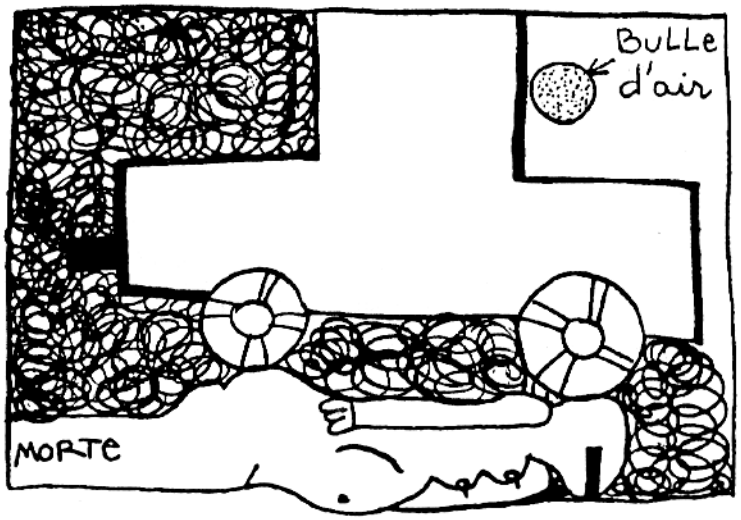
# L'AUTO OU LA VILLE

n°4 8 F

La revue du Regroupement pour une Ville sans Voitures - Janvier 97


## LES CIREURS DE CHAUSSURES SE SONT MUES EN LAVEURS DE PARE-BRISE

Si l'automobiliste est un conquérant sans vergogne, sexiste, violent et séducteur, existe-t-il pour autant une sociologie de la voiture ? Véhicule-t-elle réellement une relation sociale autant que géographique ? La fonction de transporter, qui motiva son apparition, s'efface-t-elle devant le rôle purement relationnel qui devient le sien ?
Ce fut tellement le cas pour le vêtement, par exemple, que nous l'avons identifié à notre intégrité physique, (se montrer nu en public est même ressenti comme un violent outrage). L'expression si familière « Je ne sais plus où je me suis garé » révèle une identification du même ordre. Les relations que nous entretenons avec nos semblables n'émanent plus seulement de notre corps, ni même de nos vêtements, mais aussi de notre voiture. Sans son automobile, l'être humain moderne ne se sent pas complet. Ce ne sont plus les chaussures du bourgeois que cire le nécessiteux, mais son pare-brise qu'il lave. Dans les rues, le camelot ne propose plus ses journaux ou ses tracts à des individus mais à des automobilistes. Même les restaurants s'ouvrent à ce nouveau type de primates en devenant des drive-in.




En véhiculant nos relations sociales, la voiture les imprègne nécessairement de son folklore. Le permis de conduire est par exemple un authentique rite de passage, auquel on ne peut soustraire sans risquer une exclusion de la communauté des adultes. Elle modifie même profondément nos comportements par les rapports de domination, l'individualisme et l'agressivité qu'elle suscite et répand au sein des villes. L'urbanisme qu'elle remodèle a fait table rase de la vie de quartier et détruit les espaces de convivialité.
Il ne nous a donc pas semblé outrancier de parler dans ce numéro, non seulement d'une véritable sociologie de la bagnole, mais de considérer la lutte que lui livrent ses opposants comme une lutte sociale.

## *Sommaire*


**Dossier Sociologie et automobile** : L'automobile, véhicule d'une relation de domination, page 2 ; Une des approches du phénomène automobile : l'approche socio-biologique, page 5. Réconcilier ceux qui font la ville et ceux qui vivent, page 12. Apologie de l'action conviviale page, 13. Bouquinistes, page 14. Ici et ailleurs, page 15. Poster pages 8 et 9.

# L'automobile, *véhicule* d'une relation de domination

La Rome antique était très connue pour ses accidents : les riches patriciens[1] ne se gênaient pas pour foncer sur des chars rapides dans les rues étroites de l'Urbs, au mépris de la vie des piétons, qu'ils n'hésitaient pas à mettre en danger pour afficher leur rang.

Pendant le régime féodal, « *le cheval devient la bête de guerre et de chasse par excellence, l'attribut de l'homme libre, du noble et du guerrier (...). S'il fallait véritablement le travail de douze paysans pour entretenir un cavalier et son cheval, on peut avancer que ce coût énorme a pu retarder le développement économique de l'Occident jusqu'au XIIème siècle. En revanche, ce même chevalier dressé sur sa monture a largement dominé, au propre comme au figuré, le paysan occidental courbé sur la glèbe.* »[2]

Non seulement « *il fallait être riche pour supporter les frais d'un équipage, d'une voiture, d'une écurie, d'un palefrenier et d'un cocher* » mais « *sous l'Ancien Régime, il fallait bénéficier d'un privilège royal pour pouvoir rouler carrosse : sous Louis XIII, seuls les gens de Cour avaient droit d'utiliser un carrosse à six roues, les autres devant se contenter de quatre. On ne comptait que 310 carrosses à Paris en 1658, quelques milliers de voitures au XVIIIème siècle, à peine 10 000 en 1850, moins de 20 000 à la fin du siècle. C'était toujours un privilège.* »[3]

Les moyens de transport puissants ou rapides ont toujours été l'apanage exclusif de l'aristocratie. Dans l'antiquité comme dans les sociétés féodales, le cheval ou le char constituaient déjà un symbole de domination. La noblesse défendait si bien ce privilège que monter un cheval pouvait parfois exposer un roturier à la peine de mort. Comme les carrosses autrefois, les voitures de grand luxe perpétuent ce jeu à l'égard de la piétaille. Leur acquéreur accepte même que le constructeur empoche une marge exorbitante si cela lui garanti la rareté de l'objet.

Ce sont encore les classes dominantes, noblesse ou bourgeoisie, qui utilisent les fiacres ou les cabriolets, avec la même insouciance pour leur environnement humain. Au XVIIIème siècle, Mme Servient causera ainsi la mort de près de 200 personnes à Lyon, en voulant passer de force sur l'ancien pont de la Guillotière lors d'une fête populaire. Les uns sont écrasés par la foule paniquée, les autres basculent dans le Rhône et périssent noyés. Mme Servient a maintenant sa rue à Lyon, pour avoir, en signe de repentir, offert des terres à la commune !

Au début du XXème siècle et pendant les Années Folles, les quelques 20 000 voitures automobiles françaises ont causé un nombre effroyable d'accidents : les riches propriétaires, quand ils n'avaient pas de chauffeur, conduisaient eux aussi avec l'insouciance de leur classe.

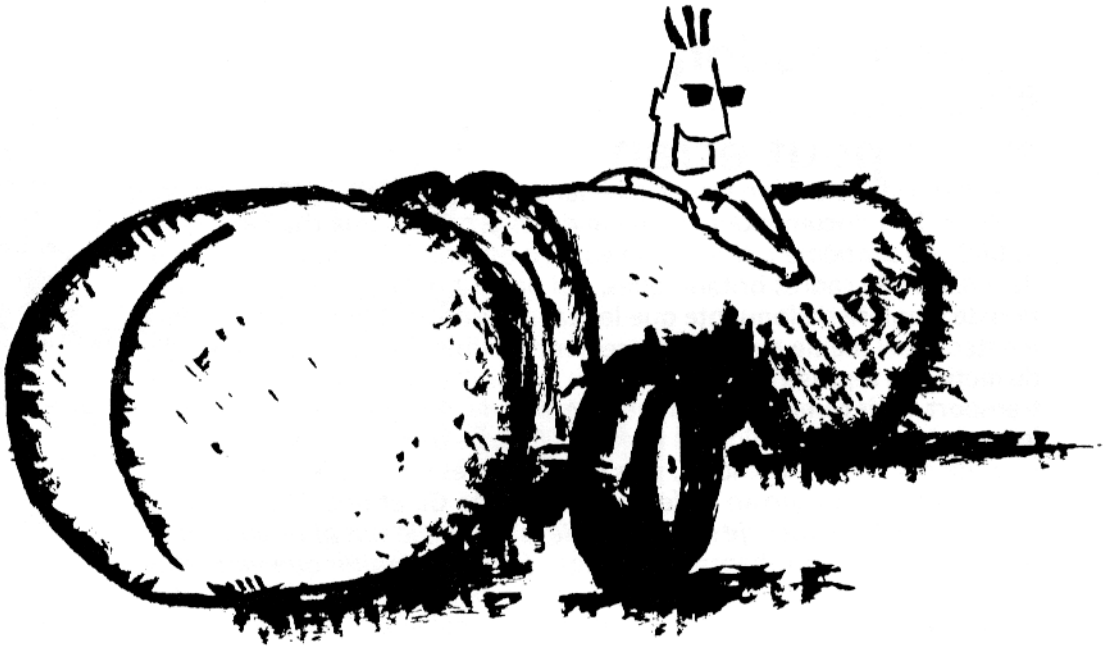
## Les voitures tuent parfois plus que les guerres

Les années cinquante marquent le début véritable de la démocratisation de l'automobile. Jusque là, elle était restée un instrument de puissance au service du petit nombre de ceux à qui elle permettait d'arborer leur rang et de forcer le passage en s'amusant à effrayer les chevaux des livreurs. Désormais tout le monde peut accéder à ce rêve de richesse, de liberté et de domination. Les marques de l'aristocratie se reportent alors sur le haut de gamme. Simultanément, les accidentés de la route commencent à se compter en grand nombre parmi les automobilistes, et plus seulement dans la foule paniquée des piétons et des cyclistes.

Enfermé et isolé dans une bulle de verre et de métal, détenteur d'une puissance potentielle considérable, le conducteur enfle son ego, et ne peut réagir que violemment à tout ce qui va frustrer son sentiment de puissance, incarné par la voiture à laquelle il s'est identifié. D'après Fabre et Michael[4], dans son langage, « *les freins, les clignotants, le changement de vitesses du véhicule deviennent : freins, clignotants et changement de vitesses du conducteur : J'ai mis* ***mon*** *clignotant,* ***je*** *lui ai fait un appel de phares, je n'ai pas vu* ***ses*** *stops à temps,* ***je*** *suis passé en seconde...* » Ces auteurs développent ensuite l'idée que l'automobiliste « *revit la défense primitive du territoire (territoire délimité par les quelques mètres ou dizaines de mètres que l'automobile peut parcourir dans les secondes qui suivent). Gare à ceux qui voudraient y pénétrer, l'automobiliste est prêt à se battre (à risquer l'accident) pour conserver la primauté du territoire. Si l'on cède le passage, on ressent cela comme une défaite humiliante.* ». La publicité, elle non plus, ne s'y trompe pas lorsqu'elle valorise l'agressivité des voitures qui surgissent dans la nuit à pleins phares, comme un fauve fondant sur sa proie.

L'économiste E. J. Misham a appliqué la méthode d'analyse coût-avantage, dont il est spécialiste, à l'automobile. En se fondant sur la mortalité aveugle qu'elle provoque et sur ses innombrables coûts sociaux annexes[5], il affirme que « *l'invention de l'automobile privée est l'une des plus grandes catastrophes qui aient frappé l'espèce humaine (...) L'automobile impose à la collectivité un tel surcoût économique que son usage devrait être totalement aboli.* »[6]

Entre 1926 et 1976, la voiture a tué plus de britanniques que la Seconde Guerre mondiale. Aux USA, « *le nombre d'individus morts sur la route entre 1913 et 1976 est plus du triple de celui des Américains tués dans l'ensemble des guerres (d'Indépendance, de 1812, du Mexique, de Sécession, hispano-américaine, 1ère et 2ème guerres mondiales, de Corée, du Vietnam) auxquelles les Etats-Unis ont pu participer.* »[7] En France, les accidents de la route ont tué près de 400 000 personnes et en ont blessé près de huit millions en trente ans. Un tiers d'entre elles sont restées handicapées à vie.



## Signe extérieur de richesse

Même s'il s'est démocratisé, et même s'il tue aujourd'hui plus d'automobilistes que d'autres usagers de la route, le véhicule individuel reste empreint du rapport de domination d'antan. La figure du cavalier du Moyen Age se transpose aisément à celle de l'automobiliste du vingtième siècle, qui, au propre comme au figuré, écrase le piéton, ce grand oublié de la modernité. L'automobiliste, qui a l'impression d'être *dans son droit* en s'appropriant l'espace public et en y introduisant un danger, éprouve un sentiment autrefois réservé à la haute bourgeoisie. Sentiment facile à renforcer par des petits riens, comme brûler un feu rouge, effrayer un piéton ou lui forcer le passage, régler le volume de son autoradio au maximum, démarrer en trombe ou klaxonner. Même accidenter quelqu'un ne fait guère courir de risques à un conducteur. Les hurlements nocturnes des antivols sonores expriment le même dédain pour le sommeil des citadins usés par leur journée de travail.

Parce qu'elle est porteuse d'une puissance ostentatoire, la voiture reste l'une des principales marchandises de standing. En témoignent par exemple les innovations technologiques, qui servent à accroître les performances et les distances parcourues plus qu'à faire des économies. Entre 1970 et 1987, les effets de l'économie moyenne de carburant au km, (qui n'a pas dépassé 5 %,) ont été laminés par une augmentation de 41 % du kilométrage parcouru. En témoignent encore les parades des chefs d'états : « *Depuis qu'Edouard VII a conduit la première Daimler fabriquée en Grande-Bretagne, la voiture de luxe (...) est demeurée le symbole du pouvoir et de l'autorité. Les gangsters peuvent avoir leurs Cadillacs et leurs Deusenberg, mais, depuis le jour où les actualité du monde entier ont montré Hitler acclamé par la foule dans sa Mercedes Bens à six roues, cette firme a fourni des voitures blindées à tous les gouvernements de la planète.* »[8]

L'automobile est le triomphe de la propriété privée, considéré par la plus grande part de la population comme un signe de réussite et d'émancipation. L'individu n'a l'impression de vivre réellement que s'il s'entoure de possessions matérielles ou humaines (mariage, enfants) dont il ne voit ni l'aliénation, ni le coût en énergie, en liberté et en temps. Pour accéder au rang convoité, il n'hésite pas à s'automutiler pour posséder. Dans *Energie et équité*[9], Ivan Illich affirme par exemple que « *depuis deux générations, dans les pays industrialisés, la durée du trajet entre le logement et le lieu de travail a augmenté plus vite que n'a diminué, dans la même période, la durée de la journée de travail.* » Si l'on déduit de cette journée de travail le temps consacré à gagner l'argent nécessaire au financement de son automobile[10], on commence à entrevoir l'aliénation qu'elle représente.

## Discrimination sexuelle

Jacques Brel chantait dans son dernier album, « *Ce soir, je serai espagnol, petites fesses, grande bagnole.* » Dans les pays latins, le dragueur utilise sa voiture comme symbole de virilité. Les premiers conducteurs ont d'ailleurs été des hommes. Ce n'est que progressivement que les femmes ont commencé à passer le permis et à conduire. En 1973, « *72% des hommes ont leur permis, mais seulement 57% des femmes ; plus de 95% des conducteurs habituels sont des hommes.* »[11] En 1997, le rapport s'est probablement approché de la parité des sexes. Mais lorsqu'un couple se déplace en voiture, c'est rarement la femme qui prend le volant, et lorsqu'il possède deux voitures, c'est rarement la femme qui utilise la plus grosse. Combien de réflexions sexistes du genre « *c'est une femme qui conduit* », lorsqu'une maladresse est commise au volant, entend-on chaque jour ? Pourtant, si les statistiques ont incité une compagnie d'assurance à proposer des tarifs préférentiels aux conductrices, c'est parce qu'elles causent moins d'accidents que les hommes.

## Une nouvelle lutte sociale

Voilà peut-être pourquoi les citadins réduisent tant leurs déplacements piétonniers : 50 % des déplacements automobiles urbains portent sur moins de deux kilomètres, et 25 % sur moins d'un km ![12] Ce qui signifie que, compte tenu du temps de recherche d'une place de stationnement, la marche serait plus rapide.

Si l'attachement du citadin à sa voiture est si grand, c'est que, grâce à elle, il est passé dans la catégorie de ceux qui peuvent forcer le passage, qui n'ont plus à se garer pour laisser circuler les autres, qui s'approprient l'espace public, et qui exhibent les biens qu'ils possèdent. Il a quitté la catégorie de ceux qui vivent sous tutelle, qui ne peuvent utiliser que les bandes étroites des trottoirs et qui doivent courir

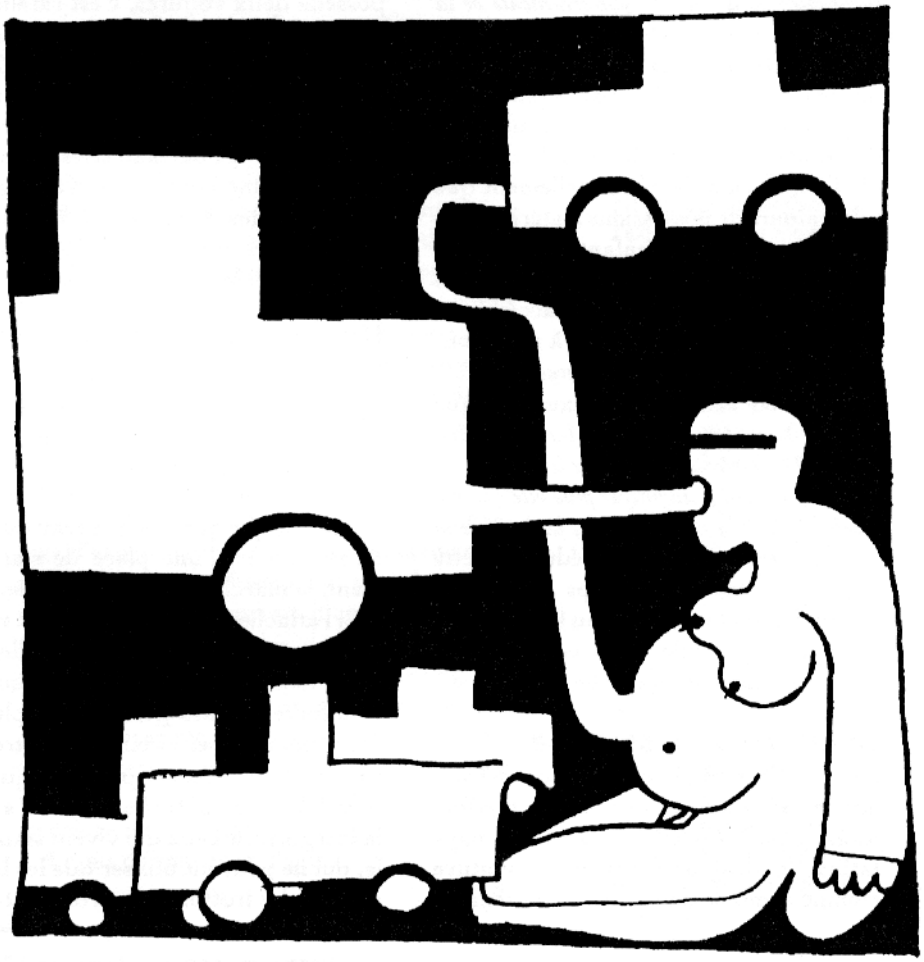
*Suite page 4*

1 - Membres d'une classe aristocratique dans la Rome antique.
2 - Robert Delort, *Les animaux ont une histoire*, Seuil, 1984, pages 164 et 165.
3 - Pierre Merlin, *Les transports urbains*, P.U.F (collection Que sais-je ?), 1992, page 6.
4 - Julien Fabre et Hervé Michael, *Stop ou l'automobile en question*, Mercure de France, 1973, pages 12, 13 et 16.
5 - D'après *La vie du rail*, (numéro 2441, du 13 au 19 avril 1994, page 11,) le coût des nuisances de l'automobile s'élève chaque année à 113 milliards de franc pour la collectivité.
6 - Cité par Colin Ward dans *La liberté de circuler*, Atelier de création libertaire - Silence, 1993, page 15.
7 - Colin Ward, op. cit., page 42.
8 - Colin Ward, op. cit., page 16 et 61.
9 -Seuil, 1975, page 41.
10 - 36 182 francs T.T.C. en moyenne par automobiliste en 1993, d'après *La vie du rail*, op. cit., page 17.
11 - Fabre et Michael, op. cit., page 18.
12 - Source : A.F.M.E., déc. 1989.

# La domination s'affiche sur le petit écran

La chaîne de télévision franco-allemande Arte diffusait, le 26 novembre 1996, un film documentaire de 45 minutes produit par la chaîne anglaise BBC. *Au septième ciel avec ma voiture* est une suite de témoignages de V.R.P. et de cadres britanniques, qui parlent de leur voiture de fonction de manière si éloquente que le réalisateur a jugé inutile de les commenter. Alors même que le déplacement est une composante essentielle du métier de représentant, la voiture n'apparaît pas comme un moyen de transport, mais comme « un signe extérieur de réussite pour vous et pour le reste du monde », selon les termes de l'un de ces messieurs. Délectons-nous de ces morceaux choisis, plus succulents les uns que les autres.

Un V.R.P. : « *La grosse différence entre une GL et une GLi, c'est le i, parce que le i signifie : je ne suis pas de la merde, je suis plus rapide que toi sur la route, ça rehausse votre ego. (...) Cela signifie que vous êtes quelqu'un* ». Pour ce cadre fraîchement émoulu : « *Je voulais la voiture à laquelle mon niveau me donnait droit. Je voulais que les gens sachent que j'avais été promu* ». Ce V.R.P. souhaite un modèle d'une gamme supérieure à celle de son véhicule actuel : « *Mais j'en aurai une, même si je dois en crever, si je dois suer sang et eau, mais j'en aurai une* ». Un cadre qui a dû batailler ferme auprès de son employeur pour obtenir la voiture de fonction qu'il désirait : « *Mais la voiture n'était pas à la hauteur (...) Une voiture qui ne correspondait pas à ce que je voulais incarner (...) Essayer d'obtenir une voiture de plus grande classe est vraiment un objectif universel* ». Quant à ce V.R.P. dont on a remplacé la voiture de fonction par un véhicule bas de gamme : « *J'étais effondré, littéralement écoeuré (...) J'étais brisé (...) Ça a été un choc énorme pour moi* » ; lorsqu'il raconte l'événement à sa femme, le ton devient dramatique : « *Nous nous sommes tous les deux effondrés en larmes ; on a vraiment pleuré* ».



*Suite de la page 3*

pour traverser la rue, qui ne possèdent rien de visible et ne peuvent s'affirmer en public. Il ne s'écrase plus en rasant les murs, mais rend aux autres les trottoirs inutilisables en les occupant pour son stationnement.

Renoncer à sa bagnole, ne serait-ce pas perdre cet acquis que l'on a si longtemps chéri et convoité ?

En 1791, Chamfort, révolutionnaire français, déclarait : « *Je ne croirai en aucune révolution tant que les cabriolets continueront à écraser du monde dans les rues.* » Tant que certains se feront écraser, il ne régnera ni liberté, ni égalité, ni fraternité... Un mouvement qui envisage de changer aussi radicalement la donne n'existera réellement que s'il contient le germe d'un projet de société. Sommes-nous à l'aube d'un tel mouvement ?

Y. B.

L'auto *ou* la ville est une revue
à tendance trimestrielle.
Le numéro : 9 F (port inclus).
Abonnement un an : 30 F (4 n°).

L'auto *ou* la ville est la revue du Regroupement pour une Ville sans Voitures, association qui a pour but • de dénoncer la politique du tout-automobile en ville et les nuisances qui en découlent et • de promouvoir les alternatives à la voiture : vélo, bus, tram, marche à pied, patins... L'association organise des manifestations chaque dernier samedi du mois. Départ à 14 h, place de la Comédie, Lyon 1er. Elle gère un atelier vélo qui est ouvert tous les mardis de 19 à 21 h, au 44 rue Burdeau , Lyon 1er.

Vous avez toute liberté de reprendre les articles ou dessins sous réserve de mentionner l'auteur suivi de "l'auto *ou* la ville" suivi de la date et de l'adresse et de ne pas modifier les textes ou dessins sans l'accord de l'association. Dessins : Virgini Borg, Vincent Cheynet. Ont participé à ce numéro : Philippe Laporte, Armelle Blanc, Céline Trousseau, Yves Bonnardel, Alexis Monjauze, Denis Bayon, Vincent Cheynet, Frédéric Rollet Manus, Pascal Luccioni, François Schneider. Si vous voulez réagir à ce numéro, communiquer des infos ou participer au comité de rédaction, n'hésitez pas à nous contacter :
Regroupement pour une Ville sans Voitures / l'auto *ou* la ville, 44 rue burdeau, F-69001 lyon. tél. : 33 / 72 00 80 97 - fax : 33 / 78 28 57 78.

# *Une des approches* du phénomène automobile : *l'approche* socio-biologique

Au Sud, les pics de pollution et le trafic délirant de Milan, d'Athènes, de Bangkok, du Caire ou de Mexico, décident les collectivités à des réactions d'urgence, inadaptées, et mal acceptées et respectées par les citoyens, ainsi de l'interdiction de circuler en voiture. Le faible écho à nos discours dans le grand public nous incite d'ailleurs à classer la France, avec ses voies ferrées abandonnées, ses trams et ses vélos encore bien rares, dans les pays du Sud.

Mais la réalité n'est évidemment pas aussi simple. Les Italiens, interrogés sur leur volonté de voir les piétons favorisés par rapport aux automobilistes dans les centres-villes, répondent favorablement à 90 %, alors que les irlandais ne répondent favorablement qu'à 75 %. Les différences de comportements dépendent évidemment du degré de motorisation et d'urbanisation, de la culture, de la religion, de l'histoire, de l'économie... Pour autant, l'étalement de ces différences de selon les latitudes ne permet pas de négliger les facteurs climatiques, saisonniers ou physiologique dans l'interprétation des comportements sociaux liés à l'automobile, une interprétation qui rentre dans le champs de ce que l'on appelle la socoiobiologie.

Au Nord, les pays s'en sortent mieux en matière de maîtrise de la circulation urbaine ou de promotion des alternatives à la voiture en ville. En témoignent les vélos hollandais ou danois, les trains suisses ou les trams allemands. Les pouvoirs publics limitent les dégâts causés par la pollution et poussent la population à une plus grande responsabilité. Cette dernière n'est en effet pas en reste pour manifester à bicyclette (40 000 cyclistes à Berlin, 45 000 à Montréal) ni pour revendiquer des aménagements cyclables, pourtant déjà bien présents, et une réduction du trafic automobile.

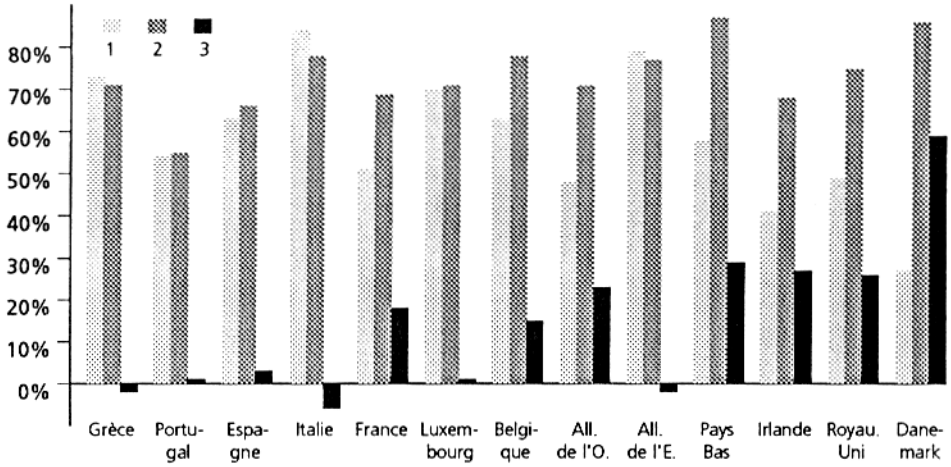
Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, une mise en garde s'impose. On ne peut en effet guère évoquer la socio-biologie sans se voir soupçonné de nourrir des intentions politiques nauséabondes[1] comme le fut en son temps Konrad Lorenz. Il nous est difficile d'admettre que nos comportements puissent avoir une cause biologique, l'accepter, c'est comme accepter une implacable fatalité. Le danger d'utiliser de semblables théories pour justifier l'hégémonie d'une race sur l'autre semble même vouloir pointer le bout de son nez. Dans ces conditions, pourquoi nous aventurer sur un terrain aussi glissant ? Parce qu'il nous paraît plus constructif de rechercher des stratégies face à un problème embarrassant que de marmonner entre nos dents : « *il n'y a aucune prise de conscience au Sud* » avant de changer aussitôt de sujet.

Les biologistes ne peuvent ignorer la spécificité du comportement social propre à chaque espèce animale. Ce furent Edouard O. Wilson[2] et Richard Dawkin[3] qui résumèrent les premiers l'essentiel des idées de l'époque sur ce sujet, déclenchant du même coup une violente polémique : Wilson avait en effet osé consacrer quelques pages à l'espèce humaine. Pourtant, si la science médicale avait rencontré les mêmes résistances, elle n'aurait peut-être jamais été d'un grand secours aux malades. C'est la découverte de la cause biologique des maladies qui permit d'en triompher. Pourquoi la connaissance des influences climatiques ou physiologiques sur le comportement humain ne pourrait-elle pas elle aussi rendre plus pertinentes nos stratégies visant à le faire évoluer ?

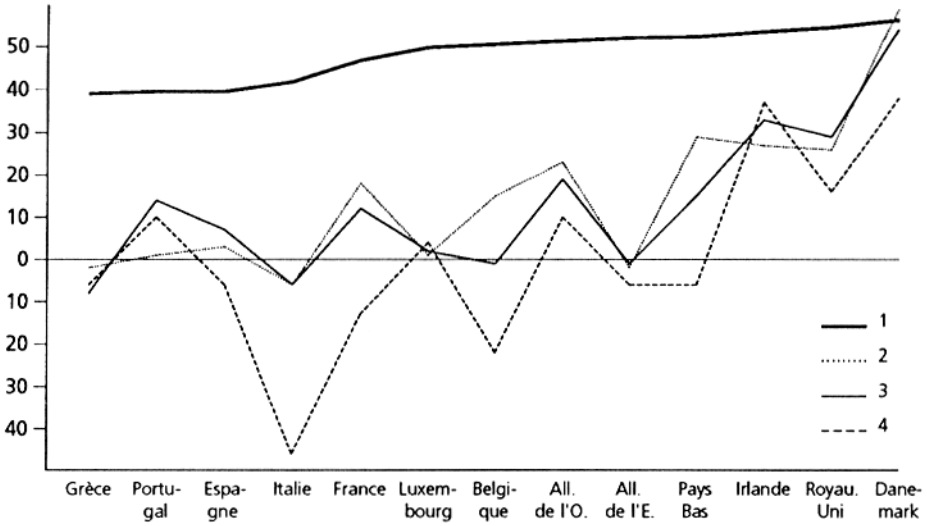
## Les relations Nord-Sud

La circulation automobile ne se présente donc pas sous le même jour d'une extrémité à l'autre de notre hémisphère : plus on s'approche de l'équateur, plus sa gestion semble, pour des raisons apparemment culturelles, problématique. L'hiver, les français trouvent qu'il fait trop froid pour sortir son vélo, alors qu'à Montréal ou aux Pays-Bas on continue à voir des cyclistes allant faire leurs courses. Les villes qui prennent les mesures les plus restrictives pour limiter le trafic automobile sont des villes du Nord : Stockholm, Groningen, Strasbourg, Bremen, etc. La C.E.E. et l'Union Internationale des Transports Publics ont réalisé une enquête sur l'opinion et l'attitude des européens face à l'automobile dans les centres-villes[4].

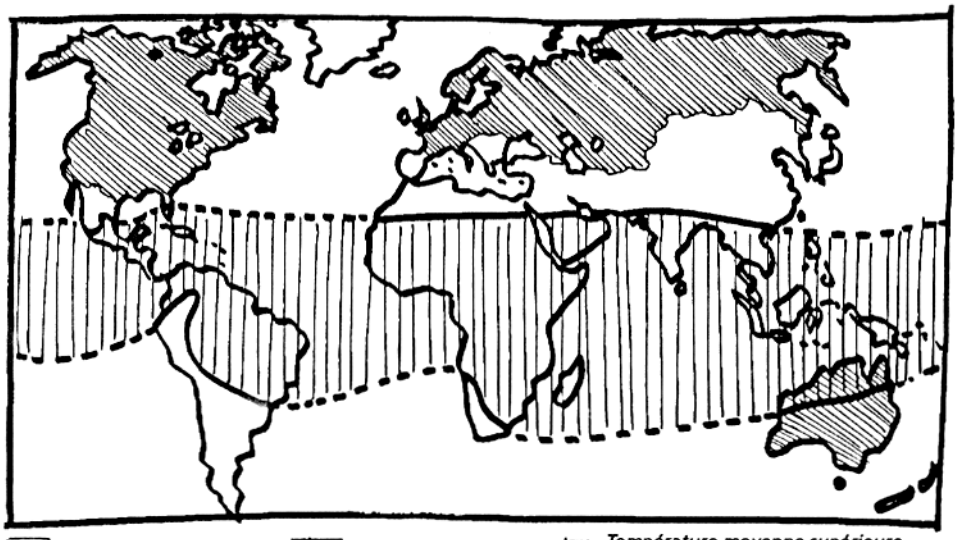
*Suite page 6*




Pour chaque pays, la première valeur (1) représente le pourcentage de personnes trouvant les conséquences de la circulation automobile urbaine insupportable ou difficilement supportable. La seconde valeur (2) représente le pourcentage de personnes favorables à l'accord d'une priorité de la circulation cycliste sur la circulation automobile dans les centres-villes. La troisième valeur (3) représente la différence entre la seconde et la première. C'est elle qui indique la capacité de réaction : à nuisance perçue égale, la volonté d'agir est différente.




La courbe latitude (1) indique, en degrés, la latitude moyenne de chaque pays. La courbe priorité vélo (2) reprend, en différences de pourcentages, les valeurs de la capacité de réaction mises en évidence par le premier graphique. Les courbes limitation circulation (3) et limitation stationnement (4), calculées de la même manière que la précédente, indiquent les valeurs de la capacité de réaction par le désir d'une limitation de la circulation et d'une limitation stricte du stationnement dans les centres-villes.



*Pays « sous-développés »* *Pays « développés »* *Température moyenne supérieure à 18° toute l'année.*

D'après Maurice Duverger (op. cit.). Cette carte de 1973 se présenterait de manière légèrement différente en 1997, mais cela n'a pas d'incidence déterminante sur les raisonnements tenus ici.

*Suite de la page 5*

Les deux graphiques ci-contre ont été établis d'après les résultats de cette étude. Ils semblent bien faire apparaître, à partir des différences dans les nuisances perçues, (essentiellement due aux différences de degré d'urbanisation et de motorisation), un lien, irrégulier mais sensible, entre la capacité de réaction et la latitude. L'irrégularité de ce lien est évidemment rassurante : elle montre qu'il est impossible de tenir à propos du comportement humain des raisonnement strictement déterministes. Tant de facteurs entrent d'autre part en jeu que vouloir n'en considérer qu'un serait profondément naïf. Mais peut-être serait-il également naïf de ne vouloir tenir aucun compte de ceux que l'on semble pouvoir mettre en évidence.

Le sociologue Maurice Duverger[5], après une soigneuse mise en garde contre tout déterminisme géographique, constate lui aussi une relation entre les grandes zones climato-botaniques et les niveaux de développement socio-économique, comme le montre la carte ci-contre, en bas. Duverger, laconique sur les causes de cette relation, ne semble retenir que les différences de température, gênant le travail sous les tropiques comme au-delà du cercle polaire, ainsi que les conditions écologiques régnant dans les zones désertiques subtropicales.

## Un monde sans hiver

Francis Hallé, botaniste tropical, proposa en 1993, dans un excellent ouvrage[6], un tout autre type d'explication au comportement des peuples tropicaux. Son hypothèse se fonde sur l'absence d'échéance naturelle dans un climat sans hiver, nuisant à une représentation mentale du temps. Se faire une idée concrète des échéances est indispensable à toute organisation à long terme de l'activité humaine. Une entreprise incapable de se représenter une échéance courrait irrémédiablement à la faillite : la gestion du temps est un facteur essentiel de la réussite économique. L'ignorer revient notamment à allonger les délais, et donc le coût, de production.

Hallé montre que le comportement des habitants des tropiques ne peut pas seulement s'expliquer par leur culture, puisque cette différence de comportement est également sensible à l'intérieur même de certains pays, comme l'Inde, étendus sur une vaste latitude, dans lesquels les centres économiques et politiques se trouvent loin des tropiques. Parallèlement, des peuples, comme les Vietnamiens, qui, dans leurs propre pays, se heurtent à d'insurmontables difficultés,

font preuve d'une exceptionnelle capacité d'adaptation et réussissent brillamment lorsqu'ils s'expatrient vers des zones tempérées. Il montre que la chaleur n'explique pas tout non plus : des pays tropicaux montagneux, comme le Pérou, qui bénéficient d'un climat plus doux qu'en plaine, s'enfoncent eux aussi dans la misère. Finalement, le seul point commun qui reste à tous les peuples tropicaux, ce n'est ni la culture ni la chaleur, mais bien l'absence d'une échéance naturelle, marquée par le climat, qui les aiderait à se constituer une représentation mentale du temps, et leur donnerait la faculté de prévoir, d'anticiper.

Les variations de cette faculté peuvent expliquer en partie les différences de degrés dans la lucidité des populations sur les nuisances à long terme de l'automobile. Très schématiquement, moins les saisons sont marquées, plus les tentatives de sensibilisation aux impacts, tant sociaux qu'écologiques, du fléau automobile, s'exercent sur un terrain stérile. Pourquoi alors ne pas rechercher d'autres stratégies, sans pour autant abandonner nos tentatives de sensibilisation ? D'autres angles d'attaque peuvent peut-être exister.

## Le modèle économique occidental

Le dogme de la croissance économique, imposé au Sud par le Nord, assure à lui seul la puissance de l'automobile. L'industrie automobile occupe en effet, directement et indirectement, près de 10 % de la population active des pays constructeurs. La voiture, ça crée des emplois.

C'est là que réside son plus grave danger, celui de s'étendre, sous prétexte de *croissance*, à tous les pays du monde. Actuellement, 80 % de la production automobile mondiale se concentre dans des régions où réside seulement 15 % de la population. On comprend sans peine les espoirs que les pays industrialisés mettent dans le développement économique du reste du monde. Eux qui ont vu leur marché intérieur arriver à une quasi saturation dans les années 70, attendent impatiemment l'ouverture de nouveaux débouchés à leurs exportations. C'est sur l'Asie du Sud-Est que se focalisent la plupart des espoirs des économistes (Corée du Sud, Chine, Taiwan et Thaïlande), et, plus aléatoirement, sur l'Europe de l'Est, l'Amérique du Sud, l'Afrique du Sud, l'Inde et la Turquie[7]. Mais seule l'Asie du Sud-Est offre des perspectives de développement laissant prévoir un accroissement massif de l'industrie automobile à court ou moyen terme. Sa latitude moyenne s'approche de l'équateur d'environ 10 degrés (grossièrement entre le vingtième et le quarantième parallèle) par rapport à celle des pays actuellement producteurs (Etats-Unis, Europe et Japon, répartis entre le trentième et le cinquantième parallèle). Les pays dont les perspectives de développement s'étalent sur un terme plus long comprennent, quant à eux, de vastes zones tropicales (Brésil et Inde).

## Une double imposture

Puisque les tentatives de sensibilisation aux nuisances de l'automobile semblent s'exercer, au fur et à mesure que l'on approche de l'équateur, sur un terrain de plus en plus stérile, peut-être la sensibilisation aux dommages causés par le rapport de force Nord-Sud a-t-elle des chances de trouver plus d'écho. La recherche d'autres angles d'attaque pourrait par exemple consister à la tenue d'un pari raisonnable : celui que l'Occident

# Le stress de l'automobiliste

Le second type de comportement social lié à l'automobile pouvant s'apparenter à la sociobiologie concerne la violence qui s'empare parfois des automobilistes. Elle a déjà suscité de nombreuses interrogations et fait l'objet d'études menées par des psychologues. Les explications le plus souvent proposées s'appuient sur l'idée de défense de l'espace privé et fortifié, sur une voie publique, que constitue la voiture.

Rares sont ceux qui ont tenté d'appliquer l'approche physiologique, proposée par Henri Laborit, à l'automobile. Elle semble pourtant évidente à tout cycliste qui connaît à la fois le stress de l'automobiliste dans un embouteillage et les idées de Laborit. Les neurobiologistes ignorent-ils l'usage de la bicyclette, ou les psychologues ignorent-ils la neurobiologie ? Peut-être les deux questions appellent-elles une réponse positive.

Les amateurs de physiologie pourront trouver un exposé détaillé du processus découvert par Laborit dans *L'Inhibition de l'action*[1]. Il s'agit de l'ensemble des réactions nerveuses de notre organisme face à une agression à laquelle nous ne pouvons répondre ni par la lutte, ni par la fuite. Nos réponses neuro-hormonales à une telle situation[2] s'autoreproduisent en un cercle vicieux générateur d'angoisse et d'agressivité, que seule une action gratifiante (la victoire ou l'évitement du danger grâce à la fuite) peut interrompre[3]. A long terme, ce processus débouche sur des maladies psychosomatiques, telles que des hypertensions neurogènes et des ulcérations gastriques. Des rats, capables d'éviter activement un choc électrique plantaire de sept minutes par jour et répété pendant sept jours consécutifs, ne développent pas d'hypertension chronique. La même expérience, effectuée sur des animaux ne pouvant fuir, provoque l'apparition d'une hypertension artérielle stable encore présente un mois après l'arrêt de l'expérimentation. Des rats subissant la même expérience, ne pouvant fuir mais placés par couples dans la cage, se battent pendant les chocs électriques et ne développent pas d'hypertension[4].

L'automobiliste pris dans son embouteillage subit lui aussi une agression psychologique, pour peu qu'il soit animé du moindre désir d'avancer, ce qui semble plus que probable. Lui non plus ne peut répondre par la fuite. Reste la lutte. Le rat qui se bat pendant les décharges électriques a l'impression que c'est grâce à son combat qu'elles s'arrêtent, tout comme l'automobiliste croit que c'est parce qu'il a klaxonné que la circulation repart. Plutôt que d'envisager la distribution à tous les automobilistes d'un matériel rudimentaire de combat en prévision des embouteillages, afin de les aider à dépenser pendant le stress l'énergie nécessaire au maintien de leur santé, pourquoi ne pas tenter la bicyclette ou les transports en commun ? Non seulement le cycliste répond à toute situation par une dépense d'énergie, mais il peut aussi toujours s'échapper d'un embouteillage, que le tramway roulant en site propre ignore complètement.

**1** - Henri Laborit, *L'Inhibition de l'action*, Masson, 1980. **2** - Constituées par une libération d'A.C.T.H., de cortisol et de noradrénaline, le cortisol surrénalien stimule à son tour le processus inhibiteur de l'action. **3** - Michel Odent, dans le numéro spécial 83 (octobre 1982) de la revue *L'Arc*, consacré à Wilhelm Reich, page 18. **4** - Henri Laborit, dans *La violence et ses causes*, (collectif), Unesco, 1980, page 52 et 53.

*Suite page 10*

R.V.V.

# AUTOMOBILISTES ECRASEZ-LA !

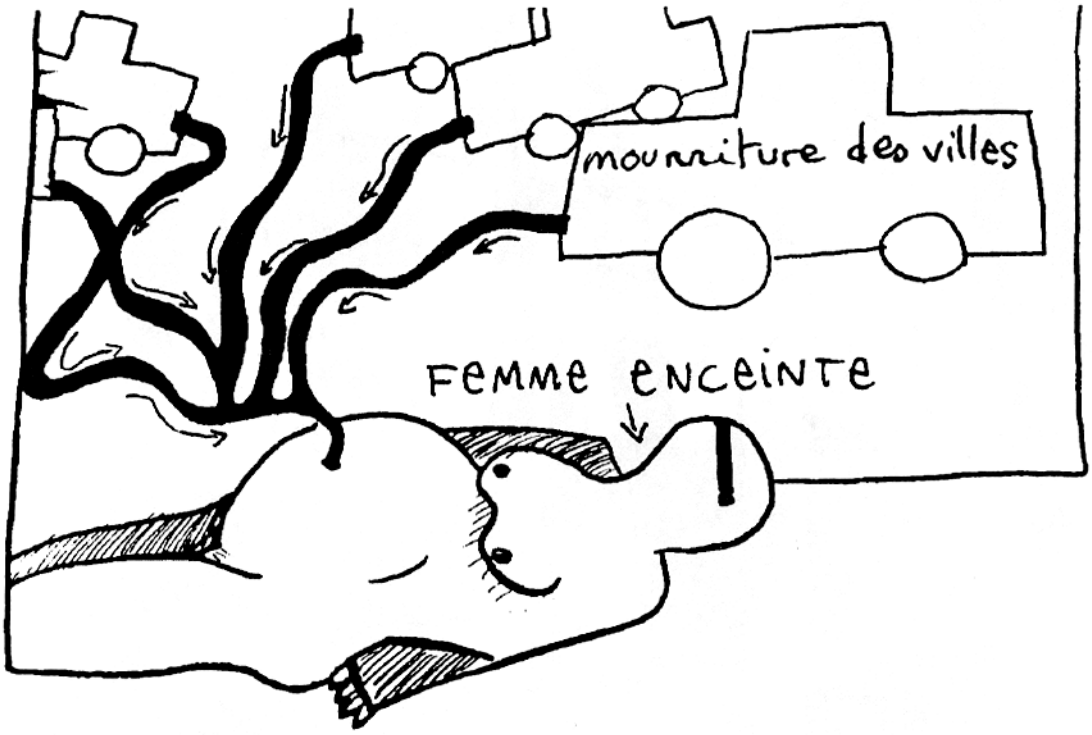
*Suite de la page 7*

n'a pas éclairé le reste du monde en lui apportant richesse et civilisation, mais qu'il n'a jamais fait autre chose que l'exploiter et l'appauvrir, et que le modèle économique qu'il tente de lui imposer est voué à l'échec. D'après Philippe Engelhard[8], bon nombre de pays du Sud entrent malgré tout aujourd'hui avec succès dans l'ère de l'industrialisation : des centaines de millions d'êtres humains sortent de la pauvreté. Mais cela ne suffit pas : dans le même temps, le nombre absolu des pauvres croît au même rythme que la population de la planète.

Les dommages causés par le modèle occidental se dissimulent derrière une double imposture. Tout d'abord, la pauvreté du Sud, loin d'être immémoriale, ne date que de la destruction par le Nord de systèmes économiques beaucoup plus efficaces que celui par lequel il tenta de les remplacer. Ensuite, le Nord feint de vouloir sortir le Sud de la pauvreté *par le même jeu que celui par lequel il l'a appauvri*, le jeu du plus fort contre le plus faible. Pourtant, si le système économique occidental (l'économie de croissance) échoue au Sud, son échec au Nord devient lui aussi de plus en plus flagrant : il est devenu banal d'affirmer que le nombre d'exclus augmente dans le monde entier, par une concentration de plus en plus grande des richesses. C'est l'Occident tout entier qui fait aujourd'hui le constat de son échec. L'économie de sobriété devient une nécessité sur toute la planète, tandis que le jeu de la croissance n'intéresse plus qu'un nombre de plus en plus restreint de nantis.

Faut-il rappeler une fois encore que la fonction première d'une automobile n'est pas de transporter, mais de consommer ? Le dogme de l'assimilation entre progrès et consommation s'est imposé avec une telle force que l'efficacité technologique devient un handicap économique : notre savoir-faire nous permettrait aisément de fabriquer des réfrigérateurs qui durent cent ans, mais, pour *créer des emplois*, nous ne nous appliquons qu'à fabriquer des gadgets jetables. Paradoxalement, l'inefficacité technique du transport routier est donc devenue la clé même de son succès.

Lorsque l'on commence à mourir de faim, peut-être vaut-il pourtant mieux s'initier à l'efficacité technologique plutôt qu'à la frénésie de la consommation, dans le seul but d'imiter l'occident. Peut-être aussi devient-il pertinent d'économiser sur les transports, principale cause du problème énergétique mondial, en investissant par exemple dans le rail plutôt que dans l'automobile, afin de pouvoir se consacrer à l'agriculture, la santé ou l'alphabétisation.




## Colonisations, endettement et inégalité de l'échange

La partie de l'humanité que les conditions historiques, culturelles, économiques et climatiques n'ont pas incitée à une consommation effrénée aurait très bien pu rester dans son état d'équilibre au moins aussi heureux que le nôtre si nous ne l'avions pas détruit par les colonisations, la dette et l'inégalité de l'échange international. Ce fut manifestement leur faculté d'anticiper qui assura aux habitants des régions tempérées la suprématie technologique par laquelle ils soumirent leur congénères. D'après Francis Hallé, il semble n'exister aucune exception à cette étrange loi selon laquelle, lorsqu'une relation de colonisation a franchi un tropique, elle l'a toujours fait dans le sens de l'asservissement de la zone tropicale[9].

Pendant la période coloniale, les puissances occidentales commencèrent à imposer au tiers monde, par la coercition, leur propre modèle économique. Mais la décolonisation ne mit aucunement fin aux pressions exercées par les pays industrialisés sur leurs parents pauvres. Continuant à se proposer en modèles, ils ne se sont toujours pas demandé si l'entrée dans la société de consommation des pays du Sud ferait ou non leur bonheur. L'objectif des aides au tiers monde, qui continuent à s'appuyer sur l'idée de *développement*, c'est à dire de consommation, vise avant tout à ouvrir au Nord de nouveaux débouchés pour ses marchés à l'exportation. L'endettement du tiers monde date de 1970 à 1982, lorsque la hausse des prix du pétrole entraîna des surliquidités dans les banques, qu'elles cherchèrent à rémunérer, donc à prêter. Simultanément, une crise des débouchés sur les marchés du Nord incita les firmes à demander à leurs banques de prêter au Sud, afin de créer les débouchés qui manquaient au Nord. Le second choc pétrolier créa des déficits supplémentaires pour les pays non producteurs et les poussa à s'endetter davantage, ce que vint encore aggraver l'augmentation des taux d'intérêts aux Etats-Unis[10].

Cette économie de croissance, seul prétexte à l'expansion de l'industrie automobile, que l'Occident impose, par diverses formes de pression, au reste du monde, constitue en réalité un gigantesque déséquilibre, une course sans fin vers une consommation exponentielle qui jette la planète entière dans un inextricable chaos[11]. Ce type d'économie trouve son origine dans l'activité frénétique d'un Occident qui a parié pendant trop d'années sur l'accroissement infini de sa pro-

duction, notamment pour calculer les retraites qu'il promettait à ses travailleurs, et qui s'est endetté en conséquence. Il ne sait plus comment faire aujourd'hui pour arrêter une machine emballée. Ce déséquilibre est devenu un dogme, qui nous sera fatal si nous ne parvenons pas à le briser. Un véritable développement, une véritable maîtrise économique, serait une stabilité, seule viable à long terme, et plus une croissance sans limites. Si l'ère du recyclage ne vient pas rapidement succéder à l'ère de la consommation, on peut se demander quel miracle pourra tirer l'humanité du mauvais pas dans lequel elle s'est engagée.

## Croissance ou équilibre ?

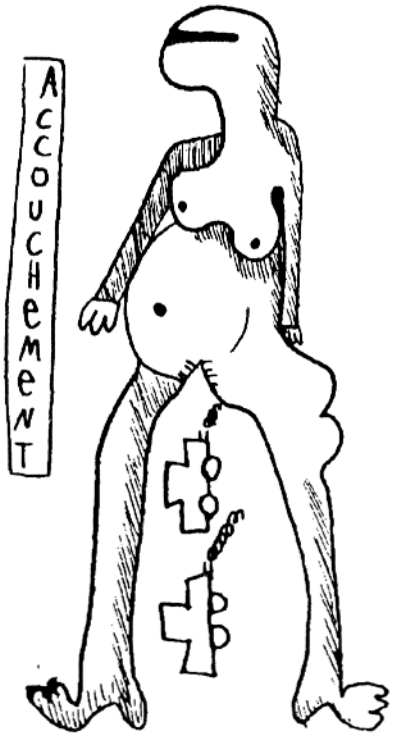
Or cet équilibre que nous ne parvenons pas à trouver était précisément celui des sociétés à économie de subsistance, (les sociétés sans production agricole intensive, sans concentration des richesses et sans état). Economistes, historiens et anthropologues s'accordent plus ou moins tacitement à reconnaître que la pauvreté du Sud est immémoriale. A l'inverse, le grand mérite de Marshall Sahlins[12] et de Pierre Clastres[13] est d'avoir osé attirer l'attention, au milieu des rires et des quolibets, sur cette déformation systématique de la réalité. Selon eux, ces sociétés avaient d'excellentes raisons de se satisfaire de leur sort avant de subir esclavage, colonisations et génocides. Elles étaient de véritables sociétés d'abondance, produisant largement ce qu'elles consommaient pour un temps de travail quotidien, d'ardeur modérée, de seulement trois à cinq heures.

D'autres types de sociétés, pratiquant l'agriculture sur de grandes échelles, divisées en classes sociales et organisées en états, se sont évidemment développées au Sud. Mais là encore, l'efficacité de leur structure économique fut démantelée pour servir les intérêts occidentaux. La pauvreté qui ravage aujourd'hui l'Inde ou l'Amérique Latine n'a pas d'autre cause que le pillage en règle que lui infligèrent les Européens[14]. Leur équilibre économique valait bien notre déséquilibre. Un argument plus sérieux, employé en faveur de l'occidentalisation de ces sociétés, est celui de leur accès à la démocratie. On ne peut à court terme en contester la validité. Malheureusement, il ne s'agira peut-être que d'une brève parenthèse dans l'histoire de l'humanité : il est devenu banal de dénoncer le recul du pouvoir politique devant le pouvoir économique. « *La remise en cause de l'Etat-providence et, par contrecoup, de l'Etat-nation, entérine au Nord, d'une certaine façon, la fin du politique.* »[15]

Le paradigme de la société de consommation, modèle occidental que les puissants de ce monde tentent de faire passer pour seul soutenable, n'a donc rien du meilleur des mondes : il n'est que la loi du plus fort.

## Le Regroupement pour une Ville sans Voitures va-t-il changer le monde ?

Envisager l'expansion de l'industrie automobile sous son aspect mondial replace le débat sur les transport dans un contexte beaucoup plus large. Tout d'abord, celui de la coercition entre pays du Nord et pays du Sud. Ensuite, celui de l'échec du modèle économique occidental. Elle apparente la lutte des militants pour des transports soutenables à celle des tiers mondistes qui militent pour des rapports équitables entre le Nord et le Sud d'une part, et à celle des écologistes qui prônent une économie de sobriété d'autre part. Imaginer une ville sans voitures, ce n'est rien moins qu'imaginer une autre société.




## Une attitude compense l'autre

En conclusion, il y a donc tout à parier pour que la faculté d'anticiper, instillée au Nord par le climat, joue un rôle dans la rapidité à prendre conscience des nuisances de l'automobile. Mais il y a aussi à parier pour que seule l'influence du Nord motive le Sud dans sa frénésie automobile, et pour que des rapports Nord-Sud moins contraignants suffisent à apaiser cette ardeur à brûler du pétrole, ce qui compenserait largement la lenteur de la prise de conscience du Sud.

Peut-être cependant cette stratégie échouera-t-elle. Le Sud arrivera peut-être de toutes façons spontanément aux mêmes comportements que le Nord, avec seulement un décalage de quelques décennies. La mondialisation de l'économie imposera peut-être une compétition qui jettera le monde entier dans une infernale course en avant ; et la douceur de vivre d'une consommation modérée est peut-être perdue pour toujours dans les pays du Sud. Parallèlement, nos tentatives de sensibiliser la population aux nuisances de l'automobile déboucheront peut-être d'ici quelques temps sous toutes les latitudes. Comme le répètent les sociologues, gardons-nous de tout déterminisme.

Mais le pari d'une régulation spontanée de la consommation au Sud, si l'influence du Nord se fait moins contraignante, vaut peut-être d'être tenté, dès lors que la tournure prise par les rapports Nord-Sud n'augure de toutes façons rien de meilleur.

P. L.

---

1 - Pierre Jaisson, dans *La fourmi et le sociobiologiste*, (Odile Jacob, 1993, pages 263 à 268), résume brièvement la polémique, motivée entre autres par une tentative de récupération politique, qui troubla l'histoire de cette science.

2 - Edouard O. Wilson, *La Sociobiologie* (la nouvelle synthèse), 1975, Le Rocher, 1987.

3 - Richard Dawkin, *Le gène égoïste*, 1976, Armand Colin, 1990.

4 - *Enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes*, réalisée par l'U.I.T.P. et la C.E.E., éditée par l'U.I.T.P., avenue de l'Urugay 19, B-1000 Bruxelles, Belgique.

5 - Maurice Duverger, *Sociologie de la politique*, Presses Universitaires de France, 1973.

6 - Francis Hallé, *Un monde sans hiver*, Seuil, 1993.

7 - Jean-Jacques Chanaron, Yannick Lung, *Economie de l'automobile*, La Découverte, 1995, pages 3 ; 9 et 108 à 113.

8 - Philippe Engelhard, *L'homme mondial*, Arléa, 1996, pages 47 et 545.

9 - Francis Hallé, op. cit., page 273.

10 - Philippe Norel, Eric saint-Alary, *L'endettement du tiers-monde*, coédité par Syros Alternatives et Editions Saint-Martin, 1988.

11 - De nombreux ouvrages paraissent en ce moment pour dénoncer, directement ou indirectement, les aberrations de la croissance à tout prix. Citons, parmi une abondante littérature, Albert Jacquard, *J'accuse l'économie triomphante*, Calmann-Lévy, 1995 ; Worldwatch Institute, *L'Etat de la planète 1995/1996*, La Découverte, 1995 ; Viviane Forrester, *L'Horreur économique*, Fayard, 1996.

12 - Marshall Sahlins, *Age de pierre, âge d'abondance*, Gallimard, 1976.

13 - Pierre Clastres, *La société contre l'Etat*, Editions de Minuit, 1974.

14 - Voir, à propos de l'Inde, Chantal Buhour, *Le commerce international, du G.A.T.T. à l'O.M.C.*, Le Monde Editions, 1996, pages 45 à 48. Au sujet de l'Amérique Latine, lire Eduardo Galeano, *Les veines ouvertes de l'Amérique Latine*, Plon, 1981.

15 - *L'homme mondial*, op. cit., page 17.

# Réconcilier ceux qui font la ville et ceux qui la vivent ?

## *Rencontres Régionales de l'Architecture et du Cadre de Ville*

Ça bouge dans les dans les écoles d'architecture : suite aux mouvements de grève de 1995, les étudiants ont entamé une réflexion sur l'avenir du métier d'architecte et, plus largement, sur ses liens avec la ville. Une des manifestations de ce mouvement : les *"Rencontres Régionales de l'Architecture et du Cadre de Ville"*, organisées les 27 et 28 novembre 1996 par les associations d'étudiants en architecture de Lyon, Saint Etienne, Clermont-Ferrand et Grenoble, ont permis à des intervenants de tous horizons, architectes, urbanistes, sociologues, associations (dont le RVV), de partager leur vision de la ville.

Photo A. Michallet

**La rue :**
**un espace en voie de disparition ?**

"La rue "? un espace de rencontres et d'échanges ou un no man's land sillonné de bagnoles ? un lieu où l'on reste ou un lieu où l'on passe ? un terrain de jeux et de découvertes ou une structure purement fonctionnelle ? Certainement en tous cas le reflet de nos choix en matière d'aménagement urbain et de mode de vie. En particulier, les transports ont des implications très importantes dans ce domaine : favoriser le "tout-automobile", c'est transformer la rue en route et passer d'un espace qui remplissait aussi des fonctions économiques, sociales, culturelles, à une zone stérile, limitée à la seule fonction de déplacement d'engins dénués de toute humanité.

A.B.

**Commentaire de la photo :** Montplaisir à l'époque des frères Lumière : le jeu consistait à éviter les boules de neige, pas encore les bagnoles.
(Avec l'aimable autorisation du photographe)

Point de vue d'un futur architecte, membre de l'organisation des rencontres :

La pensée sur la ville est en train de changer, de se chercher surtout, chez ceux qui la conçoivent et qui la vivent. Les écoles d'architecture ne font pas exception. L'enjeu est important car elles forment ceux qui demain, participeront à notre cadre de vie de tous les jours.

Cette fameuse "politique de la ville" reste à inventer ; en la conciliant avec les enjeux politiques nationaux et internationaux ; en recherchant des "visions" globales de la ville et de l'aménagement du terrioire, disciplines de tradition militaire dont les principes en temps de paix durable n'existent pas encore ; en choisissant une méthode fondée sur la concertation et la recherche d'une culture commune à tous (de l'usager au concepteur en passant par le maçon) ; en dépassant les travers normalisateurs et technocratiques d'une civilisation mondiale et industrielle qui menace la diversité des identités locales.

Les Rencontres de novembre 96 avaient pour objectif de permettre au métier d'architecte, mal en point, de recoller au réel, de remettre en cause son injustifiable isolement et sa quasi inexistence dans la culture populaire. Dans cette perspective, les activités des associations qui s'intéressent à la ville nous semblent prépondérantes, car elles sont pratiquement les seules à porter la voix des usagers, à proposer des alternatives, à faire comprendre que c'est d'abord à l'homme de la rue qu'incombera de vivre tout projet urbain.

Important aussi est l'enthousiasme avec lequel elles prennent part à la ville, enthousiasme qui fait presque toujours défaut dans les institutions territoriales décideuses. Ces rencontres ont permis de connecter des expériences, de promouvoir diversités et échanges, dans l'idée que cette pierre en rejoindrait d'autres dans la naissance de projets qui fassent la ville sans la défaire en y impliquant les hommes sans démagogie.

Alexis Monjauze.

Compte rendu des Rencontres disponible par écrit ou en cassettes audio en février 97.
Informations auprès de
La Maison de l'Architecture Rhône-Alpes,
7 av de Birmingham,
69001 Lyon.
Tél. : 04 78 30 61 04.

# *Manifs à vélo, reprises de rue, repas de quartiers...*
# ...Apologie de l'action conviviale

La plupart d'entre nous se sentent coupés et isolés dans notre vie de tous les jours des gens autour de nous. La convivialité nous manque. Et cette convivialité ne peut être apportée comme n'importe quel bien ou service que notre société moderne fournit. En fait l'accumulation de biens et de services est à la base même de nos manques de convivialité. C'est pour elle que l'on travaille de façon stressante tandis que d'autres n'ont pas de travail. C'est pour elle que l'on se sent toujours dans le manque, rêvant de calmer ces besoins récemment créés. Bien souvent les produits et services remplacent l'entraide solidaire entre les gens les privant de rencontres , de contacts, et de la compréhension de leurs différences.

Dans cette logique, les villes sont schématiquement séparée en zones dédiées à chaque type de consommation : les zones de supermarchés, les zones d'amusement, les zones universitaires, les zones de nature controlée; puis (indispensables!) les zones de travail; enfin les zones dortoir et de télévisionnement. Cette séparation en zones crée une bougeotte continuelle des habitant-e-s des villes et détruit l'espace dans les villes par les nombreuses routes et parkings qu'elle nécessite. On va travailler, s'amuser, acheter, prendre l'air loin de chez soi, pas le temps de se voir. La ville devient une aire de déplacement rapide où chacun-e s'enferme dans sa carapace de métal pour aller rapidement plus vite plus loin.

Pour que la convivialité se redéveloppe en ville, il faudrait que des vies de quartiers se recréent. Pour cela les habitants doivent passer suffisamment de temps dans leur quartier et des espaces de convivialité doivent exister. Ce n'est pas possible si les quartiers sont des lieux pollués, violents, stressants,bruyants d'où l'on veut se sauver au plus vite; ce n'est pas possible si les rues sont exclusivement des lieux de déplacement automobile, si les gens ont de nombreuses activités loin de chez eux. A l'heure actuelle, on se côtoie mais on ne se rencontre pas, la méconnaissance de ses voisins est à la base du racisme, de la xénophobie. Le trottoir est couvert de crottes de chien, pollué de papier gras. Qui se soucie d'un lieu où on ne connaît personne? L'espace public est bétonné, sans végétation (les parking souterrains ne permettent pas de couvert végétal). Les transports en commun créent un espace de côtoiement, mais il reste à le rendre convivial.

Chaque quartier doit regrouper tous les types d'activité. Pour cela, une stratégie consiste à lutter de toutes les manières possibles contre les routes, les parkings (en un mot, la bagnole) et à reprendre les rues pour recréer des espaces conviviaux, proches, des espaces publics libérés de la frénésie marchande. Il faudrait développer la mobilité lente, moins consommatrice d'espace, moins destructrice du cadre de vie et permettant, initiant les échanges, les rencontres entre les habitant-e-s.

Dans cette optique, différentes initiatives de reprise conviviale de la rue se développent actuellement. Ces "actions conviviales" consistent en des convergences de personnes en un même lieu de la ville pour des événements auxquels chacun-e-s participe. Elles créent un nouvel espace public convivial et se déroulent de façon plus ou moins régulière sur un mode similaire mais permettant d'infinies variations. C'est un peu la création d'une tradition vivante. L'appel peut se faire par affiche, par tract ou par le bouche à oreille. L'action conviviale regroupe tout un chacun autour d'une façon d'agir, d'une activité à laquelle tout le monde peut participer et pour laquelle il y a une perspective intéressante. Il n'y a cependant pas forcément de mot d'ordre. Les possibilités sont laissées ouvertes sur ce qui pourra rejaillir de l'action conviviale.

Le but des actions conviviales est de tendre vers un monde plus agréable, où les gens ne seraient pas isolés ni ne vivraient plus des vies de robots. L'avantage de l'action conviviale, c'est que la façon d'arriver à ce but est elle-même agréable : on a plaisir à se retrouver, à participer ensemble à une même action. A l'heure actuelle ceux et celles qui veulent changer les choses se sentent coupés du reste de la population alors que l'action devrait être un processus auquel tout le monde participe ce qui devient possible si l'action est un plaisir.

Des personnes très diverses se rencontrent alors spontanément, des réseaux se créent, et servent de base à des changements, dans une perspective de plus en plus ouverte. L'action conviviale crée un vivier d'idées prêtes à se propager. Mais elle entend aussi permettre à la *diversité* des idées, des cultures de se développer. Des identités, des cultures uniques doivent s'y épanouir et rendre la vie plus intense et intéressante, à travers des échanges variés.

Dans les "villages" interconnectés dont nous rêvons, l'action ne serait pas motivée par l'intérêt ou la contrainte mais par la compréhension de son utilité et la recherche de la convivialité.

*Suite page 14*

**Musique à roues**
Nous cherchons à constituer un orchestre mobile (musiciens pouvant jouer à vélo, en rollers ou dans une cariole à vélo...) pour animer les manifestations mensuelles du Regroupement pour une ville sans voitures et peut-être d'autres événements. Si vous êtes intéressé-e, contactez Olivier au 04 78 28 40 92 (le matin).

*Suite de la page 13*

## Des idées d'action conviviale

L'action conviviale n'est pas une idée nouvelle. Aller au marché aux légumes, aux puces, jouer au ballon, c'est déjà participer à des actions conviviales, prendre un pot sur une terrasse de café aussi. Les manifestations politiques typiques ont un attrait par leur façon conviviale de reprendre la rue. Mais de nouvelles actions conviviales se développent ou peuvent se développer.

Les manifestations à vélo permettent de se déplacer calmement dans les rues de la ville sans voitures. La peur d'être écrasé-e est oubliée, la fumée des pots d'échappement est repoussée un peu plus loin. Mais surtout un groupe de cyclistes en déplacement peut représenter une sorte d'espace public mouvant dans lequel on peut très rapidement se déplacer d'une personne à l'autre en échangeant des idées. Appelées aussi "masses critiques" les manifestations à vélo (qui intègrent parfois les piétons, les chaises roulantes, les rollers-skate, les poussettes) se développent dans de nombreuses villes du monde, notamment en France, à Paris, Toulouse et Lyon.

Les repas de quartier consistent à reprendre l'espace public en partageant des plats et boissons que chacun-e a apportés. On peut savourer des spécialités culinaires. Remplir son assiette prend des heures lorsqu'on discute avec tout le monde. On rencontre des voisins que l'on a croisés pendant des années sans s'être jamais adressé la parole. Des participant-e-s commenceront sûrement à jouer de la musique ou à chanter. Le repas fini, se promener dans son quartier devient beaucoup plus agréable puisqu'on croise sans arrêt des gens que l'on connaît. Initiés à Toulouse, les repas de quartier continuent à se dérouler régulièrement dans différentes villes françaises.

Dans la même veine (les anglais sont moins fana de bouffe que nous) des reprises de la rue (reclaim the streets) se sont développées en Grande-Bretagne. Elles consistent à occuper de façon illégale un espace de circulation pour y faire une grande fête avec déguisements, percussions et danses. En juillet 96, 7000 personnes se sont ainsi réunies pour occuper un tronçon d'autoroute à Londres.

D'autres idées existent ; on pourrait danser des danses folk dans la rue : elles ont l'avantage d'exiger des musiques moins bruyantes, elles se dansent à plusieurs et sont donc plus conviviales. On pourrait jouer dans la rue (échecs, cartes...), faire du théâtre de rue improvisé, des réunions de percussions, des ateliers de réparation de vélos ou d'autres choses, une soirée vin chaud-marrons, un goûter de quartier où chacun-e vient avec son thermos, un troc de quartier où chacun-e amène ce dont il/elle ne veut plus...

A nous d'innover et d'agir !

F. S.

# Bouquinistes

## Mythologie de notre temps

**Alfred Sauvy, Payot, 1965**

Il n'est pas inutile de se souvenir que la prise de conscience des nuisances de l'automobile ne date pas d'aujourd'hui. Alfred Sauvy (1898-1990), véritable précurseur de la lutte que nous menons, dénonçait déjà le fléau automobile en 1965, avec des arguments très proches des nôtres. Economiste et démographe, auteur de nombreux ouvrages, il consacra en 1968 un essai à la bagnole, *Les quatre roues de la fortune*, dont nous parlerons d'ailleurs prochainement.

*Mythologie de notre temps* était quant à lui consacré aux mythes contemporains, c'est à dire aux « idées communément reçues, qui disparaissent à l'examen ou, du moins, se modifient profondément ». Après une brève histoire du mythe et une dissection de son mécanisme, Sauvy illustrait son exposé de nombreux exemples, en soumettant les idées reçues de l'époque à l'épreuve de la réalité.

Seul le chapitre XIV (12 pages sur 297) était consacré à l'automobile, mais le relire montre avec éloquence combien, sur le fond, les choses ont peu évolué. L'automobiliste se percevait déjà comme la véritable vache à lait d'un Etat qui aurait englouti sans contrepartie taxes et impôts sur l'essence et les voitures, au lieu de construire les autoroutes et les parkings tant attendus[1].

On découvre que les accidents de la route causaient déjà 10 000 morts et 200 000 blessés par an et que la circulation paralysait déjà les agglomérations. L'on traite d'ailleurs ce problème récurrent à grands renforts de rocades et d'autoroutes urbaines, sans jamais en voir la fin depuis plus de trente ans. En pleine crise du logement, alors que la location des habitations ou des places de marché se négociait chèrement, le stationnement des automobiles (10 m2 de surface urbaine) sur la voie publique était à l'époque assuré gratuitement. Sauvy évoquait déjà le tort que le développement du véhicule individuel causait aux transports publics, ainsi que le drame de ceux qui ne possédaient pas de voiture, (la moitié des ménages français à l'époque). Ceux-ci étaient complètement privés de parole et d'information par les dominants, (politiciens, gouvernants, syndicats, notamment ceux des ouvriers de l'industrie automobile), qui tous raisonnaient en automobilistes.

On pourrait quasiment transposer mot pour mot l'analyse d'Alfred Sauvy à l'époque actuelle, à la différence près que ce qu'affirmait alors un éminent Professeur du Collège de France, ce sont aujourd'hui de doux utopistes rêveurs et marginaux qui le reprennent. Les gens sérieux préfèrent parler de la reprise économique.

C.T.

1 - De semblables idées ont toujours cours, comme le montre par exemple Les automobilistes socialement incorrects, de Didier Gallot et Jean de Maillard, paru chez Albin Michel en 1996.

## L'hommauto

**Bernard Charbonneau, Denoël, 1967.**

En 1967, Bernard Charbonneau publiait aux éditions Denoël *L'hommauto*, un long essai (160 p.) à bien des égards visionnaire, qui analysait un des grands maux de la société d'alors — mal dont nous n'avons pas guéri. Servi par un style vigoureux et concis, il montrait quelques unes des aberrations du tout-auto, les aberrations de 1967 et celles qu'il prévoyait : si l'auto, par exemple, devient le modèle obligé du voyage et la télévision celui de l'expérience des choses, pourquoi le conducteur ne se satisferait-il pas d'un voyage (doublement virtuel en quelque sorte) devant une console d'ordinateur ? *"Le voyage se réduisant de plus en plus à l'immobilité du spectacle, une société soucieuse de résoudre le problème de la circulation devrait ouvrir dans chaque foyer la pseudo-fenêtre d'une TV automobile."* (p.86). Et puisqu'on ne saurait limiter la vitesse (la voiture, c'est la liberté!), pourquoi ne pas inventer l'*airbag* (p. 156) — gage de sécurité pour le conducteur sinon pour le piéton, quantité négligeable... Plus généralement, le lien étroit entre société automobile et société consommatrice était dénoncé avec lucidité : *"L'auto lie <le travailleur> au travail, et quand <il> est bien crevé, elle le mène se distraire là où il doit consommer"* (p.74). La destruction des villes (et de Paris en particulier), recouvertes de parking et de vapeurs d'essence, s'annonçait sans ambiguité (p. 80). Dans ces nouvelles "autopolis" (où nous vivons!), la bagnole n'est pas un "moyen d'évasion" mais *"d'intégration dans la prison sociale. Tout est prévu pour nous contraindre à nous en servir."* (p. 91) et on arrive vite à un *"totalitarisme routier"* (p. 140). Le ton de l'ouvrage était donc résolument pessimiste, malgré l'évocation dans les dernières pages d'une sorte d'utopie piétonne. Maintenant que l'auto a étendu ses ravages, ne peut-on pas espérer un sursaut de conscience ? Ou bien, ayant définitivement *"fait corps avec notre bagnole"* (p. 10), sommes-nous devenus cet *hommauto* ?

P. L.

# ici et ailleurs

## Moins Vite !

Publié par la commission Transport de la Maison de l'Écologie de Lyon, *moins vite !* est un bulletin d'opposition à la construction de nouvelles infrastructures de transports (autoroutes, aéroports, TGV, canaux). Son objectif est de donner des idées d'actions et des pistes de réflexion aux groupes locaux opposés à un projet en particulier.

Le prochain numéro, prévu pour fin février, comportera un mini-dossier sur les actions de terrains (information du public, opposition physique aux travaux...). Les numéros suivants aborderont d'autres thèmes précis : le lobbying auprès des décideurs, les recours juridiques, et la stratégie d'une campagne d'opposition.

Devant cette lourde tâche à accomplir, l'équipe de rédaction cherche du renfort. Si vous souhaitez participer à l'élaboration de ce bulletin, sur le long terme ou simplement sur l'un des thèmes cités plus haut, n'hésitez pas à les contacter : *Moins Vite !*, Maisonde l'Écologie, 4 rue Bodin, 69001 Lyon. Tél. : 04 78 27 29 82. Exemplaire gratuit sur simple demande.

## La loi sur l'air réduite à une peau de chagrin

La loi sur l'air du ministre de l'environnement Corinne Lepage a été adoptée par le Parlement français le 4 décembre 1996. Hélas pour les alvéoles pulmonaires de tous, du projet de loi initial qui visait notamment la pollution automobile, première des pollutions urbaines, il ne reste rien de significatif. Un centime taxé par litre de carburant pour financer la lutte contre la pollution automobile, voilà qui était encore trop pour le ministère des Finances, qui n'a semble-t-il que faire de l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé publique. La circulation ne pourra être restreinte ou interdite que par décision préfectorale et seulement en cas de pic de pollution, aucune mesure d'anticipation n'étant prévue. Dans ce cas, les transports en commun seront gratuits. Avec les alertes de mi-janvier, on a pu apprécier les obstacles à l'application de la loi : préfets et collectivités gênés, préférant cloîtrer les enfants et les vieux, automobilistes indifférents, sphère économique hostile à toute mesure contraignante, presse relayant les avis préfectoraux. La pollution atmosphérique reste un phénomène épisodique dû aux anticyclones. La loi désigne un coupable, la voiture, mais tous continuent de la considérer indispensable, plus que nos poumons.

L'ajout d'une piste ou d'une bande cyclable, rendue obligatoire à partir du premier janvier 1998, lors de la construction ou de la rénovation des voies urbaines, ne sera malheureusement qu'une pièce rapportée au réseau urbain ; repenser l'organisation des transports en connexion avec la globalité de la vie urbaine, voilà un travail d'une toute autre ampleur !

## Les bus sont-ils plus chers ?

Peut-être, mais plus chers que quoi ? C'est toute la question. Le Bureau des Transports de la petite ville autrichienne de Dornbirn a décidé d'en avoir le cœur net, et a commandité une étude visant à comparer les coûts réels d'un réseau de transports de surface, et d'une absence de réseau. O surprise (sauf pour nous...)! Une ville qui ne se dote pas d'un tel réseau dépense plus qu'une ville qui fait cet effort : entretien accru de la voirie, dépenses de santé en augmentation, temps de trajet accru, aménagement de parkings, plus la pollution... Le problème est de savoir si ces coûts sont visibles, et qui les prend en charge. Peut-être que les experts du PDU devraient aller faire un stage à Dornbirn, plutôt que de nous ressasser constamment que les tramways sont trop chers ?

## La lutte pro-vélo et anti-bagnoles en Pologne : un panorama des publications.

Les pays de l'ex-bloc de l'Est ont beaucoup souffert du peu d'attention que les régimes dits communistes accordaient à l'environnement, et en ont gardé un mouvement associatif souvent plus dense que ne le laisseraient croire les informations que nous distillent nos médias. Les quelques lignes qui suivent présentent quelques unes des publications pro-vélo (et anti-bagnoles) que nous avons reçues de Pologne.

• *Szprycha w oko*, "rayon dans l'œil" : c'est le journal, tendance anarchiste, des "pirates à vélo". On y encourage à détourner le code de la route pour survivre dans la jungle automobile.

• *Zielone liscie*, "la feuille verte" : un irrégulomadaire à propos du cannabis à vélo. C'est moins dangereux, assurément, que l'alcool au volant.

• *Ostani dzwonek*, "dernière sonnerie" : publié à Poznan, ce magazine gratuit est lié au mouvement des manifestations à vélo. Celles-ci ont commencé petitement en 1993, puis ont repris en 1995 avec plus d'ampleur. Le magazine rassemble beaucoup d'informations utiles sur la pratique du vélo en Pologne.

• *Cyclista krakowski*, "cycliste de Cracovie" : journal de la section de Cracovie du Réseau des villes cyclables ; le dernier numéro rassemble quelques éléments sur les difficultés de l'hiver vélocipédique à Cracovie (verglas, neige, et comment s'en débrouiller).

• *Bez przezutek*, "sans dérailleur" : publié à Ostrowiec, ce journal se situe à l'interface mouvement associatif / municipalités, avec le souci que ces dernières ne "déraillent pas" dans leur politique de transport urbain.

• *Miasta da rowerow*, "villes pour cyclistes" : journal édité par l'architecte municipal de Cracovie, fondé en 1989, et soutenu par diverses associations écologistes européennes, dont Greenpeace, par l'intermédiaire d'une Fondation Brigades vertes; cette publication est également liée au projet "la ville pour le vélo", financé par l'organisation néerlandaise *Doen*. Il s'agit cette fois d'une riche publication (75 pages) avec de nombreux articles portant à la fois sur des points techniques (par exemple l'aménagement des carrefours pour le vélo) et sur les débats d'idée provoqués par la nécessaire réduction de la place de l'auto en ville (par exemple : comment peut-on espérer changer les mentalités ?).

En somme, il se passe beaucoup de choses de l'autre côté de l'Oder, et il ne nous reste qu'à souhaiter bonne chance à tous ces vaillants activistes et joyeux pirates !

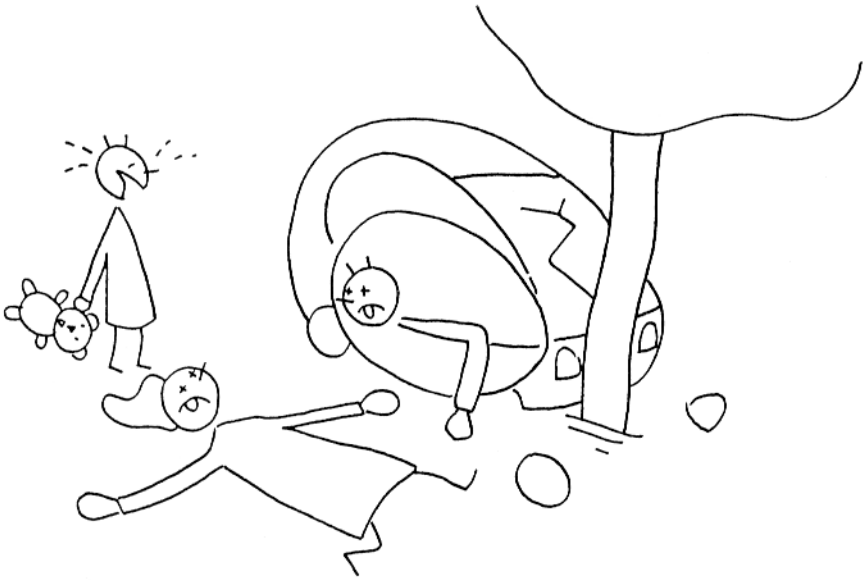
## Fribourg (Allemagne)

Entre le 20 et le 29 octobre 1997, un groupe d'activistes allemands a occupé un terrain boisé non loin de la ville, sur le trajet prévu pour la construction de la bretelle autoroutière B31. Ils ont fini par être évacués par la police, qui a même dû abattre l'un des arbres pour en déloger l'un des grimpeurs, trop bien accroché. Les promoteurs de la bretelle prétendent qu'elle permettra de diminuer la circulation dans le centre ville, mais des alternatives (bien moins chères) existent, et la construction de nouvelles routes a surtout comme conséquence, ici comme ailleurs, d'augmenter la circulation d'ensemble...

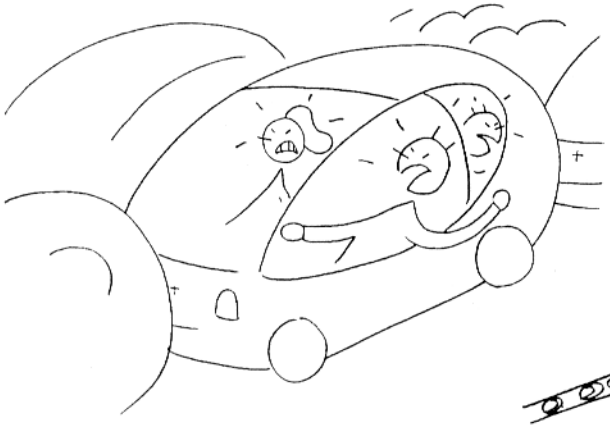
## Plan vélo de Paris

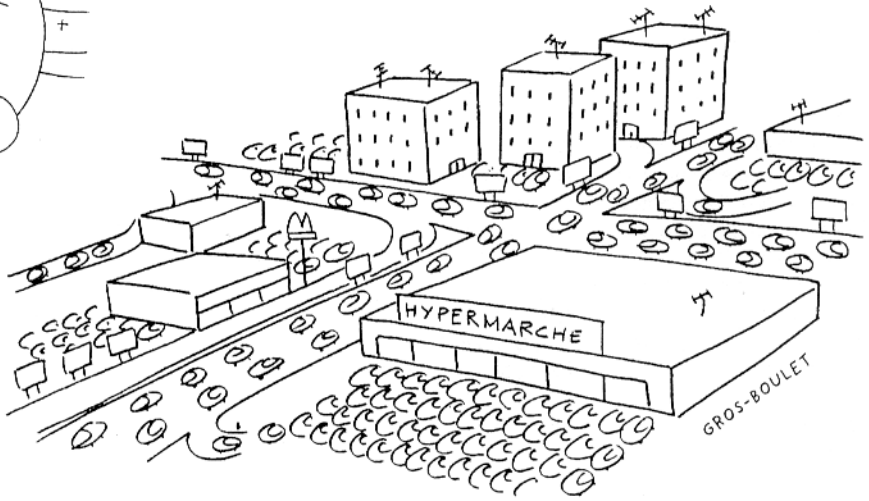
Toutes les revues de quelque importance, depuis *Velocité* ("la revue du cycliste urbain") jusqu'à la *Vache Folle* ("le journal politiquement j't'emmerde des jeunes écolos et alternatifs"), ont maintenant leurs petits commentaires sur le plan vélo de Tiberi dans la capitale. Il faut donc qu'on s'y mette aussi, puisqu'on a nos émissaires secrets à Paris.

Il y a bien sûr tous les problèmes de détail : camionnettes de livraison garées sur la voie cyclable ; cas du cycliste coincé derrière un bus, sur sa bande qui n'est qu'une partie de la voie de bus; et la fameuse question des arrêts de bus, où montée et descente de passagers obligent le cycliste à s'arrêter (mais est-ce si grave?). Plus ennuyeux, on a l'impression que les problèmes les plus épineux n'ont pas été traités : les grands carrefours (par exemple Bastille, Répu ou Nation) n'ont pas été traités, les itinéraires n'ont donc aucune continuité. Constituent-ils peut-être une vaste opération de charme ? Certes, les statistiques de la Mairie de Paris parlent d'une augmentation du nombre de cyclistes comprise entre 200 et 400%. Mais il est inquiétant de voir que que quelques cyclistes ont déjà été verbalisés pour circulation sur la "voie publique" (ils n'avaient pas emprunté la voie cyclable, la jugeant trop malcommode). Dans ces conditions, les aménagements Tibéri auraient pour fonction, tout en courtisant un électorat plein de sympathie pour ces gentils écolos sur leur "petite reine", de permettre aux bagnoles de circuler sans être gênés par cette "piétaille" indisciplinée... Heureusement que *Chiche!* (un groupe d'écolos et alternatifs, les mêmes qui publient la *Vache folle*) continuent d'organiser des manifs le premier samedi de chaque mois, RDV 14h Opéra Bastille. Bravo pour eux et pas de pitié pour les bagnoles !



# PENAULT DINGO.
# A VOUS D'INVENTER
# LA VIE QUI VA AVEC






RVV/RAP 04 78 27 29 82

VOITURE PROPRE

Consommation normes C.E.E. : 450 000 terriens à l'année - plus de 1 millions d'habitants de la CEE depuis 1970 (sans compter les innombrables blessés à vie).
Financement très avantageux sur 30 ans en formule leasing avec promesse d'achat (soit 33% de votre salaire jusqu'en 2026).
L'achat de votre voiture est subventionné pour un tiers par **l'Etat.**

**PENAULT**
LES VOITURES POUR MOURIR