sa fabrication. Mais pour être parfaitement efficaces, elles ne devront pas se contenter de critiquer dans l'abstrait la voiture ou d'évoquer l'avenir lointain où il sera possible de la remplacer.

Elles devront avancer des revendications précises qui, si elles sont obtenues, marqueront une étape vers des solutions de plus grande envergure.

Julien FABRE et Hervé MICHAEL

L'accident des autres

L''AUTOMOBILE tue : plus de 16.000 morts en 1972, plusieurs centaines de millions de blessés, l'équivalent de la population de Toulouse, de nombreux week-ends a plus de cent morts. Alors, qui est responsable ?

Faut-il, à ce sujet, parodier la chanson de Graem Allwright : *Qui a tué Davy Moore ?* Ce n'est pas nous, répondent les ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'infrastructure s'améliore sans cesse ; ce n'est pas nous, disent les fabricants d'automobiles. Voyez notre publicité : passionnante créature pour passionnés, nous travaillons à la faire chaque jour plus sûre, plus saine, plus franche ; ce n'est pas la vitesse qui tue, c'est l'inconscience de certains, l'alcool, la fatigue, le mauvais état des routes. Ce n'est pas nous, répondent les fanatiques du volant, nous connaissons nos possibilités, celles des suspensions et l'adhérence de nos pneumatiques. Ce n'est pas moi, dirait la société. Et tous : l'accident c'est les autres. C'est l'autre qui le cause et en est victime jusqu'au jour...

Cette semaine, la grande presse a tenté de nous expliquer, mais sans pour autant renoncer même momentanément à la publicité pour l'automobile.

Laissons de côté les arguments de pure technique : l'amélioration du réseau routier et la création d'un réseau autoroutier ne diminuent pas les risques, ils accélèrent seulement le débit et constituent une incitation supplémentaire à l'achat de la voiture. Quant à la répression elle est inefficace et un bon avocat ou quelques relations permettent dans la plupart des cas d'éviter le retrait du permis de conduire.

La véritable question à poser est dans le : pourquoi l'automobile est-elle devenue le symbole d'une certaine conception de la vie ? Pourquoi les pouvoirs publics ont-ils intérêt à ce qu'il en soit ainsi ?

« Génération de Bugatti, remarquait déjà Saint-Exupéry dans les années trente. C'est pire encore aujourd'hui. L'automobile est devenue pour une partie de la jeunesse, dans les petites villes de province notamment où l'aliénation du travail est maintenant intensément ressentie, le dérivatif par excellence. Le choix entre tel modèle de voiture ou le confort de l'habitat, parfois le plus élémentaire,



taire, n'obéit pas à des critères de rationalité économique. Il n'est plus de nos jours qu'un choix imposé par une certaine culture. C'est la société qui choisit pour nous, et choisit l'automobile.

L'ivresse...

L'ivresse de la possession automobile est d'autant plus ressentie qu'on se trouve dans une zone plus marginale de la société, en particulier les banlieues des grandes agglomérations. Dans ce cas le rôle de la voiture est double : elle permet d'abord de résister à l'ennui ; il n'est pas rare de voir le bricolage de voiture devenir permanent, certains achetant et revendant régulièrement, mais dans la plupart des cas sans bénéfiques. Mais aussi il s'agira plus inconsciemment de résister à l'information de l'environnement. L'homme finit par prendre conscience de sa condition de simple rouage de la société dont il ne saisit pas la finalité. La voiture peut lui apparaître comme un moyen d'élargir sa personnalité sociale. Par là s'expliquent certains goûts actuels : le succès des vieilles « TrACTION Avant » par exemple, ou d'anciennes Jaguar, Rolls-Royce ou Porsche. Or ces engins sont nettement moins rapides et plus coûteux que les voitures moyennes actuelles.

En fait, même si c'est moins évident ces deux idées permettent partout d'expliquer la fascination de l'automobile. Car jamais celle-ci n'est conçue comme un moyen de transport ce qu'elle devrait être en réalité. Et voilà encore une cause d'accident : certaines voitures très peu sûres ont la faveur du public. C'est une façon d'affirmer sa personnalité d'autant plus que le milieu environnant est plus gris. On ne dira jamais assez le paradoxe de ce bien de grande consommation diffusé à des millions d'exemplaires, mais présenté comme n'étant pas la voiture de tout le monde, comme un signe de personnalité. On vend chaque jour davantage la voiture qui n'est pas celle de tout le monde !

Dans une société technicienne dont il est difficile de percevoir la grandeur, le choix de la voiture se fait en réaction contre les frustrations personnelles : le cadre de vie désespérément morne, l'ennui quotidien, la fatigue. L'automobile apparaît comme l'instrument d'une révolte

individuelle encore confuse et revanche absurde contre l'absurde, le goût de la vitesse est la dernière recherche esthétique, celle de la mort.

Enfin, le goût pour la voiture a contribué à créer une société dépolitisée, où l'esprit est longuement mobilisé par la contingence automobile. Et le conservatisme politique joue là-dessus car le capitalisme règne sur l'automobile.

Les choses sont bien connues. On sait le rôle essentiel que joue le secteur automobile dans l'industrie française. Il est, avec l'armement bien sûr, le fer de lance des exportations de Giscard le commerçant. Quant aux compagnies pétrolières, on comprend l'intérêt qu'elles trouvent à la grande pagaille des bagnoles.

n'attendez pas...

Alors, n'attendez pas que des mesures énergiques soient prises limitation généralisée des vitesses, contrôle du bon état de marche de la machine, investissements de sécurité, obligatoires. Toutes ces mesures augmenteraient le prix de la voiture ou la rendraient moins attractive.

Alors on continue. Le gouvernement facilite, au mépris de toute logique économique le transport routier de marchandises alors qu'il subventionne la SNCF et renforce sans cesse le réseau que les poids lourds abîment.

Pendant ce temps notre société s'entretue sur les routes, l'automobile pollue, les transports collectifs sont négligés. Il en sera ainsi jusqu'à ce qu'une autre société transforme les rapports économiques et au delà, l'environnement du destin humain. En attendant le meurtre collectif va continuer. Le jeu des pouvoirs publics sera toujours de traiter les excès de l'automobile comme une forme moderne de criminalité, le jeu des constructeurs automobiles et des groupes de pression d'incriminer l'infrastructure.

Il y a eu 207 morts pendant le week-end de Pâques. Mais n'est-ce pas, c'était l'accident des autres. Et chacun retourne à l'inconscience.

Pascal HONORE
