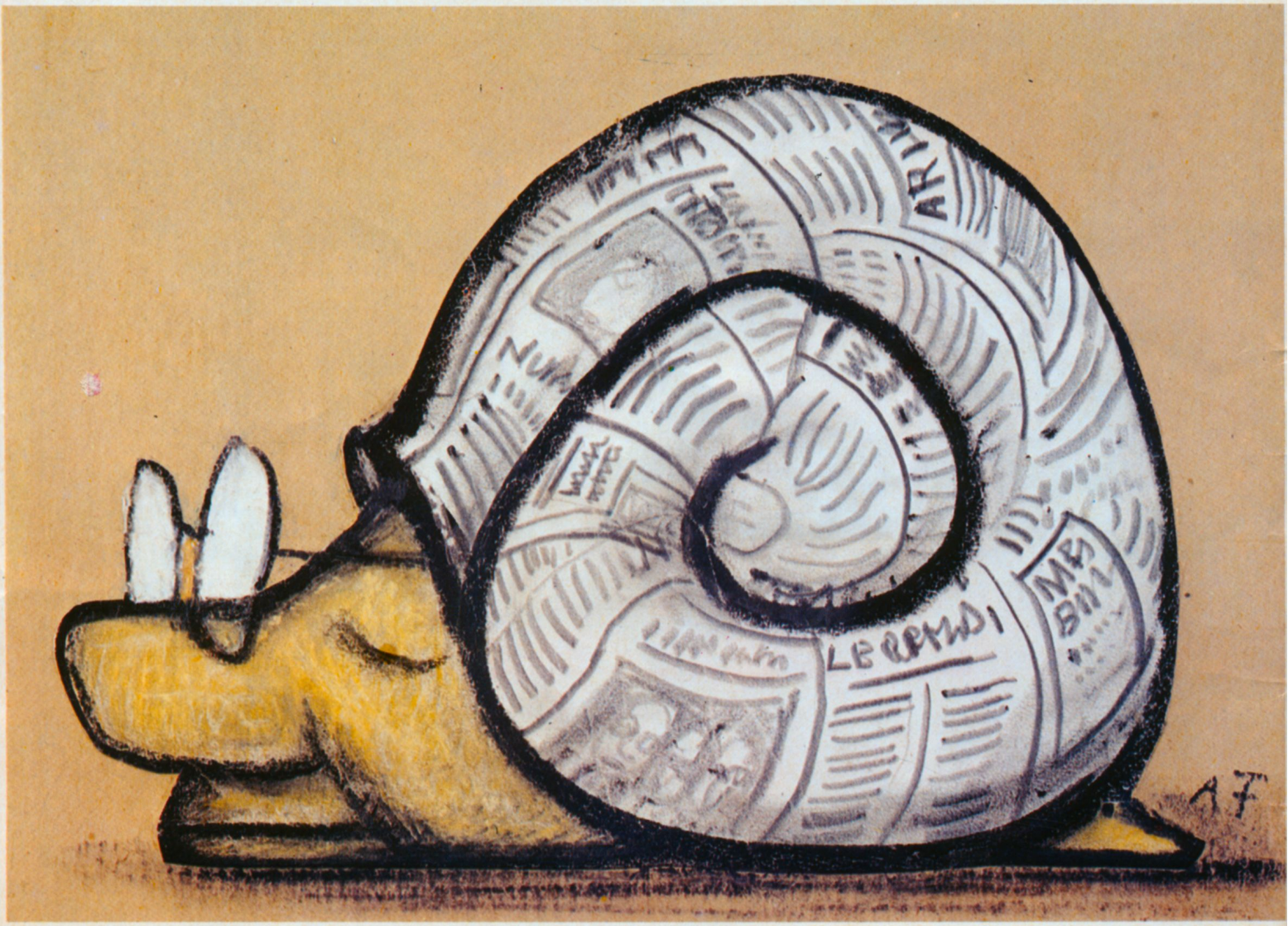
Mensuel N° 6 Septembre-Octobre 1973 — 4 F

le Sauvage

FAUT-IL FERMER RENAULT?



68 MORTS : HISTOIRE D'UN CRIME JEAN-JACQUES SERVAN SCHREIBER/IVAN ILLICH



Homme en marche immobile
vers les nouvelles sociétés.
Homme crépusculaire, paupières pesantes
à se cacher l'évidence du jour.
Homme aux oreilles absentes,
pour s'épargner d'entendre les cris du monde.
Homme en forme de coquille,
de cocon, de carapace.
Jamais tu n'aimeras

LE NOUVEL
observateur

le Sauvage

ON NE VOUS LE FAIT PAS DIRE...
Courrier des lecteurs, pages 6 et 76

ÉDITORIAL : **FAUT-IL FERMER RENAULT ?** page 7

SPÉCIAL AUTOMOBILE : **METTEZ DU SOCIALISME DANS VOTRE MOTEUR**
La voiture condamnée politiquement, *par Michel Bosquet*, page 8

SPÉCIAL AUTOMOBILE : **LA GRANDE COURSE A LA RUINE**
La voiture condamnée économiquement, *par Philippe Saint-Marc*, page 14

SPÉCIAL AUTOMOBILE : **CENT IDIOTIES A L'HEURE**
La voiture condamnée humoristiquement, page 18

SPÉCIAL AUTOMOBILE : **QUAND J'ENTENDS LE MOT VOITURE, JE SORS MON MARKETING**
L'art et la (nouvelle) manière de tromper le public, *par François Lourbet*, page 20

SPÉCIAL AUTOMOBILE : **QUI SABOTE LES TRANSPORTS EN COMMUN ?**
Réponse : le gouvernement, *par Jean-Pierre Sergent*, page 24

SPÉCIAL AUTOMOBILE : **LA BAGNOLE EN PIECES DÉTACHÉES**
Un petit catalogue des grandes nuisances, page 28

SPÉCIAL AUTOMOBILE: **LETTRE OUVERTE A UN PRÉFET ZÉLÉ**
La limitation de vitesse n'est pas la panacée, *par Hubert Schneckenburger*, page 29

BANDE DESSINÉE : **LE BOLOT OCCIDENTAL**, *par Claire Bretécher*, page 30

TRIBUNE LIBRE : **LES BERCEUSES DE L'ÉCOLOGIE**
Contre la production du bien-être, *par Ivan Illich*, page 32

ÉCOACTUALITÉS, pages 35, 53 et 58

VIE SAUVAGE : **UN HOMME HEUREUX**
La Vanoise, ses guides, ses chamois, ses touristes et... ses problèmes, *par Frédérique Lebelley*, page 36

ALTERNATIVE : **LIBÉRONS LE SOLEIL !**
L'énergie solaire ne doit pas être à vendre, *par Jean-Pierre Sergent*, page 40

MURUROA : « **LA FORCE DE FRAPPE NUCLÉAIRE NE SERT A RIEN** »
Un politicien contre la bombe : *une interview de Jean-Jacques Servan-Schreiber*, page 44

MURUROA : « **J'ÉTAIS AUX MAINS DES PIRATES** »
Un écologiste contre la bombe : *le journal de bord de Brice Lalonde*, page 47

DÉFENSE DU CONSOMMATEUR : **UNE CUISINE UN PEU LOURDE**
Alimentation industrielle contre alimentation « naturelle », *par Dominique Pons*, page 54

ÉCOLIVRES, page 59

LE DOCUMENT DU SAUVAGE : **MINAMATA... TANDIS QU'ILS AGONISENT**
L'histoire d'un crime industriel exemplaire en quinze photos hallucinantes, page 64

Encarts publicitaires, pages 3-4, 77-78

COUVERTURE : photo de Harri Peccinotti



MISE EN BOITE

Je m'acheminais peu à peu vers le confort « bourgeois », lorsque vous avez, par vos propos écologiques, fait naître en moi le doute concernant mon attitude face à la vie.

C'est d'abord en me documentant sur la nourriture du consommateur moyen que je me suis rendu compte à quel point j'étais guetté par tous les poisons que la science me fournissait. J'ai donc abandonné progressivement les fruits et légumes soumis aux divers pesticides. En lisant les comptes rendus sur la présence de D.D.T. dans les laitages, j'ai naturellement éliminé de mes repas lait, beurre et fromages, et comme j'ai appris que tout produit se concentrait au fil des chaînes alimentaires de notre écosystème, j'ai définitivement renoncé à manger mon beefsteak journalier. Seul me paraissait encore saine la tranche de jambon lorsque j'ai vu mon erreur : les nitrites qui la rendent rose. Je venais de lire que la pollution agricole est source d'excès de nitrates, qui transformés en nitrites sont responsables de graves maladies infantiles.

Affamé, j'ai donc été contraint de quitter la ville et ma maison durement obtenue à force d'économiser sur le beefsteak que je ne mange plus.

Je l'ai quittée d'autant plus aisément que j'avais été mis à la porte de mon entreprise. J'habite à 20 km de mon lieu de travail, et, pour ne plus polluer, l'idée m'était venue en effet de rejeter ma 4L et de n'utiliser que le vélo pour mon trajet journalier.

N'ayant pu, à la suite d'un orage, arriver à l'heure à mon entreprise et saisi d'un absentéisme parce que je m'étais enrhumé sous la pluie (je refuse les imperméables en plastique), j'ai été contraint au chômage rapidement.

Me voici donc arrivé dans une ferme que j'ai choisie bien entendu « biologique » ; ni produits, ni engrais, ni rendement. Tout y est pur et « naturel » au point que, en faisant mon pain, j'y ai introduit un élément « naturel », l'ergot (*Claviceps porpurea*, m'ont assuré des chercheurs mal intentionnés) qui m'a provoqué des crises de délire et une folie permanente (est-ce la raison de ma lettre ?).

J'ai, dans ma vieille masure, éliminé toute source de pollution. Et d'abord plus d'électricité. Au début, j'ai cru aux transistors, mais que faire des piles usées, source de mercure, de cadmium et de je ne sais quoi encore.

Alors, la bougie, ou mieux le feu avec des silex et surtout plus de relation avec le monde extérieur (radio, télé, etc.). Plus de journaux non plus pour que ne soient pas dévastées les forêts oxygénantes, et je suis au regret de vous informer que je dois abandonner la si bonne lecture du *Sauvage*.

J'ai renoncé aussi à me vêtir de tous ces tissus artificiels et me borne à porter de la toile de lin que je lave à l'eau froide et sans savon, même de « Marseille », car je ne veux pas favoriser le développement d'une usine polluante et qui, de surcroît, spolie les sous-développés en utilisant les graisses végétales du palmier. Et puis, à quoi bon se laver. La nature, vous-dis-je. Il est si bon de retourner à l'odeur originelle de l'homme au lieu de ces parfums si parfaitement artificiels.

Me voici donc, comme Job, sur mon tas de fumier biologique et naturel. Merci à vous, *Sauvage*, pour m'avoir montré la voie.

Je suis devenu pauvre, affamé, sale et inculte, mais je suis heureux, car je suis écologiquement dans le vrai.

D. SERT,
ancien chercheur,
ancien syndicaliste.

DES PAYSANS MALHEUREUX

Je préfère encore vivre dans une ville polluée, mais où certaines choses sont possibles, que végéter dans un petit coin paumé, condamné à bosser du matin au soir, comme cette femme attachée par ses vaches et qui se dit heureuse. Car le milieu rural n'est pas le paradis, gardien des hautes valeurs morales qu'on cite souvent en exemple ; bien au contraire, les paysans constituent la classe la plus aliénée politiquement. La liberté n'existe pas plus là qu'ailleurs. Tout est relatif, bien entendu, mais il faut trouver une solution entièrement nouvelle, d'où la difficulté.

JEAN-PIERRE RAMBAUD,
Neulise.

DES PAYSANS HEUREUX

Situation : village de Breux (Meuse), non loin de Montmédy. Superficie : 350 ha. 340 bêtes à cornes, des porcs, des poules... Les propriétaires sont exploitants agricoles depuis 1946. Ils ont renoncé à toute activité chimique en 1966. Motif : les bêtes, malades, crevaient en grand nombre ; les vétérinaires étaient impuissants à les guérir et mettaient en cause la nourriture déséquilibrée. Dégoût du travail devant ce bétail malade et la mauvaise qualité des récoltes. Ils décident de se jeter à l'eau en abandonnant engrais chimiques, insecticides, etc.

Réaction des autres fermiers : ironie, méfiance, scepticisme, puis — devant le succès — hostilité. On les prend toujours pour des fous, mais on commence à se rendre compte que ces gens ne sont pas seuls à lutter.

La clientèle : stupéfaite de manger des pommes de terre qui ont le goût de pommes de terre (« comme autrefois ») et du beurre qui sent... le beurre !

Période de début difficile pour les fermiers : récoltes pauvres, sensation d'isolement... Après deux ans : le bétail est redevenu sain comme avant et *ils n'ont plus dû faire appel une seule fois au vétérinaire !*

CLAUDE RAUCY,
Virton.

NATUREL ET RENTABLE

Il existe pour les volailles, les bovins, les porcs, des traitements entièrement naturels. Il s'agit de spécialités à base d'extraits de plantes et d'oligo-éléments. Pour ne donner qu'un seul exemple, je vous signale :

— Que l'on peut produire un poulet de chair dont l'alimentation n'aura reçu aucun coccidiostat, aucun anti-stress chimique, aucun antibiotique.

— Que pour le producteur, la rentabilité est supérieure.

— Que pour le consommateur, la viande est de meilleure qualité, sans augmentation du prix de vente.

▶ Suite page 76

COMITÉ DE DIRECTION : Jean Daniel, Jacques Deshayes, Hector de Galard, Alain Hervé, Claude Perdriel, Philippe Viannay. DIRECTION : Directeur Général : Jean Daniel. RÉDACTION : Directeur de la Rédaction : Claude Perdriel. Rédacteur en chef : Alain Hervé. Rédacteur en chef adjoint : Pierre Ajame. Direction artistique : Catherine Pompanon, Michel Carlier. Secrétariat de rédaction : Christine Kamieniak-Fassina, Brice Lalonde. Assistante de rédaction : France de Nicolaÿ. Droits de reproduction : Ruth Valentini. ADMINISTRATION : Fabrication : Bernard Le Roy, Guy-Edmond Mabilais. Promotion, Ventes, Abonnements : Bernard Villeneuve assisté de Jeanne Baraduc. Publicité : Lorraine de Moustier, Eva Binder.
Titre de la publication : LE SAUVAGE. Sous-titre : Le Nouvel Observateur - Ecologie. Adresse : 11, rue d'Aboukir - Paris-2e. Téléphone : 887-52-00. Périodicité : Mensuel. Directeur de la publication : Claude Perdriel. S.A. L'OBS. C.C.P. Paris 3 143-54. R.C. Seine 71 B 658. Vente au numéro : France 4 F. Algérie 4 din. Maroc 4 dir. Tunisie 400 millimes. Belgique-Luxembourg 40 FB. Suisse 3,50 FS. Canada 1,25 $. Imprimerie : Montsouris, 175, rue de Paris, 91300-Massy. Composition : Typo-Elysées, 91, avenue des Champs-Elysées, 75008-Paris. Copyright 1973 « Le Nouvel Observateur - Le Sauvage ». Publicité générale : 11, rue d'Aboukir, 75002-Paris - Tél. : 887-52-00. Abonnements : 11, rue d'Aboukir, 75002-Paris : 1 an : 43 F. Etranger : 53 F. Etudiant : 35 F. Diffusion : N.M.P.P. Commission Paritaire N° 54.071.

FAUT-IL FERMER RENAULT ?

Juin 1920. Colette et Dunoyer de Segonzac prennent un verre sur le port de Saint-Tropez avec quelques amis. Autour d'eux, les pêcheurs. Sur le quai, leurs voitures : deux Hispano-Suiza – des beautés – et une Renault. Au loin, la campagne la plus sauvage et la plus belle, à quelques tours de roues.

Août 1973. Des centaines de milliers de Français – qui aiment aussi la beauté – sont là, au coude à coude. Les artistes et les bourgeois ? Partis depuis belle lurette, ou réfugiés dans leurs domaines privés. Le petit port est devenu ville, les grands ensembles fleurissent, les voitures sont bloquées sur des kilomètres dans les embouteillages. Les prolétaires commencent à découvrir que les vedettes, ce sont eux. Ils ne savent peut-être pas encore qu'on les a escroqués. En tout cas, ils savent déjà que la route ne mène nulle part.

La voiture, c'était d'abord un merveilleux instrument de liberté, cette liberté essentielle qui contient implicitement toutes les autres. Avec la voiture étaient donnés l'espace – partir quand on veut, aller où l'on veut – la famille, les amis – on montait dans sa voiture et hop ! où qu'ils soient, on allait les rejoindre. C'est pour cela que le piège a si bien fonctionné. Comme d'habitude, l'appât, le produit étaient attirants, indispensables : nos possibilités, notre temps de vie étaient décuplés puisque la vitesse nous était donnée. Mais, maintenant, le piège se referme et l'absurde commence. Riches et privilégiés ne se déplacent plus qu'en avion, taxi ou moto. Au pire, ils utilisent Hertz ou Avis pour les derniers kilomètres. Mais ils continuent à gagner énormément d'argent, en refilant la voiture aux salariés quand elle a pratiquement perdu tout son intérêt (voir l'article de Michel Bosquet, page 8). Quelques chiffres suffisent. Par exemple : mises bout à bout, les voitures immatriculées en France représentent à peu près 50.000 kilomètres ; les autoroutes, 1.538 kilomètres. Il en ressort que rouler dans les villes et sur les routes est possible parce que nos voitures restent dans leur garage ou leur parking. Bien sûr, les constructeurs vont s'adapter, ils vont bientôt nous proposer de petites habitations roulantes, faites pour stationner longuement. Les slogans de marketing (voir l'article de François Loubet, page 20) vanteront le conditionnement d'air (« respirez enfin ») ou le réfrigérateur (« mangez quand même »).

Nous avons essayé de montrer dans ce numéro les contradictions insolubles de cette société faite pour l'automobile et non pour l'homme. Nous n'y avons mis aucune passion partisane, nous admettons même qu'il est à peu près impossible pour le moment de s'en passer pour sa vie, pour son travail, car il ne nous est pas offert d'autre terme d'alternative. Pourtant les chiffres réunis décrivent une société atteinte de folie, dont plus de 25 % des ressources ne servent plus qu'à permettre de rouler encore un peu. Les nuisances sont telles et se développent si rapidement que les énormes travaux publics nécessaires (voir l'article de Philippe Saint-Marc, page 14) ne font que retarder l'échéance et alimenter l'inflation. Dans vingt ans, si nous ne changeons pas de système, nous travaillerons tous pour les Ponts et Chaussées.

Alors, que faire ? Faut-il fermer Renault ? Non, certainement pas. On ne change pas de politique aussi simplement. Aucun gouvernement, même socialiste, n'a les moyens d'assumer une telle charge. Mais il serait possible de faire évoluer rapidement les choses. Par exemple : réunir les quatre constructeurs automobiles sous la construction de Renault, de façon à rationaliser la production et pouvoir supporter une limitation des ventes en France tout en baissant les prix de revient ; développer considérablement les transports en commun tout en les rendant égalitaires, donc gratuits ou très bon marché ; supprimer les parkings et le stationnement dans les grandes villes, ce qui sera compensé par une augmentation énorme de la rapidité et donc de la fréquence des transports en surface.

Cela veut dire que la rentabilité ne peut pas, ne doit pas être prise comme critère pour le transport qui est un bien public. Sinon, comme toujours, l'argent gagnera contre la morale. Nationaliser ne sert à rien, ni pour les ouvriers de l'entreprise, ni pour les Français, si l'on conserve tous les défauts du capitalisme.

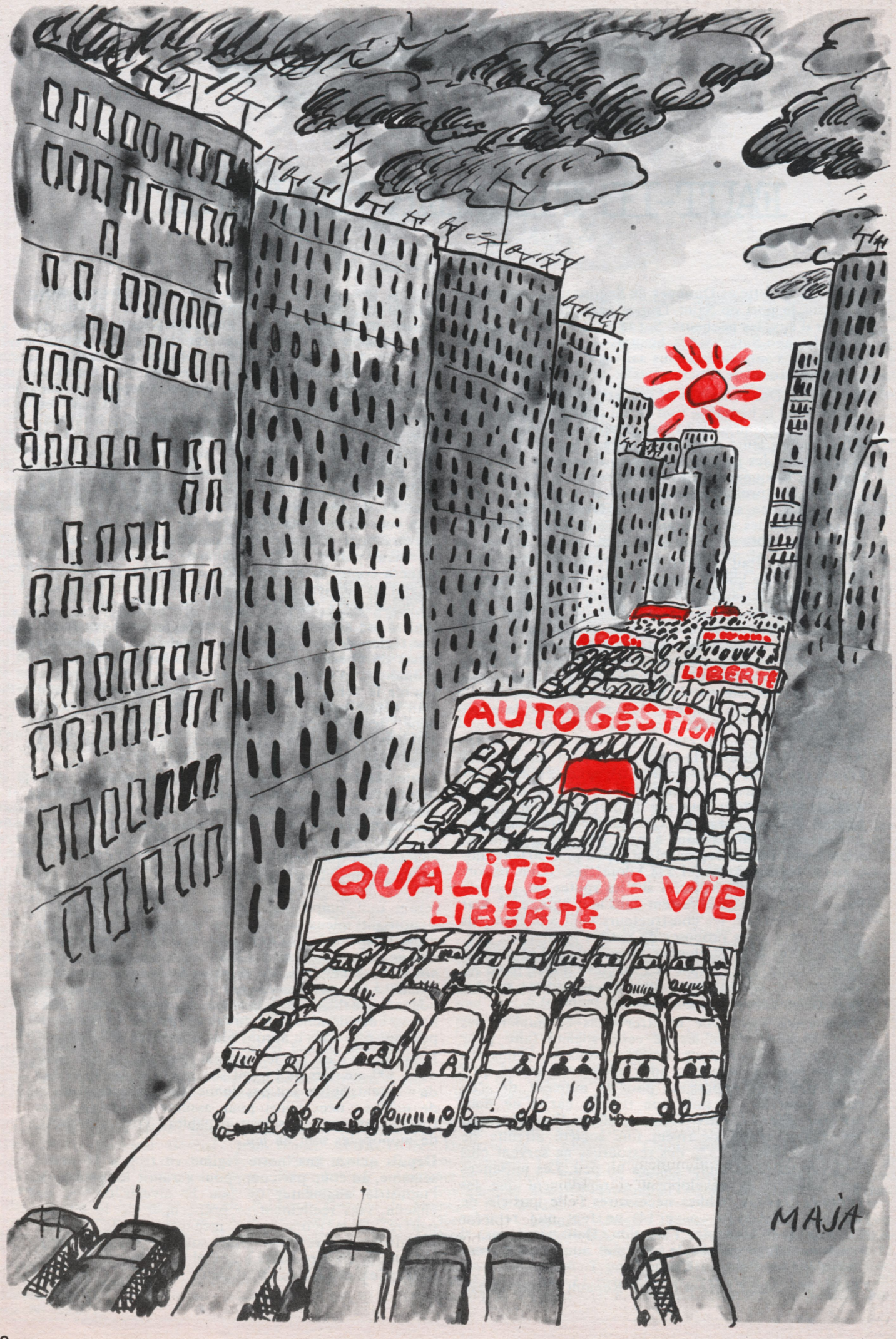
Il n'est pas admissible par exemple, au nom soi-disant des règles de l'économie de marché, de fermer les lignes de chemin de fer de l'Ardèche parce que les habitants et l'activité de la région ne suffisent pas à assurer la rentabilité. Ou alors, nous acceptons qu'il y ait définitivement une France pauvre et une France riche, des mégapoles fortunées et invivables à côté d'immenses territoires désertiques colonisés pour leurs résidences secondaires par les riches citadins.

Toutes les mesures à prendre doivent produire une stabilisation des ventes automobiles en France. Il faut prévoir en même temps un développement de l'activité dans d'autres secteurs : construction, santé, culture. Pour les Cassandre qui s'inquiéteraient à l'idée d'un changement qui, même rendu progressif sur quelques années, pourrait être radical, qu'ils se rassurent : ces milliers de voitures que nous ne fabriquerons plus seront tout simplement inutiles puisque les Français – utilisant mieux et plus les transports mis à leur disposition – n'en auront plus besoin. Si nécessaire, *cela ne coûtera rien ni à l'État, ni à son budget, ni au niveau de vie des Français, de payer les ouvriers qui participaient à leur construction pour ne pas les faire.* Avantage non négligeable, notre balance des paiements s'améliorera considérablement du fait du pétrole et des équipements que nous n'aurons plus à acheter à l'étranger.

Bien sûr, ce n'est pas le patronat français, qui a si peur des 1.300 ouvriers de Lip, ni son ministre des Finances du moment, qui ne sait pas donner les quelques dizaines de millions nécessaires pour assurer la sécurité des travailleurs, qui en seront capables. Trop d'intérêts, de monopoles sont en jeu.

Depuis quinze ans, notre régime vit trop à la petite semaine, au coup par coup, pour garantir les profits de l'industrie, augmenter un peu le niveau de vie de chacun, sans réellement se préoccuper de la France pauvre, de la montée des inégalités et de l'injuste répartition des revenus. Nous sommes sous la domination des constructeurs automobiles, nous n'en sortirons qu'en changeant de société.

Le Sauvage


LIBERTÉ
AUTOGESTION
QUALITÉ DE VIE
LIBERTÉ
MAJA

METTEZ DU SOCIALISME DANS VOTRE MOTEUR

Tant que la voiture sera considérée comme une vache sacrée, l'espace urbain sera inhabitable et le citadin sera floué. La seule alternative, dit Michel Bosquet, est globale : il s'agit de desserrer l'étau capitaliste et de promouvoir un socialisme humain, piétonnier ou vélocipédique.

Le vice profond des bagnoles, c'est qu'elles sont comme les châteaux ou les villas sur la côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple. A la différence de l'aspirateur, de l'appareil de T.S.F. ou de la bicyclette, qui gardent toute leur valeur d'usage quand tout le monde en dispose, la bagnole, comme la villa sur la côte, n'a d'intérêt et d'avantages que dans la mesure où la masse n'en dispose pas. C'est que, par sa conception comme par sa destination originelle, la bagnole est un bien de luxe. Et le luxe, par essence, cela ne se démocratise pas : si tout le monde accède au luxe, plus personne n'en tire d'avantages ; au contraire : tout le monde roule, frustre et dépossède les autres et est roulé, frustré et dépossédé par eux.

La chose est assez communément admise, s'agissant des villas sur la côte. Aucun démagogue n'a encore osé prétendre que démocratiser le droit aux vacances, c'était appliquer le principe : « *Une villa avec plage privée pour chaque famille française* ». Chacun comprend que si chacune des treize ou quatorze millions de familles devait disposer ne serait-ce que de 10 m de côte, il faudrait 140 000 km de plages pour que tout le monde soit servi ! En attribuer à chacun sa portion, c'est découper les plages en bandes si petites — ou serrer les villas si près les unes contre les autres — que leur valeur d'usage en devient nulle et que disparaît leur avantage par rapport à un complexe hôtelier. Bref, la démocratisation de l'accès aux plages n'admet qu'une seule solution : la solution collectiviste. Et cette solution passe obligatoirement par la guerre au luxe que constituent les plages privées, privilèges qu'une petite minorité s'arroge *aux dépens* de tous.

Or, ce qui est parfaitement évident pour les plages, pourquoi n'est-ce pas communément admis pour les transports ? Une bagnole, de même qu'une villa avec plage, n'occupe-t-elle pas un *espace rare ?* Ne spolie-t-elle pas les autres usagers de la chaussée (piétons, cyclistes, usagers des trams ou bus) ? Ne perd-elle pas toute valeur d'usage quand tout le monde utilise la sienne ? Et pourtant les démagogues abondent, qui affirment que chaque famille a droit à au moins une bagnole et que c'est à l' « Etat » qu'il appartient de faire en sorte que chacun puisse stationner à son aise, rouler à son aise en ville et partir *en même temps* que tous les autres, à 150 km/h, sur les routes du week-end ou des vacances.

La monstruosité de cette démagogie saute aux yeux et pourtant la gauche ne dédaigne pas d'y recourir. Pourquoi la bagnole est-elle traitée en vache sacrée ? Pourquoi, à la différence des autres biens « privatifs », n'est-elle pas reconnue comme un luxe antisocial ? La réponse doit être cherchée dans les deux aspects suivants de l'automobilisme.

1) L'automobilisme de masse matérialise un triomphe absolu de l'idéologie bourgeoise au niveau de la pratique quotidienne : il fonde et entretient en chacun la croyance illusoire que chaque individu peut prévaloir et s'avantager *aux dépens de tous.* L'égoïsme agressif et cruel du conducteur qui, à chaque minute, assassine symboliquement « les autres », qu'il ne perçoit plus que comme des gênes matérielles et des obstacles à sa propre vitesse, cet égoïsme agressif et compétitif est l'avènement,►

L'automobilisme individuel a évincé les transports collectifs

grâce à l'automobilisme quotidien, d'*un comportement universellement bourgeois* (« *On ne fera jamais le socialisme avec ces gens-là* », me disait un ami est-allemand, consterné par le spectacle de la circulation parisienne).

2) L'automobile offre l'exemple contradictoire d'un objet de luxe qui a été dévalorisé par sa propre diffusion. Mais cette dévalorisation pratique n'a pas encore entraîné sa dévalorisation idéologique : le mythe de l'agrément et de l'avantage de la bagnole persiste alors que les transports collectifs, s'ils étaient généralisés, démontreraient une supériorité éclatante. La persistance de ce mythe s'explique aisément : la généralisation de l'automobilisme individuel a évincé les transports collectifs, modifié l'urbanisme et l'habitat et transféré sur la bagnole des fonctions que sa propre diffusion a rendues nécessaires. Il faudra une révolution idéologique (« culturelle ») pour briser ce cercle. Il ne faut évidemment pas l'attendre de la classe dominante (de droite ou de gauche).

Voyons maintenant ces deux points de plus près.

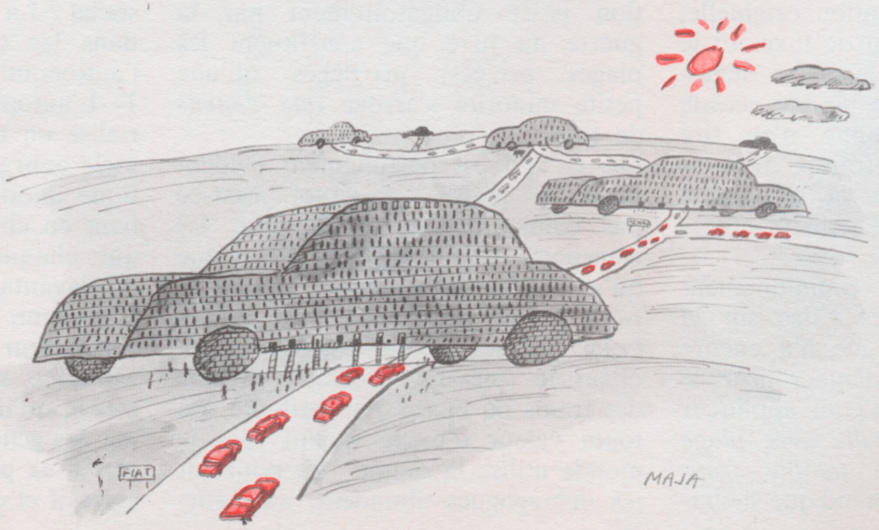
Quand la voiture a été inventée, elle devait procurer à quelques bourgeois très riches un privilège tout à fait inédit : celui de rouler beaucoup plus vite que tous les autres. Personne, jusque-là, n'y avait encore songé : la vitesse des diligences était sensiblement la même, que vous fussiez riches ou pauvres ; la calèche du seigneur n'allait pas plus vite que la charrette du paysan, et les trains emmenaient tout le monde à la même vitesse (ils n'adoptèrent des vitesses différenciées que sous la concurrence de l'automobile et de l'avion). Il n'y avait donc pas, jusqu'au tournant du dernier siècle, une vitesse de déplacement pour l'élite, une autre pour le peuple. L'auto allait changer cela : elle étendait, pour la première fois, la différence de classe à la vitesse et au moyen de transport.

Ce moyen de transport parut d'abord inaccessible à la masse tant il était différent des moyens ordinaires : il n'y avait aucune commune mesure entre l'automobile et tout le reste : la charrette, le chemin de fer, la bicyclette ou l'omnibus à cheval. Des êtres d'exception se promenaient à bord d'un véhicule auto-tracté, pesant une bonne tonne, et dont les organes mécaniques, d'une complication extrême, étaient d'autant plus mystérieux que dérobés aux regards. Car il y avait aussi cet aspect-là, qui pesa lourd dans le mythe automobile : pour la première fois, des hommes chevauchaient des véhicules individuels dont les mécanismes de fonctionnement leur étaient totalement inconnus, dont l'entretien et même l'alimentation devaient être confiés par eux à des spécialistes.

Paradoxe de la voiture automobile : en apparence, elle conférait à ses propriétaires une indépendance illimitée, leur permettant de se déplacer aux heures et sur les itinéraires de leur choix à une vitesse égale ou supérieure à celle du chemin de fer. Mais, en réalité, cette autonomie apparente avait pour envers une dépendance radicale : à la différence du cavalier, du charretier ou du cycliste, l'automobiliste allait dépendre pour son alimentation en énergie, comme d'ailleurs pour la réparation de la moindre avarie, des marchands et spécialistes de la carburation, de la lubrification, de l'allumage et de l'échange de pièces standard. A la différence de tous les propriétaires passés de moyens de locomotion, l'automobiliste allait avoir un rapport d'*usager* et de *consommateur* — et non pas de *possesseur* et de *maître* — au véhicule dont, formellement, il était le propriétaire. Ce véhicule, autrement dit, allait l'obliger à consommer et à utiliser une foule de services marchands et de produits industriels que seuls des tiers pourraient lui fournir. L'autonomie apparente du propriétaire d'une automobile recouvrait sa radicale dépendance.

Les magnats du pétrole perçurent les premiers le parti que l'on pourrait tirer d'une large diffusion de l'automobile : si le peuple pouvait être amené à rouler en voiture à moteur, on pourrait lui vendre l'énergie nécessaire à sa propulsion. Pour la première fois dans l'histoire, les hommes deviendraient tributaires pour leur locomotion d'une source d'énergie marchande. Il y aurait autant de clients de l'industrie pétrolière que d'automobilistes — et comme il y aurait autant d'automobilistes que de familles, le peuple tout entier allait devenir client des pétroliers. La situation dont rêve tout capitaliste allait se réaliser : tous les hommes allaient dépendre pour leurs besoins quotidiens d'une marchandise dont une seule industrie détiendrait le monopole.

Il ne restait qu'à amener le peuple à rouler en voiture. Le plus souvent, on croit qu'il ne se fit pas prier : il suffisait, par la fabrication en série et le montage à la chaîne, d'abaisser



Pas de solution tant qu'il y aura des villes

suffisamment le prix d'une bagnole ; les gens allaient se précipiter pour l'acheter. Ils se précipitèrent bel et bien, sans se rendre compte qu'on les menait par le bout du nez. Que leur promettait, en effet, l'industrie automobile ? Tout bonnement ceci : « *Vous aussi, désormais, aurez le privilège de rouler, comme les seigneurs et bourgeois, plus vite que tout le monde. Dans la société de l'automobile, le privilège de l'élite est mis à votre portée.* »

Les gens se ruèrent sur les bagnoles jusqu'au moment où, les ouvriers y accédant à leur tour, les automobilistes constatèrent, frustrés, qu'on les avait bien eus. On leur avait promis un privilège de bourgeois ; ils s'étaient endettés pour y avoir accès et voici qu'ils s'apercevaient que tout le monde y accédait en même temps. Mais qu'est-ce qu'un privilège si tout le monde y accède ? C'est un marché de dupes. Pis, c'est chacun contre tous. C'est la paralysie générale par empoignade générale. Car lorsque tout le monde prétend rouler à la vitesse privilégiée des bourgeois, le résultat, c'est que rien ne roule plus, que la vitesse de circulation urbaine tombe — à Boston comme à Paris, à Rome ou à Londres — au-dessous de celle de l'omnibus à cheval et que la moyenne, sur les routes de dégagement, en fin de semaine, tombe au-dessous de la vitesse d'un cycliste.

Rien n'y fait : tous les remèdes ont été essayés, ils aboutissent tous, en fin de compte, à aggraver le mal. Que l'on multiplie les voies radiales et les voies circulaires, les transversales aériennes, les routes à seize voies et à péage, le résultat est toujours le même : plus il y a de voies de desserte, plus il y a de voitures qui y affluent et plus est paralysante la congestion de la circulation urbaine. Tant qu'il y aura des villes, le problème restera sans solution : si large et rapide que soit une voie de dégagement, la vitesse à laquelle les véhicules la quittent, pour pénétrer dans la ville, ne peut être plus grande que la vitesse à laquelle ils se diffusent dans le réseau urbain. Tant que la vitesse moyenne, dans Paris, sera de 10 à 20 km/h, selon les heures, on ne pourra quitter à plus de 10 ou 20 km/h les périphériques et autoroutes desservant la capitale. On les quittera même à des vitesses beaucoup plus faibles dès que les accès seront saturés et ce ralentissement se répercutera à des dizaines de kilomètres en amont s'il y a saturation de la route d'accès.

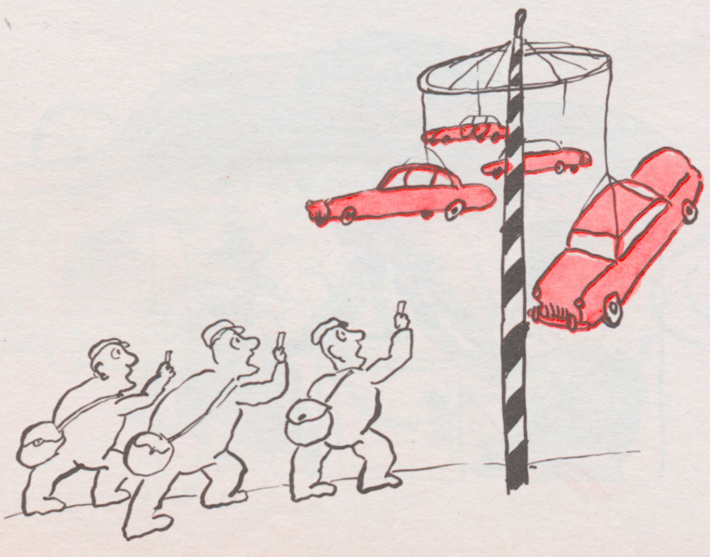
Il en va de même pour toute ville. Il est impossible de circuler à plus de 20 km/h de moyenne dans le lacis de rues, avenues et boulevards entrecroisés qui, à ce jour, étaient le propre des *villes*. Toute injection de véhicules plus rapides perturbe la circulation urbaine en provoquant des goulots, et finalement la paralyse.

Si la voiture doit prévaloir, il reste une seule solution : supprimer les villes, c'est-à-dire les étaler sur des centaines de kilomètres, le long de voies monumentales, de banlieues autoroutières. C'est ce qu'on a fait aux Etats-Unis. Ivan Illich en résume (1) le résultat en ces chiffres saisissants : « *L'Américain type consacre plus de mille cinq cents heures par an* [*soit trente heures par semaine, ou encore quatre heures par jour, dimanches compris*] *à sa voiture : cela comprend les heures qu'il passe derrière le volant, en marche ou à l'arrêt ; les heures de travail nécessaires pour la payer et pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et impôts... A cet Américain, il faut donc mille cinq cents heures pour faire* [*dans l'année*] *10 000 km. 6 km lui prennent une heure. Dans les pays privés d'industrie des transports, les gens se déplacent à exactement cette même vitesse en allant à pied, avec l'avantage supplémentaire qu'ils peuvent aller n'importe où et pas seulement le long des routes asphaltées.* »

Il est vrai, précise Illich, que dans les pays non industrialisés les déplacements n'absorbent que 3 à 8 % du temps social (ce qui correspond vraisemblablement à deux à six heures *par semaine*). Conclusion suggérée par Illich : l'homme à pied couvre autant de kilomètres en une heure consacrée au transport que l'homme à moteur, mais il consacre à ses déplacements cinq à dix fois moins de temps que ce dernier. Moralité : plus une société diffuse des véhicules rapides, plus — passé un certain seuil — les gens y passent et y perdent de temps à se déplacer. C'est mathématique.

La raison ? Mais nous venons à l'instant de la voir : on a éclaté les agglomérations en interminables banlieues autoroutières, car c'était le seul moyen d'éviter la congestion véhiculaire des centres d'habitation. Mais cette solution a un revers évident : les gens, finalement, ne peuvent ►

(1) Dans *Energie et Equité*. Ed. Le Seuil.



Puisque la bagnole a tué la ville, il faut davantage de bagnoles pour fuir la ville

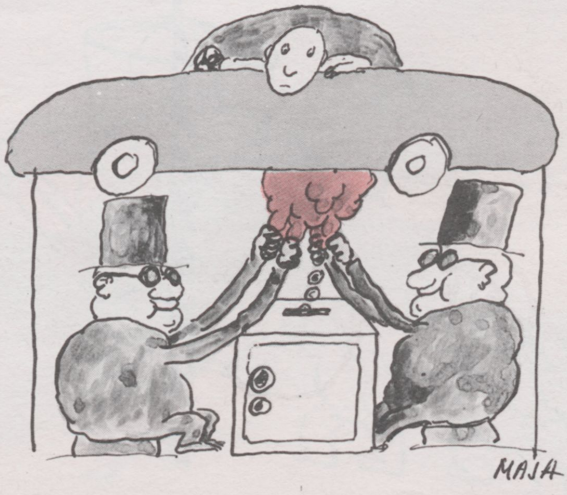
circuler à l'aise que parce qu'ils sont loin de tout. Pour faire place à la bagnole, on a multiplié les distances : on habite loin du lieu de travail, loin de l'école, loin du supermarché — ce qui va exiger une deuxième voiture pour que la « femme au foyer » puisse faire les courses et conduire les enfants à l'école. Des sorties ? Il n'en est pas question. Des amis ? Il y a les voisins... et encore. La voiture, en fin de compte, fait perdre plus de temps qu'elle n'en économise et crée plus de distances qu'elle n'en surmonte. Bien sûr, vous pouvez vous rendre à votre travail en faisant du 100 km/h ; mais c'est parce que vous habitez à 50 km de votre job et acceptez de perdre une demi-heure pour couvrir les dix derniers kilomètres. Bilan : « *Les gens travaillent une bonne partie de la journée pour payer les déplacements nécessaires pour se rendre au travail.* » (Ivan Illich.)

Vous direz peut-être : « *Au moins, de cette façon, on échappe à l'enfer de la ville une fois finie la journée de travail.* » Nous y sommes : voilà bien l'aveu. « La ville » est ressentie comme « l'enfer », on ne pense qu'à s'en évader ou à aller vivre en province, alors que, pour des générations, la grande ville, objet d'émerveillements, était le seul endroit où il valût la peine de vivre. Pourquoi ce revirement ? Pour une seule raison : la bagnole a rendu la grande ville inhabitable. Elle l'a rendue puante, bruyante, asphyxiante, poussiéreuse, engorgée au point que les gens n'ont plus envie de sortir le soir. Alors, puisque les bagnoles ont tué la ville, il faut davantage de bagnoles encore plus rapides pour fuir sur des autoroutes vers des banlieues encore plus lointaines. Impeccable circularité : donnez-nous plus de bagnoles pour fuir les ravages que causent les bagnoles.

D'objet de luxe et de source de privilège, la bagnole est ainsi devenue l'objet d'un besoin vital : il en faut une pour s'évader de l'enfer citadin de la bagnole. Pour l'industrie capitaliste, la partie est donc gagnée : le superflu est devenu nécessaire. Inutile désormais de persuader les gens qu'ils désirent une bagnole : sa nécessité est inscrite dans les choses. Il est vrai que d'autres doutes peuvent surgir lorsqu'on voit l'évasion motorisée le long des axes de fuite : entre 8 h et 9 h 30 le matin, entre 5 h 30 et 7 h le soir et, les fins de semaine, cinq à six heures durant, les moyens d'évasion s'étirent en processions, pare-chocs contre pare-chocs, à la vitesse (au mieux) d'un cycliste et dans un grand nuage d'essence au plomb. Que reste-t-il des avantages de la bagnole ? Qu'en reste-t-il quand, comme c'était inévitable, la vitesse plafond sur les routes est limitée à celle, précisément, que peut atteindre la voiture de tourisme *la plus lente ?*

Juste retour des choses : après avoir tué la ville, la bagnole tue la bagnole. Après avoir promis à tout le monde qu'on irait plus vite, l'industrie automobile aboutit au résultat rigoureusement prévisible que tout le monde va plus lentement que le plus lent de tous, à une vitesse déterminée par les lois simples de la dynamique des fluides. Pis : inventée pour permettre à son propriétaire d'aller où il veut, à l'heure et à la vitesse de son choix, la bagnole devient, de tous les véhicules, le plus serf, aléatoire, imprévisible et incommode : vous avez beau choisir une heure extravagante pour votre départ, vous ne savez jamais quand les bouchons vous permettront d'arriver. Vous êtes rivé à la route (à l'autoroute) aussi inexorablement que le train à ses rails. Vous ne pouvez, pas plus que le voyageur ferroviaire, vous arrêter à l'improviste et vous devez, tout comme dans un train, avancer à une vitesse déterminée par d'autres. En somme, la bagnole a tous les désavantages du train — plus quelques-uns qui lui sont spécifiques : vibrations, courbatures, dangers de collision, nécessité de conduire le véhicule — sans aucun de ses avantages.

Et pourtant, direz-vous, les gens ne prennent pas le train. Parbleu : comment le prendraient-ils ? Avez-vous déjà essayé d'aller de Boston à New York en train ? Ou d'Ivry au Tréport ? Ou de Garches à Fontainebleau ? Ou de Colombes à l'Isle-Adam ? Avez-vous essayé, en été, le samedi ou le dimanche ? Eh bien ! essayez donc, courage ! Vous constaterez que le capitalisme automobile a tout prévu : au moment où la bagnole allait tuer la bagnole, il a fait disparaître les solutions de rechange : façon de rendre la bagnole obligatoire. Ainsi, l'Etat capitaliste a d'abord laissé se dégrader, puis a supprimé, les liaisons ferroviaires entre les villes, leurs banlieues et leur couronne de verdure. Seules ont trouvé grâce à ses yeux les liaisons interurbaines à grande vitesse qui disputent aux transports aériens leur clientèle bourgeoise. L'aérotrain, qui aurait pu mettre les côtes normandes ou les lacs du Morvan à la portée



« Nous allons détruire les grandes villes et en construire de nouvelles »

des picniqueurs parisiens du dimanche, servira à faire gagner quinze minutes entre Paris et Pontoise et à déverser à ses terminus plus de voyageurs saturés de vitesse que les transports urbains n'en pourront recevoir. Ça, c'est du progrès !

La vérité, c'est que personne n'a vraiment le choix : on n'est pas libre d'avoir une bagnole ou non parce que l'univers suburbain est agencé en fonction d'elle — et même, de plus en plus, l'univers urbain. C'est pourquoi la solution révolutionnaire idéale, qui consiste à supprimer la bagnole au profit de la bicyclette, du tramway, du bus et du taxi sans chauffeur, n'est même plus applicable dans les cités autoroutières comme Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes ou même Bruxelles, modelées pour et par l'automobile. Villes éclatées, s'étirant le long de rues vides où s'alignent des pavillons tous semblables et où le paysage (le désert) urbain signifie : « *Ces rues sont faites pour rouler aussi vite que possible du lieu de travail au domicile et vice versa. On y passe, on n'y demeure pas. Chacun, son travail terminé, n'a qu'à rester chez soi et toute personne trouvée dans la rue la nuit tombée doit être tenue pour suspecte de préparer un mauvais coup.* » Dans un certain nombre de villes américaines, le fait de flâner à pied la nuit dans les rues est d'ailleurs considéré comme un délit.

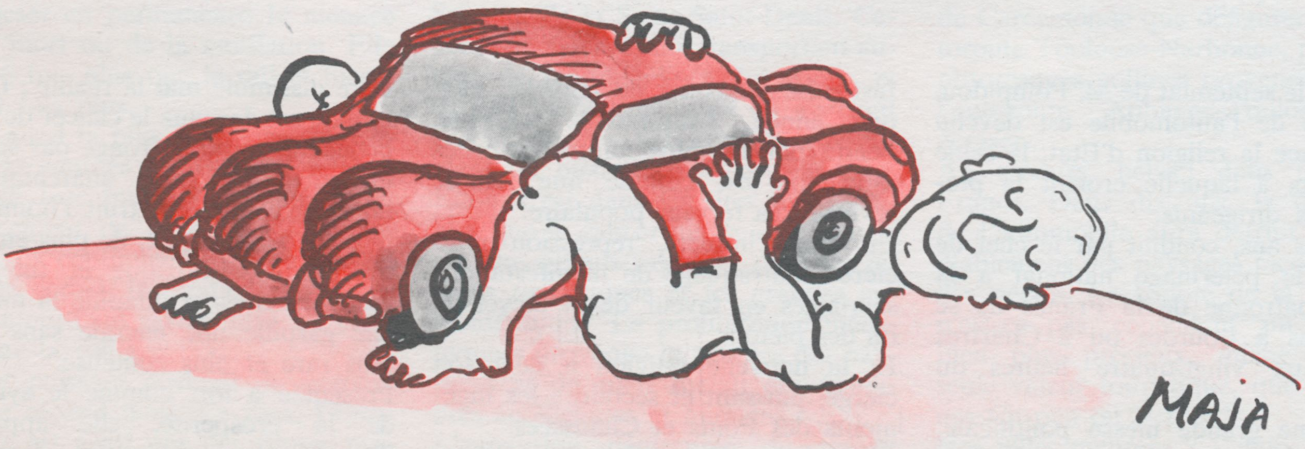
Alors, la partie est-elle perdue ? Non pas ; mais l'alternative à la bagnole ne peut être que globale. Car pour que les gens *puissent* renoncer à *leur* bagnole, il ne suffit point de leur offrir des moyens de transports collectifs plus commodes : *il faut qu'ils puissent ne pas se faire transporter du tout* parce qu'ils se sentiront chez eux dans leur quartier, leur commune, leur ville à l'échelle humaine, et qu'*ils prendront plaisir à aller à pied de leur travail à leur domicile* — à pied ou, à la rigueur, à bicyclette. Aucun moyen de transport rapide et d'évasion ne compensera jamais le malheur d'habiter une ville inhabitable, de n'y être chez soi nulle part, d'y *passer* seulement pour travailler ou, au contraire, pour s'isoler et dormir.

« *Les usagers,* écrit Illich, *briseront les chaînes du transport surpuissant lorsqu'ils se remettront à aimer comme un territoire leur îlot de circulation, et à redouter de s'en éloigner trop souvent.* » Mais, précisément, pour pouvoir aimer « son territoire », il faudra d'abord qu'il soit rendu *habitable* et non pas *circulable* : que le quartier ou la commune redevienne le microcosme modelé par et pour toutes les activités humaines, où les gens travaillent, habitent, se détendent, s'instruisent, communiquent, s'ébrouent et gèrent en commun le milieu de leur vie commune. Comme on lui demandait une fois ce que les gens allaient faire de leur temps, après la révolution, quand le gaspillage capitaliste sera aboli, Marcuse répondit : « *Nous allons détruire les grandes villes et en construire de nouvelles. Ça nous occupera un moment.* »

On peut imaginer que ces villes nouvelles seront des fédérations de communes (ou quartiers), entourées de ceintures vertes où les citadins — et notamment les « écoliers » — passeront plusieurs heures par semaine à faire pousser les produits frais nécessaires à leur subsistance. Pour leurs déplacements quotidiens, ils disposeront d'une gamme complète de moyens de transport adaptés à une ville moyenne: bicyclettes municipales, trams ou trolleybus, taxis électriques sans chauffeur. Pour les déplacements plus importants dans les campagnes, ainsi que pour le transport des hôtes, un pool d'automobiles communales sera à la disposition de tous dans les garages de quartier. La bagnole aura cessé d'être besoin. C'est que tout aura changé : le monde, la vie, les gens. Et ça ne se sera pas passé tout seul.

Entre-temps, que faire pour en arriver là ? Avant tout, ne jamais poser le problème du transport isolément, toujours le lier au problème de la ville, de la division sociale du travail et de la compartimentation que celle-ci a introduite entre les diverses dimensions de l'existence : un endroit pour travailler, un autre endroit pour « habiter », un troisième pour s'approvisionner, un quatrième pour s'instruire, un cinquième pour se divertir. L'agencement de l'espace continue la désintégration de l'homme commencée par la division du travail à l'usine. Il coupe l'individu en rondelles, il coupe son temps, sa vie, en tranches bien séparées afin qu'en chacune vous soyez un consommateur passif livré sans défense aux marchands, afin que jamais il ne vous vienne à l'idée que travail, culture, communication, plaisir, satisfaction des besoins et vie personnelle peuvent et doivent être une seule et même chose : l'unité d'une vie, soutenue par le tissu social de la commune.

Michel BOSQUET



LA GRANDE COURSE A LA RUINE

La politique française en matière d'automobile est un désastre.
Après le réquisitoire de Michel Bosquet,
Philippe Saint-Marc dresse le bilan économique de la situation.
Ses chiffres sont plus qu'éloquents : ils sont effrayants.
A méditer... avant de payer l'addition finale.



Depuis le septennat de M. Pompidou, le culte de l'automobile est devenu en France la religion d'Etat, la seule d'ailleurs à laquelle croient la plupart des dirigeants.

Tous les ans, conduit par le chef de l'Etat, le pèlerinage national à la sainte patronne de la France ne se rend pas à Lourdes ou à Chartres mais aux vingt-quatre heures du Mans.

Telle une grande messe pontificale, le Salon de l'auto déroule sa liturgie fastueuse au cours de laquelle, chaque année, l'automobile nouvelle, bénite par les plus hautes autorités officielles, est comme une relique révélée à la ferveur populaire.

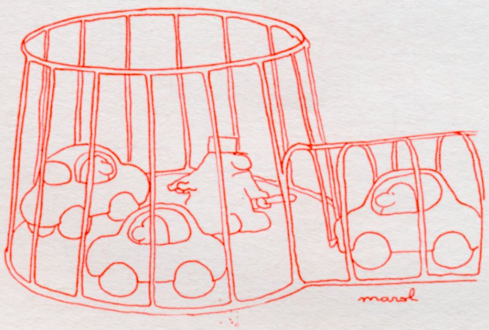
En cas d'impiété, répression policière : matraquage de manifestations sacrilèges en faveur de la bicyclette ou des piétons.

Et la nouvelle religion a déjà son clergé, puissant et sectaire : les ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Cependant, cette adoration obligatoire dissimule mal la réalité : l'automobile est devenue le cancer de notre civilisation. Elle la ronge par sa prolifération effarante, anarchique et dominatrice. Elle détruit l'homme et dégrade l'espace. Et, de plus en plus, elle mutile, intoxique et tue ; elle casse les villes et dilapide la nature ; elle gaspille une énergie sans cesse plus rare et plus coûteuse.

Présentée à tort comme le symbole de la prospérité, elle appauvrit l'homme dramatiquement, dans son

environnement social et physique. Elle brise son cadre de vie collectif pour l'enfermer dans une petite carapace d'acier qui l'isole et exalte son agressivité en la cuirassant.
Elle le ruine dans les biens immatériels essentiels : la santé, la sécurité, les joies de la nature, la beauté du paysage, le sentiment de la communauté urbaine.
Elle épuise notre pays par le coût énorme et sans cesse grandissant des nuisances qu'elle provoque et des travaux gigantesques — de plus en plus gigantesques — que nécessite sa circulation : charge financière nationale considérable, mais dont la répartition anonyme entre tous les contribuables et tous les cotisants de la sécurité sociale et des compagnies d'assurance cache le poids véritable.
Sombre tableau et qui, de jour en jour, s'assombrit au point que, dans quelques années, la situation actuelle paraîtra, en comparaison, un paradis.
Nous allons vers l' « auto-destruction » rapide de notre civilisation, si nous ne changeons pas fondamentalement notre attitude à l'égard de l'automobile, si nous ne cessons pas de la vénérer comme une idole et ne la soumettons pas aux impératifs de la défense de l'environnement... et de l'homme.
Aujourd'hui, le plus grand danger n'est pas la bombe atomique mais l'automobile : chaque année elle tue, rien qu'en Europe, autant d'hommes que la bombe d'Hiroshima.
Depuis la Libération, elle a tué plus de Français qu'Hitler, et en a blessé plus que la guerre de 1914. En vingt ans, la mortalité routière a quintuplé en France et le nombre des blessés a décuplé. L'année dernière elle a tué 16 000 personnes — la population de Rambouillet — et en a mutilé 388 000 — la population de Bordeaux.
Elle est maintenant un fléau aussi redoutable que la peste au Moyen Age, une des hantises de la vie moderne. Dans chaque foyer, elle fait peser en permanence la menace de la mort ou de la mutilation. Elle tue 56 fois plus que le rail et blesse 1 200 fois plus.
C'est aussi la plus terrifiante « fabrique de mutilés » : 700 000 adultes doivent leur infirmité permanente à un accident de la route. Et si ces accidents continuent à augmenter au rythme actuel, la moitié des enfants nés aujourd'hui seront tués ou blessés par la route.
Par le puissant cocktail de poisons qu'elle répand dans nos rues, l'automobile est aussi une des causes majeures de la pathologie urbaine. En 1970, elle a rejeté dans l'atmosphère 4 845 000 tonnes d'oxyde de carbone, 415 000 tonnes d'oxyde d'azote, 108 000 tonnes de poussières : au total, les deux tiers du poids des principaux polluants de l'air en France.
Elle se révèle ainsi une extraordinaire « machine à réduire » l'homme. L'oxyde de carbone asphyxie le sang, attaque le système nerveux, l'intelligence et la mémoire. L'oxyde d'azote provoque des troubles respiratoires intenses. Le benzopyrène, le plomb et les suies non brûlées évacués dans les gaz d'échappement sont cancérigènes. Nos poumons sont attaqués par l'amiante employée dans les garnitures de freins, et par les particules de noir de charbon, utilisées dans les pneus.
Par ses vices techniques, l'automobile est le produit de l'âge industriel le plus nocif pour la santé.
Elle nous apprauvrit aussi par une effarante détérioration de l'espace.



D'abord, elle en dévore beaucoup pour les routes, les rues et les parkings. Les voies ferrées n'occupent en France que 215 km², mais le réseau routier absorbe plus de 3 400 km² : 16 fois plus d'espace et autant que les départements réunis de l'Essonne, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis. Cependant, rail et route transportent autant de marchandises. La route, et surtout l'autoroute, sont un aberrant gaspillage d'un sol agricole qui devient un bien de plus en plus rare.
Enfin, c'est dans les sites très sensibles que le cancer automobile exerce ses plus grands ravages : dans les régions touristiques et les grandes agglomérations. La prolifération mécanique y provoque la rupture des paysages et du tissu social, des équilibres écologiques et humains.
L'expansion démesurée du réseau routier pour accueillir l'inflation automobile est une des causes essentielles de la défiguration de la France. Elargissements considérables du tracé existant ou création de voies nouvelles tronçonnent parcs et forêts, cisaillent les perspectives et déversent partout la pollution et le bruit.
Ainsi dans la région parisienne, déjà si pauvre en espaces verts. Le boulevard périphérique a privé les Parisiens de 20 ha du bois de Boulogne, comme la nouvelle autoroute à travers le bois de Vincennes y rasera plus d'une dizaine d'hectares ; et les parkings réalisés à Paris sous de nombreux squares y ont fait disparaître les plus beaux arbres.
Plus inquiétant encore est l'avenir routier insensé préparé par une technocratie inconsciente.
Demain, l'une des plus belles promenades de Paris — les berges de la Seine — sera supprimée si la « voie express » s'y implante. Le parc de Saint-Cloud sera mutilé si la nouvelle voie de l'autoroute de l'Ouest y passe à ciel ouvert. La grande rocade routière A 86, projetée à travers les forêts de Malmaison et de Versailles, les disloquerait par une trouée de 100 m de large et anéantirait 400 ha de la ceinture forestière la plus proche de Paris et la plus fréquentée.
Les paysages les plus célèbres vont disparaître à jamais si nous laissons se poursuivre ces délires d'ingénieurs. Ce qu'ils nous préparent, c'est l'anéantissement du site d'Auvers-sur-Oise immortalisé par Van Gogh mais menacé par une autoroute de 100 m de large ; c'est le saccage de la vallée de Chevreuse, toute imprégnée des souvenirs de Port-Royal et de Racine, mais vouée par les fanatiques du gigantisme routier aux « bretelles d'autoroutes », aux superéchangeurs et à la transformation des petites routes de promenade actuelles en grands boulevards.
Au secours pour les verdoyantes rives de l'Erdre, guettées par la « pénétrante » nord de Nantes, pour ce site de Carcassonne que défigurerait l'autoroute Toulouse-Narbonne, pour ces pittoresques collines provençales que l'autoroute Aubagne-Toulon veut écraser...
Au secours, hélas ! dans toute la France. Dans dix ans, la dictature de l'automobile aura détruit irrémédiablement des paysages façonnés en dix siècles. La beauté de la France, n'est-ce pas cependant un capital bien plus précieux, même par sa seule valeur touristique, que les usines Citroën ou Berliet ?
Nos villes meurent ? L'auto, comme un cancer les tue. La vocation essen-►

Dilapidation effarante de l'espace, gaspillage absurde de l'énergie

tielle de la ville est d'organiser la rencontre de l'homme avec l'homme. Or, tous les espaces publics de rencontre sont progressivement conquis par l'invasion automobile qui en chasse les hommes.

La rue a perdu sa fonction sociale : comment s'y promener avec plaisir lorsque les trottoirs sont sans cesse amputés au profit de la chaussée et chaque jour plus envahis de voitures entre lesquelles le piéton est contraint à un slalom difficile et dangereux ? Et le citadin voit toujours un peu plus réduit son espace de loisir urbain — jardins, parcs et bois, berges des rivières et des lacs, quartiers anciens — grignoté par les rues, les grands axes routiers et les parkings. Partout le bruit, la pollution, le danger de la circulation automobile rendent pénible la vie urbaine « extérieure » et poussent chacun à se réfugier chez lui... ou à la campagne. A peine terminé, le boulevard périphérique de Paris est déjà saturé. Déjà se profile un super-périphérique encageant la ville. Voies express, super-échangeurs, toboggans, autoroutes urbaines : tout ce gigantisme déshumanise la ville en enfermant ses habitants dans un univers de béton aux dimensions écrasantes. L'homme se sent perdu dans ce temple pharaonien de l'automobile.

A cette dilapidation effarante de l'espace s'ajoute un gaspillage absurde de l'énergie. La dépense d'énergie est, selon le grand écologiste Barry Commoner, six fois plus forte pour le transport par route que par chemin de fer.

De plus, essence et gas-oil risquent même d'être rationnés dans les prochaines années en raison d'une pénurie mondiale. La consommation de pétrole dans le monde est passée de 500 millions de tonnes en 1950 à 1 milliard de tonnes en 1960, 2 milliards de tonnes en 1969, 2 500 millions de tonnes en 1972.

Folie de cette croissance exponentielle : les réserves reconnues correspondent seulement à une vingtaine d'années de la consommation mondiale en tenant compte de son rythme d'accroissement. Pour que le rapport actuel des réserves à la production se maintienne au cours des dix prochaines années, il faudrait d'ici à 1982 mettre à jour 125 milliards de tonnes de pétrole, soit environ le double de ce qui a été découvert depuis le début de l'exploration pétrolière jusqu'à 1972.

Comme un colosse aux pieds d'argile, tout le système routier français repose sur une énergie dont l'approvisionnement est très incertain et dont le prix va considérablement s'élever, tant en raison des exigences accrues des producteurs que du recours à des gisements géologiquement très coûteux à exploiter. L'essence va devenir un luxe.

L'automobile n'entraîne pas seulement un gaspillage insensé de la vie, de la santé, de l'espace et des ressources énergétiques, elle ruine aussi les Français par les énormes charges financières qu'elle leur impose.

Ainsi, pour les travaux publics. Pour



le seul réseau routier national, 29 milliards pour les grands travaux sont prévus au VI[e] Plan, dont 10 milliards pour les autoroutes.

Pour renforcer un kilomètre de route nationale, il suffit de 300 000 F. Mais il faut, pour construire un kilomètre d'autoroute 4 millions en rase campagne, 10 à 13 millions à travers un tissu urbain, 20 millions dans la traversée de Reims, 56 millions pour le boulevard périphérique à Paris et même 120 millions pour la « radiale » qui le relie à l'ensemble Maine-Montparnasse.

Dans un espace aussi dense et cher que Paris, ces grands travaux sont un gouffre budgétaire : 2 milliards pour le « périphérique », 700 millions pour la voie express sur la rive droite de la Seine et le monumental axe routier Nord-Sud est estimé à plus de 1 300 millions.

Les Français paient aussi le prix des accidents de la route (perte de la capacité de travail, frais médicaux et chirurgicaux, dommages matériels) évalué officiellement à 23 milliards par an. *Les accidents de la route coûtent à la France 60 % de la valeur de la production automobile.*

De plus, la destruction des espaces verts par les réalisations routières réduit dans des proportions importantes le patrimoine national. Ainsi, la perte de satisfaction due à l'anéantissement de 20 ha de forêts dans le bois de Boulogne pour le passage du « périphérique », équivaut à retirer aux Parisiens un capital de 200 millions.

Si l'on y ajoute encore le coût de la pollution atmosphérique due à la circulation urbaine, de l'entretien routier, de la police routière, le bilan financier de l'automobile apparaît désastreux.

Une politique logique devrait donc tenir compte des charges énormes entraînées par l'automobile pour en réduire l'emploi et en modifier les techniques, de manière à les subordonner à la protection de l'environnement.

Or c'est exactement l'inverse qui se produit.

Les besoins de la population sont systématiquement sacrifiés à l'automobile. De 1960 à 1967, les grandes villes de province ont affecté 41 % de leur budget d'équipement aux grands travaux de voirie, pendant le V[e] Plan 46 %, et cette participation doit s'élever à 50 % pour le VI[e] Plan.

Paris, la capitale la moins verte d'Europe, donne seulement 3 % de son budget à l'achat d'espaces verts, mais engouffre la moitié de ses crédits dans sa voirie.

En transformant l'automobile en une idole intouchable, le pouvoir se fourvoie dans une impasse pour la politique des transports, de l'urbanisme et de l'environnement.

La France avait l'un des plus beaux réseaux ferroviaires du monde ; le gouvernement est en train de le fermer. Mais n'est-il pas aberrant de transporter par mastodontes sur roues un trafic lourd qu'on pourrait charger sur rail sans accidents, en occupant moins d'espace, en polluant beaucoup moins et avec une bien moindre consommation d'énergie ?

Camions et autocars sont devenus un

Duel à mort dans Paris : l'automobile l'emporte sur l'homme

fléau public et cependant toute l'action gouvernementale vise à les favoriser.

De 1958 à 1973, le prix du billet de 25 km, en seconde classe, a triplé tandis que celui de l'essence n'augmentait que de 30 %. Depuis 1971, la vitesse limite des poids lourds de 25 t a été portée à 80 km/h au lieu de 60 km/h, ce qui rend leur dépassement plus difficile et dangereux. Accroissement important des licences de transport par route au détriment de la S.N.C.F., construction de 27 000 km de grands axes routiers décidée en 1971 et accélérée en 1972 : tout contribue à un essor anormal du trafic routier sans comparaison avec les autres pays étrangers. De 1965 à 1970, le transport de marchandises par la route a augmenté de 9 % par an, par le rail de 2 % par an seulement.

Même impasse pour l'urbanisme. La ville ne peut avoir deux maîtres : l'homme et l'automobile. Son aménagement est commandé par les besoins de l'un ou de l'autre.

« *Il faut adapter Paris à l'automobile.* » Cette affirmation spectaculaire de M. Pompidou aboutit en fait à sacrifier Paris à l'automobile. Mais elle n'y améliorera même pas la circulation. Il y a 9 000 voitures au km² dans Paris et leur nombre augmente de 5 % par an. 100 000 voitures sont en stationnement irrégulier et congestionnent les rues. Pour adapter le tissu si serré de la région parisienne à l'automobile, il n'y a qu'une seule solution : le détruire et tout reconstruire autour d'un gigantesque réseau d'autoroutes et de parkings.

La renaissance urbaine suppose qu'on rende le centre des villes aux piétons, leurs rues aux cyclistes et aux autobus et qu'à l'intérieur de l'agglomération de bons transports en commun, fréquents et confortables, réduisent massivement le recours à l'automobile. Ce qui est l'inverse de la politique actuelle.

Même carence pour la lutte contre les nuisances. Réduire l'insécurité routière, la pollution due à l'automobile et son bruit suppose qu'on la considère comme un objet nocif dans sa conception et son emploi, c'est-à-dire qu'on la désacralise.

Mais l'automobile, vache sacrée du régime, est intouchable. Le laissez-faire gouvernemental conduit la France à être la honte de l'Occident pour la sécurité routière : la route française tue deux fois plus que la route anglaise et trois fois plus que la route américaine, et les mesures prises en France contre la pollution automobile sont dérisoires et d'ailleurs presque incontrôlées.

Ce qui fait la force de cette politique, c'est qu'elle correspond aux aspirations des forces économiques dirigeantes en accroissant leurs profits et leur poids dans la vie du pays. Constructeurs d'automobiles, entreprises de transport routier, raffineries, entreprises de travaux publics, banques finançant l'achat d'automobiles à crédit font un chiffre d'affaire énorme (1).

Et ils se servent de leur puissance pour faire pression sur le gouvernement et obtenir que son action serve toujours leurs intérêts.

D'où la lutte des constructions d'automobiles contre la limitation de vitesse qui réduit l'usure des voitures et l'attrait de la vitesse comme argument de vente. D'où l'opposition des sociétés exploitant les autoroutes à une limitation de vitesse qui risquerait d'en réduire leur fréquentation et donc les recettes du péage.

D'où leur volonté aussi d'imposer les tracés d'autoroutes les plus lucratifs, même s'ils sont les plus nocifs pour le paysage, comme par exemple dans le cas de l'autoroute B 52 Aubagne-Toulon. (Voir article du *Sauvage* n° 2, mai-juin 1973.)

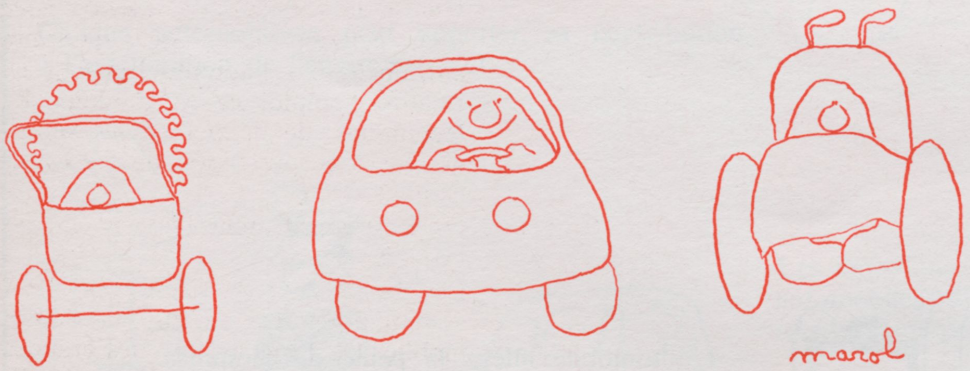
Mais cette expansion de l'activité du lobby automobile est si rapide qu'elle porte en elle le germe d'une crise profonde. De 1971 à 1973, les mises en chantier annuelles d'autoroutes ont triplé. De 1967 à 1972, la production d'automobiles a augmenté des deux tiers, ce qui aboutirait à la fin du siècle à produire en France 40 millions de voitures par an. Il est impossible de soutenir longtemps ce rythme.

Mais, politiquement, l'automobile est l'une des bases essentielles du pouvoir. Elle est devenue la grande compensation des vices du système actuel. Elle remplace le logement insuffisant ; aux espaces verts urbains disparus elle substitue l'évasion vers la campagne ; à ceux que lasse la dépersonnalisation de la vie, elle offre la puissance et l'ivresse de la vitesse. « Opium du peuple », l'automobile est la drogue officielle offerte, et même recommandée, par la société de consommation à tous les insatisfaits et qui renforce encore ce système en poussant à l'accroissement massif de sa production, mais qui détruit sans cesse davantage le cadre de la vie et même la vie.

La politique actuelle à l'égard de l'automobile, loin de faire régner la prospérité et la paix, prépare un désastre écologique et la révolte des victimes.

L'expansion délirante de l'automobile est sans doute l'un des moteurs de la croissance française, mais c'est un moteur à explosion.

Philippe SAINT-MARC



(1) 36 milliards en 1972 pour les constructeurs d'automobiles, 6 milliards par an pour les grands travaux routiers dans le VI[e] Plan, 30 milliards en 1969 pour les entreprises de transport routier, et les prêts bancaires à 18 % d'intérêt pour les voitures neuves et 20 % pour les voitures d'occasion s'élevaient au 1[er] avril 1973 à plus de 5 milliards.

100 IDIOTIES A L'HEURE



La motorisation augmente l'agrément de la vie.

L'industrie automobile, pour ce qui la concerne, assume ses responsabilités et multiplie ses efforts pour améliorer l'environnement.

Question : Quel poids de crottin serait déversé en un an, dans les rues de Paris, si le trafic actuel était assuré par des voitures à chevaux ? Réponse : 9 998 080 000 kilos.



L'automobile allège la peine des hommes.

L'automobile, c'est la circulation, et la circulation, c'est la vie.

Pour protéger la nature, on a besoin de la voiture.

Pour profiter de la nature, on a besoin de la voiture.



L'air de Paris est de moins en moins pollué par l'automobile.

Le laboratoire central de la Préfecture de police a montré que la quantité de monoxyde de carbone fixé dans le sang d'un gardien de la paix pendant son service correspond à celle de la fumée de dix cigarettes. Un gardien grand fumeur, consommant plus de vingt cigarettes par jour, a, en fin de journée, une oxycarbonémie plus élevée que celle qui résulte de son service.

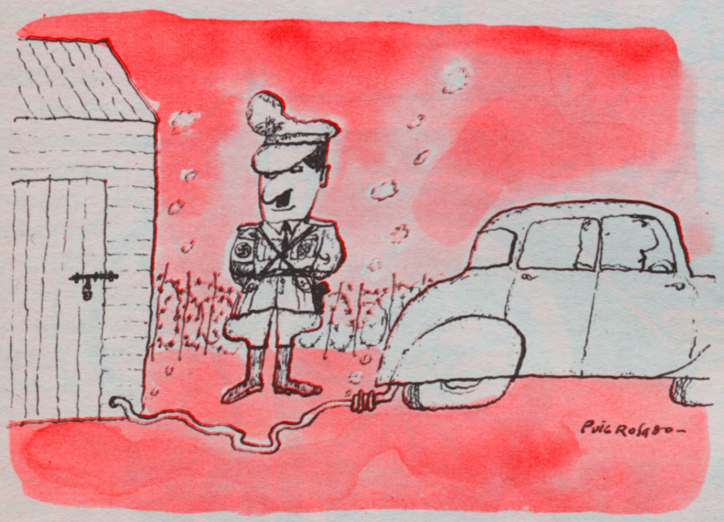
La chambre syndicale des constructeurs d'automobiles ne manque ni d'air ni de moyens. A l'occasion du salon de l'auto 1972, elle a édité une luxueuse brochure numérotée. Thème général : «l'automobile et l'environnement». Le texte en est anonyme, et c'est dommage, car on aimerait connaître l'auteur de ces maximes. En effet, à supposer qu'il ne s'agisse pas d'un fou, qu'a-t-il voulu faire ? Pour notre part, nous nous demandons encore si ce tissu d'énormités relève de l'inconscience, de l'intoxication ou, plus simplement, du burlesque. A vous de juger.

Les constructeurs d'automobiles — et de cyclomoteurs — ont multiplié leurs efforts pour abaisser le niveau sonore des véhicules.

Chaque année, on met hors service un million de voitures, bientôt un million et demi. Pour éviter que ces carcasses ne détériorent l'environnement, l'administration et les professionnels mettent au point l'organisation de la collecte et les appareils de destruction avec récupération des déchets.

Chaque automobiliste peut apporter sa contribution à l'amélioration de l'environnement.





Les émissions, par les automobiles, du plomb contenu dans l'essence ne présentent pas de danger pour la santé humaine.

Les émissions de gaz d'échappement par les automobiles sont volumineuses, mais en fait relativement peu nocives.

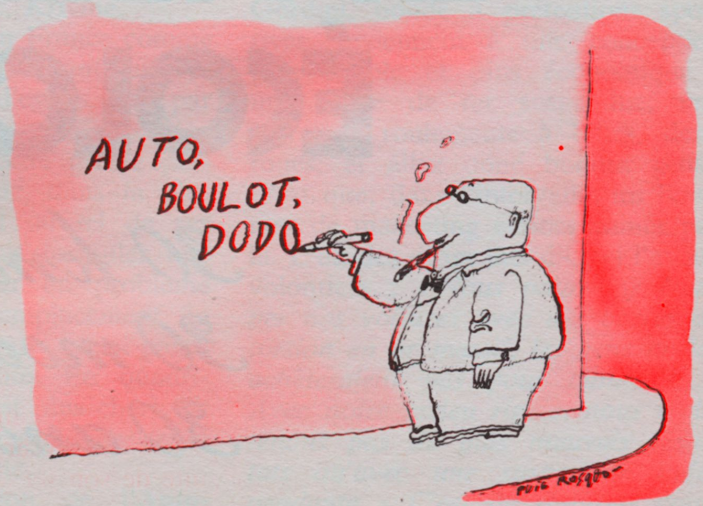
Question : Pourquoi les gens préfèrent-ils prendre leur voiture ? Réponse : on gagne du temps, ça coûte moins cher et c'est plus confortable.

Sans automobile, le citadin ne se déplace guère que pour aller à son travail. Et sans automobile, une ville dépérit.

Les déplacements autres que le trajet domicile-travail sont presque uniquement le fait de citadins motorisés. Et ces autres déplacements — achats, visites, loisirs, culture — sont ceux qui font la vie et l'âme d'une cité.

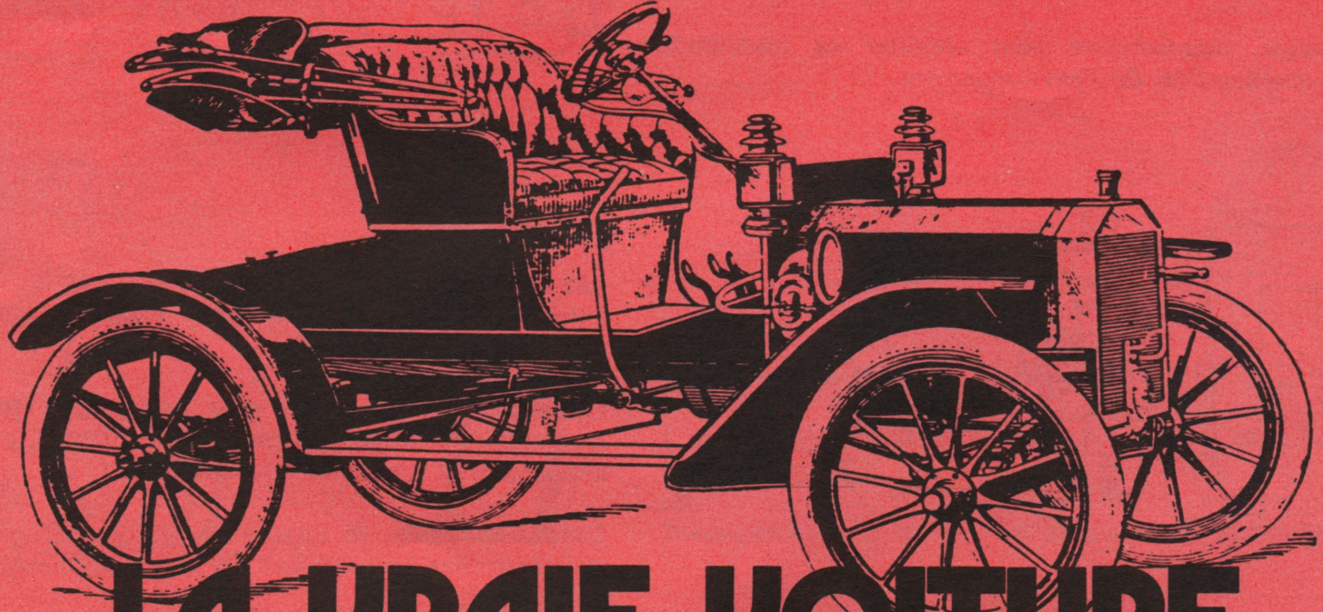
L'automobiliste considère sa voiture comme un véritable prolongement de soi. Le trajet en voiture n'est pas ressenti comme un temps de travail.

La nature a conçu un corps humain équilibré où la circulation du sang est fluide et aisée.



QUAND J'ENTENDS LE MOT VOITURE, JE SORS MON MARKETING

La derniere née du Salon de l'Auto



LA VRAIE VOITURE ÉCOLOGIQUE !

30 km à l'heure
30 mois de crédit
30 ans d'usage

Une bagnole, d'abord, ça se vend. Tous les moyens sont bons pour en arriver là, y compris l'imposture caractérisée consistant à faire passer pour « écologique » une voiture qui, par définition, ne peut pas l'être. Les trusts automobiles tentent de nous rouler en dérapage très contrôlé, mais, en dénonçant leurs trucs et leurs mensonges, François Lourbet leur met quelques bâtons dans les roues.

Des gens manifestent à vélo. Puis, la fête finie, reprennent leur voiture pour rentrer chez eux.

La presse spécialisée, voulant dire le plus de bien possible de tel nouveau modèle, le présente comme une « anti-auto ».

Bref, attaquée de toutes parts, la bagnole qui pue, qui tue, qui pollue, a encore quelques beaux jours devant elle. Les constructeurs s'y emploient — ou plutôt leurs services marketing et leurs agences de publicité.

Le temps n'est plus où la General Motors, face à Nader, envisageait n'importe quelle solution, jusque et y compris, dit-on, la liquidation physique de ce petit avocat qui avait eu le malheur d'affirmer et de démontrer publiquement que la Chevrolet Corvair était un cercueil roulant. Aujourd'hui, on « *naderise* » les autos. Juste ce qu'il faut. Car, pour méfiant qu'il soit, l'automobiliste reste un homme mystifié. Et la récupération du « *consumerism* » ne peut que contribuer à entretenir le mythe.

« *Je crois fermement*, écrivait récemment M. Bleustein-Blanchet dans les colonnes du **Monde**, *que producteurs et publicitaires doivent prendre la tête, au-delà des conflits d'intérêt immédiats, de ce qu'il est convenu d'appeler la défense du consommateur.* » Le « *convenu d'appeler* » est, à tout le moins, joli. M. Ehrsam, P.D.G. de Singer, s'adressant à ses pairs, au nom de la chambre de commerce de Paris, déclare la même chose. Mais en plus cru et à l'intention de ceux qui détiennent le pouvoir. Citons : « *L'information des consommateurs et leur défense relèvent d'organisations plus virulentes que représentatives dont la multiplication entraîne des surenchères souvent démagogiques. Ces organismes tendent à développer dans le public un courant d'opinion défavorable au commerce et à l'industrie dans leur ensemble. Sous prétexte d'information objective, ils causent parfois un tort considérable aux entreprises* (...). *Il importe que producteurs et distributeurs* (...) *montrent clairement l'intérêt qu'ils portent aux problèmes de consommation et obtiennent que l'information diffusée soit rigoureuse, objective, impartiale.* »

Et M. Ehrsam de proposer une action à trois niveaux : « *Contrecarrer les informations inexactes ; participer à l'animation de l'Institut national de la consommation ; contribuer à l'information du consommateur.* »

On reconnaît ce langage. C'est celui-là même du pouvoir déplorant que la presse le critique et que l'O.R.T.F., pour contrôlé qu'il soit, ose encore montrer parfois Marchais, Mitterrand ou, hier encore, Krivine.

Depuis longtemps, en France comme ailleurs, les périodiques automobiles publient des bancs d'essais. Lus par des centaines de milliers de gens. Une étude attentive de cette presse permet de constater que, dans la plupart des cas, si tel ou tel de ses rédacteurs ose parfois formuler une critique de fond sur un problème aussi sérieux que l'emplacement du bouton d'allume-cigare, ses pages regorgent de publicité. En quadrichromie souvent (c'est plus cher). Et pour des autos. Personne de sensé ne scie la branche, etc.

L'apparente exception de l'**Auto-Journal** qui fit scandale à ses débuts en attaquant sauvagement ses confrères — plus encore, à y bien regarder, que les constructeurs — ne doit pas faire oublier deux choses : à sa naissance, les voitures étaient rares et tout le monde en voulait ; aujourd'hui, la plume de ses collaborateurs, jadis trempée dans le vitriol, baigne dans un sirop d'orgeat subtilement, mais suffisamment pimenté pour que l'automobiliste moyen s'exclame : « Ils y vont fort quand même ! »

En fait... Un exemple : on lit souvent dans les colonnes de cette publication des remarques acerbes sur les constructeurs qui s'obstinent à fabriquer des autos à essieu arrière rigide. Or l'automobiliste moyen, même s'il s'indigne sur l'instant, s'en fout. La régie Renault, un temps, lorsqu'elle commença d'abandonner le tout à l'arrière pour la traction avant, continua de fabriquer des modèles à roues arrière indépendantes : R4, R6, R16. Les dernières nées, en revanche, y compris la R12 Gordini, bolide à prétentions sportives, reviennent à une conception plus simple et plus économique : une barre de fer suspendue, une paire de roulements à billes, deux roues, et allez donc bonnes gens ! C'est que, dans l'intervalle, les hommes de marketing étaient passés par là. L'un des dirigeants d'Opel l'avoue volontiers : « *Nous pourrions équiper nos voitures avec des barres de torsion en or massif, les gens ne les achèteraient pas pour autant* (...). *Avec notre essieu rigide, nous n'obtenons pas de plus mauvais résultats qu'avec une suspension indépendante.* » C'est de résultats commerciaux qu'il s'agit, bien entendu. ►

Première au hit-parade : la « Coccinelle » d'Adolf Hitler

Les limitations de vitesse en vigueur dans la plupart des pays, la multiplication des autoroutes sur lesquelles la stabilité ne joue qu'un rôle secondaire, tous ces facteurs permettent aux constructeurs de ne même plus se préoccuper de technique, sauf sur le papier glacé des catalogues. « Arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, suspension tri-stable », etc., autant de mots magiques et qui flattent l'éventuel acheteur, même si ses attitudes à l'égard de l'automobile ont changé, changent ou vont changer.

Une enquête effectuée en Allemagne fédérale voilà quelques mois montre que, une fois admis le principe de l'achat d'une voiture, c'est le *styling* qui constitue le facteur déterminant. Il en résulte parfois des situations qui seraient cocasses si elles ne s'inscrivaient pas dans une économie de gâchis. Les Américains parlent volontiers d'*over-design*. Cela signifie simplement qu'on introduit dans une mécanique plus d'éléments qu'il ne lui en faut pour fonctionner. A l'occasion du lancement des modèles 1970, par exemple, G.M., Ford et American Motors ont dépensé 1,5 milliard de dollars de cette façon. Tout en réduisant sensiblement (3 dollars par voiture en moyenne) le budget consacré à l'amélioration des performances ou de la sécurité. Et cette maladie fait rage aujourd'hui en Europe, bien que l'Amérique semble entrer en convalescence.

La période 1920-1970 a vu, des deux côtés de l'Atlantique, mais pour des raisons différentes, le triomphe de la bagnole-fétiche, objet de standing, instrument de promotion, voire de sublimation des instincts sexuels. Avec, entre son propriétaire et elle, des rapports louches, où l'Œdipe se mêlait à je ne sais quelle agressivité. Quelque part dans le cerveau du conducteur, un Eros infantile donnait la main à un Thanatos redoutablement adulte. Et puis, dans la dernière période, on s'est mis à dire aux gens — qui commençaient d'ailleurs à s'en apercevoir tout seuls — que la possession c'était bien, mais que l'usage c'était mieux. Et l'on vit la Coccinelle prendre le pas, ou le pneu, sur les « dream-cars ».

Il n'en a pas toujours été ainsi. En 1955, les publicitaires de Ford axaient leur campagne sur les volants rétractables, les tableaux de bord antichocs, etc. ; les spécialistes, et les automobilistes, de ricaner en admirant la chute verticale des ventes : « Ford vend de la sécurité et General Motors des voitures. » En 1960 ou 1961, une quadrichromie très laide traînait dans toutes les revues américaines : le père, la mère, les gosses épanouis devant le dernier modèle Chevrolet garé près d'une belle maison. Péremptoire, la légende affirmait en lettres énormes : « Rien de tel qu'une voiture neuve pour enrichir votre vie de famille. » A l'heure où la famille tremble sur ses bases et où l'on parle plutôt d'enrichissement du travail, ce genre de littérature ferait long feu. Et même si, traumatisé par son erreur de 1955, Ford consacre encore en Europe des millions de dollars à promouvoir, avec ses Capri ultra-gonflées, une image de marque hautement technicienne et sportive, les constructeurs, américains ou autres, sont en général infiniment plus modestes lorsqu'ils s'adressent aujourd'hui à la clientèle des sociétés industrielles avancées. Ils ne proposent plus du luxe, du standing, de l'érotique couleur fraise écrasée, mais du « service ». Et qui dure. Et qui est fiable. Du moins l'affirment-ils. Le curieux dans cette affaire, c'est qu'ils continuent de fabriquer et de vendre la même chose qu'auparavant. En moins solide. Citroën, unique constructeur français à innover quelquefois, avec des résultats commerciaux souvent déplorables, persiste à monter sur ses DS le bon vieux moteur de la traction avant modèle 1934, cent fois modifié, mais par touches imperceptibles... et jamais dans le sens de la robustesse.

Entre la publication du catalogue American Motors 1972 et celle de l'édition 1973, il s'est passé une chose extraordinaire : l'Agence américaine pour l'environnement a proposé un certain nombre de règles rendues obligatoires par les autorités fédérales — sécurité passive, lutte antipollution, etc. Les modèles 1973 étaient d'ailleurs rigoureusement identiques aux modèles 1972, American Motors ayant fait l'effort de concevoir et de monter sur ses voitures, avec un peu d'avance parce que les ventes baissaient, des pare-chocs capables d'encaisser un choc de 4 km/h à l'avant et de 8 à l'arrière, ou l'inverse, ainsi qu'un dispositif de recyclage des gaz d'échappement. Mais, publicitairement parlant, ces arguments, peu ou pas vendeurs en 1972, devenaient essentiels en 1973. Et si les seuls changements réels concernaient la nature et la couleur des garnitures intérieures, les auteurs du catalogue se gardaient bien de trop insister là-dessus : l'essentiel n'était-il pas de proclamer qu'American Motors luttait contre la pollution, pensait à la sécurité et que, même, il l'avait fait par anticipation, mais que, modeste comme une violette, il ne s'en était à l'époque pas vanté.

Il était temps que M. Nixon commence à tripoter le dollar : Volkswagen pulvérisait tous les records de vente aux Etats-Unis avec sa Coccinelle. Aujourd'hui, Dieu bénisse l'Amérique, la Ford Pinto coûte moins cher que sa laide rivale européenne. Ce ne sera peut-être pas suffisant, la petite auto allemande apparaissant aux yeux des Américains moyens comme ayant une valeur d'usage supérieure. Même si toutes les études sérieuses démontrent le contraire et que, par exemple, la surface au sol de ce coléoptère, conçu à la demande d'Hitler, est égale à celle d'une R16, plus spacieuse, plus confortable, tenant mieux la route, et ne consommant guère plus... Le trait de génie — involontaire, semble-t-il, à en juger par leurs innombrables tentatives, toutes ratées du reste, pour se libérer enfin de l'ignoble Coccinelle — des dirigeants successifs de la firme allemande est d'avoir, contre vents et marées, continué de fabriquer ce véhicule pataud, costaud, doté d'un moteur tournant si lentement qu'il ne casse pas sur les autoroutes. Les gens se sont habitués à l'image et, voyant des VW depuis bientôt trois décennies, croient que toutes les VW ont, ou auront un jour trente ans.

La ségrégation par l'habitat et les loisirs remplaçant aujourd'hui la ségrégation par la voiture, l'automobiliste préfère une auto qui tienne plutôt qu'un modèle qui lui fasse honneur. Il n'empêche que les constructeurs, eux, savent : en France, l'espérance de vie d'une automobile est aujourd'hui de dix ans. En 1980, ce chiffre aura diminué de moitié. Au même moment, on comptera, estiment les

Attaquer à fond la clientèle du tiers-monde

fabricants, trente-huit véhicules pour cent habitants.
L'invention de la sécurité et de la lutte antipollution par les pouvoirs publics vient à point pour conforter les marchands de caisses à roulettes. Il suffit, entre autres, de décréter qu'un véhicule âgé de plus de cinq ans doit satisfaire à telle ou telle norme promulguée après sa sortie d'usine pour pouvoir le retirer sans peine de la circulation. Or le moteur antipolluant est un leurre, tant qu'on se contentera — et les fabricants s'en contentent — de mettre au goût du jour des mécaniques conçues, pour certaines, voici plus de quarante ans. Et la sécurité, active comme disent les Européens, ou passive, comme disent les Américains, est également un leurre. Sauf, et encore, à fabriquer des blindés incapables de dépasser soixante ou quatre-vingts à l'heure, les chocs latéraux ou frontaux, ceintures de sécurité et pare-chocs rétractables ou pas, limitation de vitesse ou non, continueront de tuer. Les constructeurs le savent. Comme ils savent aussi que, compte tenu des nouvelles réglementations, ils peuvent sans risque simplifier de plus en plus leurs modèles sur le plan technique. Les automobilistes qui s'entassent et s'asphyxient dans les villes, s'énervent et s'entr'assassinent sur les routes sont, pour certains d'entre eux, conscients que quelque chose ne va pas. Mais ils avancent, en s'excusant presque, des arguments imparables : vivre en banlieue sans voiture est impossible ; à Paris, aux heures de pointe, on ne peut pas monter dans les wagons de métro sans chausse-pieds ni en sortir sans tire-bouchon ; pour partir en vacances avec la famille, l'auto demeure indispensable ; la voiture apporte la liberté (et/ou la mort) en fin de semaine. Tout cela est vrai. Hélas !
En admettant d'ailleurs qu'à l'exemple de ce qui se passe déjà aux Etats-Unis, les gens les plus lucides — c'est, semble-t-il, le cas des Parisiens, le chiffre des immatriculations de voitures neuves ayant stagné pendant dix ans pour finalement se mettre à baisser — renoncent, même s'ils la regrettent, à leur automobile, les constructeurs tiennent encore une arme en réserve : la pratique du *leasing* (façon pudique de qualifier un crédit étalé sur quatre ans) permet à certaines catégories socio-professionnelles parmi les moins favorisées d'accéder à la possession d'une voiture, ce qui représente encore pour elles une promotion sociale. Cela d'ailleurs au moment même où les citadins pauvres sont déportés vers de lointaines banlieues sans transports, ni équipements collectifs, ni rien.
Et le jour où, tous les ménages possédant deux voitures, la circulation urbaine étant d'ailleurs interdite, le point de saturation sera atteint, où, conjoncture fâcheuse, la seule activité commerciale des constructeurs sur les marchés des pays avancés sera de procéder au renouvellement du parc, que se passera-t-il ? A en juger par les études prospectives des fabricants, il existe plusieurs solutions possibles :
— forcer sur l'obsolescence,
— attaquer « à fond » la clientèle du tiers monde,
— mettre en vente des modèles vraiment révolutionnaires et aptes à créer une motivation d'achat nouvelle,
— se reconvertir.
La première, *consumerism* aidant, paraît exclue. La deuxième semble condamnée par la paupérisation croissante des pays qu'on dit « en voie de développement ». La troisième coûterait trop cher surtout si, comme l'écrivait voici peu Guy Sitbon dans ces colonnes, les gens mettent « *à la mode une voiture qui tient ses trois cent mille kilomètres en apprenant à la bricoler* ».
Reste la reconversion totale. La General Motors y songe. L'un de ses penseurs (elle en a) notait récemment : « Une auto n'est pas seulement un véhicule. C'est aussi l'expression d'un point de vue particulier sur le problème des transports considéré comme un tout. En ce sens, G.M. ne s'est pas contentée de vendre des voitures (...). Il est vraisemblable qu'en rejetant, si cela se produit, sa conception de l'automobile, les gens rejetteront aussi sa conception des transports en général. »
Or, on le sait depuis longtemps, ce qui est bon pour la General Motors est bon pour l'Amérique. En outre, et cela s'applique à n'importe quel constructeur, sauf, pour l'instant, les Japonais, le seul maillon profitable de la chaîne, l'O.S., se révolte, en bouffant au passage la marge bénéficiaire. Joseph H. Quick, fondateur et P.D.G. de WOFAC, société d'organisation du travail, déclarait en substance fin 1972 lors d'un congrès qui s'est tenu à Munich, congrès consacré à l'étude du rendement : « *Compte tenu des exigences des gens, des activités syndicales, de l'automation, des dépenses en capital, des investissements publicitaires, le secteur tertiaire sera dans les prochaines années le seul à se développer de façon satisfaisante. Mais plus de gens travailleront dans les services, plus ceux-ci seront rares. Et chers.* » Et, ajouterons-nous, profitables. C'est pourquoi, ici, là, et ailleurs, les constructeurs rêvent d'inventer un jour les transports en commun. Cela commence : le radio-guidage précède le guidage tout court. les solutions existent, on les connaît. Il n'est que de les appliquer. Ce qui se fera le moment venu.
Et les gens dans toute cette histoire ? Ils sont suspects. Vous, moi, les autres. Des études confidentielles circulent dans les milieux — ou faut-il écrire le Milieu ? — du marketing. A côté de sondages d'opinion catastrophiques (en 1971, 74 % des Américains estimaient que la plupart des fabricants sont plus attachés à réaliser des profits qu'à servir les intérêts du consommateur, et près de 50 % qu'ils s'abstiennent souvent d'améliorer un produit lorsque leur intérêt est en jeu ; 40 % se déclaraient convaincus que les industriels offrent délibérément des produits à usure rapide, 36 % à peine étaient d'avis contraire et les autres n'avaient pas d'opinion) fleurissent des commentaires inquiétants. Citons : « *On doit situer le degré de mécontentement manifesté par les consommateurs dans le contexte général de l'insatisfaction à l'égard des institutions.* » D'autres auteurs affirment qu'il faut, pour récupérer le « consumerism », devancer le mouvement, voire se « *donner les apparences de l'honnêteté* ». Fiat et Volkswagen ont joué, et jouent encore cette carte : les voitures du premier polluent moins, celles du second sont robustes. Du moins, c'est ce qu'affirment leurs publicités. Des publicités qui ont « les apparences de l'honnêteté ».

François LOURBET

QUI SABOTE LES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Les autobus n'avancent pas, le métro est bondé, les trains de banlieue sont souvent de sordides tortillards. Mais toute solution, même proposée par la R.A.T.P., se heurte au gouvernement qui mise sur la seule automobile, méprise tout le reste et n'a qu'une devise : « après moi, le déluge ».

Ceux qui ont passé le mois d'août à Paris, cette fois encore, ont pu souffler un peu. Pendant quelques semaines — deux, trois ? moins que l'année dernière m'a-t-il semblé — la capitale a paru respirer. Désertés par les cohortes d'insectes métalliques au dos bombé qui, tout au long de l'année, s'y agglutinent comme une gigantesque marabunta grondante et malodorante, les rues et les boulevards laissaient voir le macadam. Piétons, cyclistes, motocyclistes et automobilistes redécouvraient avec étonnement un espace à parcourir, où se déplacer n'était pas un cauchemar. Les autobus roulaient, on pouvait entrer dans un wagon de métro à six heures du soir sans y être étouffé. L'air n'était pas vraiment pur au-dessus de la ville, mais le dôme jaunâtre qui flotte en permanence sur nos têtes était un peu plus transparent. C'était étrange. Et ce fut bref. Tout cela, en effet, n'est plus qu'un souvenir. Avec la rentrée ont recommencé les embouteillages, les concerts d'avertisseurs d'automobilistes excédés, la pestilence de l'atmosphère, l'écrasement dans le métro, les queues interminables aux arrêts d'autobus.

La situation, on la connaît. Ou on croit la connaître : mais elle est pire chaque année. Apparemment, tout le monde s'en fout. Les automobilistes, qui n'arrivent pas à renoncer



S. de Sazo/Rapho

à se déplacer assis au milieu d'une tonne de ferraille crachant des gaz délétères. Et les piétons, usagers des transports en commun qui n'ont pas encore, que je sache, incendié les voitures des premiers, ni refusé, sauf une fois, à Billancourt, encouragés par les « maos », de payer leur billet à la R.A.T.P., pour protester contre les mauvais services qu'elle leur rend.

C'est devenu un rite inoffensif de parler, dans la presse, des « embarras » de Paris. Pas un journal qui n'agite, périodiquement, la pénible question. Pas un politicien de la région qui n'ait son mot à dire à son sujet. Pas un urbaniste qui ne sorte, de ses tiroirs, quelque plan salvateur.

Et Paris de s'adapter tant bien que mal à l'automobile, selon la célèbre formule pompidolienne. Plutôt mal que bien : en dix ans, le nombre de voitures particulières qui y circulent a augmenté de 138 %. En même temps, la vitesse moyenne de circulation aux heures de pointe tombait à 11 km/h. Quant aux autobus de la R.A.T.P., ils en sont réduits à se traîner à des lenteurs d'escargots : 9 km/h.

Cette diminution de la vitesse commerciale des autobus a eu, comme on l'imagine, des répercussions sur l'utilisation du réseau de surface de la R.A.T.P. Il y a vingt ans, lorsque la vitesse commerciale moyenne des autobus aux heures de pointe dépassait encore 13 km/h, le nombre de voyageurs transportés en un an atteignait 900 millions. En 1962, avec une vitesse de 10,9 km/h, le nombre de passagers était tombé à 750 millions. La vitese continue de dégringoler jusqu'en 1969, entraînant une chute vertigineuse du trafic : moins de 550 millions de passagers. En 1972, après un pallier dans la vitesse commerciale, dû à l'aménagement des premiers couloirs réservés aux bus en 1965, nouvelle chute du trafic qui tombe à 510 millions de passagers.

Pendant la même période, le trafic du métro connaissait une progres-

sion à peu près régulière, passant de 1 070 millions de voyageurs transportés en 1952, à un peu plus de 1 200 millions en 1965. Puis, c'est aussi la chute : en trois ans, le métro perd 100 millions de passagers.

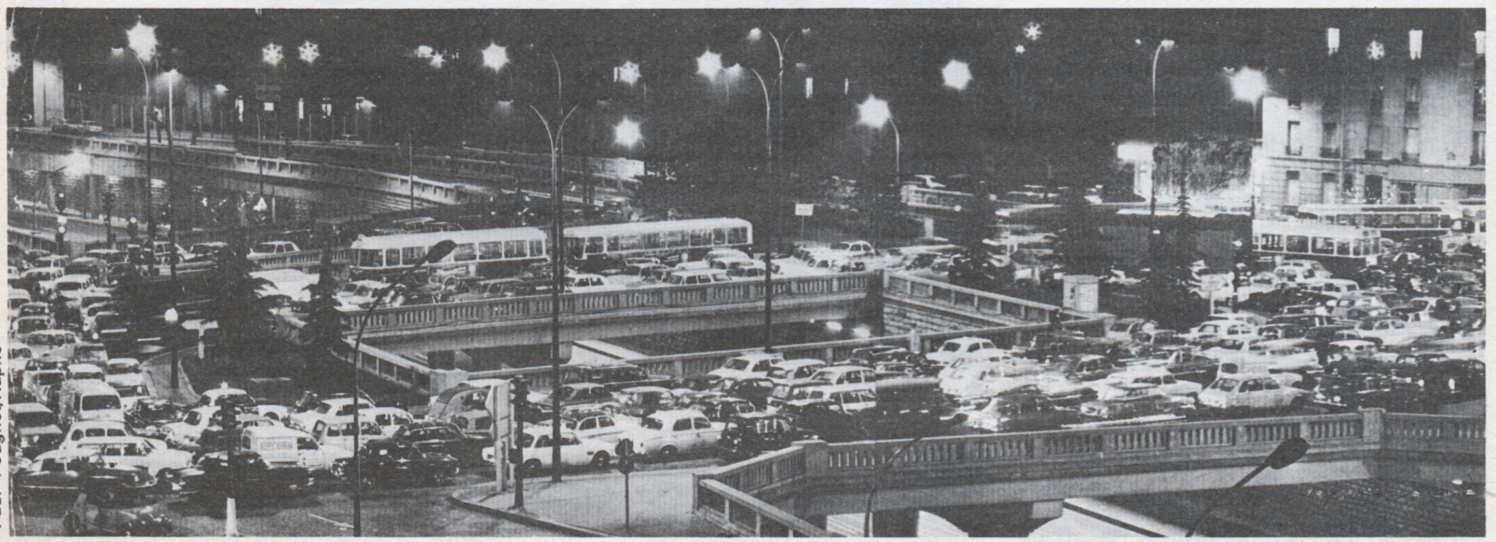
A tout cela, une seule raison : la multiplication des voitures. Alors que la population de la zone desservie par la R.A.T.P. augmente d'environ un million et demi d'habitants, le parc automobile de la région parisienne est multiplié plus de dix fois : de 220 000 en 1952, il passe à 2 600 000 en 1972.

Cela fait beaucoup de chiffres. Ouf ! Merci d'avoir tout lu, mais il fallait tout cela pour comprendre un peu ce qui se passe.

On sait qu'il y a trop de voitures à Paris, mais on ne sait pas assez à quel point il y en a trop. Ainsi, s'il prenait la fantaisie aux habitants de la banlieue de venir ensemble jusqu'à Paris avec leur voiture, il faudrait un parking de 500 m de large tout le long du périphérique pour accueillir leurs véhicules.

La ville elle-même serait bien incapable d'absorber toutes ces voitures: elle ne peut même pas contenir les 900 000 véhicules que possèdent ses habitants. En permanence, 350 000 voitures stationnent le long des trottoirs, dont 150 000 sont en infraction. Le reste se cache dans des garages, des parkings ou des cours. Qu'elles sortent toutes à la fois et c'est la catastrophe : la voirie ne peut accepter plus de 120 000 voitures en circulation simultanée, au-delà, d'épouvantables embouteillages paralysent le trafic. Paris, d'ailleurs, aux portes duquel on compte à peu près un million d'entrées de véhicules chaque jour — et, heureusement, autant de sorties —, vit en permanence, pendant la journée, sous la menace de la paralysie. La moindre pluie, une manifestation de lycéens, une grève du métro, un orage, voire un défilé de quelques porte-drapeaux ranimant la flamme du Soldat inconnu ou la venue d'un chef d'Etat étranger, peuvent suffire à provoquer des désastres. Les Parisiens se rappelleront longtemps les embouteillages monstres qui ont bloqué leur ville de 8 heures du matin à 23 heures, le 4 juin 1968 : la grève de la R.A.T.P. qui continuait, le rationnement d'essence qui venait de cesser, il n'en avait pas fallu davantage pour créer le plus bel imbroglio de voitures qu'on eût jamais vu dans la capitale.

Tout le mal, on l'aura deviné, vient d'un rapport de surfaces : les 1 200 hectares que représente la voirie parisienne ne sont pas extensibles, alors que les 800 ou 900 hectares que totalisent les voitures qui parcourent celles-ci augmentent chaque année de plus de 10 %. Logiquement, la saturation aurait dû être atteinte depuis plusieurs années. On l'a évitée en ayant recours à des palliatifs qui ont consisté, non à augmenter la surface des chaussées, mais à creuser des trous dans lesquels on enfouit les voitures lorsqu'elles ne servent pas.



Paul Pougnet/Rapho

Cette solution ne saurait durer longtemps. Même si l'on continue, à grands frais, à creuser le cœur de Paris pour que ses habitants puissent continuer à y vivre en compagnie de leur chère voiture, on imagine assez facilement qu'on atteindra vite maintenant le seuil limite. En attendant, on continue à vendre des voitures particulières, et c'est toujours cela de gagné, car c'est là l'objectif principal du système.

Si l'on a ainsi délibérément saboté les transports en commun pendant des dizaines d'année dans cette ville, c'était pour obéir à la volonté des marchands de voitures, de pneumatiques et de carburant. Cette volonté s'exprimait déjà en 1933, lorsqu'on décida de détruire un superbe réseau de tramways, qui venait à peine d'être achevé, sous prétexte qu'il gênait la circulation des quelques riches qui, à cette époque, avaient le privilège de rouler en voiture.

En cinq ans, avec l'assentiment quasi unanime d'une population soigneusement mise en condition, on liquida un énorme capital qui représentait des années d'efforts. Selon M. Florimond, un des fondateurs du Groupement pour l'étude des transports urbains modernes (Getum), « *pareil exemple de gaspillage, pareil exemple de « désinvestissement » s'est sans doute rarement rencontré depuis les débuts de l'ère industrielle* ».

Le tramway, pourtant, s'il existait maintenant, rendrait certainement les meilleurs services. Il a, en effet, tous les avantages que l'on cherche aujourd'hui dans un moyen de transport en commun : rapidité, grande souplesse dans la modulation du trafic, indépendance par rapport aux encombrements grâce à la circulation sur voie « en site propre », confort, silence, faible degré de pollution. Bref, un outil idéal pour faire face à la croissance démographique d'une grande ville. D'ailleurs, en Europe — à part l'Espagne qui ne peut guère être regardée comme un modèle —, on a conservé partout les lignes de tramway qu'on a multipliées et remarquablement perfectionnées. En substituant l'autobus au tramway, sous prétexte de « modernité », on a donné un avantage définitif et total au moyen individuel sur le moyen collectif, comme le soulignent Michel Bigey et André Schmider, dans leur excellent ouvrage, *les Transports urbains* (1). L'autobus, en effet, qui est pris au milieu de la circulation ▶

(1) *Editions Universitaires.*

Encore une fois, ce sont les pauvres qui subventionnent les riches

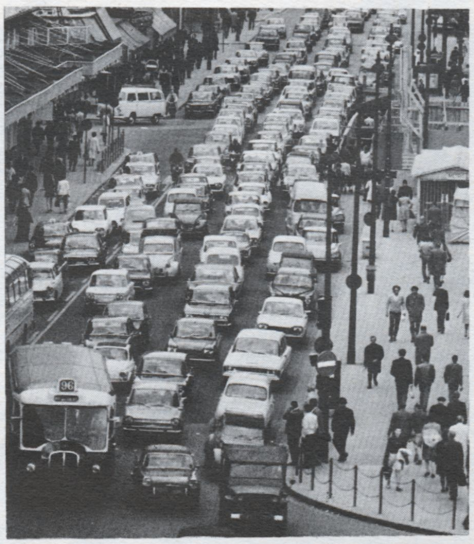
générale est nécessairement beaucoup plus lent que l'automobile. Pour les deux auteurs, ingénieurs, spécialistes des transports et militants de la C.F.D.T., « *peu importe de savoir dans quelle mesure cette volonté a été, à l'origine, clairement consciente chez les responsables, mais le fait est que cette substitution explique, en partie, l'attitude actuelle des pouvoirs publics français vis-à-vis des transports urbains. Attitude qui n'est que la continuation d'une tendance affirmée il y a quelque quarante années et jamais remise en question depuis* ».

Pour Alfred Sauvy, professeur au Collège de France et membre du Conseil économique et social, auteur, notamment, du livre *les Quatres Roues de la fortune*, qui analyse le coût social réel de l'automobile, la volonté de favoriser la voiture particulière dans la région parisienne est aussi un fait d'évidence. Ainsi s'explique seulement le scandale de l'occupation gratuite du domaine public, contraire à la loi, qui est le fait des automobilistes : « *Un ménage*, explique-t-il, *qui habite dans un immeuble de sept ou huit étages un appartement de 50 à 55 m² occupe, à peu près, 8 à 9 m² de sol urbain ; ces 8 ou 9 m², il les paie dans son loyer et acquitte, du seul fait de l'habitation, des impôts en supplément. Si ce ménage a une voiture logée dans la rue, il occupe en outre, mais cette fois gratuitement, 8 à 9 m² de sol urbain. Ces 8 à 9 m², il entend aussi les trouver devant son bureau, devant un magasin, un théâtre, etc. Enfin, il lui a été donné le droit de fermer à clé sa maison mobile, ce qui consacre une appropriation privée de la voie publique.* »

D'après les calculs d'Alfred Sauvy, ce don gratuit accordé à l'automobiliste dépasse de loin, chaque année, la somme de tous les impôts bruts payés par la voiture et son essence.

Mais l'automobile coûte bien plus cher encore à la collectivité urbaine. Pour commencer, elle fait perdre son temps à celui qui s'en sert indûment. On a calculé qu'il se gâchait ainsi 330 000 heures de voitures par jour à Paris : 100 millions d'heures-voiture par an. Au taux moyen d'occupation de 1,3 personne par voiture, cela représente 130 millions d'heures-passager gaspillées chaque année. Un beau gâchis.

Et ce n'est pas tout. Les véhicules particuliers, avec leur 1,3 passager, empêchent les autobus de la R.A.T.P. de circuler, eux qui, dans leurs 27,25 m², peuvent transporter 60 passagers. Cette concurrence déloyale entre voitures particulières et autobus empêche ceux-ci de parcourir au moins un million de kilomètres supplémentaires chaque année. Coût pour la R.A.T.P. : 30 millions de francs (lourds) en manque à gagner. Ce manque à gagner augmente d'autant le déficit annuel de la régie. Et ce déficit, qui le paie, sinon l'Etat et les collectivités locales donc, en dernier ressort, les citoyens ? Malgré les augmentations de tarif, les recettes directes de la vente des titres de transport ne couvrent plus que la moitié des dépenses, contre 87 % en 1947.



S. de Sazo/Rapho

Quant aux usagers de l'autobus, qui supportent à la fois les pertes de temps et les augmentations de tarif, ils paient des suppléments imméritées. Une famille qui prend régulièrement l'autobus paie, en un an, pour ces suppléments, une somme supérieure au prix de la vignette d'une automobile moyenne. Encore une fois, ce sont donc les pauvres qui subventionnent les riches.

Mais cela, évidemment, on ne le dit pas. Il est au contraire habituel d'insister lourdement sur l'énormité des charges fiscales qui pèsent sur l'automobile et qui légitiment l'importance des investissements qu'on lui consacre. Ainsi les autoroutes urbaines : quoi de plus légitime que de faire payer à la collectivité des ouvrages à 50 000 F le mètre, puisque l'automobile répandra sur chacun ses bienfaits comme une pluie miraculeuse ? Mais avec un kilomètre de périphérique, on peut construire un hôpital, ou mille logements. Avec le périphérique, qui a coûté environ deux milliards, on aurait construit 30 000 logements. Proposition absurde : il fallait faire le périphérique. Une voiture, on le sait bien, est un investissement plus nécessaire qu'un logement. Il suffit de se promener dans un bidonville plein de voitures pour en être persuadé.

Il fallait d'ailleurs si bien faire le périphérique qu'il est déjà saturé. Si l'on ne construit pas d'urgence la rocade A 86, qui doit contourner Paris au large, c'est l'asphyxie. Tel est en tout cas l'avis — très compétent, assurément — de M. Erik d'Ornhjelm, qui préside la Chambre syndicale des constructeurs d'automobile. On envisage aussi de construire un superpériphérique au-dessus du premier. La réalisation de la voie express rive-gauche est décidée, grâce au solide appui qu'elle a reçu de l'Elysée. Coût prévu : 350 millions. Mais on connaît la fâcheuse tendance qu'ont les factures de travaux publics à dépasser les devis. La « radiale Vercingétorix » plongera comme une épée au cœur de Paris, de la porte de Vanves jusqu'à la tour Montparnasse : il faut bien amener à pied d'œuvre les 25 000 employés et hommes d'affaires qui s'y occuperont. Mais ce n'est pas tout. On suppute déjà la possibilité de quelques autres grands travaux. Si l'on veut continuer à faire rouler des bagnoles dans Paris, il faudra bien consentir à quelques menus aménagements, dût la bourse de tous les Français en pâtir.

Une étude de l'Atelier parisien d'urbanisme est éloquente. Si l'on ne fait rien, en 1990, la vitesse de circulation automobile sera tombée à 4 km/h au centre de la ville, aux heures de pointe. Si l'on veut seulement — objectif modeste — conserver les 11 km/h d'aujourd'hui, il faudra avoir réalisé l'axe autoroutier nord-sud, et l'avoir dédoublé par un souterrain entre les gares de l'Est et Montparnasse.

Un porte-parole de la R.A.T.P. : « notre projet a été réduit à néant »

C'est déjà sérieux. Si l'on caresse la folle ambition de maintenir une vitesse de 15 km/h, il faudra un réseau complet de voies rapides, dont une liaison entre les XIV^e^, XV^e^ et XVI^e^ arrondissements, et les radiales Vercingétorix, Denfert et Bagnolet. Un kilomètre de plus exigerait en outre un souterrain sous la rue de Rivoli, un deuxième sous le boulevard Sébastopol et un troisième qui relierait Montparnasse à l'Opéra.

Nul doute que beaucoup de bons esprits n'envisagent avec calme et résolution de tels projets. S'il faut adapter la ville à la voiture, eh bien, on l'adaptera. L'optimisme des professionnels de la voiture relève certainement d'une heureuse nature. M. Galienne, président de l'Union routière de France, ne déclarait-il pas, il n'y a pas longtemps, lors d'une conférence aux Ambassadeurs, de ces jours à de bien pénibles scènes. Des scènes de révolte, par exemple.

Naguère, M. Grimaud, préfet de police, eut quelques idées. Priorité aux transports en commun, disait-il, stationnement payant sur la voie publique dans Paris : « *La voiture individuelle est incompatible avec la vie urbaine contemporaine,* déclarait-il à un quotidien du soir. *Le stationnement payant doit remplacer totalement le stationnement gratuit. Il faut l'étendre à tout Paris.* »

Pour le moment, on en est à 12 000 places payantes, sur 350 000 qu'offre la voie publique. La dissuasion n'est pas très convaincante. Quant aux projets de la R.A.T.P., qui permettraient une amélioration rapide de la situation en provoquant un renversement de tendance, ils n'ont guère de chance de passer pour le moment.



Ch. Black/Rapho

que l'on circule mieux aujourd'hui à Paris que sous François I^er^, mieux que sous Louis XIV, mieux qu'il y a un siècle, mieux qu'en 1936 (pourquoi 36, au fait ?), mieux qu'en 1960 ? « *A la fin du siècle,* proclamait-il avec la fermeté sereine de celui qui sait, *d'après mes calculs, la circulation sera encore plus fuide.* » Et il ajoutait poétiquement : « *Paris doit épouser l'automobile.* »

Au milieu de ce délire, qui s'intéresse aux transports en commun ? La R.A.T.P., d'abord. Et aussi la Préfecture de police, ainsi que le District. On sait bien, dans les bureaux, qu'il faut bien faire quelque chose, sous peine d'assister un Tout repose, en effet, sur l'amélioration du réseau de surface. Les modifications du métro sont des entreprises de longue haleine : la jonction centrale du R.E.R. n'interviendra pas avant 1978, de même que la liaison ligne de Sceaux-Châtelet ou l'extension de plusieurs lignes vers la banlieue. L'amélioration de la circulation des autobus est au contraire réalisable à très court terme, et pour un investissement minime.

Aux heures de pointe, il circule 400 000 personnes à l'heure dans le métro, 300 000 dans les gares S.N.C.F. et 50 000 dans les bus. En même temps, 105 000 voitures bloquent la circulation. Si l'on parvenait à doubler ou tripler la vitesse des autobus, on pourrait transporter 100 000 à 150 000 voyageurs de plus. Il ne resterait alors dans les rues que 50 000 voitures. Pour doubler la vitesse, il suffirait de 130 km de couloirs réservés. Pour la tripler, il faudrait que les 338 km de réseau de surface de la R.A.T.P. soient en couloirs ou en voies réservées, nettement séparés de la circulation des voitures particuilères. Le premier plan, visant à doubler la vitesse commerciale moyenne du réseau, a été présenté par la R.A.T.P. en 1972. Coût prévu de l'opération : 20 millions de francs, une misère.

Mais les couloirs pour autobus sont considérés à Paris comme une entrave au libre commerce. Et comme les commerçants sont des citoyens de poids, lorsque le projet fut présenté devant le Conseil municipal de Paris, à la session de mars 1973, il fut repoussé. Après moult tripotages qui le réduisirent à rien (on consentit à accorder 10 kilomètres de couloirs supplémentaires), le projet fut enfin voté en juin. « *Mais à quoi bon,* s'interroge avec amertume un porte-parole de la Régie, *notre projet a été réduit à néant.* »

Ce n'est pas demain que l'on verra triompher les revendications de la Fédération des usagers des transports de la région parisienne, qui réclame des rues entièrement réservées aux autobus, la remise en circulation du train de petite ceinture, et la suppression de la taxe sur les carburants pour les taxis. Quant à ceux qui réclament des couloirs réservés à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs, je crains qu'ils n'aient réussi à éveiller, chez les autorités de tutelle, qu'indifférence méprisante : nulle part, dans les études officielles, je n'ai vu mentionner les deux-roues comme une alternative possible.

Il faut se rendre à l'évidence, Paris et sa région sont encore aux mains des maniaques de l'automobile. Mais il ne faut pas perdre tout espoir : ceux qui empruntent les transports en commun sont quand même les plus nombreux. Gageons qu'un de ces jours — bientôt peut-être — ils en auront assez d'être roulés. Alors qu'ils exigent d'être transportés.

J.-P. SERGENT

LA BAGNOLE EN PIECES DÉTACHÉES

LE RACKET DE L'ESSENCE

Pourquoi, en France, l'essence est-elle si chère ? Pourquoi pousse-t-on autant à la consommation de « super » ? Deux questions parmi d'autres auxquelles répond *50 millions de Consommateurs* (numéro du mois d'août) et qui font ressortir le racket organisé dont est victime l'automobiliste.

En France, l'essence est une des plus chères ; or il a été dépensé en 1972 plus de 53 700 000 F (nouveaux !) en publicité pour les carburants. Les pompistes et les producteurs poussent à la consommation de « super » car la marge bénéficiaire est plus importante. Mais celui-ci est beaucoup plus polluant que l'essence ordinaire et n'est pas toujours indispensable.

« La nature de l'essence à utiliser pour chaque voiture dépend essentiellement du taux de compression et de la forme de la chambre de combustion. Si votre automobile a un taux de compression inférieur à 8,3, vous pouvez rouler à l' « ordinaire ». C'est notamment le cas des Austin 850 et 1 000 ; de Citroën 2 CV, Dyane, GS 7 ch et ID (avant 1961) ; des Fiat 500 et 126 ; des Peugeot 403, 404 et 504 ; des Renault R4, R5 et R6. Si les marchands d'essence savent vendre, vous devez savoir acheter et ne plus vous laisser abuser. Mais ne plus avoir besoin d'essence est encore la meilleure solution.

DES POIDS TROP LOURDS

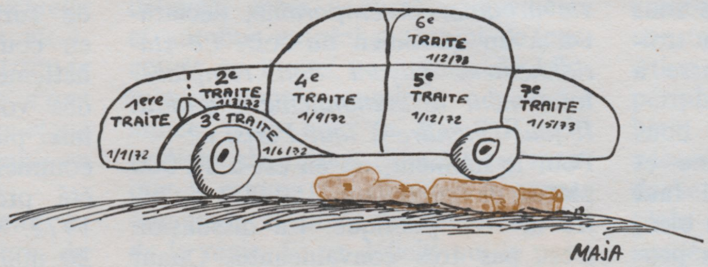
La France a un parc de poids lourds anormalement élevé : 2 605 000 poids lourds en 1970, tandis que la Grande-Bretagne en avait seulement 1 624 000 et l'Allemagne 1 028 000.

En 1970, la France faisait acheminer par la route 39 % de ses transports de marchandises, l'Allemagne 23 % seulement. Mais l'Allemagne confiait 40 % du trafic total à ses chemins de fer (au lieu de 39 % en France) et 27 % à sa navigation intérieure (9 % en France), le reste étant assuré par les oléoducs.

De 1966 à 1970, le nombre des poids lourds a augmenté de 16 % en France, mais seulement de 1 % en Allemagne et il a même diminué de 4 % en Grande-Bretagne.

En France, ce sont les camions les plus lourds qui ont le plus progressé : de 1967 à 1971, les plus de 15 t sont passés de 17 000 à 23 000 et ceux de 20 t ont presque doublé, augmentant de 26 000 à 51 000.

En France, les accidents de poids lourds causent deux fois plus de morts que les autres.



LE CONSOMMATEUR ENNEMI NUMERO UN

Lors d'une réunion des divers publicitaires Renault à l'échelon international, un certain M. Greenberger (U.S.A.) a tenu les propos suivants :

« Nous avions passé une page expliquant que, dans certaines conditions, la R10 pouvait parcourir 35 miles par gallon (soit 7,5 l aux 100 km). L'attorney général de l'Etat de New York nous a demandé de prouver cette assertion. Ce que nous avons fait en produisant des lettres de clients et des documents d'usine. Le responsable de la défense des consommateurs a protesté : selon lui, les conditions ne correspondaient absolument pas à celles d'une utilisation normale, les seules pour lesquelles nous avions le droit de faire de la publicité. Je pose donc la question : Qui défendra les fabricants contre les consommateurs ? Et j'ajoute : Que peut faire un constructeur s'il est obligé de déprécier son produit en n'indiquant pas tout ce qui peut la mettre en valeur ? »

LE CONTRESENS DES PARKINGS

Les conditions de leur réalisation ont été sévèrement critiquées par la Cour des comptes dans son dernier rapport public.

« Le réseau des parcs installés depuis 1968 correspond davantage aux offres dictées par le caractère plus ou moins lucratif des opérations qu'au plan établi en fonction des besoins des résidents et des impératifs de la circulation. Actuellement, les parcs sont situés soit aux portes de Paris, mais trop près du centre pour jouer un véritable rôle de dissuasion pour les conducteurs venant de la banlieue, soit dans la zone centrale d'affaires et de loisirs, ce qui contribue encore à attirer les voitures. »

De plus, la passation de contrats de gré à gré avec les promoteurs de ces parcs a supprimé la concurrence. L'apport financier personnel de ces promoteurs a été très faible et l'essentiel du financement a été assuré par la vente à des particuliers du droit de stationner sur ces parcs.

DES AUTOROUTES QUI RAPPORTENT

En 1969, le ministre de l'Equipement — M. Chalandon — décide le retour au « libéralisme sauvage » tous azimuts : pour la construction et la gestion des autoroutes — comme dans l'immobilier.

Au lieu de recourir comme précédemment à des sociétés d'économie mixte, le ministre de l'Equipement fait appel à des sociétés privées dont le capital est souscrit par de grandes entreprises de travaux publics et il leur concède la réalisation de quatre programmes importants : les autoroutes A 10 et A 11, les autoroutes alpines, l'autoroute Paris-Metz et l'autoroute de la côte basque. La Cour des comptes a formulé sur ces opérations de nombreuses critiques dans son dernier rapport public.

« Les réalisations des sociétés privées bénéficient d'aides importantes de l'Etat sous diverses formes : avances, apports, garantie d'emprunts. Elles représentent un nouvel exemple de démembrement des attributions classiques de l'Etat.

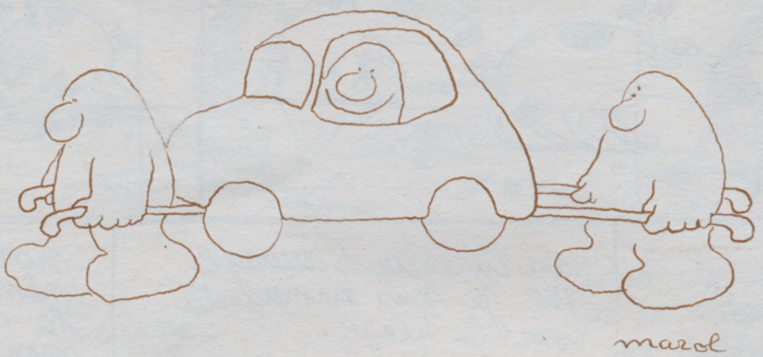
Par rapport au montant total du financement nécessaire, le capital social des quatre concessionnaires s'élève à 8,6 % environ.

Le recours aux concessions privées devait permettre de réaliser une économie de 25 % sur le coût des investissements. Force est de constater que cette économie correspond en fait, pour partie, à une réduction des normes techniques et pour le reste à un rabais pour amélioration de la productivité qui apparaît au plus égal à celui couramment obtenu par les sociétés d'économie mixte sur une même période. »

De plus, le tarif du péage sur les autoroutes réalisées par les groupes privés est libre pendant dix ans et fixé actuellement à 12,5 centimes par kilomètre au lieu de 11 centimes sur les tracés confiés aux sociétés d'économie mixte.

Cette page a été réalisée par Philippe Saint-Marc avec le concours de Christine Hemmet et François Lourbet.

LETTRE OUVERTE A UN PRÉFET ZÉLÉ



Monsieur le préfet,

Je vous prie de pardonner l'audace qui me pousse à vous écrire cette lettre, mais les gendarmes qui m'ont arrêté à deux reprises sur la route parce que je ne respectais pas la limitation de vitesse en vigueur dans votre département m'ont assuré que vous pourriez me donner des explications. En effet, les habitués de la N. 4 commencent à murmurer que votre zèle équivaut au droit de passage que faisaient payer les seigneurs médiévaux aux convois traversant leurs terres.

Mais vous n'êtes pas un seigneur, monsieur le préfet, et puisque l'on nous affirme en période électorale que nous vivons dans une démocratie, le contribuable que je suis a le droit de vous demander où va le tribut que je vous verse à mon insu.

J'ai commis mon premier délit en traversant à 125 km/h un lieu-dit, soit quelques bâtiments de ferme en bordure de la nationale. Je n'aurai pas le mauvais goût de juger anachronique l'un des grands axes routiers français limité à 60 ou 80 km/h tous les huit kilomètres, surtout dans un pays hautement industrialisé, doté de la meilleure police d'Europe et qui fait exploser des bombes atomiques. Cela n'est pas de votre ressort, je le sais bien. Puis ne soyons pas mesquins : puisqu'il suffit de payer !

J'ai commis un second délit, un mois plus tard, en roulant à 139 km/h sur un semblant d'autoroute pourvu de quatre voies, mais limité à 120. Je dois ajouter que cet avorton d'autoroute s'étire en ligne droite sur près de 20 kilomètres.

Je voudrais vous dire, monsieur le préfet, que je ne suis ni un assassin de la route ni un fou du volant. J'ai effectué en voiture des dizaines de milliers de kilomètres sans avoir aucun accident et sans en provoquer un seul. Je ne chevauche pas les bandes jaunes, je ne dépasse ni dans un virage ni en haut de côte. Je m'arrête pour laisser passer les piétons, et même les hérissons téméraires qui traversent la chaussée. Un jour, j'ai roulé au pas derrière un faisan inconscient qui trottinait fièrement devant ma voiture. Une seule fois, j'ai écrasé un pigeon, et, croyez-moi, j'en ai été très affecté. Laissez-moi maintenant vous expliquer pourquoi je traverse votre département à grande allure : je réside à Paris, mais mes attaches et ma famille sont en Alsace. Aussi, lorsqu'un jour férié bien placé m'accorde deux ou trois jours de congé, je m'empresse de regagner le pays natal. Car celui qui vit à Paris sans y être né ferait n'importe quoi pour trouver un peu de calme, de verdure, et une atmosphère rurale plus humaine. Peut-être ne ressentez-vous pas cela, moi si, et je n'ai pas les moyens de meubler par le luxe les inconvénients de la vie moderne.

Alors, pour partir plus souvent et arriver plus vite, j'ai changé ma vieille 2 CV contre une voiture plus puissante. On ne m'a pas prévenu, à ce moment-là, que je ne pourrai guère profiter des ressources de mon nouveau véhicule. J'ai été escroqué.

Si vous m'aidez à trouver du travail chez moi, je vous promets que vos gendarmes ne me verront plus jamais. Ils ont d'ailleurs été fort courtois dans les deux cas. Ils ne le sont pas toujours. Ils m'ont fait souffler dans le petit ballon, demandé le nom de jeune fille de ma mère, prévenu avec le sourire que vous alliez me faire un procès. C'était presque l'ambiance d'une investigation commerciale.

Ma deuxième infraction date du dimanche 15 juillet, à 20 h. J'étais le dernier client, et il se trouve que mon beau-frère, lequel effectuait le même trajet de retour, était lui le premier à neuf heures du matin. Combien furent-ils entre-temps ? Et combien de millions de francs sont passés de la poche des citoyens à celle de l'administration ? Le trafic de la N 4 est intense. Je connais des gens qui, sur cette route, ont eu jusqu'à quatre procès, donc quatre amendes.

Je voudrais savoir si cet impôt supplémentaire, représentant en toute probabilité une somme fabuleuse, est destiné à améliorer le sort des déshérités de la nation. Si cela est, monsieur le préfet, je vous prie de croire que je paierai sans rancœur...

Et comment donc voyez-vous arriver ce projet d'autoroute Paris-Strasbourg ? Pour l'usager, cela ne change rien, puisqu'il faudra encore payer.

La vitesse tue, me direz-vous, les statistiques le prouvent. Allons, soyons sérieux ! Avez-vous déjà conduit une automobile ? Ce qui tue, je vais vous le dire : trop de trafic sur des routes qui ne répondent pas aux besoins de la circulation. Et puis il y a les auberges gastronomiques qui bordent la route encore plus souvent que vos gendarmes.

Il me reste désormais à traverser votre département à faible allure. Je prendrai le temps de regarder les vaches qui voient passer les humains sans cesser de ruminer paisiblement.

Hubert SCHNECKENBURGER

LE BOLOT OCCIDENTAL TÉMOIN DE SON TEMPS

Claire BRETÉCHER





*COMITÉ D'ACTION POUR LA BIO-DÉGRADATION DU CONDITIONNEMENT ALIMENTAIRE

2

LES BERCEUSES DE L'ÉCOLOGIE

Par Ivan Illich

Paru dans la revue *Esprit* (numéro de juillet-août 1973)
sous le titre « Contre la production du bien-être », ce texte est extrait d'un exposé fait par Ivan Illich à l'occasion d'un colloque sur l'écologie organisé par l'Unesco.
Intitulé « Avancer avec Illich », ce numéro d'*Esprit*
comprend également des études d'Alain Dunand, Hermann Schwember, Boaventura de Sousa Santos et surtout un court essai de Jean-Marie Domenach et Paul Thibaud, respectivement directeur et rédacteur en chef de la revue, absolument essentiel pour tous ceux qu'intéresse la pensée d'Ivan Illich.



Dessin de Zoran Orlic

Au Moyen Age les alchimistes croyaient aux vertus de la pierre philosophale qui, appliquée aux éléments de la terre, pouvait en libérer les esprits. Comme eux, nous prétendons conduire les gens à travers une série de degrés et d'initiations jusqu'à l'illumination parfaite qui les introduira dans la cage dorée. Pour les insérer dans la logique d'un système industriel en perpétuelle expansion, il nous faut des éducateurs.

Nous sommes bien les descendants de ce Comenius dont la Grande Didactique se voulait « *l'art suprême d'apprendre tout à tous* ». Dans la même optique, nous prétendons transformer la population du globe en consommateurs de connaissances, le tout, pour chacun, étant de trouver la place qui lui convient dans l'une des seize catégories de métamorphose pédagogique.

Dans le climat actuel, l'écologie va devenir la dernière des disciplines inscrites au répertoire des programmes scolaires. Elle va également figurer dans ceux de l'éducation permanente promue au rang de quatrième rudiment : lire, écrire, compter,... se recycler ! La pollution déchaîne une panique qui fournit une excellente aubaine aux bureaucrates et technocrates. Les enseignants se précipitent à la rescousse. Nous possédions déjà le grand mouvement des instituts de recherche et des systèmes anti-pollution ; il nous manquait le pullulement des organismes chargés, à grand prix, d'assurer la formation des spécialistes de l'environnement.

Cet enseignement de l'écologie masque une intention politique. Si l'on cherche à promouvoir une lutte efficace contre la pollution et si, en même temps, on prétend maintenir l'expansion industrielle, il est nécessaire de fixer de nouveaux règlements et de nouvelles lois, car



il faut bien faire avaler la pilule, il faut bien que les gens se soumettent docilement aux frustrations qu'on leur impose pour arriver à résoudre les problèmes qu'on leur a appris à fabriquer. Pour rendre acceptable ce contrôle politique, on le baptise « *initiation aux problèmes de l'environnement* ».

Chaque dépense engagée pour produire une nouvelle génération d'engins mécaniques creuse le fossé de l'inégalité sociale. Le nombre de gens admis à fabriquer des voitures munies des nouveaux dispositifs nécessaires à la sécurité diminue inéluctablement ; et, de même, celui des nantis qui auront le droit de les utiliser. Non seulement la construction d'usines non polluantes coûte très cher, ainsi que les bureaux d'études capables de les concevoir, mais encore la mise en place des programmes d'enseignement écologique et la formation des spécialistes capables d'enseigner cette nouvelle matière. Il va falloir de plus en plus de professeurs pour apprendre à des élèves de plus en plus nombreux les raisons qu'ils ont de se soumettre à cette concentration accélérée des privilèges.

De la production à la chaîne de marchandises qui détruisent la nature, on glisse à l'élaboration en série de traitements qui détruisent la société et, par euphémisme, on appelle cela une amélioration des conditions de vie. L'instruction civique et l'éducation sexuelle tendent déjà à bloquer tout engagement politique et à inhiber le désir ; de la même manière, les programmes que vous vous apprêtez à définir pour l'enseignement de l'écologie en classe ou par la télévision ne pourront avoir d'autre effet que d'anesthésier l'opinion en ce qui concerne la justice sociale et de l'emprisonner sous la contrainte de la compétence bureaucratique.

Jusqu'ici, personne ne semble s'être demandé s'il n'existe par des seuils au-delà desquels la croissance économique se heurterait aux limites de ce que, psychologiquement, les individus peuvent supporter. La crise de l'environnement nous offre une chance de nous réveiller et de rompre le cauchemar alchimiste, car l'illusion selon laquelle l'enseignement comme institution pourrait s'accroître indéfiniment devient grotesque au moment où nous arrivons à reconnaître les limites inhérentes aux formes mêmes du développement industriel.

Déjà, à la conférence de Stockholm on s'est demandé s'il ne conviendrait pas de limiter la croissance économique. Nous pouvons dès lors nous interroger : sous prétexte d'éducation et d'enseignement, profiterions-nous d'un tel ralentissement pour accélérer le phénomène de scolarisation ? Ou bien, à partir de là, allons-nous au contraire tenter de discerner certaines limites, tout aussi inéluctables, d'un ordre différent quoique complémentaire, et qui s'imposeraient, de la même manière, au mécanisme même de nos interventions prétendues thérapeutiques ? La crise écologique va-t-elle relancer la course aux équipements pédagogiques ? Ou bien va-t-elle nous permettre de démasquer notre boulimie scolaire et nous forcer à avouer qu'il existe des limites au développement de l'enseignement ? Allons-nous réclamer de plus en plus de moyens financiers et institutionnels pour « *produire de l'éducation* » ? Ou bien déterminer les niveaux et les modes d'expansion industrielle qui ont pour conséquence un conditionnement des individus intolérable psychologiquement, destructeur socialement et impossible économiquement ? Si cette conférence pouvait, d'une manière ou d'une autre, donner le départ à une recherche sur ces limites qui ne relèvent pas de mécanismes physiques, mais que rencontre inéluctablement le développement des institutions, elle fournirait une contribution extraordinaire à notre lutte pour survivre à la crise de l'environnement.

Une telle entreprise se révèle terriblement difficile, tellement la confiance démentielle qu'on accorde aux vertus de l'expansion est incrustée dans la mentalité collective contemporaine. A côté des économies qui prêchent pour la croissance illimitée, il est vrai que d'autres, aujourd'hui partisans d'une stabilisation, dénoncent certains effets nocifs du système ; mais, en ce qui concerne les services que celui-ci produit, il est admis une fois pour toutes qu'ils sont « *bénéfiques* » : personne — à de rares exceptions près — ne remet en question la nécessité de développer au maximum la santé, l'enseignement et l'assistance. Une vérité échappe aux uns comme aux autres : c'est que même si, selon les orientations les meilleures, on arrivait à contrôler les instruments et les institutions actuelles, cela ne donnerait aucune prise sur des phénomènes comme la surpopulation, la surproduction ou la tyrannie des techniques.

Pour les dirigeants d'aujourd'hui, un malaise provoqué par une situation industrielle ne peut se guérir logiquement que par des remèdes fabriqués en série : éducation, médecine, administration... ou contre-guérilla ! Plus les nations s'enrichissent, plus elles s'habituent à la consommation de choses inutiles étrangères à la vie réelle. Comme les drogués, les gens dépensent de plus en plus pour se trouver de plus en plus insatisfaits. Ils se déplacent de plus en plus vite, mais ils passent de plus en plus de temps, coincés sur leur siège, à piétiner dans les embouteillages, à se remettre d'accidents ou à travailler pour ce développement d'un réseau routier financé grâce à leurs impôts. Il y en a qui reconnaissent ►

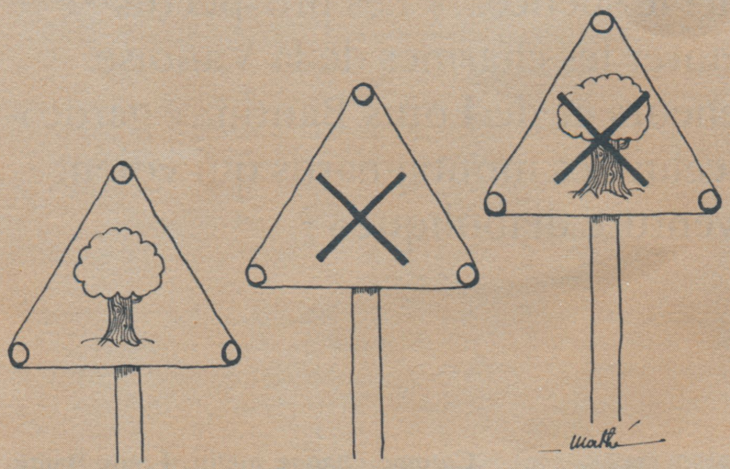


déjà les effets nocifs de la production excessive de marchandises, mais peu admettront que la production de services, une fois organisée en institution, fait aussi partie de ce même système de production industrielle.
Dans des pays aussi différents que les Etats-Unis et le Brésil, plus de la moitié des crédits attribués à la médecine professionnelle et à la santé publique sont employés au traitement des maladies caractéristiques d'un monde « *médicamisé* ». Les habitants des villes ne sont plus que des pions qu'on déplace, on n'a même plus la possibilité d'y exercer ce droit naturel qui consiste à se servir de ses deux jambes pour se déplacer. On ne peut plus engager sa propre volonté sans passer par le contrôle des institutions professionnelles ; ce sont les bureaucrates qui détiennent maintenant le droit de fixer les rôles des uns et des autres : ici, les analphabètes, là, les inadaptés, les déviants les malades, les fous, les membres subversifs ou, plus simplement et généralement, interchangeables, de l'espèce humaine.
On reconnaît bien comme des faits réels ces phénomènes que constituent le sentiment d'impuissance, la surprogrammation, le caractère concentrationnaire que prend la vie sociale, l'angoisse devant l'avenir. Mais ce qu'on refuse d'admettre, c'est que tout cela vient de l'organisation de type industriel appliquée, sous prétexte d'efficacité maximale, aux soins dont les gens ont besoin. Tout relève d'un traitement appliqué par les professionnels ; parvenu à ce point, le système industriel devient forcément intolérable, même si la production en question se pare de titres pompeux comme « *amélioration de l'enseignement* », « *amélioration de la santé* », « *harmonisation des comportements* », « *participation* » ou « *cohérence des réflexes politiques* ». En face de toutes les maladies modernes, le seul remède qu'on s'obstine à prescrire, c'est, imperturbablement, le poison.
Si l'on s'orientait dans un sens diamétralement opposé, un peu de réalisme en face de la situation sociale conduirait en chaque occasion à renverser radicalement l'optique de notre euphorie thérapeutique.
1) Au lieu de définir des programmes, nous chercherions à déterminer jusqu'à quelles limites les individus et les communautés peuvent résister à la thérapie bureaucratisée.
2) Au lieu de nous illusionner sur les miracles à attendre des progrès pédagogiques, nous évaluerions les ravages déjà inadmissibles produits par les institutions actuelles.
3) Au lieu de subir les pouvoirs dictatoriaux exercés par les planificateurs qui manipulent les gens en fonction de leur propre conception de l'âge d'or, nous tenterions de définir les conditions de fonctionnement de la société actuelle qui rendent la majorité des individus incapables de comprendre et de maîtriser leur propre destin.
4) Au lieu d'essayer de programmer un ensemble de connaissances à acquérir en matière d'écologie, nous essayerions d'imaginer la structure de combinaisons techniques qui permettrait aux gens, dans leur propre situation, de participer à l'élaboration active, au choix et à l'utilisation autonome de leurs propres outils.
Ces lignes d'orientation pourraient ouvrir la voie à une définition scientifique et pourtant très simple, à la portée des gens ordinaires, des conditions pouvant assurer à une communauté humaine donnée le pouvoir de s'attaquer aux problèmes spécifiques de son environnement. Selon moi, ce pouvoir dépend avant tout de la structure fondamentale qui sera celle des outils appartenant à la communauté. Pour celle-ci, l'action qui consiste à limiter sa démographie, sa production et les nuisances de son environnement technologique s'exercera d'autant plus facilement que ses outils seront eux-mêmes plus adaptés à une activité contrôlée par les personnes. Ils favoriseront effectivement la participation s'ils sont conçus de telle manière qu'en s'en servant les individus autonomes et les communautés de base se sentiront incités à collaborer de façon efficace à une production globale répondant aux besoins de leur vie ou de leur travail.
En revanche, quand il s'agit pour une collectivité humaine de maîtriser les éléments qui déterminent son environnement, les difficultés apparaissent presque insurmontables si les outils dont elle dispose sont fabriqués de manière irrémédiable selon un plan qui ne vise que le monde industriel de production. Dans la mesure où celui-ci dicte sa loi, le contrôle qui s'exerce sur les énergies consommées se concentre progressivement entre les mains d'un nombre de plus en plus réduit d'agents privilégiés qui disposent de la puissance d'énormes machines et de monstrueuses organisations pour produire de plus en plus de marchandises à livrer sur un marché fatalement condamné à l'expansion. Dans un tel système, chacun des membres de la communauté se voit réduit au rôle de simple consommateur. Etant donné la place que tiennent aujourd'hui dans l'existence les instruments de la technique moderne, plus le pouvoir de contrôle se trouve concentré, plus la division du travail est accusée, plus les hommes sont soumis à la dépendance qui les met à la merci des spécialistes, moins une communauté pourra intervenir sur son environnement. Si réellement nous voulons sauver celui-ci, il faut restructurer la société, et à la place du monopole accaparé par la production industrielle et professionnelle, il faut créer les outils d'une société moderne mais conviviale.

Ivan ILLICH

(Traduit de l'anglais par Jacques Drouet)

ECOACTUALITES...



A L'OMBRE DU PLASTIQUE

Dernière découverte de ceux qui nous gouvernent : les arbres en plastique.
Comble de l'aberration, ce n'est pas en ville que vous pourrez les admirer mais en pleine nature, dans un magnifique paysage, la Haute-Provence.
Entre Orange (Vaucluse) et Tavel (Gard), sur le terre-plein central de l'autoroute A 9, cette nouvelle race de « cyprès » ne craindra désormais ni les gaz d'échappement, ni le mistral.
L'automobiliste, désormais, n'encadrera plus les platanes, mais des troncs en ciment. C'est ça, le progrès.

SALADES A LA FRANÇAISE

De plus en plus de pays étrangers refusent de nous acheter nos salades qui contiennent trop de résidus de pesticides. D'octobre 1972 à mars 1973, le laboratoire coopératif a analysé 100 échantillons de salades : 38 seulement contenant moins de 3 mg de dithiocarbonates par kg ont été acceptées par nos voisins allemands.

GAZ A LA SUISSE

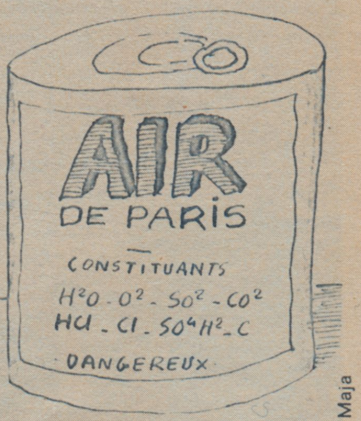
Sournoisement, une société, la Gaznat S.A., chargée de la distribution du gaz naturel en Suisse romande, voulait poser une conduite sous-lacustre dans le lac Léman. Les dirigeants de cette entreprise, dite « d'intérêt public », avaient, à toutes fins utiles, pris toutes les dispositions nécessaires pour parvenir rapidement à ce but. Voici un exemple : la commission franco-suisse préposée à la protection du Léman a donné son avis sur ce projet. Mais les réserves qu'elle avait émises ont été, en grande partie, repoussées par l'instance de décision : l'Office fédéral de l'économie énergétique. Organisme dont le directeur est membre du conseil d'administration de Transitgaz, société qui coiffe Gaznat. Ce haut fonctionnaire a donc donné facilement, et pour cause, le feu vert et la concession a été accordée.
Mais tout s'est compliqué quand des associations ont eu vent de ce projet. Dès le début, la Gaznat a affirmé que le gaz naturel n'était « ni toxique ni polluant ». On voulait rassurer. Or, le producteur a reconnu, récemment, que son gaz contenait du mercure. C'est un élément capital : car en s'accumulant, ce produit, dont la toxicité est reconnue, peut ronger les dispositifs de sécurité. Annihilant ainsi toutes les mesures en cas d'accident.
De plus, on s'est aperçu que les études techniques, jointes à la demande de concession, ne reposaient sur rien. La moitié des problèmes importants étaient passés sous silence. Quant aux conclusions des experts, elles restaient très vagues : pas de chiffres ni de données précises à l'appui.
Conscientes du danger que représente cette entreprise hasardeuse, les associations de pêcheurs professionnels, aidées par différentes sociétés pour la protection de la nature, ont récolté 10 000 signatures. Grâce à ces soutiens, les responsables des différentes associations pensaient arrêter ce projet : il n'en est rien. Les travaux ont repris après quelques semaines, comme si rien ne s'était passé...

VIRUS A LA MILANAI6E

L'augmentation des cas d'hépatite virale serait liée à la pollution. C'est la conclusion d'une étude de chercheurs italiens sur les dommages causés par la pollution dans les grandes villes italiennes et son influence sur la mortalité et les maladies qui frappent les enfants de moins de quatorze ans. Ils ont constaté que l'évolution quantitative de l'hépatite virale était proportionnelle à la dégradation écologique. A Milan, par exemple, le nombre de cas d'hépatite virale a été multiplié en seize ans par plus de mille. On rira jaune quand on connaitra les chiffres pour Paris.

TRIBULATIONS D'UN HOMME SEUL

Depuis 1969, M. Michel Bernard, potier-céramiste à Palaiseau, tente de lutter contre les nuisances de son voisin garagiste. En quatre ans, il n'est arrivé à rien.
Tout commence par une pétition que signent les voisins du garage. Ils sont une dizaine à se plaindre du bruit et des effluves de peinture cellulosique qui s'échappent des ateliers de carrosserie, faisant mourir les arbres, et les obligeant à « rester enfermés toutes fenêtres closes ». On leur répond qu'ils n'ont qu'à déménager.
Michel Bernard, dont la maison est la plus proche du garage, décide qu'il n'en restera pas là et écrit au maire de Palaiseau, qui l'adresse au conseiller général, qui l'envoie à la direction départementale de l'Action sanitaire et sociale. Là, il apprendra que le « contrôle de tels établissements relève de la compétence du préfet de l'Essonne ». Nous sommes déjà en novembre 1970.
Il faut attendre juin 1971 pour un premier résultat : quelques travaux d'insonorisation qui ne sont pas suffisants sont imposés au garagiste.
Michel Bernard porte alors sa requête auprès du député de l'Essonne, M. Maurice Fraudeau. Il reçoit, le 25 avril 1972, une réponse définitive de la préfecture : le garagiste a exécuté des travaux « de nature sinon à supprimer totalement les nuisances, du moins à les diminuer de façon à les rendre supportables pour le voisinage ».
Ce n'est pas l'avis de Michel Bernard qui, en désespoir de cause, écrit au ministre de l'Environnement « pour résoudre ce problème avant qu'il ne soit la cause d'un drame ».
En attendant, les arbres continuent de mourir et le ministère de l'Agriculture demande 5 000 F pour une analyse chimique détaillée qui constituerait une preuve irréfutable. 5 000 F que M. Bernard devrait payer de sa poche. Le prix, en quelque sorte, de la légalité dans laquelle M. Poujade voudrait que demeurent toutes les manifestations écologiques. La légalité ou l'éteignoir ?



Maja

LE PRIX DU BOL D'AIR

L'O.C.D.E. vient de faire paraitre une étude sur le coût d'un éventuel « stop » à la pollution de l'air.
Si aucune action spécifique n'est engagée, les émissions de polluants gazeux provenant de l'utilisation de combustibles risquent de s'élever de 70 % d'ici à 1980.
La lutte contre la pollution exigerait, pour les compagnies pétrolières, de nouveaux investissements, en particulier dans les techniques de construction.
Déduction : le coût annuel des mesures à prendre pour assurer que les émissions d'anhydride sulfureux en 1980 ne dépasseront pas les niveaux de 1968-1970 dans l'ensemble de la zone de l'O.C.D.E., laisse prévoir une augmentation de 2,5 à 5 % pour l'ensemble des combustibles.
Augmentation qui, bien entendu, viendra s'ajouter à l'évolution « normale » des prix. Pauvre consommateur... ▶

Suite page 53

UN HOMME HEUREUX

« Voici l'espace, voici l'air pur, voici le silence... » Les prospectus publicitaires ne lésinent pas pour vanter les charmes de la Vanoise. Mais ce qui fait le bonheur des promeneurs et de Louis Bantin, « garde » de la Vanoise, fait-il nécessairement celui des montagnards qui voient dans le tourisme « une aventure diabolique » ?



Yurek/Parents

Louis Bantin, « protecteur professionnel de la nature »

Comme chaque matin, Louis Bantin vérifie soigneusement le contenu de son sac à dos — des vêtements chauds, de la nourriture, des livres, lace machinalement ses chaussures de montagne et, jumelles en bandoulière, quitte son hameau. Il est à peine six heures. « *Il faut partir très tôt,* dit-il, *les animaux descendent se nourrir avant les heures chaudes. Après, il m'arrive de marcher une journée entière sans en apercevoir un seul.* »

Trente-sept ans, la peau tannée, les yeux toujours embués, fatigués par le soleil et le mordant de l'air, Louis Bantin est un homme heureux. En 1960, au moment de la création du parc national de la Vanoise, où il est né, il est devenu fonctionnaire du ministère de l'Environnement, garde chargé de la surveillance de ce « grand jardin des Français », protecteur professionnel de la nature.

Sans horaire, sans itinéraire, il part au gré de son désir. L'endroit qu'il préfère, c'est le glacier de la Mahure avec l'arête de la Dent Parrachée. Mais aujourd'hui, il choisit les pentes d'Entre-Deux-Eaux et le glacier du Pelve : dans l'énorme bloc schisteux couvert de lichens ocres et rouges, il a aperçu l'autre jour une harde de soixante-dix chamois qu'il espère revoir.

Lentement, il gravit le sentier qu'il a lui-même tracé pour les visiteurs. Emu de constater que la montagne a, cette fois encore, des couleurs qu'il ne lui connaissait pas. Heureux de sentir cette intimité renouvelée. « *Derrière le talus, il y a des marmottes* », dit-il. En effet, elles sont là, il rit. De temps en temps, il se baisse, passe ses doigts entre les fleurs et regarde une minuscule

pousse. « *C'est le plus petit arbre du monde.* » Il montre aussi le serpolet, le génépi, dont on fait la liqueur du pays, détache des morceaux de pétales, de feuilles ou de racine et compare l'odeur et le goût. Il n'est pas question de cueillir : c'est interdit.

Très vite, il quitte le sentier. Ses pas soulèvent des nuages de pollen. Un lagopède des Alpes, sorte de perdrix des montagnes, au plumage variable, se précipite sur lui et repart aussitôt en piétant à travers les pierrailles. « *Elle attire l'attention sur elle pour qu'on la suive de ce côté : ses petits sont donc dans la direction opposée.* » A dix heures, arrêt casse-croûte près d'une source ; à part l'eau, tout vient de la ferme : le saucisson, le jambon cru, le beaufort et le pain dont seule la cuisson a été confiée à la boulangerie « parce que cela revient moins cher ». Puis il reprend sa marche, toujours en dehors des sentiers, écoute les cris des animaux et répond à un oiseau : « *C'est un pipit* », et il l'attire en imitant son cri. Plus haut, des pierres très belles — des schistes laiteux, des micas argentés — remplacent l'herbe et les fleurs. Et, à près de 3 000 m, debout sur un bloc surplombant le vide, les bouquetins. Impossible de les voir si les yeux ne sont pas exercés. « *Il y en a onze* », dit Louis, le visage illuminé. « *Ah ! ce sont de belles bêtes...* » Fasciné, il les observe aux jumelles dans l'espoir de saisir une scène familière. « *Ce printemps, je n'ai pas pu voir les femelles mettre bas, j'étais bloqué au village par le mauvais temps.* » Pour lui, le mot congé n'a aucune sigification. *Je ne suis heureux qu'ici.* »

Il est deux heures. Avant de repartir jusqu'à la nuit, Louis redescend dans les alpages déjeuner à la ferme de ses parents. Sur le toit de lauzes, les filles se dorent au soleil. L'intérieur est simple mais chaud : murs, plafonds et meubles, tout est en mélèze — un bois légèrement rouge — recouvert d'une épaisse couche de vernis. La très forte odeur du lait caillé, qui repose dans un immense chaudron de cuivre, imprègne la pièce. L'ensemble est d'une propreté réputée exceptionnelle dans la région. « *A côté, c'est la chambre des filles et celle des fromages* », dit la mère très naturellement. Elle ouvre la porte : le lit, presque inaccessible, est entièrement entouré d'une trentaine de gros « bleus en train de se faire » dans des linges humides et des moules de bois. « *On en fait deux par jour, à peu près une centaine par saison, que l'on vend au bout de trois mois directement au détaillant.* » Ici, malgré la route qui relie depuis quatre ans le village aux chalets d'alpages, la vie n'a pas beaucoup changé. La quatre chevaux remplace le mulet, voilà tout. Et la création du parc qui amène désormais, dans ce lieu perdu, plusieurs centaines de personnes en une seule journée, n'a bouleversé ni le rythme de la vie, ni les occupations.

Dans cet îlot de nature où le cadre même de l'homme — son village, son chalet, son église — est resté intact, Louis Bantin a le sentiment d'être un privilégié. « *Ça n'a pas l'air drôle, la ville !* » répète-t-il souvent. Sa conscience du monde s'arrête d'ailleurs à l'horizon de ces sommets. Il ne lit jamais les journaux et ne regarde la télévision que pour les sports. Son seul désir : ne jamais être obligé de quitter le pays.

Partir... C'est le cauchemar de tous les autres, agriculteurs pour la plupart, qui n'ont pas, comme lui, la chance d'être salariés de l'Etat à 1 700 F par mois. Pour eux, la montagne ne se gagne pas à travers des jumelles. Pour la vaincre, il faut se heurter à elle. Tout l'été. Tout l'hiver. Faucher les prés avec des crampons aux pieds sur les pentes trop raides, remonter la terre des champs dans des hottes, marcher huit heures pour aller seulement chercher le pain, briser la glace du torrent pour y laver le linge ou s'enfouir dans la terre avec les bêtes pour se protéger mutuellement du froid.

Mais aujourd'hui, l'agriculture ne les fait plus vivre. « *Mon père possède trois montagnes,* explique Raoul, un jeune paysan. *Trois monts de rocailles et de neiges éternelles. Nous sommes six enfants, cela n'était plus suffisant. J'ai dû quitter la ferme.* » Pour aller où ? A la ville ? « *J'ai travaillé quelque temps à l'usine. J'ai trouvé le travail facile, mais j'étais malheureux. Je suis alors monté à Paris faire le taxi. Insupportable. J'ai préféré revenir au pays.* » Trouver du travail dans le Préparc reste pour ces montagnards la solution la moins redoutée. A Modane, petite ville à 30 km, laide et triste, saccagée par les complexes hydraulico-chimiques, on les embauche le plus souvent à l'entretien des bêtes en partance à la gare. Un travail de forçat qui démarre à cinq heures du matin pour leur permettre, dès treize heures, de recommencer une autre journée : l'été aux foins et ▶

« Grasses comme des moines, les bêtes nous mangent dans la main »

l'hiver dans les grandes stations de la Tarentaise : Val d'Isère, Courchevel, Tignes, La Plagne, les Arcs, etc., où ils occupent des petits emplois mal payés.

Car, depuis treize ans, la création du Parc de la Vanoise n'a toujours pas apporté aux habitants de sa périphérie la contrepartie et les bienfaits annoncés et promis. Les montagnards ont le sentiment qu'on les abreuve de bonnes paroles. D'autant plus qu'ils n'avaient pas, au départ, caché leur hostilité...



Safari Photo de la Vanoise

La décision venait « d'en haut ». Personne, pas même les maires, n'avait été consulté. Tout cela ressemblait à une mauvaise farce : leur interdire, sous peine d'amendes, de cueillir les fleurs de leur propriété alors que les bêtes les mangent !

Sans doute, y avait-il eu des abus. Les paysans cueillaient le génépi par brassées entières et vendaient les edelweiss pour les mettre sous verre : dans certaines régions, des espèces ont totalement disparu. Cependant, le parc était beaucoup plus beau avant d'être *protégé*, reconnaît Louis Bantin, lui-même. Car aujourd'hui, des milliers de visiteurs, devenus raisonnables, ne cueillent plus qu'un simple petit bouquet de fleurs rares pour leur chambre d'hôtel.

Puis, ils ont eu peur. Les limites du parc n'étaient pas encore bien définies ; devaient-ils retirer leurs moutons des alpages pour laisser l'herbe — pardon, « le tapis végétal » — aux chamois devenus nobles seigneurs de la montagne ? Mais le pire, c'était bien sûr d'interdire la chasse à ces chasseurs passionnés pour lesquels il avait toujours été plus facile et plus naturel de tuer un chamois que de marcher huit heures pour ramener de la viande du village. Les premières années, Louis Bantin a eu la vie dure : « *Ils faisaient des entrées triomphales au village en exhibant leur prise. J'ai dû dresser des procès-verbaux, même à mon frère.* » Par la suite, ils ont retenu de ces mesures qu'elles feraient du parc de la Vanoise une immense réserve de chasse. Déjà le gibier, devenu moins farouche, s'aventure de plus en plus, à la fin de l'été, hors des limites du parc. Mais le plaisir n'y est plus : « *Les bêtes sont grasses comme des moines, elles viennent presque nous manger dans la main* », se plaint un chasseur écœuré.

Et puis, qu'est-ce que cette histoire de sauvegarde de la nature ? De pollution ? De protection de l'espèce humaine menacée dans son « intégrité physique, morale et mentale » ? « *Ils sont givrés par les études, ces gens-là !* »

En fait, si les montagnards n'ont pas les moyens de devenir les gardiens d'un musée de la nature, ils n'en ont pas non plus le goût. Leur condition de vie médiévale leur donne l'impression d'être des parias. Des « pecs », comme ils disent. Depuis la création de la route, les riches citadins qui viennent les visiter comme des curiosités régionales, leur offrent l'image d'une civilisation en marche et les confirment par là-même dans leur sentiment d'infériorité. Mais peu à peu ils ont pris conscience de l'importance de leur rôle de transition entre le monde de la nature et celui de la civilisation. Ces citadins de plus en plus asphyxiés par les villes, ne viendraient-ils pas toujours plus nombreux retrouver ici « santé du corps et de l'esprit », respirer l'air pur de leur vallée et goûter le calme de ces sommets ? « *Il faut exploiter au maximum ce capital unique* », encourage le maire d'une petite commune, lui-même employé aux P.T.T. à Modane.

Le tourisme, en retenant les jeunes au pays et en procurant sur place à tous les agriculteurs suffisamment de travail, apparaît comme la planche de salut. Spontanément, il s'implante, et s'organise surtout depuis deux ans.

Parkings à voitures, mais environnés d'arbres, randonnées à cheval pour « approcher la faune », excursions botaniques et sorties en voiture avec « visite des trésors artistiques ». Et bientôt, magasins de vente de souvenirs, écuries avec location de mulets, emplacements de camping-caravaning. Les remontées mécaniques matérialisent un peu partout cette envie de faire du tourisme. Chaque village veut son téléski. On investit à tort et à travers : telle commune s'endette de 150 millions pour une remontée mécanique sur une piste trop rapide — l'hiver il y a des avalanches et l'été la neige est fondue. Telle autre installe le « joujou » sur une piste trop longue : les skieurs restent quarante minutes là-dessus, par moins 15° C.

Des inconvénients qui n'entravent pas pour autant l'enthousiasme ni le lyrisme des prospectus publicitaires : « Voici l'espace, voici l'air pur, voici le silence, le royaume des aurores intactes et des bêtes naïves, tout ce qui nous manque dans les villes est ici préservé pour votre joie. »

Assiégés côté cœur, les touristes en quête d'un nouvel exotisme, chaque saison plus nombreux, répondent à l'appel des marchands de vacances

« Les luxes de la montagne offerts à une véritable élite »

qui empruntent le style des almanachs scouts : « sac au dos, refrain aux lèvres, vous monterez à la rencontre des sommets altiers puiser dans le trésor des hauteurs, mesurer toute l'épaisseur des cimes qui se joignent en festons dégradants jusqu'aux lointains noyés dans l'infini des rêves, et la nuit, quand les étoiles se reflètent dans les fontaines, écouter la voix silencieuse qui chante au plus profond du cœur. » Pas de vulgarités : on entre dans un sanctuaire. Cinquante-trois mille hectares d'alpages, de pierriers, de cimes, de glaciers, de lacs, de ruisseaux, de cascades, d'animaux et de fleurs intouchables. L'ignorant, aussi content d'y rencontrer une chenille qu'un bouquetin, peut, bien sûr, partir seul. Mais Louis Bantin, lui, connaît les « bons coins » et comme le prospectus l'assure : « Il ne vous refusera jamais l'assouvissement de votre curiosité. » Des promenades, commentées « gratuitement », organisées le long des sentiers du parc rassemblent donc parfois plusieurs dizaines de personnes autour du même brin d'herbe. « *Voici l'aster des Alpes, et voici l'edelweiss, une espèce en voie de disparition.* » Les espèces rares ont beaucoup de succès. « *Et là, c'est la gentiane jaune dont les racines servent à la fabrication de la Suze.* » Ne pas confondre avec la gentiane bleue, dite de Bavière, ni avec cette autre variété d'un bleu plus intense qui pousse au bord des lacs. L'érudition est toujours très appréciée.

Dans les refuges, des animateurs socio-culturels accueillent les visiteurs : conférences, musique classique et diapositives, gourmandises de l'estivant-montagnard, pourtant déjà bien nourri. Cette fureur du cliché est d'ailleurs telle que les associations d'animation du parc organisent de « passionnants safaris-photos » accompagnés de concours « qui vous permettront peut-être de gagner l'un des magnifiques lots... » Clic-clac, le chamois qui se dresse majestueux et fier sur la pointe d'un rocher. Clic-clac, le beau vieillard aux traits burinés. Clic-clac, les vieux chalets aux balcons de bois où sèche encore la bouse de moutons, combustible pour l'hiver. Psychose de l'inédit, du pittoresque. La nature est en état de siège.



Safari Photo de la Vanoise

Difficile, il est vrai, de faire avec le tourisme un compromis original et intéressant. Seul, le village de Bonneval-sur-Arc, à 1 850 m d'altitude, le plus haut de tous, semble jusqu'à présent l'avoir réussi.

Sans le concours d'aucun promoteur et sans subventions, les Bonnevalais ont entrepris de créer eux-mêmes leur station à l'aide d'un autofinancement. Comme ils l'ont déjà fait pour d'autres réalisations communautaires : coopératives, étables ou garages collectifs, les habitants — des bergers — se sont tous endettés pour verser à la commune la somme nécessaire aux travaux. Le village, transformé en entreprise de travaux publics, les a alors embauchés à tarif très réduit, pour la construction d'un hameau résidentiel, de gîtes incorporés au paysage. « *Pas question d'édifier en montagne des « immeubles », des complexes de plusieurs milliers de lits,* précise le maire, M. Gilbert André, *et de ressusciter artificiellement tous les inconvénients que les citadins en vacances s'efforcent de fuir.* » Chaque souscripteur est ainsi devenu propriétaire d'appartements à louer. Dans la nouvelle station, l'homme du pays n'est plus spectateur mais acteur. C'est lui qui travaille, accueille et participe aux bénéfices.

Mais le tourisme n'est qu'une activité d'appoint qui, en assurant un débouché direct aux produits du terroir et de l'artisanat local, permet de conserver la vocation agricole du village de montagne. A Bonneval, les habitants sont donc polyvalents : tantôt bergers, tantôt ouvriers, tantôt artistes.

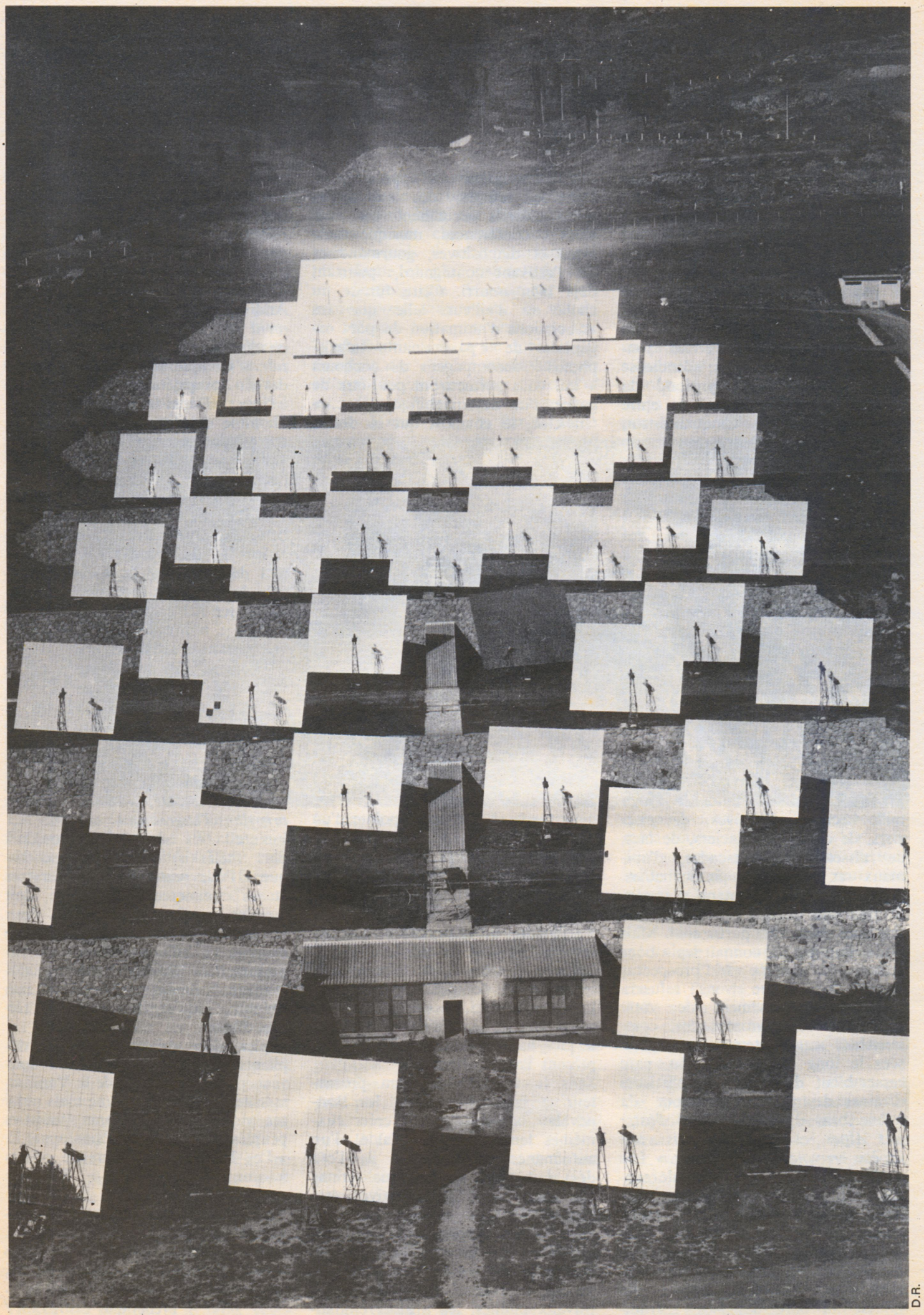
C'est à ce prix que la vie a pu se maintenir dans le village. Cependant, l'équilibre reste précaire : « *Nous voulons conserver un village où l'on respire et où l'on se retrouve. Or, le tourisme est une aventure diabolique,* regrette M. Gilbert André. *Déjà, nous sommes pris dans l'engrenage...* »

Les citadins demandent toujours plus : téléskis, patinoire, discothèque... Pour rentabiliser ses services et ses commerces, le village doit doubler sa capacité d'accueil. Pour ces montagnards souvent endettés de dizaines de millions, l'enjeu est important. Les intérêts particuliers dorénavant priment. A Bonneval, on prépare, inquiet, la prochaine saison d'hiver.

Papier glacé, photos couleurs, dépliants touristiques vantent le nouveau produit : le parc de la Vanoise, ses sites, sa flore, sa faune mais aussi ses vieux villages vivants, toujours peuplés d'authentiques montagnards. « Les luxes de la montagne offerts à une véritable élite. » Tout se vend.

Tout se vend sauf la patience d'aimer la montagne pour elle-même. Et, le dernier touriste parti, Louis Bantin reprend son sac et monte, seul, vers le glacier de la Mahure.

Frédérique LEBELLEY



D.R.

Les plaques solaires du four d'Odeillo.

LIBERONS LE SOLEIL !

« Ils » nous ont déjà volé l'air, l'eau, les forêts et les plages. « Ils » veulent aujourd'hui nous voler l'énergie solaire... pour mieux nous la revendre. Conclusion : lutter pour le soleil gratuit, c'est aussi lutter pour la révolution.

Pendant longtemps, ceux qui prônaient l'utilisation de l'énergie solaire faisaient plutôt rire. Tirer de l'énergie du soleil ? Pourquoi pas refaire des moulins à vent ? Et puis il y a eu la « crise de l'énergie ». On a fait des recensements, des statistiques, on a appliqué les formules mathématiques idoines, on a obtenu des résultats, on a tracé des courbes. Et, dans les bureaux de recherche, où des chercheurs rompus à toutes les habiletés reniflent où on leur dit de chercher et rapportent les baballes à leurs maîtres, on a fait une découverte : pour assurer à la fraction riche de l'humanité le taux de croissance économique qu'elle assure être indispensable à son bonheur, il faut pouvoir doubler tous les quinze ans sa consommation d'énergie.

Comment satisfaire cette boulimie ? On connaît bien les sources traditionnelles d'énergie : le charbon, le pétrole, le gaz naturel, l'énergie hydraulique. Au taux de croissance prévu de la consommation, de quoi tenir quelques décennies, pas davantage.

Et l'énergie nucléaire ? Onéreuse, difficile à mettre en œuvre malgré les progrès de la technologie, elle inspire de plus en plus une crainte salutaire : aux Etats-Unis, en Allemagne fédérale, en Suède, il est devenu très difficile de faire accepter aux populations directement concernées l'installation de piles atomiques.

Alors, on repense au soleil. On y pense même si bien qu'on vient d'organiser, sous l'égide de l'Unesco et le patronage du gouvernement français, une grande (cela va de soi) conférence internationale (cela va encore de soi) réunissant 600 participants, sur le thème : « *Le Soleil au service des hommes* ».

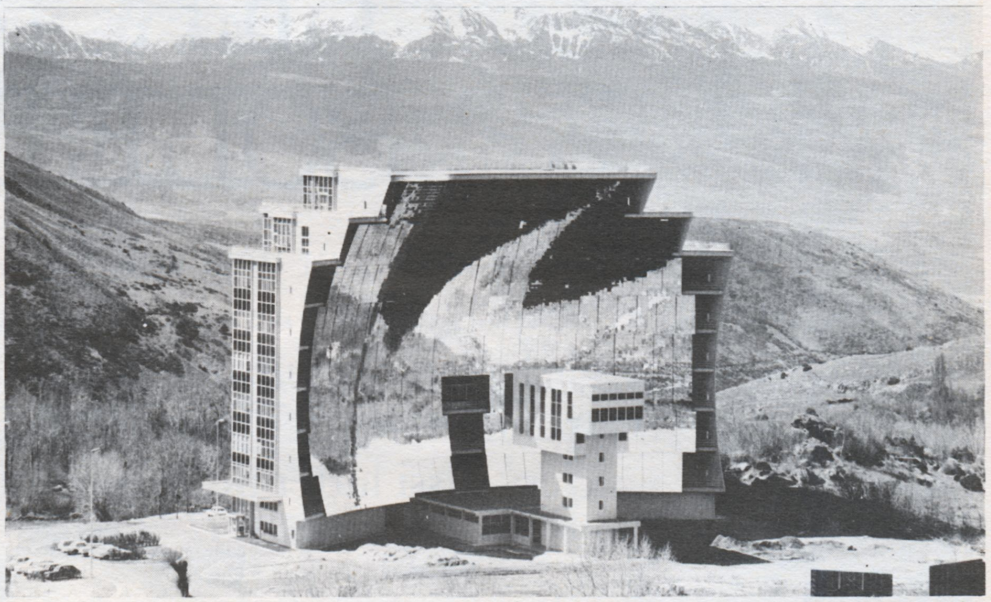
Enfin, pouvait-on imaginer, on allait parler sérieusement de la possibilité d'échapper à l'alternative affreuse qu'annoncent les écologistes d'un côté et les économistes de l'autre : ou bien la pollution à outrance, ou bien la pénurie d'énergie.

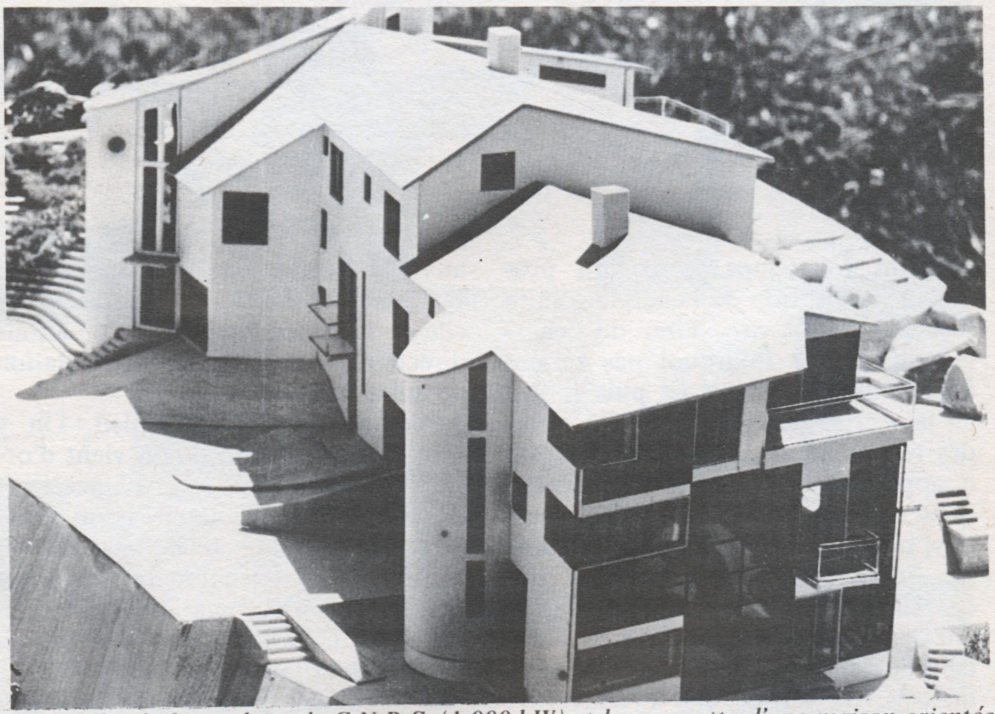
En réalité, parmi toutes les études « sérieuses » émanant des milieux économiques qui dressent un tableau des ressources énergétiques à venir, aucune ne mentionne l'énergie solaire. Sinon à la rubrique : énergie hydraulique, géothermique et « autres». Ainsi, dans un récent rapport qui évalue les besoins en énergie de la Communauté européenne en 1985 à 1 810 millions de *tec* (tonnes d'équivalent charbon) contre 844 en 1970, les énergies hydraulique, géothermique et « autres » ne figurent que pour 3 %. L'énergie solaire doit couvrir 10 % de ces besoins, le pétrole et le gaz naturel 78 % et le charbon 9 %. En 1960, pour les mêmes sources d'énergie, on avait : 1 %, 68 % et 27 %. Quant à l'énergie hydraulique, géothermique et « autres », elle figurait encore pour 5 %, contre 10 % vingt ans auparavant.

Dans un avenir prévisible, c'est donc au pétrole et à l'énergie nucléaire que l'industrie compte demander de couvrir ses besoins croissants. Du soleil, il serait même plutôt de moins en moins question. Alors, que diable faisaient tous ces délégués dans les salles de conférence de l'Unesco ? Ils n'étaient pas venus pour parler seulement d'énergie. Une partie du congrès était réservée en effet à l'exploration du thème : « Le Soleil et la vie ». Vaste programme, puisque la vie dans son ensemble repose sur la photosynthèse, c'est-à-dire sur l'énergie solaire. Aussi parla-t-on beaucoup de celle-ci, du rayonnement solaire et du bilan d'énergie chez les végétaux. Plus pratiquement, on aborda le problème de l'amélioration des techniques d'utili- ►

Gratuit, le soleil ? Vous êtes bien naïfs...

sation de l'énergie solaire en agriculture : on redécouvrit, notamment, l'excellence des serres et l'efficacité du séchage des récoltes au soleil.
On parla aussi beaucoup de la vie animale en relation avec le soleil : action de celui-ci sur l'activité des glandes génitales et endocrines, sur le système nerveux et les divers métabolismes, etc.
On pouvait discuter de ces thèmes entre scientifiques de bonne compagnie. Il s'agit là de domaines que l'industrie et la finance abandonnent volontiers aux gens de science.
Mais il n'en fut pas exactement de même en ce qui concerne les deux autres thèmes du congrès : « Le Soleil et l'énergie » et « Le Soleil et l'habitat ».
Même les lobbies pétroliers savent qu'il leur faudra un jour envisager une reconversion. Même les plus grands producteurs d'électricité ont compris qu'ils devaient, dès maintenant, veiller au grain s'ils veulent maintenir leur monopole de la distribution d'énergie. Aussi étaient-ils là. Pour se tenir au courant, car on ne sait jamais.
D'ici à quinze ou vingt ans, la plupart des installations en fonctionnement ou actuellement en construction seront amorties. A cette époque, étant donné les progrès dont est capable la technologie, on sera peut-être en mesure de capter l'énergie solaire à grande échelle. Tout peut arriver. Il s'agit d'être sur les rangs. Et d'orienter la recherche dans le sens le plus favorable aux intérêts de l'industrie.
Ceux qui étaient venus là pour entendre parler du soleil comme source inépuisable d'énergie gratuite pour tous faisaient figure de naïfs. Gratuit, le soleil ? Qu'est-ce qui est gratuit dans une société capitaliste industrielle ? La terre ? L'eau ? L'air ?
La terre, il y a belle lurette qu'on la vend, qu'on la loue, qu'on l'hypothèque, qu'on trafique avec. L'eau, c'est pareil : à 4 centimes le prix de revient à la désalinisation industrielle d'une tonne d'eau de mer, on verra ce qu'il en coûte de faire pousser des légumes dans un pays aride. Quant à l'air, on croit encore qu'on le respire gratis. Ce n'est pas si sûr : croit-on que personne ne paye la désulfuration du fuel que brûlent les centrales E.D.F. lorsque la teneur en SO_2 de l'air dépasse la cote d'alerte ?





A Odeillo : le four solaire du C.N.R.S. (1.000 kW) et la maquette d'une maison orientée nord-ouest qui sera chauffée grâce à ses propres capteurs.

Le grand problème d'un système dominé par la valeur marchande, c'est de tout plier aux « lois » de l'économie.
Axiome : rien n'est gratuit. Corollaire : l'accès direct aux ressources naturelles est interdit. Application pratique (parmi cent mille autres) : le compteur électrique.
En ce qui concerne la distribution de l'énergie, l'efficacité du système n'est plus à démontrer. La stratégie constante de ceux qui en ont le monopole est d'empêcher que l'inépuisable flux d'énergie solaire qui, à chaque instant, vient caresser la terre de ses rayons bienfaisants, puisse être utilisé directement. Convenons qu'ils ont bien réussi. 99 % de l'énergie utilisée à des fins industrielle ou domestique provient du soleil. Les combustibles fossiles ne sont, en effet, que de l'énergie solaire stockée grâce à la photosynthèse. L'énergie hydraulique elle-même n'est rendue possible que par l'évaporation au-dessus des océans, sous l'effet de la chaleur solaire.
Si l'on peut mettre un compteur entre le soleil et les consommateurs d'énergie solaire, vive l'énergie solaire ! On y songe sérieusement. A

Contrôler l'énergie, c'est aussi contrôler le pouvoir

ceux qui parlent de technologie douce, on répond technologie hypersophistiquée. Aux projets de petites unités de production, on oppose des plans d'installations industrielles gigantesques, et aux circuits courts, les grands réseaux de distribution.

D'un côté, les maisons à chauffage solaire intégré qui permetent d'économiser, même en région très froide, la plus grande partie des dépenses énergétiques classiques. Du même côté, les petits fours solaires, grâce auxquels, dans certains villages du Niger, on a réduit de moitié la consommation de bois à brûler et diminué d'autant la destruction de la forêt locale. Toujours du côté de la technologie douce, les pompes à eau expérimentées au Sénégal : elles laissent entrevoir la possibilité d'irriguer à peu de frais ces régions brûlées par le soleil, où manque seulement l'eau qu'il suffit d'aller chercher à quelques mètres sous terre.

De l'autre côté, des projets de centrales produisant de l'électricité par gigawatts (1 000 megawatts), des satellites prélevant le rayonnement solaire dans l'espace et le renvoyant à la surface de la terre sous la forme de micro-ondes qui à leur tour seraient transformées en électricité dans des usines, etc. Les objectifs sous-jacents à ces projets sont évidents : mettre le soleil au service de quelques-uns et en faire une source de profit.

De la confusion qui régnait au congrès, une position claire émerge. Celle qui s'exprime dans un texte-manifeste qui porte le titre : « Le Soleil au service de tous les hommes » (1), et qui dit ceci :

« Il faut se tourner résolument vers le soleil mis au service de tous les hommes. Le soleil inaliénable, le soleil naturellement distribué, le soleil gratuit.

En effet :

Le soleil ne demande pas une infrastructure technologique complexe et polluante quant à son utilisation :

- l'énergie solaire peut être mise en œuvre par tous ;

- elle permet une pratique entièrement autonome ;

- c'est une énergie propre, expérimentée depuis toujours.

La recherche, dans l'état actuel, représente une somme de connaissances. Elle a conduit à l'élaboration d'un ensemble de techniques opérationnelles permettant, pour les plus simples (chauffe-eau, réfrigérateur, chauffage, ventilation et conditionnement des appartements, cuiseurs, etc.), de passer immédiatement de l'expérimentation poussée à la pratique, et ce de façon entièrement autonome. Elle permet, pour les technologies plus élaborées (piles photovoltaïques), de donner, dans un avenir très proche, et associées à d'autres technologies douces, une réponse positive à toutes les demandes d'énergie domestique. Il n'est pas besoin pour autant de les situer dans une perspective expansionniste aberrante ; mais, tout au contraire, d'éviter les gaspillages inutiles, les consommations inconsidérées, en refusant les motivations fallacieuses.

Le soleil ne doit pas être un prétexte à la recherche et à l'utilisation de son énergie à des fins de domination économique ou militaire par les grandes industries centralisées.

Nous rappelons le rapport d'exploitation à sens unique entretenu avec le tiers monde, maintenu par le chantage technologique, et dont l'héliotechnique serait un fleuron supplémentaire.

Contrairement aux énergies traditionnelles, le soleil ne doit pas faire l'objet d'un monopole énergétique des territoires, car le soleil n'est pas un territoire.

Dispensateur depuis toujours du rythme naturel de notre planète, le soleil doit être considéré comme un facteur essentiel du rétablissement de l'équilibre écologique.

Son utilisation ne doit pas se placer dans le cadre d'une croissance démentielle profitable aux seuls détenteurs du pouvoir.

L'héliotechnique doit être diffusée et pratiquée par tous pour que LE SOLEIL SOIT VRAIMENT AU SERVICE DES HOMMES.

Nous appelons tous les héliotechniciens à mettre leurs connaissances, leur expérience, leur enthousiasme, non au service des systèmes qui exploitent, mais au service de tous.

NOUS SOMMES TOUS DES TECHNICIENS. » (1).

Voilà qui est parfaitement dit. Mais contrôler l'énergie, c'est aussi contrôler le pouvoir. Ne doutons pas qu'avant d'abandonner ce privilège, les Etats et les puissances économiques qui les manipulent n'opposent la plus farouche résistance. Lutter pour le soleil gratuit, ce sera aussi lutter pour la révolution.

J.-P. S.

(1) *Pour entrer en relation avec les signataires de ce texte, s'adresser à : Yves Vatin, 53, villa Beau-Site, 92310 Sèvres.*

L'AUTO SOLAIRE

L'essence est déjà limitée dans de nombreuses villes des Etats-Unis, ce qui laisse prévoir un certain nombre de pannes sèches le long des routes américaines. Il y aura, cependant, parmi les conducteurs anxieux, un Américain bien tranquille, l'heureux conducteur de la première « auto solaire ». Il s'agit d'un prototype mis au point (et présenté à l'Unesco le 5 juillet dernier au cours du congrès « le Soleil au service de l'homme ») par MM. Schaeper et Farber, de l'université de Gainesville, en Floride. La première auto solaire est un Corvair GM muni d'un moteur Sterling, lui-même équipé de batteries chargées à l'énergie solaire. Elle a déjà parcouru, en ville, 3 200 km, à raison d'une trentaine par jour. Sa vitesse maximale est de 97 km/h, mais, à 40 km/h, elle peut rouler sur une distance de 88 km. Le moteur comporte trois circuits de voltage correspondant aux trois régimes de vitesse : démarrage, accélération et accélération maximale. Les batteries sont chargées pour une journée, le conducteur a donc prévu deux sets, dont l'un roule tandis que l'autre est rechargé.

Ses avantages : l'élimination évidente de toute pollution, un combustible qui ne risque pas de s'épuiser et la particularité qu'au ralenti — feux rouges ou longues files d'attente, par exemple — elle ne consomme pratiquement pas d'énergie. Etant donné que les statistiques montrent que 95 % des trajets et 80 % du kilométrage sont effectués sur des distances inférieures à 160 km (aux U.S.A. en tout cas), l'auto solaire semble vouloir s'imposer comme l'un des véhicules urbains de demain. Verra-t-on bientôt les pompes à essence déchues détrônées par des stations de batteries solaires ?

Un politicien contre la bombe : une interview de Jean-Jacques Servan-Schreiber

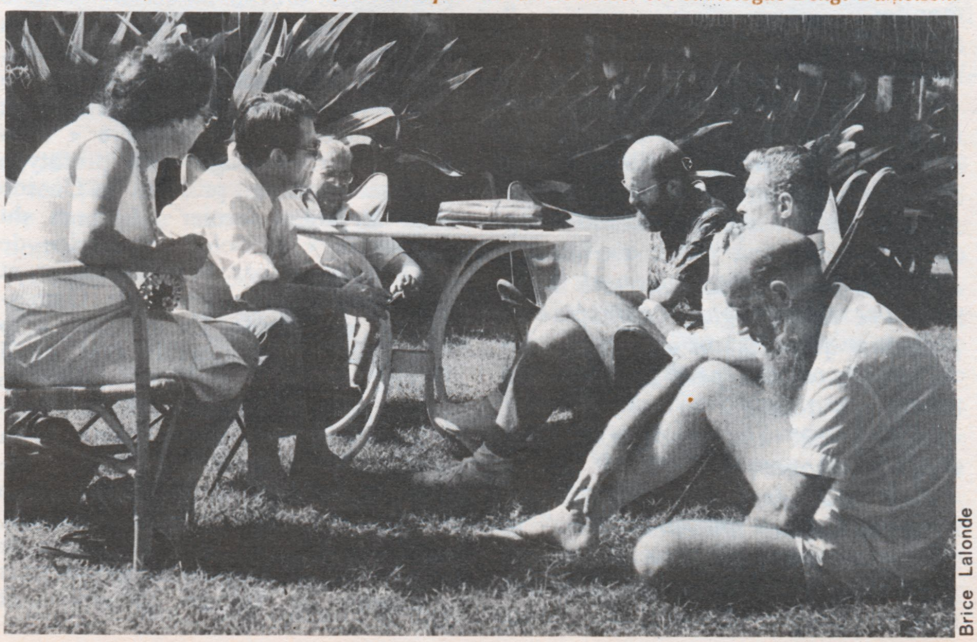
LE SAUVAGE : Pour quelles raisons avez-vous fait campagne contre l'explosion de la bombe de l'été 73 ? Est-ce parce qu'elle était, selon vous, inutile pour la défense nationale ou bien parce qu'elle était dangereuse pour l'environnement des Polynésiens, d'abord, et ensuite, selon vos propres termes, de la planète entière ?

J.J.S.S. : Tout cela à la fois. Il n'y a pas de hiérarchie à établir entre les différentes raisons que l'on a de militer par tous les moyens contre la bombe et contre l'armement nucléaire : toutes à la fois.
Ce n'est d'aillleurs pas depuis 1973 que ce problème me tient à cœur. J'ai ouvert le débat, et dans les mêmes termes, dès 1967 à la télévision, au cours de cinq discussions avec MM. Robert Galley, Alexandre Sanguinetti, et l'ingénieur général de l'Estoile. Ils voulaient les uns et les autres démontrer :
1° que la force de frappe militaire a des retombées économiques et scientifiques utiles ; 2° qu'il n'y a pas de défense nationale de la France sans les armes nucléaires. Tels étaient, tels sont, les deux dogmes officiels ; aujourd'hui comme il y a six ans.
J'ai alors répondu, sur le premier point, que je déniais toute retombée économique utile, et même scientifique, à l'entreprise militaire de la force de frappe. Elle se traduisait essentiellement, à l'époque, par la filière dite Graphite-Gaz. Elle ne valait rien. Elle coûtait très cher. Elle nous faisait prendre un retard énergétique — et scientifique — constant. Je l'ai montré. On a dû d'ailleurs l'abandonner ensuite ; je crois un an et demi après.
Sur le deuxième point, j'ai publiquement demandé à l'un quelconque de mes trois interlocuteurs quel était le scénario concevable par lequel, un jour — et dans quelles circonstances — un responsable français considérerait qu'il serait de son devoir, au nom de la protection du peuple français, d'appuyer sur le bouton nucléaire. Sachant, par-là même que, dix minutes après, il y aurait, sur cinquante millions de Français, trente millions de morts immédiats et vingt millions de morts en sursis. Autrement dit, de détruire la France pour la « défendre ».
Je n'ai pas reçu de réponse ; ni alors ni jamais depuis. Il n'y en a pas.
En ce qui concerne, par conséquent, la notion snob et mystérieuse de dissuasion, elle tombe d'elle-même si on ne peut pas arriver à décrire une circonstance dans laquelle on utilise la bombe. Si la bombe est inutilisable, la dissuasion est un mot vide.
Je crois toute cette entreprise frappée de nullité. Du point de vue intellectuel, elle est innommable. Du point de vue militaire, elle est nulle.
Valeur diplomatique ? S'il n'y a aucune circonstance concevable dans laquelle la France pourrait, sous peine de suicide, employer la bombe, si cette bombe donc ne pèse d'aucun poids militaire, elle ne pèse pas non plus en diplomatie.
Ou plutôt, si, elle pèse négativement, et lourdement, d'un poids de coût économique réel et de cynisme un peu minable sur les épaules de tout représentant de la France autour d'une table.
Je suis convaincu, d'après les débats auxquels j'ai assisté à l'étranger, que le poids de la France est diminué au fur et à mesure qu'elle s'enlise dans l'entreprise nucléaire.
Je ne parle même pas du problème moral. L'idée même de lancer une bombe atomique est si répugnante qu'il est inutile d'insister.

Vous opposez-vous pour les mêmes raisons aux expérimentations aériennes chinoises, souterraines américaines ou russes ?

Absolument. Ne pas s'y opposer serait du nationalisme inverse ! Pourquoi serais-je contre une absurdité

Le « commando de la paix » à Tahiti, de g. à d. : Anne-Marie Fritsh, le général de Bollardière, Richard Molard, Jean-marie Muller, Jean-Jacques Servan-Schreiber et l'ethnologue Bengt Danielson.



Brice Lalonde

"la force de frappe nucléaire ne sert à rien"

française sans être contre une absurdité étrangère. Une force de frappe nucléaire ne sert à rien. Non seulement pour la France, mais à rien pour l'U.R.S.S., à rien pour l'Amérique, à rien pour la Chine, à rien, rien et rien pour l'Angleterre. C'est un fait démontré par l'évolution des trente dernières années. Jamais, dans aucune crise, dans aucune circonstance, pour aucun objectif, pour aucune de ces puissances, elle n'a servi. Nikita Krouchtchev a déclaré solennellement, le 12 juin 1964 : « *La guerre nucléaire est stupide, stupide, et stupide. Si vous appuyez sur le bouton, vous vous suicidez ; c'est tout.* »

Adhérez-vous aux thèses pacifistes et non violentes du général Paris de Bollardière ?

S'il fallait répondre d'un mot, je dirais oui. Mais ça mériterait d'être commenté. C'est avec Bollardière, sous ses ordres, que j'ai, en Algérie, pour la première fois, connu personnellement les aspects les plus monstrueux de l'utilisation de la violence. Ni pour lui, ni pour moi, la question ne s'était moralement posée dans la guerre mondiale et la lutte contre l'hitlérisme. C'est ensemble, en 1956, que nous avons l'un et l'autre, chacun à notre poste, réagi contre cette guerre coloniale et tout ce qu'elle entraînait. Depuis, Bollardière a étudié la stratégie de la non-violence, c'est-à-dire comment un pays peut se défendre en « utilisant » la non-violence. Il s'agit là d'un problème non pas seulement moral mais aussi stratégique. C'est ce qui est nouveau. Il est étudié dans les instituts militaires de plusieurs pays, en particulier pour l'*Institute for Strategic Studies* de Londres. Je considère ne pas être encore suffisamment informé sur le sujet, mais je suis tout prêt à considérer qu'il y a là une ressource nouvelle pour l'avenir sur la notion même d'efficacité dans la défense. Examinez votre vie privée ; tirez-en des leçons pour les affaires publiques. C'est plus qu'intéressant.

Pendant ce temps-là, à Paris... Une manifestation non violente (du côté des manifestants au moins) pour l'arrêt des explosions nucléaires françaises dans le Pacifique.



« Libération »

On vous a accusé d'utiliser la bombe pour monter une opération publicitaire autour de votre nom.

Chaque fois que je déclenche une action politique, on m'accuse de cela. Qu'est-ce que ça veut dire, « publicitaire » ? Je n'ai pas besoin de publicité. Et puis, toute action politique n'a de sens que si elle est sur la place publique pour que tout le monde puisse en juger et en débattre.
En tant qu'homme politique, je ne crois qu'au débat public. Mon rôle a donc très souvent consisté, pas seulement à propos de la bombe, mais précédemment à propos de la filière nucléaire, justement, puis de l'Avoir fiscal, par exemple, ensuite du Pouvoir régional, ou du gaspillage de l'argent public pour Concorde ou à Fos, à porter le débat brutalement sur la place publique. C'est le devoir d'un homme public. La discussion des problèmes nationaux ne doit pas rester confinée dans des cabinets ministériels ou les couloirs des assemblées ; comme tant de gens le souhaiteraient parce qu'ils y trouvent naturellement leur intérêt.

Dans ce cas, pourquoi avez-vous décidé de déclencher l'offensive anti-bombe en 1973 seulement ?

Je l'ai fait depuis 1967, je vous l'ai dit. Mais ce qu'il y a de nouveau en 1973, c'est que nous avons décidé — tous ceux qui y ont participé — d'aller dans le Pacifique et de mettre des Français *au centre de la zone nucléaire*. Un Français y avait pensé avant nous, le pasteur Gilbert Nicolas, qui était depuis le début de l'année à bord d'un des bateaux de protestation, dans la zone nucléaire, et c'est l'exemple de Gilbert Nicolas, ▶

« C'est seulement maintenant que le débat commence... »

des Néo-Zélandais, des Australiens, des Canadiens, qui nous y a amenés les uns et les autres.
Le seul moyen d'éveiller l'opinion — là était mon simple apport — était d'empêcher le gouvernement de pouvoir, comme d'habitude, tirer le rideau de fer du nationalisme contre la liberté de réflexion des Français. J'ai pensé que si des Français notoires s'associaient à la protestation générale, on ne pourrait plus dire qu'il s'agit d'une entreprise « étrangère » et on serait obligé de faire face au problème. Il s'est trouvé des Français incontestables dans leur motivation, dont aucun d'eux n'a d'ambition dont on puisse l'accuser, le général de Bollardière, Jean-Marie Muller, Brice Lalonde et l'abbé Jean Toulat. Nous les avons entourés, accompagnés et aidés en allant en Polynésie et dans le Pacifique-Sud ; avec deux autres hommes d'Eglise et trois parlementaires. L'opposition à la bombe représentée par ce « commando de la paix » est devenue un fait dans l'opinion : des Français ont été jusqu'à Mururoa pour protester contre la bombe. A partir de là, le débat a commencé ; ils ont gagné la partie.

Vous considérez donc que nous en sommes au début, et non pas à la fin, de l'offensive pacifique contre la force de frappe française ?

C'est seulement maintenant que le débat commence, grâce à leur action difficile et courageuse. Il fallait le faire, nous l'avons fait. A partir de là, les Français vont réfléchir sans plus devoir se rapporter aux Néo-Zélandais et aux Australiens ; nous avons déchiré le voile du nationalisme qui entourait et dissuadait la réflexion.
Au cours de l'opération du Pacifique, pendant les trois premières semaines, le gouvernement a tout fait pour la mettre en sourdine, pour empêcher que l'opinion publique en soit informée. Mais, finalement, la force de l'action entreprise a été plus forte. L'amiral de Joybert a commencé à répondre à Mgr Riobé. Le père Avril est intervenu contre le cardinal Daniélou ; le général de Bollardière contre le général Beaufre. La pauvreté des arguments pour la bombe (je pense à ceux d'hommes pourtant éminents comme Raymond Aron ou André Fontaine) est apparue, enfin, en plein jour. D'autres militaires ou hommes politiques ont suivi. Le débat ne peut désormais que se prolonger. Car c'est un sujet tellement essentiel que chacun voudra se prononcer. On peut espérer que s'exprimera finalement une décision nationale plus élaborée. Arrêter la force de frappe ne comporte aucun sacrifice ni aucun inconvénient. La poursuivre mine la nation et trahit l'intérêt des Français.

Personnellement, quels prolongements pensez-vous donner à cette campagne ?

A mon retour, j'ai essayé de démontrer clairement, dans un long article de *l'Express*, la nullité de la bombe. Je continuerai à éveiller, à ma place, l'intelligence française à la sottise et au caractère suicidaire que représente cette entreprise pour notre pays.
Quelques hommes de bonne volonté nous répliquent « *qu'il faut d'abord et avant tout organiser une conférence internationale pour un désarmement général et contrôlé... Et si toutes les nations s'accordent, la France sera la première à accepter..., mais on ne peut pas désarmer unilatéralement...* » Voilà le raisonnement. Je voudrais qu'ils comprennent que depuis un siècle, on invoque ces fameuses conférences de désarmement et, depuis un siècle, on en a connu avant chaque guerre et chaque carnage. Ce n'est pas une politique sérieuse ; c'est celle de l'autruche. La chose utile, je ne dis même pas morale, je dis utile, que la France puisse faire, c'est de donner l'exemple. Il n'y a rien à négocier. C'est notre intérêt ; c'est tout.
Il faut donc décider, nous-mêmes, que nous nous en débarrassons et que nous arrêtons la force de frappe. C'est une illusion de penser que nous puissions « négocier » avec les autres la renonciation à cette prétendue position de force ; puisque c'est, au contraire, un facteur de faiblesse, même et surtout du point de vue de la « défense ». Il faut simplement y renoncer. De la sorte, nous faisons un geste bénéfique pour la France et nous faisons réfléchir d'autres pays étrangers.

Si demain vous étiez en position de responsabilité gouvernementale, est-ce que vous décideriez d'abandonner la force de frappe ?

Oui, naturellement.

Des prix Nobel de physique et de biologie, comme Linus Pauling, Jean Rostand et Hannes Alfven, sont d'accord pour admettre que la moindre élévation de la radioactivité dans notre environnement risque d'entraîner des modifications génétiques, entre autres. D'autre part, le Parlement suédois a longuement débattu de l'opportunité d'arrêter la construction de nouvelles centrales nucléaires, en attendant que l'on ait réuni les preuves de l'innocuité de cette nouvelle technique. Si vous étiez en position de responsabilité gouvernementale, vous poseriez-vous ces mêmes questions ?

Non seulement, je me les poserais, mais il faudrait que la nation se les pose. Par conséquent, que des ministres, des chercheurs, des universitaires en débattent complètement avec toutes les informations possibles. Ce qui me frappe, c'est qu'en France on refuse d'en parler et même de s'informer. Mais je voudrais introduire un peu de hiérarchie à propos de ce sur quoi je veux me prononcer. Ma première préoccupation ne figure pas parmi celles que vous venez de citer. Ma première préoccupation est la guerre nucléaire. Tous ces hommes considèrent, à juste titre, les inconvénients possibles, éventuellement très graves, des centrales nucléaires. Je crois, moi, à la guerre nucléaire *probable ;* et c'est là une lourde charge pour la réflexion. Je veux contribuer à délivrer l'univers de cette probabilité. Je ne dis même pas possibilité. Je dis probabilité, car la course aux armements ne se ralentit ni en U.R.S.S. ni aux Etats-Unis. Si nous continuons tous ensemble ce jeu infernal, nous assisterons à la dissémination nucléaire. Nous allons finir par la vendre, ou la donner, à tel ou tel allié, etc... Ainsi la guerre devient probable. Il faut donc d'abord arrêter la bombe. Cela nécessite une révolution politique dans l'organisation des nations ; d'abord entre elles — et cela a commencé — et aussi à l'intérieur de chacune. Tout est lié.

Si une majorité des membres du Comité directeur du Parti radical désavouait votre campagne contre la bombe, quelle attitude adopteriez-vous ?

Je remettrais mon mandat. Il appartient au Parti.

Propos recueillis par Alain HERVE

"j'étais aux mains des pirates"

Un écologiste contre la bombe : le journal de bord de Brice Lalonde, président du groupe français des Amis de la Terre



Reportage Brice Lalonde

« Le commando de la paix » : de gauche à droite, le général de Bollardière, Hugh Monroe, l'abbé Toulat, Brice Lalonde et Jean-Marie Muller.

Dimanche 17 juin. Los Angeles, 21 h. Les policiers américains qui surveillent l'embarquement m'obligent à repasser à travers le détecteur, mais sans ma ceinture qui a déclenché le signal. Bollardière affirme en rigolant que je suis un terroriste. Après tout, dans quatre jours, la presse tahitienne nous désignera sous le nom de commando Bollardière. Pour l'instant, nous avons douze heures de vol dans les reins et il nous en reste autant jusqu'aux Fidji.

Jeudi 21 juin. Des trombes d'eau tombent sur Pago-Pago, noyant les bananiers, estompant les sommets de l'île. Ce village des Samoa est devenu notre grande blague. Nous ne cessons d'y poser le pied entre deux avions, à la poursuite d'un voilier fantôme pour Mururoa ! Aux Fidji, nous avons appris que le bateau prévu met deux mois pour rallier la zone des essais. Trop long. Nous avons alors essayé Tahiti, au prix d'un détour, boycott oblige, par Honolulu et deux brèves escales à Pago-Pago. A Tahiti, toujours pas de bateau, mais les journaux annoncent que nous navigons déjà dans le Pacifique. Pour éviter le ridicule, nous fuyons sur le champ...

Je viens de téléphoner à Barry Mitcalfe, l'animateur de Peace Media, pour le prévenir de notre arrivée en Nouvelle-Zélande, demain matin. Il coordonne l'envoi des bateaux dans la zone et saura mieux que quiconque nous renseigner sur les possibilités d'embarquement. C'est la première fois que nous avons quelques heures devant nous : nous les passons sur la plage. L'abbé Toulat flotte dans un superbe maillot, Bollardière nage comme un poisson et Jean-Marie Muller trempe consciencieusement sa barbe.

Nous nous connaissons à peine. J'ai rencontré mes compagnons pour la première fois samedi dernier, lorsque nous avons décidé de partir tous les quatre.

C'est le 13 juin que tout a commencé, quand Peter Hayes, représentant des mouvements écologiques australiens, venu en France pour coordonner l'action antibombe, rencontre Servan-Schreiber qui avait ▶

Le premier ministre des îles Cook contre les voiliers privés

manifesté à Nancy son opposition aux essais nucléaires. Celui-ci lui fait part du projet qu'il cherchait à réaliser avec le général de Bollardière : embarquer des Français sur un bateau et croiser au large de Mururoa pendant qu'un meeting se tient à Papeete. Peter lui offre alors son aide ; il connaît ceux qui, dans le Pacifique, pourront affréter un bateau. Le *Fri,* qui croise déjà dans la zone, peut accueillir quatre personnes et le comité antinucléaire des Fidji se charge de trouver un bateau pour faire la navette entre Suva et Mururoa (4 000 km). Bollardière a déjà constitué un trio avec Jean Toulat, auteur du livre *La Bombe ou la vie,* et Jean-Marie Muller, animateur de la communauté non violente d'Orléans. Il reste une place. Peter, qui connaît bien les Amis de la Terre, propose mon nom...

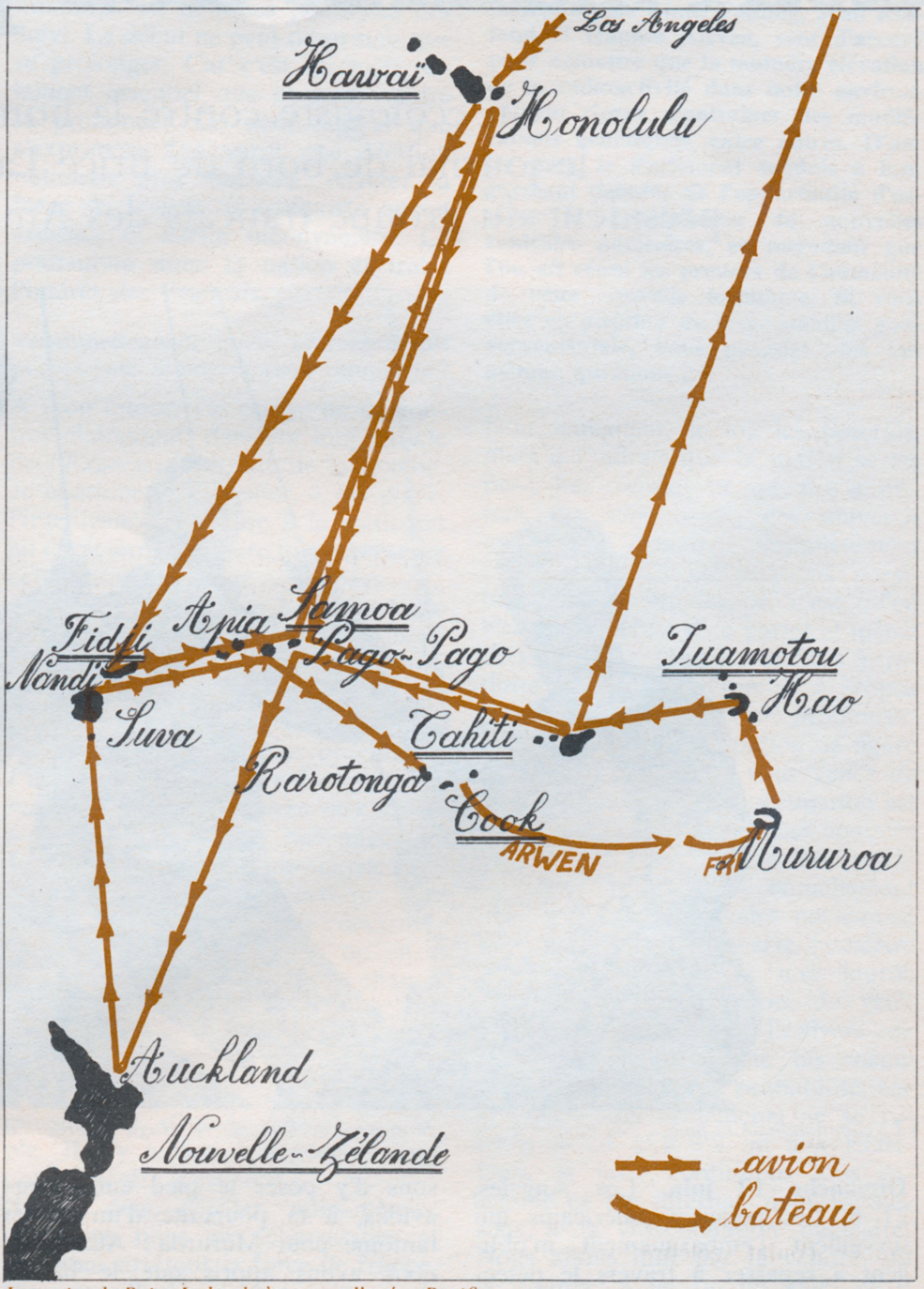
Vendredi 22 juin. A Auckland, nous sommes surpris par le froid : ici, c'est l'hiver. Barry nous attend, entouré de journalistes. « *Les Français sont-ils contre la bombe ? Que font-ils pour nous aider ? Aurez-vous des ennuis à votre retour ?* »
Difficile de leur expliquer qu'en France, la plupart des gens se disent contre la bombe, mais que très peu agissent.
Toute la Nouvelle-Zélande se passionne contre la bombe. Avec trois millions d'habitants, ce pays à la fois maori et anglais, exotique et familier, n'est ni couvert d'usines ni sillonné d'autoroutes ; ici, point de centrales nucléaires, mais des centrales géothermiques.

Lundi 25 juin. Un télégramme nous confirme que le *Manuvaï,* un petit cargo, est bien disponible aux îles Cook.

Mercredi 27 juin. En route vers les Cook, nouvelle escale à Nandi. Nous suçons des cannes à sucre en attendant le départ de l'avion pour Rarotonga. Le voyage dure toute la nuit et nous nous posons au petit matin dans les îles Cook.

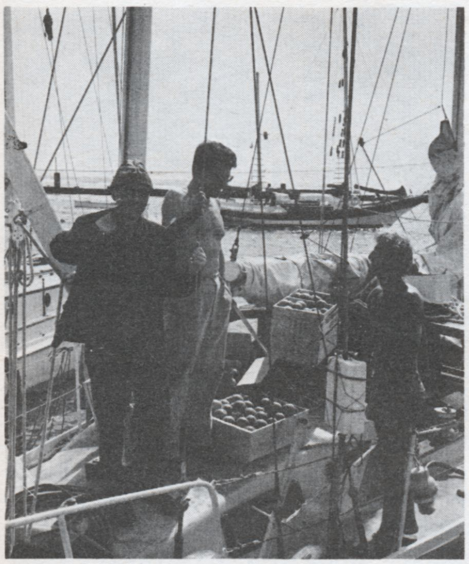
Jeudi 28 juin. Dès notre arrivée à Rarotonga, le Premier ministre demande à nous voir : « *Comprenez-moi bien, personnellement, j'approuve votre action, mais mon gouvernement monte une opération avec la Nouvelle-Zélande et l'Australie et nous ne voulons pas que des voiliers privés s'en mêlent. Je viens de voir le propriétaire du* Manuvaï *et je lui ai dit que je serais mécontent si son bateau prenait le départ.* »
Nous sommes de nouveau sans bateau !
Le soir, dans le seul café du port, nous retrouvons Blacki, un Américain moustachu de vingt-cinq ans qui navigue d'île en île avec trois jolies équipières. Envoyé très spécial de l'*Associated Press,* il tient absolument à nous voir partir pour photographier notre départ. Blacki est aussi nonchalant qu'efficace. Il nous présente à Adrian, un jeune Australien, et à sa compagne écossaise Anne, qui naviguent sur un yacht de 15 mètres, en ferro-ciment, l'*Arwen.* Adrian cherchait justement à louer son bateau. Le marché est conclu.

Samedi 30 juin. Le pont de l'*Arwen* disparaît sous les sacs, les oranges et les noix de coco. Nous sommes parés. Grâce à un radio-amateur du

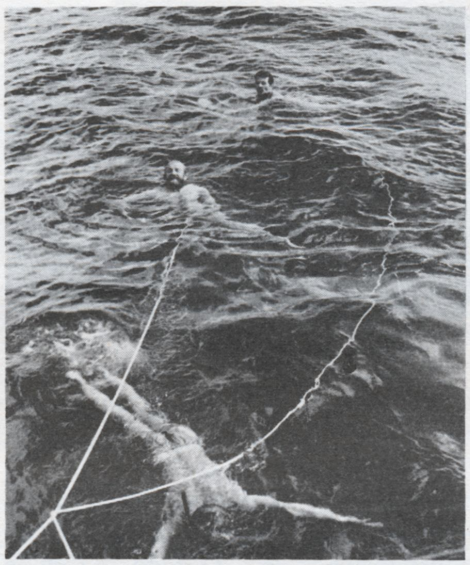


Le trajet de Brice Lalonde à travers l'océan Pacifique.

« Des rorquals de neuf mètres veulent jouer avec nous »



*L'embarquement des vivres à bord de l'*Arwen.



Baignade en haute mer avec des filins de sécurité.



*La messe à bord de l'*Arwen.

coin, nous entrons en contact avec le *Fri* et convenons d'un rendez-vous à la limite de la zone, par 23° sud et 142° ouest. « *Nous serons là dans douze jours. — Douze jours ? Vous plaisantez, les alizés soufflent contre vous. — Si, nous marcherons aussi au moteur. — OK, on vous attend. Amenez un groupe électrogène.* » Ce fut le dernier contretemps. Impossible, bien sûr, d'en trouver un à Rarotonga, surtout le samedi... Finalement, Blacki nous vendit son générateur et, à 15 h, l'*Arwen*, avec 800 litres de mazout stockés en réserve sur le pont, franchit la passe de Rarotonga. A son bord, deux tonnes de chargement et sept personnes dont quatre n'ont qu'une expérience limitée — c'est le moins qu'on puisse dire — de la mer...

Dimanche 1er juillet. A bord, la vie s'est tant bien que mal organisée ; l'abbé Toulat célèbre même une messe.

Dimanche 8 juillet. Depuis une semaine, pas un rayon de soleil ; la navigation contre la houle d'alizé est pénible, nous sommes secoués et trempés. Le coup de vent de sud d'hier soir a repoussé l'*Arwen* vers le nord. Aujourd'hui, à mi-parcours, nous nous réveillons sur une mer d'huile et sous un soleil radieux. Calme plat ! A vrai dire, nous ne songeons pas à nous inquiéter tant le contraste avec les jours précédents est délicieux. Nous mettons le moteur en marche et passons la journée sur le pont.

Lundi 9 juillet. Le moteur nous lâche ! Et toujours pas un souffle de vent. Un avion de la Royale nous a survolé à plusieurs reprises. « *Regardez le gros poisson* », s'écrit soudain l'abbé Toulat. Ce sont deux rorquals de neuf mètres qui viennent nous témoigner leur solidarité. Pendant deux heures, ils nous invitent à jouer, tournent autour du bateau, plongent sous la coque. Je songe au projet Jonah. Baleines, chères baleines, n'allez surtout pas vers Mururoa...

Mardi 10 juillet. Le *Fri* est encore hors de portée de la radio du bord. Nous avons hissé le génois pour profiter de quelques instants de vent d'ouest, mais celui-ci est retombé. Concours de prières pour l'éveiller. Toulat échouant, j'offre des libations à Poséidon. Dix secondes plus tard, le vent se lève... et forcit au point de déchirer le génois. Il ne cessera de souffler, désormais, jusqu'au rendez-vous.

Vendredi 13 juillet. Ça y est ! Dans la soirée, nous obtenons le contact radio avec le *Fri*.

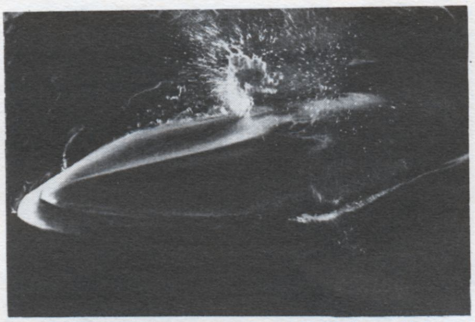
Dimanche 15 juillet. Dès le petit jour, nous sommes sur le pont pour guetter le *Fri*. A 15 h, les deux voiliers relèvent la même position. « *Tu vois ce nuage en forme de cigare ? Nous sommes juste à son extrémité.* » Une demi-heure plus tard, la vigie du *Fri* nous aperçoit.
Les bateaux se rapprochent lentement jusqu'à la tombée de la nuit. Une lune magnifique nous éclaire. La chaloupe du *Fri* est mise à la mer pour tendre une amarre entre les deux voiliers. La première se brise, la seconde tiendra le temps des six voyages nécessaires pour transborder le ravitaillement, les passagers et le matériel. Lorsqu'elle se rompt à nouveau, il faut récupérer l'*Arwen* qui dérive et le *Fri* perd sa chaloupe dans l'opération. L'*Arwen* s'éloigne, ramenant à Rarotonga le mécanicien que notre compagnon néo-zélandais est venu relever. La chance est avec nous : la bombe n'a pas encore explosé et un bon vent se met à souffler. Demain matin, nous serons dans la zone.

Lundi 16 juillet. Nous faisons connaissance avec le navire et son équipage. Gilbert Nicolas, seul Français à bord depuis le mois de mars, nous guide. Le *Fri* est un vieux caboteur de la Baltique de 120 tonnes, gréé en ketch, avec une grand'voile à corne, deux focs et une trinquette. Sa coque de bois, mal calfatée, prend l'eau et il faut pomper en permanence. A l'arrière, le carré ressemble à un bistrot sympathique du Quartier latin. Aux fourneaux s'affairent Noémi, la compagne du brillant navigateur hollandais Martin, et Patchouli qui attend un enfant de Peter Yeates, le porte-parole de Peace Media. La cale est bricolée en dortoir et magasin. A l'arrière, Hugh Monroe s'affaire constamment dans la salle des machines. Une dunette abrite la cabine du capitaine américain David Moodie et de sa ▶

Les militaires montent à l'abordage : c'est la bagarre



*Adrian Hickey, le propriétaire de l'*Arwen *et sa femme Anne.*



Un rorqual de neuf mètres souffle le long du bord



David Moodie (à dr.) et les deux Peter lisent le message de l'amiral Claverie.

femme Emma, ainsi que la salle de navigation et la radio où l'autre Peter appelle les radio-amateurs du monde entier. Barry Allister est chargé du matériel cinéma et Collin est l'infirmier du bord. Enfin Rua, le Maori, représente à bord la population autochtone du Pacifique. Les décisions sont prises en assemblée générale, mais en cas d'urgence, tous font confiance à David qui est un marin expérimenté. Nous sommes maintenant seize, sans compter le chat.

Mardi 17 juillet. Plusieurs alertes nous ont réveillés dans la nuit : des feux de navires, un avion volant à basse altitude et la corne de la grand'voile qui se brise. Le matin, un dragueur de mines navigue à nos côtés. Ce n'est pas *la Paimpolaise* qui épéronna en 1972 le *Greenpeace III,* mais *la Dunkerquoise*. Un « Zodiac » conduit par trois marins s'en détache et vient s'amarrer sous l'échelle du *Fri*. L'un d'eux monte à bord pour remettre à David un message de l'amiral Claverie nous enjoignant de quitter les lieux ; le texte du décret créant la zone interdite est joint au message. Ils repartent aussitôt. Une heure plus tard, le navire revient vers nous. David agite la lettre dans laquelle nous refusons de modifier notre route, car nous naviguons dans des eaux internationales. A nouveau, le « Zodiac » est envoyé, les marin prennent la réponse et repartent. *La Dunkerquoise* disparaît.

A 15 h, plusieurs bâtiments de guerre s'approchent ; nous sommes bientôt entourés de trois navires dont un aviso, le *Doudart de Lagrée*. Deux « Zodiacs », portant chacun six marins, accostent le *Fri*. Sans un mot, ils montent à bord, accompagnés d'un officier qui refuse d'écouter nos protestations ; ils ont des poignards au mollet. Ils commencent par couper les antennes radio et installent un poste de campagne. Peter a cependant eu le temps d'avertir les journalistes de l'*Otago,* frégate néo-zélandaise. Entre - temps, les canots sont repartis chercher une nouvelle cargaison de marins. Ce sont des appelés ; ils sont vite une cinquantaine de maladroits qui grouillent sur le pont. Un deuxième officier, plus bavard, nous explique que nous allons être remorqués « en dehors de la zone ». L'*Hippopotame,* un remorqueur de haute mer, s'approche alors du *Fri* pour lancer une amarre à nos occupants qui se massent à l'avant du voilier et amènent la trinquette. Mais le servant du canon lance-amarre calcule mal son coup et le filin tombe à la mer sous nos applaudissements. Le remorqueur revient deux fois, mais les cartouches sont mouillées et font long feu ! Enfin, l'amarre est lancée à la main. Martin se précipite et jette à la mer les manilles que les soldats ont apportées pour la fixer. Profitant de la confusion, il tranche trois fois le filin ! Les marins commencent alors à s'énerver ; ils nous repoussent vers l'arrière et veulent nous enfermer dans la cale. Muller est proprement soulevé de terre par quatre marins ; un autre s'accroche à Noémi qui grimpait aux haubans et la bascule sur le pont ; Rua fonce dans le tas et renverse plusieurs soldats avant d'être ceinturé. Un marin se précipite vers moi et cherche à prendre ma caméra ; plus tard, il parviendra à la détériorer et à s'emparer du film. C'est alors que David et Colin se jettent à la mer et nagent vigoureusement vers le large. Il faudra trois quarts d'heure pour les repêcher et les mener à bord de l'aviso. Entre-temps, les militaires français se sont rendus maîtres du *Fri* et nous regroupent sous la dunette. Ils ont amarré un filin sur l'étrave et bloqué le gouvernail. Nous sommes remorqués non pas « en dehors de la zone », mais bien à Mururoa ; Peter parvient à émettre la nouvelle avant qu'un marin ne détruise définitivement la radio.

A 21 h, nous pénétrons dans le lagon, escorté de deux navires ; une heure plus tard, le *Fri* est à quai, des gendarmes mobiles remplacent les marins et prennent position sur le pont. Dans le carré où nous sommes réunis, nous décidons de rester à bord du *Fri*. Si l'on nous déloge, nous entreprendrons une grève de la faim jusqu'à ce que nous soyons libres de nos mouvements. Un jeune officier vient parlementer.

Des gendarmes lui succèdent et nous intiment l'ordre de sortir. Patchouli, qui est enceinte de six mois, obéit pour éviter une bousculade, escortée par Rua et Peter. Nous sommes hissés à travers la claire-voie et portés ou traînés sur le quai.

Mercredi 18 juillet. Quelle sale nuit ! Nous avons été conduits dans les baraquements du port, les femmes d'un côté, les hommes de l'autre. Devant la porte, un garde armé d'une mitraillette ; à l'intérieur, des gendarmes. Ils cherchent à distinguer les Français du reste de l'équipage. Pour éviter d'être séparés, nous nous exprimons, Gilbert et moi, en anglais ; mais Bollardière, Muller et Toulat sont isolés. A midi, nous sommes portés à bras dans deux avions.

Une heure plus tard, les avions atterrissent sur l'atoll d'Hao, dans les Touamotou. Un autobus militaire nous transporte au club nautique de la base, aménagé en prison pour nous recevoir. Des grillages ont été

Achille Fould : « Vous avez ma parole de marin, ma parole de ministre »



Empoignades avec les matelots de la marine nationale après l'abordage.



A Tahiti : Lisa Sanford, Peter Yeates, Gilbert Nicolas et Francis Sanford.



A l'hôpital de Tahiti : Emma et David Moodie, Gilbert Nicolas, Patchouli, Peter Yeates.

tendus autour du bâtiment et sur la plage, gardée par des parachutistes.

Jeudi 19 juillet. J'ai le mal de terre. Il me semble que le bâtiment tangue et roule. Les gendarmes m'ont reconnu à ma casquette ! Ils bâfrent devant nous sans aucune pudeur et tentent aussi de faire cesser notre grève de la faim. Nous retrouvons Muller et Toulat qui nous apprennent qu'ils ont été séparés de Bollardière dès leur descente d'avion.

Vendredi 20 juillet. J'accompagne Muller au bureau de poste du village civil. En chemin, nous pouvons mesurer combien la présence des militaires a bouleversé l'atoll. Nous téléphonons à Francis Sanford et j'envoie un télégramme aux avocats des Amis de la Terre.

Samedi 21 juillet. La première bombe a explosé ! Les matamores l'emportent cette année encore... A midi, Bollardière est libre. David, Peter Yeates, Barry et Gilbert décident néanmoins de continuer la grève de la faim. A 16 h, le représentant du gouverneur nous annonce qu'un avion nous attend, mais le médecin de la base demande à Bollardière de rester ; il voudrait terminer quelques analyses. Je décide de l'attendre. Muller et Toulat s'envolent vers Tahiti.

Dimanche 22 juillet. Bollardière a été évacué pendant la nuit. Vers 10 h, on nous prévient qu'un membre du gouvernement, de passage à Hao, demande à me rencontrer avec le « skipper » de *Fri*. M. Achille Fould, secrétaire d'Etat à la Défense, n'accepte de parler que des détails immédiats. Il me reçoit d'abord : « *Vous avez demandé à rejoindre Papeete ? Je vous offre une place dans mon avion.* » J'accepte s'il garantit au skipper la restitution du *Fri*. Il fait alors entrer David. « *Je suis un ancien marin et je comprends votre soucis ; votre bateau vous sera rendu dans les prochains jours, entièrement réparé et remis à neuf par la Marine nationale, parole de marin, parole de ministre... Par la suite, toutefois, vous comprenez bien que nous ne pouvons pas vous laisser reprendre la mer sans vous demander de prendre l'engagement de ne pas retourner dans la zone.* » David est satisfait des assurances données concernant le *Fri*, mais, s'il doit prendre un engagement, c'est celui, au contraire, de retourner dans la zone. De toute manière, il va consulter ses compagnons.

Je décide alors de partir et nous convenons d'une heure à laquelle je téléphonerai chaque matin de Tahiti. Une heure plus tard, je suis à bord du *Mystère 20* de la base de Hao qui vole vers Papeete. M. Achille Fould me demande ce que je fais « en dehors de la contestation ». Il me parle vaguement de l'indépendance de la France et de la liberté d'opinion, puis retourne s'asseoir. Parmi les passagers, trois techniciens du C.E.A. Ils sont à la fois des artisans de la bombe et des spécialistes de centrales nucléaires. Ça n'a pas l'air de leur poser de problèmes. L'un d'eux me parle de Fessenheim. Son grand regret est l'abandon de la filière française. Le second est sans opinion, mais le troisième est franchement obtus : quand je lui parle du livre de Gofman et Tamplin, qu'il ne connaît pas, il me répond froidement qu'il ne le lira pas, de toute façon, parce qu'il est écrit par un Anglo-Saxon (1).

A Papeete, M. Achille Fould est reçu en grande pompe ; flonflons et vahinés ! Terrorisé à l'idée d'être pris en flagrant délit de fayotage, je me faufile vers la sortie. Je retrouve mes deux compagnons chez Francis Sanford, dans la mairie de Faaa, où ils tiennent une conférence de presse.

Mercredi 25 juillet. Dans les rues de Papeete, on voit partout des militaires... Francis Sanford, dont je suis l'hôte, nous raconte à quel point l'installation du Centre d'expérimentation du Pacifique a désorganisé la société tahitienne, faussé le développement du pays et accrû sa dépendance économique. Peu à peu, le mépris d'une administration de type colonial l'a conduit à réclamer l'autonomie interne et, tout récemment, à se déclarer partisan de l'indépendance. Ce soir, nous sommes les hôtes de John Teariki, maire de Moorea. Il nous parle longuement de l'agriculture. L'île a été ravagée à plusieurs reprises par des insectes apportés par les cargos et des épizooties ont décimé les animaux d'élevage. Après la baisse des cours mondiaux, les cultures traditionnelles ont été abandonnées ; d'autres, plus récentes, ont échoué ; une bonne partie des produits alimentaires doit désormais être importée à grands frais de Nouvelle-Zélande.

Dans la nuit, David Moodie, Peter Yeates et Gilbert Nicolas, affaiblis par leur grève de la faim, sont transportés à l'hôpital de Mamao avec Emma et Patchouli. A leur arrivée, ils reçoivent un avis déclarant qu'ils sont indésirables. « *Quoi, on nous fait venir de force pour nous dire ça !* »

Jeudi 26 juillet. Depuis quatre jours, nous avons rencontré beaucoup de monde : avocats, journalistes, chercheurs, prêtres; hommes politiques. J'ai pu converser avec le professeur Salvat qui dirige l'antenne du mu- ▶

A Tahiti, c'est la psychose des cancers et des leucémies

séum d'histoire naturelle en Polynésie. Avec d'autres spécialistes, dont l'écologiste Labeyrie, il a signé un ouvrage sur Mururoa. Les chercheurs du muséum ne pouvaient pourtant pas ignorer que leurs travaux allaient servir directement à l'organisation des essais. Ont-ils pudiquement fermé les yeux, trop contents que l'armée leur offre les moyens d'étudier un petit atoll ?
Dans la soirée, Jean-Marie Muller et l'abbé Toulat s'envolent vers Paris ; nous avons décidé ensemble que je resterai à Tahiti jusqu'à ce que l'équipage du *Fri* puisse reprendre la mer.

Vendredi 27 juillet. Une véritable psychose de cancers et leucémies se propage cette année à Tahiti. Plusieurs cas se sont déclarés récemment. Les seules statistiques disponibles sont anciennes. A l'hôpital, le médecin spécialiste vient justement de partir en vacances, on m'envoie au service de la santé. Je téléphone au directeur. « *J'attendais votre appel,* me dit-il... *Le C.E.P. a fait établir des statistiques qui concernent très précisément les cancers et leucémies recensés en Polynésie. Mais elles sont couvertes par le secret militaire. Je peux vous dire qu'il y a, en effet, un léger accroissement de ces maladies, imputable sans doute aux progrès de l'observation médicale.* »
L'après-midi, je frappe à la porte du C.E.A. Les gardes font venir le directeur de la sécurité qui s'empresse de recopier avec soin ma carte d'identité avant de m'expliquer que je dois d'abord solliciter une autorisation par écrit. Non loin se trouvent les bâtiments du Laboratoire de surveillance radiologique... La secrétaire m'introduit dans un bureau et me demande d'attendre quelques instants. Sur un meuble, des dossiers polycopiés : *Rapports sur les retombées des tirs de Mururoa.* Il y en a toute une pile pour l'année 1971. Je commence donc à lire. Le rapport précise, entre autres, que l'utilisation du ballon n'empêche pas toujours une contamination directe de la surface. Des graphiques illustrent les résultats d'analyses effectuées en divers points de contrôle. Les taux de radioactivité semblent plus élevés à Tahiti qu'ailleurs, mais je ne vois pas de chiffres pour Tureia et Mangareva qui sont deux îles habitées proches de Mururoa. Je suis interrompu par l'arrivée d'un technicien qui me fait visiter rapidement les lieux. Il m'explique que le laboratoire analyse des échantillons d'aliments considérés comme le menu type du Tahitien. Bien entendu, ils n'ont jamais décelé un taux significatif de radioactivité. « *Comment s'effectue le ramassage des échantillons ? — Ils nous sont fournis par le Service mixte de contrôle biologique.* » Je suppose qu'il s'agit de l'armée. Quant à Tureia et les Gambiers, « *d'autres s'en occupent* ». Mais qui ? La visite terminée, mon guide, qui se défend d'appartenir au C.E.A. (« *Nous ne sommes pas de ceux qui font exploser la bombe* »), s'inquiète de mon dossier et va chercher le directeur, l'honorable professeur Danquenet. Ce monsieur arrive en trottinant et me prend le dossier des mains, ni plus ni moins. « *C'est le seul que nous ayons* », m'assure-t-il en me saluant.

Samedi 28 juillet. Barry Allister, le quatrième gréviste de la faim, a rejoint ses compagnons à l'hôpital de Papeete. Le soir, le gouverneur confirme que le *Fri* sera rendu et réparé. Il accepte maintenant que l'équipage reprenne la mer sans condition, c'est-à-dire sans avoir à prendre l'engagement d'éviter la zone, et propose un avion pour ramener à Hao ceux qui sont à l'hôpital de Papeete. Une seconde bombe explose.

Dimanche 29 juillet. David, Peter et Barry cessent leur grève de la faim. Gilbert, lui, continue, pour faire acte de protestation contre la bombe.

Lundi 30 juillet. Respectueux du règlement, j'envoie une lettre au directeur du C.E.A. pour l'informer que je voudrais discuter des essais avec ses collaborateurs. Je lui demande si « *...le système de contrôle vise simplement à prouver, par un certain nombre de mesures d'échantillons, qu'à tel endroit, tel autre et tel autre, il n'y a pas eu de retombées ou peu* »... quelle est « *la qualité et la quantité des radionucléides produits, ainsi que leur trajet réel dans la biosphère, si, par exemple, un courlis d'Alaska par l'intermédiaire de blattes, ou un rorqual par l'intermédiaire du plancton, peuvent les véhiculer, si le corail peut les fixer* », *etc.* Je n'ai pas reçu de réponse...

Mercredi 1er août. David, Emma et Barry sont partis ce matin rejoindre les membres de l'équipage qui sont à Hao. De là, ils s'envoleront tous à Mururoa où ils embarqueront à bord du *Fri.* On leur promet un certificat de non-contamination du bateau ! Quant à Peter et Patchouli, ils ont décidé de rentrer par avion en Nouvelle-Zélande. Dans l'après-midi, je rends visite à l'Office de recherches scientifiques et techniques d'outre-mer dont je viens de lire deux rapports accablants pour le C.E.P.

Vendredi 3 août. Le *Fri* a repris la mer.

Mercredi 8 août. Gilbert Nicolas vient de cesser sa grève de la faim.

Jeudi 9 août. Je fais mes adieux à Francis et Lisa Sanford. Ils se sont dépensés sans compter pour nous aider. Je leur promets que les Amis de la Terre s'emploieront de leur mieux à faire connaître en France la situation de Tahiti et à soutenir la lutte des Polynésiens pour leur indépendance.
De retour à Paris, j'apprends que le *Greenpeace III* vient d'être arraisonné. Son capitaine, blessé, a été transporté à l'hôpital. Quant au *Fri,* il n'a pas été remis en état malgré les assurances officielles et la parole du secrétaire d'Etat. L'entrée du port de Papeete lui a été refusée. Cela s'appelle non-assistance à personne en danger. Ainsi, l'arme nucléaire permet au gouvernement français de donner toute la mesure de son génie militaire dans de sordides opérations de piraterie.

Brice LALONDE

(1) Il s'agit des livres de Gofman et Tamplin : « *Population Control through nuclear pollution* » et « *Poisoned power* ». Ces deux savants nucléaires se sont catégoriquement prononcés contre les centrales nucléaires.

ECOACTUALITES...

Suite de la page 35

PROCES AU COLZA

Jamais, la production française de colza n'avait été aussi importante qu'en 1972. Et pourtant, pour la première fois, son écoulement devient difficile.
L'Italie, principal acheteur, est sur le point d'en limiter l'emploi dans les huiles alimentaires. En France, l'entrée en vigueur des nouvelles étiquettes va rendre la ménagère encore plus prudente.
Les producteurs sont persuadés, non sans raison, que c'est là les effets de la campagne écologique contre les dangers du colza. Conséquence : ils entendent réagir en organisant une contre-campagne de presse.
Reste à savoir si les consommateurs digéreront leurs arguments.

BRAVES PETITS FRANÇAIS

De nombreux scientifiques américains ayant fait remarquer que ces techniques présentaient des dangers inconnus pour l'environnement et la santé humaine, on vient d'interrompre la construction de la première centrale surrégénératrice américaine.
C'est une décision de la cour d'appel de Washington : la centrale à neutrons rapides d'Oak-Ridge (Tennessee) ne se terminera qu'après une étude complète de la surrégénération.
En France, nous sommes plus confiants. La centrale de Marcoule, basée sur le même procédé et d'une puissance de 300 mégawatts, entrera prochainement en service. La construction d'une autre installation, d'une puissance de 1 000 mégawatts, a été également décidée. Impossible n'est pas français. Inconscient, lui, l'est.

DU BEAU TRAVAIL

L'exposition Usine, Travail et Architecture vient de fermer ses portes au Pavillon de Marsan, 107, rue de Rivoli. Elle offrait une intéressante rétrospective audio-visuelle de l'usine depuis son apparition en France, de la manufacture royale jusqu'à la raffinerie de Feyzin, en passant par les ateliers de fonderies aux noms « prestigieux » du XIX[e]



siècle. Brillante étude du concept de l'usine, de son implantation et de son architecture, elle retraçait également la vie — et les luttes — des ouvriers en usine, pour arriver, par la démonstration concrète, jusqu'au seuil du problème actuel : celui de l'organisation du travail. Au-delà de l'esthétique industrielle et de la coloration des usines... il reste à concevoir un espace de travail qui soit « humain » avant même d'être productif. L'exposition, organisée par le Centre de création industrielle faisait appel aux urbanistes, architectes, techniciens, paysagistes, psycho-sociologues, pour coordonner leurs efforts en vue d'une certaine « réalisation » de l'ouvrier dans son travail : valorisation des tâches, remise en cause de l'automation, ateliers éclatés... deviennent thèmes de dissertations nationales tandis que l'absentéisme et la désaffection vis-à-vis du travail s'aggravent. Quand donnera-t-on de la même manière la parole aux ouvriers sur leurs conditions de travail ?

TOUT UN PROGRAMME

Un annuaire des Amis de l'agrobiologie et de l'artisanat ; un dossier « accouchement » ; comment apprendre à faire soi-même beurre, fromage, yaourt ; un dossier élevage, jardinage, agriculture ; une liste d'écoles et de colonies « non autoritaires » pour les enfants ; un dossier vaccinations, etc.
Ce n'est qu'un faible aperçu d'une liste impressionnante de fiches écologiques rédigées et souvent expérimentées par ceux qui ont « changé leur vie » et savent de quoi ils parlent.
Demander la liste complète à : Fiches écologiques, Vingrau-Village, 66600 Rivesaltes.

LE RAISIN QUI TUE

Des milliers de poissons de la Sarre (Bas-Rhin) sont morts intoxiqués par... du jus de raisin.
20 000 litres de jus de raisin arrivent à destination fermentés. Qu'en font ses acquéreurs ? Ils s'en débarrassent dans un affluent de la Sarre. En raison de sa densité plus faible, le jus de fruit stagne à la surface, empêche l'oxygène de régénérer l'eau de la rivière et tue les poissons. Ou plus exactement il les achève car cela fait belle lurette que, dans le Bas-Rhin, les poissons ont un goût de mercure.

LE MASSACRE DES BALEINES

De passage à Paris, la journaliste américaine, Joan Mc Intyre, auteur de l'article « Le jour où les baleines nous parleront » paru dans le numéro 2 du *Sauvage*, a tenu à faire le point de la (mauvaise) situation concernant la survie des cétacés.
« Le 26 juin dernier se réunissait à Londres la Commission Baleinière Internationale qui décide de la vie ou de la mort des cétacés. Une fois encore, elle a voté la mort, en repoussant de trois ans le moratoire sur la pêche à la baleine demandé par les Nations Unies. Par huit voix contre cinq (la majorité des deux tiers étant requise) la commission n'a pas arrêté l'extermination. Elle a même fixé le nombre des victimes : 37 500 par an (c'est-à-dire 1 100 de moins qu'en 1972) dont 85 % seront tués par l'U.R.S.S. et le Japon. On sera néanmoins heureux d'apprendre que, cette année pour la première fois, la France n'a pas donné sa voix au massacre. Et c'est cela qui est intéressant. Le fait que tout peut changer, en particulier sous la pression de l'opinion publique, comme cela s'est passé aux Etats-Unis. Le moratoire doit gagner des voix chaque année ; il reste à convaincre l'Islande, le Japon, la Norvège, l'Afrique du Sud et l'Union Soviétique. On sait d'ailleurs que les Russes ne soutiennent les Japonais que pour justifier leur propre position. On sait aussi que tous les produits fournis par les baleines pourraient avoir des substituts. Les Soviétiques, par exemple, pourraient parfaitement trouver leurs lubrifiants dans des dérivés du pétrole, et les Japonais qui prétendent pallier une grave déficience de protéines grâce à la viande de baleine, sont particulièrement de mauvaise foi, étant donné le prix prohibitif de la viande de baleine sur leur marché.
La cause des baleines semble au premier abord bien insignifiante en comparaison des problèmes brûlants de la crise de l'énergie ou de la prolifération nucléaire. C'est justement pour cela qu'il faut s'y attaquer. Car elle est le symbole d'une cause que l'on peut gagner, avant qu'il ne soit trop tard.
Les baleines vivent principalement dans l'Antarctique, où il n'y a pas de frontières nationales délimitées. Elles appartiennent donc à « celui qui les tue ». (C'est souvent cela la propriété : le droit de tuer.) Aujourd'hui, il faut retirer sa puissance à celui qui tire profit du massacre. Ce sera un grand pas en avant pour hâter la révolution écologique internationale. Pour gagner la cause des baleines, et toutes les grandes causes ▶

Suite page 58



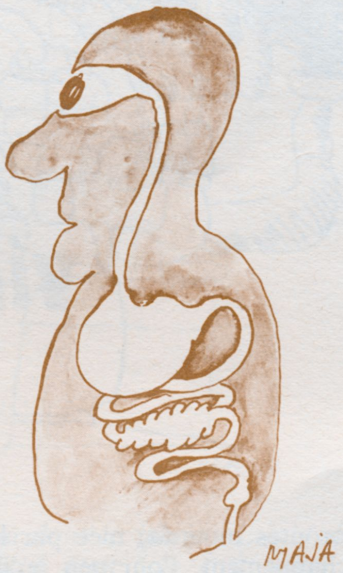
Pitch

UNE CUISINE UN PEU LOURDE



Alimentation industrielle ou alimentation dite « naturelle » : que chacun choisisse celle qui lui convient. A priori, cela a l'air tout simple. Un peu trop simple pour être honnête : Dominique Pons estime que, dans ce faux débat, les dés sont pipés. Par qui ? Qui « cuisine » vraiment notre alimentation ? Vous n'avez pas deviné ?

Les civilisations ont les nourritures qu'elles méritent. Et quand une nourriture pèse sur l'estomac elle finit aussi un jour par peser sur les consciences. C'est ce qu'exprimait le Pr. Trémolières au congrès mondial de la nutrition qui se tenait en mai dernier à Hanovre : « *C'est toujours en refusant de manger l'aliment de la société qui risquait de l'asservir que l'homme s'est trouvé. Les Sémites nomades ont refusé le porc de la riche Egypte qui voulait les asservir. Le refus des viandes immolées a fait les martyrs du christianisme et a jeté les bases d'une nouvelle société. Et toute l'histoire du Potemkine commence autour d'un plat de haricots.* »
Rejeter cette alimentation frelatée, standardisée, « saine » au sens légal du terme mais le plus souvent fade, c'est rejeter un mode de vie. Donc en chercher un autre. Et, à travers lui, assumer une nouvelle notion de liberté.
Il ne s'agit alors ni de rejet stérile, ni de nihilisme, ni de négativisme. Car l'autre élément de l'alternative existe, séduisant, réel, propre. A la pollution industrielle il oppose l'artisanat industrieux, à la fumée des grandes villes l'air des champs, au pain fabriqué en usine le boulanger devant son fournil ancestral, bref toutes les tentations de l'anti-monde. Mais l'agriculture « biologique » et les produits « naturels » sont tout à la fois des utopies et des réalités qu'il faut regarder de bien près. « Tout ce qui est naturel est sain. » Mythe. Et réalité. Car c'est oublier que la nature produit aussi de l'arsenic et de la ciguë, par exemple ; que les choux contiennent des substances goitrigènes, les pois, les haricots ou le soja des anti-enzymes.
Fumer un jambon « naturellement », selon les bonnes vieilles traditions, c'est aussi lui insuffler une bonne dose de benzo-3-4-pyrène, élément cancérigène par excellence. Faire cuire un steack entre deux morceaux de fil de fer sur un feu de bois, c'est la même chose. Quoi de plus « naturel » pourtant et de plus satisfaisant pour l'esprit, voire pour le palais ? Second mythe : « Tout ce qui est naturel a meilleur goût. » Tout doux ! Ce n'est pas parce qu'un camembert sera moulé à la louche, un saucisson cendré dans l'âtre, un jambon fait dans le pays qu'ils seront obligatoirement supérieurs aux autres. Il s'agit plutôt là de tour de main et de recettes éprouvés que de goût réel. Et il peut y avoir d'authentiques poulets de ferme ayant couru tout leur saoul dans l'herbe qui seront tout à fait immangeables, des salades miteuses ; des truffes sans goût et des vins « pas trafiqués pour deux sous » qui seront d'infâmes piquettes.



Cela dit, un fruit cueilli sur l'arbre est bon, ou tout au moins il paraît bon, les bœufs de la ferme sont incomparables, la jardinière de légumes du Tarn-et-Garonne est somptueuse et le veau élevé décemment est d'une autre apparence que le malheureux animal qui n'aura connu que les claies étroites de l'élevage en batterie. Mais il faut se garder de confondre naturel et fraîcheur : il n'est pas du tout certain que l'on arrive à distinguer des tomates cultivées « biologiquement » de légumes identiques cultivés « industriellement » ; à fraîcheur égale, bien entendu. Mythe et réalité. A partir de l'instant où des produits doivent être transportés, ils perdent de leur fraîcheur, quelques précautions que l'on prenne ; et tout ce que l'on vend dans les villes — surtout si elles sont loin des lieux de production — est fatalement affadi.

Gault et Millau, qui se veulent de fins palais, ont fait l'expérience ; en goûtant des produits naturels et des produits classiques (carottes, pommes, jus d'orange ou pain complet, par exemple). Leurs conclusions : « *Du meilleur et du pire. Exactement comme dans les produits classiques.* »
Sans parler des prix. En mars 1973, un kilo de carottes ordinaires coûtait 1,40 F à Paris ; « naturelles », elles valaient 2,40 F ; des œufs « naturels » se vendaient de 0,40 F à 0,50 F pièce ; des ordinaires de 0,25 F à 0,30 F ; les poires se vendaient également au double de leur prix quand elles étaient « naturelles », et les golden que l'on trouvait facilement à 2,50 F atteignaient volontiers 6 F, une fois juchées sur le char triomphant du « naturel ». Situation identique aux U.S.A. : tous les produits « biologiques » sont vendus environ 30 % plus cher que les autres.
A l'opposé, notre confrère *Libre-Service-Actualité* rapportait qu'un supermarché uniquement consacré aux produits naturels venait de s'ouvrir dans le Gers et que, par exemple, le rayon boucherie pratiquait des prix inférieurs de 1,50 F à 2 F par kilo à ceux des boucheries ordinaires. Avec garantie du producteur. C'est une exception. Dans les conditions actuelles du marché français, manger « naturel » c'est manger plus cher.
Et pourtant, ces critiques faites, il faudra bien en venir au développement des produits « biologiques ». Ils sont loin de la perfection, voire de l'honorabilité, mais « en face », c'est bien pire. « *Nous vivions naguère dans une civilisation de fermentation — et la fermentation c'est la vie,* disait encore le Pr. Trémolières ; *nous allons désormais vers une nutrition du stérilisé.* »

Des hors-d'œuvre au dessert, tout a « un drôle de goût »

Eh oui, on stérilise ! D'une part parce qu'il faut bien nourrir cinquante et un millions de Français et, d'une manière plus générale, trois milliards d'individus dans le monde. D'autre part parce que l'alimentation ne se fait plus à l'échelle des régions (ni même des nations). Tout le monde aime le mouton de pré salé, les fraises, les pommes de terre nouvelles et les melons de Cavaillon. Et chacun trouve normal d'en avoir toute l'année sur sa table ; quitte à payer le prix qu'il faut. Il faut donc non seulement produire, mais transporter pour vendre, ausi bien en France qu'à l'étranger. Mais si l'alimentation se « dérégionalise » et se démocratise, elle le fait dans l'absurde. Un absurde qui a toutes les apparences de la logique.

Exemple : les fruits ; et, plus précisément, les golden. Pour un consommateur normal, un fruit, c'est beau et c'est bon ; pour un producteur normal, un fruit c'est beau... et c'est solide ; ça se conserve et ça se transporte. Tant pis si la qualité en pâtit. Les golden sont donc cueillies vertes, comme presque tous les fruits d'ailleurs, puis stockées à température constante ; traitées « scientifiquement », elles attendent le bon vouloir de l'offre et de la demande. En espérant que les récoltes étrangères seront mauvaises, ce qui permettra de faire monter les prix. Les Français aiment beaucoup les golden ; ils ont voulu en avoir douze mois sur douze ; ils en ont. Mais ils se plaignent maintenant qu'elles soient moins bonnes que jadis.

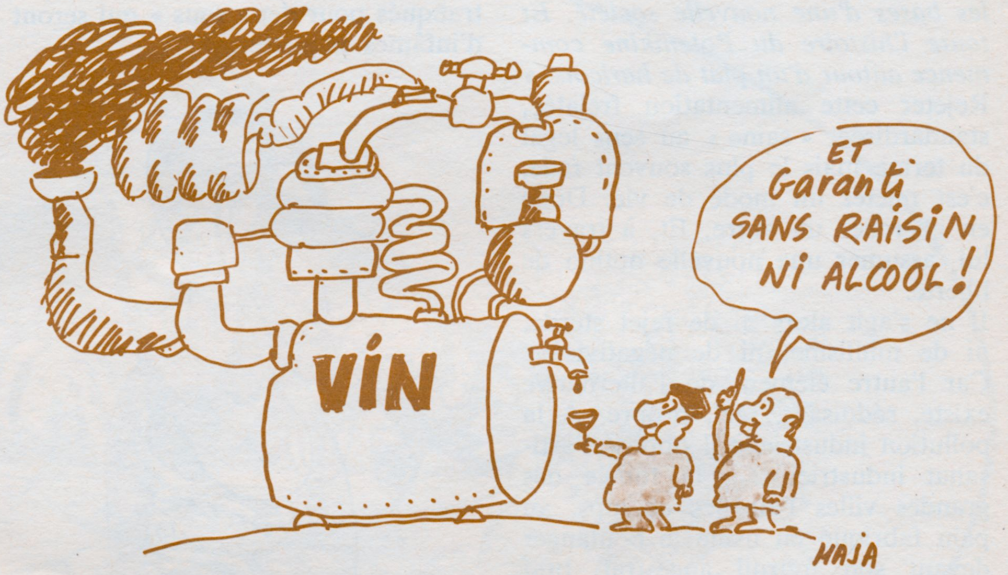
Cela ne signifie pas que les golden « industrielles » soient mauvaises ou malsaines — toujours au sens légal du terme. Tous les produits alimentaires sont en effet soumis à une surveillance très stricte — du moins sur le plan du principe — et rien n'est employé (sauf tromperie caractérisée) qui n'ait l'aval de la sacro-sainte réglementation. Mais, au nom du progrès, les découvertes de la chimie s'amoncellent ; enrichissants (sels minéraux et vitamines), épaississants, gélifiants, correcteurs de PH, édulcorants, comme les célèbres glutamates dont les Américains ont tant eu à se plaindre mais auxquels nous avons échappé, émulsifiants ou préservants, comme les anti-oxydants ou les anti-microbiens.

Personne n'est d'ailleurs absolument certain que tous ces additifs soient tout à fait inoffensifs ; mais tout le monde, par contre, est sûr que cela donne un drôle de goût aux aliments. Un sondage I.F.O.P. de 1971 a établi que 86 % des Français trouvaient qu'il y avait trop de produits chimiques dans leurs aliments.

Ils ont raison, les malheureux. D'autant que les agents polluants ne viennent pas seulement du sol ou des sulfateuses. Il y a par exemple des centaines de milliers de tonnes de vapeur de plomb en suspension au-dessus de l'Europe ; il faut bien qu'elles retombent quelque part un jour ou l'autre. Et les experts ont prouvé que l'herbe qui poussait au bord de certaines autoroutes mourait, tuée par les gaz d'échappement. Pour peu qu'il y ait un champ à proximité, son compte est bon.

Mais on ne peut pas tout condamner au nom de certains excès, si flagrants soient-ils ; et revenir à l'agriculture d'antan serait absurde. On abuse des pesticides et des insecticides, c'est vrai ; la phytopharmacie française a fait un chiffre d'affaires de 1 milliard 300 000 francs sur lequel les seuls herbicides représentaient 48,5 %. Et l'on produit n'importe quoi ou presque. Toujours exact.

Ce n'est pourtant pas une raison pour rejeter définitivement le D.D.T. et ses congénères. S'il fallait peser les services qu'ils ont rendus face aux inconvénients qu'ils ont entraînés, les premiers l'emporteraient nettement sur les seconds. Si l'humanité se nourrit à peu près, c'est quand même grâce aux techniques que l'agriculture a su mettre en œuvre. Sachons rendre à César ce qui lui appartient — quitte à reconnaître que cette même agriculture perturbe biologiquement les sols et que les plantes qu'elle fait pousser voient leur composition déséquilibrée et leur vitalité affaiblie. Mais les traitements modernes qu'on pourrait lui opposer n'ont pas encore fait leurs preuves définitives quant au rapport qualité/grandes quantités et nous en sommes toujours aux querelles d'experts quant aux solutions de remplacement.

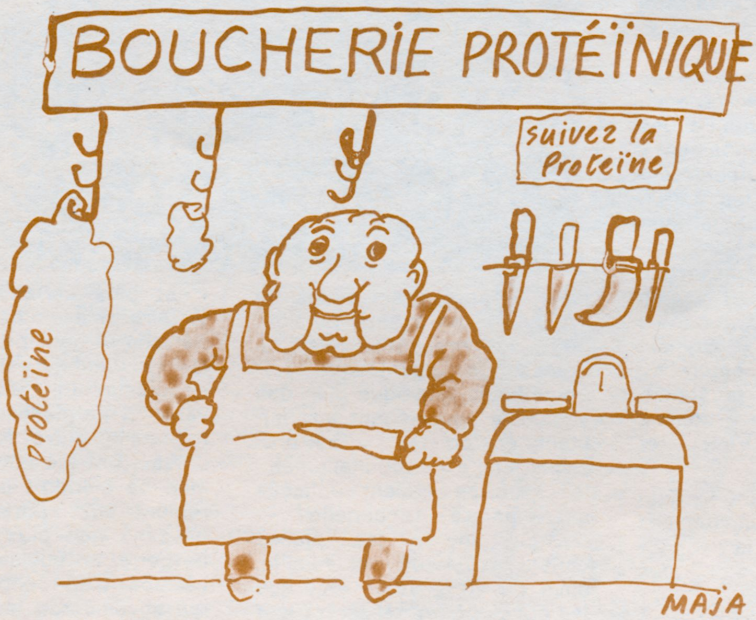


Alors, on continue. Encouragés par la politique officielle de rationalisation, d'industrialisation, de rentabilisation, de regroupements, les paysans français poursuivent l'élevage industriel du poulet, celui du veau en batterie, des bœufs engraissés à toute allure, des plantations artificiellement traitées et surtraitées.

Il est normal que les agriculteurs français jouissent enfin de revenus (presque) normaux ; il est normal que l'Etat les y aide. Mais il est moins normal que le même Etat ne réagisse pas plus aux excès. Il est, par exemple, difficile d'admettre que le rapport Français, de 1971, qui recommandait, entre autres, une surveillance accrue des pesticides et un renforcement de la réglementation destinée à

Notre seule chance : sauver les petits agriculteurs

protéger les consommateurs, n'ait pas eu plus de suites. Il est aberrant de se dire que le décret de juillet 1971 réglementant l'usage des produits antiparasitaires utilisés pour les fruits et légumes n'ait jamais été appliqué, faute d'arrêtés... d'application. Tout cela continue cahin-caha ; les grands producteurs agricoles s'enrichissent, les petits producteurs disparaissent peu à peu ou vont travailler en usine et les Français mangent de plus en plus mal. Tant va la cruche à l'eau... Les morceaux de cette cruche, tout le monde s'est d'ailleurs précipité pour les ramasser : producteurs, distributeurs et publicitaires se sont livrés à une énorme entreprise de récupération qui porte ses fruits. Pour



eux. Mais les consommateurs sont encore plus perplexes qu'auparavant. Qu'est-ce qui est vrai, qu'est-ce qui est faux ? L'étiquette ne fait ni le naturel ni le goût.

D'autant que rien ne réglemente l'appellation « naturel », sinon l'application générale de la fameuse loi de 1905 sur les tromperies, la loi de juillet 1963 sur la publicité et, au mieux, une circulaire du 3 août 1966 : *« l'emploi des expressions « naturel », « non raffinées », « sans colorants », « sans conservateurs » et (...) particulièrement du terme « naturel » donne d'ailleurs lieu à des abus et il convient de veiller à ce qu'il ne crée aucune confusion dans l'esprit de l'acheteur... »*

C'est tout et c'est peu. Même si certains décrets sont venus préciser les conditions d'emploi de tel ou tel terme, sur les vins, les eaux minérales ou les huiles, par exemple. Même si les tribunaux se sont souvent montrés sévères pour les fraudeurs du mot.

Alain Gaussel, dans son excellent livre *Un panier de mensonges* (1), parle en ces termes de quelques abus du mot :

« Il y a des tromperies nettes, caractérisées, confirmées par les analyses chimiques. Par exemple, le Laboratoire coopératif a trouvé, entre autres :

— de l'anhydride sulfureux ajouté à des jus de fruits dont l'étiquelle portait le mot « naturel » ;

— trois colorants synthétiques dans un soda dont le fabricant, lui, affirmait qu'il était fait « à partir de produits entièrement naturels ». A la lettre, le fabricant avait raison. Le principal constituant du soda était une eau parfaitement naturelle, et « à partir de » n'exclut peut-être pas « additionné de » ;

— un colorant synthétique rouge dans une viande pour chiens en sachets étiquetée « naturelle » ;

— des résidus excessifs d'un insecticide, le lindane, dans une farine vendue en magasin diététique et présentée comme provenant d'un domaine n'utilisant ni engrais ni pesticide (c'était peut-être vrai, et l'insecticide a pu être ajouté après la récolte ; le consommateur n'en est pas moins trompé). »

Les produits d'origine « biologique », quelque imperfection qu'ils puissent présenter, quelque prix qu'ils coûtent, ont donc le droit d'exister officiellement. Ils sont les seuls à pouvoir s'opposer aux excès de la grande et triste bouffe quotidienne. Ils offrent la seule alternative écologique possible à notre monde alimentaire. Ils doivent être protégés par la loi.

Pour commencer, il faut qu'ils soient clairement définis ; il faut qu'un décret fixe nettement ce qu'ils doivent être et ce qu'ils ne doivent pas être. La Répression des fraudes se fait un peu tirer l'oreille pour accorder son visa à une étiquette « naturelle ». Quand on sait qu'elle ne dispose que de mille personnes, que son budget est dérisoire, et que le mot est difficile à préciser, on comprend son hésitation à accepter une nouvelle réglementation qu'elle aura du mal à maîtriser et à faire respecter. Mais il faut que cette réglementation voie le jour. Et qu'elle le voie rapidement. Il faut que les services officiels aient les moyens de la faire appliquer — même s'il semble curieux de faire coexister naturel et officiel : il n'y a malheureusement que la loi pour protéger le consommateur, quoi qu'il consomme.

Il faut aussi qu'un élément au moins de la loi Royer sur la réforme du commerce et de l'artisanat (si discutée et discutable soit-elle dans son ensemble) soit voté : celui qui prévoit que les publicitaires pourront être amenés à faire la preuve de leurs allégations. Pour l'instant, ils font ce qu'ils veulent, et le faux naturel s'en donne à cœur joie.

Il faut aussi donner leur chance aux petits paysans. De même que les grandes surfaces n'ont pas tué le petit commerce traditionnel, loin de là, la grande agriculture peut parfaitement laisser vivre les petits exploitants, ces parias de nos campagnes. A eux de faire « de la qualité », à eux de faire de la bonne agriculture saine, de l'agriculture « biologique », par exemple ; quitte à ce qu'elle soit peut-être un peu plus chère. C'est une de leurs dernières chances d'exister et, pour nous, c'est notre seule chance de nous sentir un peu mieux dans notre peau. Naturellement.

Dominique PONS

(1) Ed. Le Seuil.

ECOACTUALITES...

Suite de la page 53

écologiques, il faut informer le public, les « citoyens du monde », et leur montrer qu'ils peuvent avoir de l'influence sur les gouvernements. Après tout, la bataille des bébés phoques n'a-t-elle pas été gagnée ainsi ? En France, le « Projet Jonah » pour la défense des baleines est représenté par Georges Dewez, des Amis de la Terre, 21, Hameau Boileau, 75016 Paris.

ENVIRONNEMENT AU SOMMET

L'Union soviétique et les Etats-Unis ont décidé de coopérer dans le domaine de la protection de l'environnement. L'accord soviéto-américain englobe tous les problèmes importants de pollution, et des groupes de travail constitués dans les deux pays seront chargés d'exécuter des travaux communs.
Ainsi des groupes de travail soviétiques sont allés se familiariser avec la construction urbaine aux Etats-Unis, la planification des villes et l'organisation de la circulation. D'autres étudient la lutte contre la pollution de l'air, en particulier les méthodes utilisées pour en contrôler la pureté. D'autres encore, la lutte contre la pollution des mers et des rivières.

A PROPOS DE LA COTE D'AZUR

Le manque de place dans notre numéro « Spécial Vacances » nous a conduit à condenser l'article de Camille Bartoli intitulé « Guide antitouristique de la Côte d'Azur ». C'est pourquoi l'auteur de cet article a tenu à apporter quelques précisions complétant ce guide.
« Le cap d'Antibes est assurément l'un des sites les plus célèbres de la Côte d'Azur et par conséquent l'un des plus menacés ; il est donc agréable de saluer les actions susceptibles de maintenir ses attraits. Ainsi le classement en zone forestière du bois de la Garoupe a été voté par le Conseil municipal d'Antibes à l'initiative de son maire, M. Merli. Par ailleurs, en ce qui concernerait un projet de complexe hôtelier, M. Merli nous a précisé n'avoir pas été saisi d'une telle demande et il s'engage à faire une délibération publique pour le cas où cette demande serait déposée.

Pour l'ensemble de la côte, et relativement au système des dérogations, on paie actuellement les conséquences de décisions prises depuis plus de deux ans (cinq parfois) car les permis ayant été alors accordés ne le seraient sans doute plus actuellement. Il y a là, administravement, une légalité qui blesse la nature en général et la Côte d'Azur en particulier. »

QUESTION DE SAGESSE

M. Emile Biasini, le nouveau président de la « mission Aquitaine », aimerait bien faire oublier son prédécesseur, M. Philippe Saint-Marc. Son but : tenter d'ébranler ses adversaires les plus ardents, à Bordeaux, un « Comité des sages de l'environnement » chargé de faire respecter sur la côte aquitaine les intentions protectrices de la mission.
Seront sollicités : l'université de Bordeaux, le Muséum d'histoire naturelle, des élus locaux, la Sepanso (Société de protection de la nature du Sud-Ouest) et des personnalités « nationales » comme MM. Paul-Emile Victor et Jean Dorst.

Quand ils connaîtront le dossier de la côte aquitaine, ces « sages » auront-ils la sagesse de ne pas devenir des complices ?

DIALOGUE DE SOURDS

Regarder passer les voitures n'est déjà pas d'un grand intérêt mais en entendre 150 000 par jour, sans répit, devient un véritable drame. Drame que vivent les 1 300 familles d'une cité de l'Hay-les-Roses construite en bordure de la double autoroute A 6, une des voies routières les plus larges d'Europe.
Le seuil minimal retenu pour une vie « possible » est de 60 décibels ; or, toutes fenêtres fermées, on peut atteindre à l'Hay-les-Roses jusqu'à 75 décibels dans les étages supérieurs.
Les riverains de l'autoroute se sont groupés en comité de défense. Ils demandent que les promoteurs et la direction de l'Equipement insonorisent les appartements ou « isolent » l'autoroute.
Jusque-là, le bruit des voitures a couvert leur voix.

GARDAREM LOU LARZAC

Soixante - quinze mille manifestants sur le Larzac, les 25 et 26 août, et aussi des milliers de voitures décorées d'affiches, de slogans ; en effet, peu nombreux étaient les défenseurs de la nature qui avaient poussé leur amour du vélo jusqu'à se risquer dans les côtes sinueuses de l'Aveyron. On a ainsi pu voir, pour la première fois en France, un gigantesque embouteillage provoqué par des véhicules appartenant aux militants écologistes : il faut préciser qu'exceptionnellement, les voitures étaient utilisées de manière rationnelle — puisque toutes les places étaient occupées par famille, amis ou stoppeurs — et que les conducteurs gardèrent leur calme : aucun incident grave ne se produisit pendant les deux heures que mirent la plupart des manifestants pour parcourir, le samedi soir, les 15 km séparant Millau (où avait eu lieu un meeting) du rassemblement général prévu sur le plateau, dans la soirée. Ce laborieux chemin de croix eut sa récompense : chacun put voir et ovationner (Lip-Larzac, même combat) les ouvriers de Lip, et les plus chanceux parvinrent à rencontrer, dans la foule, un des cent trois paysans menacés d'expulsion. Pas une brebis ne s'égara, le dimanche, sur le chemin de ce nouveau pèlerinage militant : la bergerie-pirate que les paysans construisent — à la mode et dans le style du pays — au village de La Blaquière. Des pierres furent scellées, avec émotion (on vit pleurer quelques paysans et paysannes surpris par tant de solidarité) qui commémorent fidèlement l'ambiance du jour : Lip, en lettres de sang, voisine avec Fontevrault plus modeste, et avec l'entonnoir désignant, par dérision, l'ex-ministre Michel Debré. Chacun vit ou entendit ce qu'il voulait voir ou entendre — les amateurs de variétés (politiques) ou les grands espaces qui, à deux kilomètres à peine, étaient calmes et silencieux. Et tout le monde fut content, car on ne vit pas ce que l'on ne veut pas voir sur le Larzac : l'armée et la police qui, pour ces deux jours, se terraient dans leurs cantonnements. L'optimisme et la détermination règnent : il le faut, car c'est plus certainement pour y faire passer des colonnes de chars que pour dégager la circulation estivale, que, depuis un an, de grands travaux d'élargissement de la nationale, entre Millau et le Larzac, ont été entrepris. L'armée ne s'endort pas, contrairement aux apparences. Les paysans non plus : après la bergerie, on envisage la construction d'une école primaire qui accueillerait les trente enfants qui vivent sur le plateau.

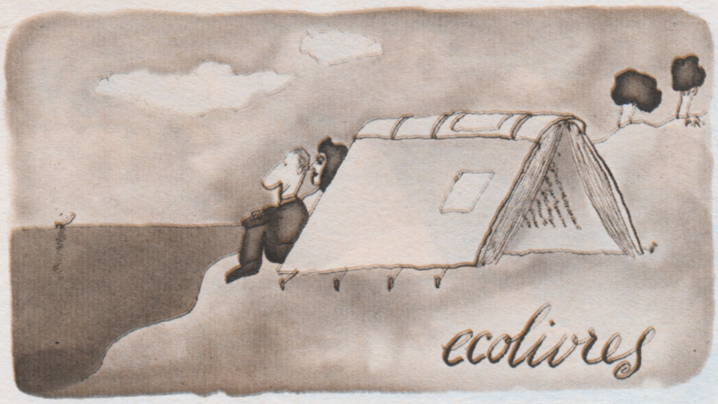


D.R.

LES FRANÇAIS CONTRE LA BOMBE

Autour du Bataillon de la Paix, et sous la présidence du général de Bollardière, s'est constituée l'Association des Français contre la Bombe. Elle enregistre l'adhésion, la contribution, l'appui de chaque Français résolu, en dehors et au-delà de toute appartenance partisane, à relever le défi. Adresse : 24, rue Clément-Marot - 75008 Paris - C.C.P. : La Source 3381854.

La rubrique ECOACTUALITES a été réalisée par Christine Hemmet, avec le concours de France de Nicolay, Eric Schmid et Maryse Lapergue.



L'ANTI-NATURE.

par Clément Rosset

P.U.F., 330 p., 49 F.

Lecture salubre que celle-ci, en un temps où les sciences de l'homme, tout à coup dégoûtées de leur cher modèle linguistique, découvrent dans l'extase les mérites de la biologie. Singes, puces et éléphants envahissent nos bibliothèques. Ils se nomment nos précepteurs. En même temps, sous la houlette de Serge Moscovici, tout un peuple de chercheurs s'enfuient des laboratoires, pénètrent dans les bois de Bondy comme on patrouille dans la forêt originelle, hument les pistes où sont passés les grands anthropoïdes, développent à la va-vite leur cerveau reptilien et concluent que l'homme, bien loin d'être coupé de la nature, n'en forme qu'un avatar, au même titre qu'un corail ou qu'un castor. Que cette évidence soit vénérable et que Platon l'ait déjà dite, voilà qui n'embarrasse pas nos biosavants : insensibles à l'histoire des idées, ils nous donnent à déguster, avec des mines de prophètes, des notions que chacun avale en sa classe de terminale.

Clément Rosset marche au rebours de cette mode. Sa conviction est que la nature est mal discernable. Elle ne prend figure que par opposition à l'artifice. Ce qui soulève une question : s'il est juste que la nature est une illusion, par quelle magie cette illusion, tout au long des temps, brille-t-elle d'un éclat égal ?

Rosset esquisse quelques réponses. Il tient que l'homme, inapte à tolérer que la vie est soumise au hasard, s'escrime à réintroduire dans le phénomène humain une règle, une nécessité, des lois — tous ingrédients que sécrète la notion de nature. En somme, l'idée de nature aurait été façonnée par la philosophie non pas à la suite d'une expérience, mais pour combler un incessant désir, c'est-à-dire un manque, pour camoufler un vide, pour maquiller en ordonnance ce qui est orage, fantaisie ou incertitude.

Il va de soi que ce subterfuge n'a pas la conséquence d'abolir le hasard ou le malheur. Du moins ce hasard devient-il lui-même contingent puisqu'il est dépeint comme anomalie, comme dégradation ou effet des malversations que l'artifice a fait subir à la nature. On peut alors se bercer du mirage qu'à force de travail — donc d'artifice — la nature pourra quelque jour être restaurée dans sa souveraineté. Le biochercheur serait donc un homme qui fuit sa condition imprévisible et tragique pour se réfugier dans un territoire inexistant mais harmonieux et providentiel, celui de la nature.

Cette thèse est illustrée d'une lecture de la philosophie à la lumière des deux antagonismes que sont nature et artifice. Du côté des philosophes naturalistes, Platon, Aristote, Cicéron, Descartes ou Rousseau. Du côté des artificialistes, Empédocle, Machiavel, Gracian ou Hobbes. Au fil des pages, la mode de notre temps est assez secouée. Rosset « dépote » cette mode et met à nu ses racines qui sont anciennes et un peu pourries. Sans les reprendre à notre compte, il faut citer quelques-unes de ses sournoiseries : « Les récentes phobies de la « pollution » ou du « chimique » expriment sous une forme naïve et irrationnelle la vieille mystique de la falsification : hantise de la pollution (accusée de salir une nature originellement « propre »), hantise du chimique (comme s'il pouvait advenir à un produit alimentaire ou à toute autre chose au monde de n'être pas « chimique »). »

Déjà, Pline l'Ancien faisait campagne contre la pollution. Macrobiotique de choc, il ordonnait de ne boire que du vin



D. R.

Clément Rosset

de vigne, tous les autres vins (pommes, etc.) étant artificiels. Et seule l'huile d'olive était pure, toutes les autres trafiquées. Ces étranges préceptes méritent attention. Pour Pline, seuls étaient naturels les produits que l'usage romain avait consacrés — huile d'olive et vin de vigne. Le respect de la nature se détériore alors en son contraire : respect de la tradition, du passé, du père. Ainsi, de nos jours, les croisés de la nature croient-ils retrouver les lagunes de la Genèse sous prétexte qu'ils filent la laine de leur grand-mère ou qu'ils mangent le « pistou » de leur grand-père. Ici court la faille par laquelle l'idée naturaliste se gorge des poisons du conservatisme.

On ne saurait accepter sans querelle très vive la thèse de Rosset, mais son livre a la saveur du citron. Il aiguise les dents, il lave la bouche de quelques niaiseries. C'est que, sur ses collègues du bataillon bioscientifique, Rosset a certains avantages. Le premier est que sa science philosophique lui épargne d'enfoncer des portes qui pendent à leurs gonds depuis la naissance de la philosophie. Le second est que Rosset use d'une écriture sèche, maigre et que n'alourdit aucun lyrisme. Esprit clair enfin, enfant lointain de ces philosophes délectables que furent les sophistes grecs, Gilles Rosset n'a sûrement pas sa place dans les territoires sauvages. Il vaut pourtant de les lui faire traverser, du moins si l'on retient, de ses idées, la moins contestable : à savoir que la nature ne dévoile ses profils que dans la lumière oblique de l'artifice.

Gilles LAPOUGE

AU PAYS DES HOMMES NUS

par Tobias Schneebaum

Stock, 190 p., 24 F.

« Je marche dans mon univers qui est un univers d'homme, et chaque nouveau jour vient confirmer ce besoin que j'ai d'exercer tous mes sens et de vivre pleinement, et de la vie d'un homme (...). Mes amis sont des êtres de chair, puissants, solides, dans lesquels je peux mordre, et que je peux frapper ; des amis qui m'emmènent dans la jungle pour chasser les animaux et les oiseaux que nous mangeons. »

Un jour, le peintre américain Tobias Schneebaum, qui se sent mal aimé, mal compris, déplacé, veut en finir en une révolution. Une sorte de révolution culturelle totale au contact des hommes nus de la jungle péruvienne. A la façon d'un Catelin qui partait vers les grandes tribus d'Amérique du Nord, Schneebaum perd, à la recherche des cannibales indiens Akaramas, jusqu'à sa propre image d'homme blanc.

La tête pleine de souvenirs d'un monde impénitent, il refuse le dernier confort moral offert par une « mission » avancée et s'engage, armé de son sourire et de son seul crayon, dans le doute grisant en même temps qu'il s'enfonce dans la jungle. Au bout d'un rêve plutôt que d'une longue marche, il rencontre des hommes qui le touchent et l'embrassent. Schneebaum, profondément purifié depuis qu'il a quitté le monde civilisé, décide de rester avec eux. Se jetant corps et âme dans la mise en question et le dépérissement des valeurs apprises, il se laisse emporter dans une autre culture pour se redéfinir. Ce sont de tels primitifs qui ont permis à Levi-Strauss de caractériser un « progrès horizontal ». ▶



Au pays des hommes nus, il n'y a pas de temps ; tout s'écoule au rythme de la nature. Il n'y a qu'une vie de pêche, de chasse, de cueillette ; pas d'argent, de voleur, de prison, uniquement le soleil et la grande hutte pour tous. Devenu comme leur frère, Schneebaum fait éclater sa liberté, change en tout, redécouvre son « être premier ». Son corps est orné de peinture, de fleurs et de coquilles, il apprend à chasser, à aimer, à rire.

L'assimilation, à ce point du récit, semble réussie : « Aucune échéance de mort ne me lie, et mes amis sont pour moi une preuve vivante de ma vivacité entière qui n'est pas un reflet de la leur, mais une réponse de mon être. »

Seulement l'effort devient trop grand et Tobias Schneebaum ne peut se résoudre à la virginité . « Je vis dans toutes les ouvertures et toutes les pulsations de mon corps, et pourtant je suis creux. Creux et vide. » Schneebaum est déchiré, il ne peut rejeter son passé, et encore moins le temps : il devient cannibale, mais sans parvenir à être « sauvage ». Il lui faut arrêter et sortir de son drame pour pouvoir profiter de ce qu'il a connu. La voilà donc, sa « judéo-chrétienté » recouvrée, avec une immense sagesse et un cœur délié auquel nous devons ce beau livre. A nous de le comprendre, de nous comprendre mieux. — P. M.

LA FIN DU PAYSAGE

par Bernard Charbonneau et Maurice Bardet

Anthropos, 150 p., 38,50 F.

« Que ceux qui l'ont connue pèsent bien ces mots : plus de campagne. Plus de plage émergeant blonde et nue de l'écume ; (...) Plus de brume dans les sous-bois, ni d'algue dans le courant, plus de maison dans la clairière. L'eau, l'espace où plane un rapace, le reflet d'un pont dans de l'eau, cela ne s'imagine pas une fois qu'on l'a perdu. »

L'homme, par son intelligence, s'est autonomisé et désuni des cycles naturels, mais cette dénaturation fondamentale ne devrait-elle pas aboutir à une plus grande harmonie, une complémentarité recherchée avec l'environnement ? Comment se peut-il que le terme de progrès corresponde à une détérioration si évidente de toute forme de vie, c'est-à-dire de toute beauté ?

Ce livre-dossier — mi-texte, mi-illustration photographique — pose dès le départ la vanité de projets fondés sur l'omission des réalités éco-politiques. En un cri d'amour déçu et avec le désordre d'une vraie « sauvagerie », les auteurs nous emmènent sur le terrain indéniablement souillé de notre « Belle France ». Le paysage, notre deuxième visage, y est en effet idéologiquement sacrifié sur l'autel du Profit, à l'imbécillité de modes hétéroclites, au snobisme délirant. La « banlieuisation », négation de toute identité du cadre régional, est appliquée tous azimuts et irrémédiablement. C'est le triomphe de l'urbanisme industrialisé qui saccage l'authenticité des provinces. Le béton, le préfabriqué, tous les lamentables faux-styles se répandent et s'amassent sans coexistence possible dans une campagne atteinte en sa dignité. Tous les sites y passent : l'Occitanie, la Bretagne, la Corse, la Côte d'Azur définitivement grise, etc. : « Vivez à la française dans ces quatre maisons à l'américaine ! Offrez la Provence à vos amis ! » Et partout les absurdités les plus énormes suivant le même motif : il faut rentabiliser, vendre. C'est l'objet de notre monde vertical où la simplicité, la tendresse et la communion sont exclues. Et l'on vend, sans rien aimer, sans rien comprendre ; on vend le vert, le soleil, la mer. On ne recule devant aucun crime pour l'avènement de la civilisation des loisirs. Tels ces deux clichés, l'un figurant une superbe pinède, l'autre, du lendemain, un rendez-vous de super-bulldozers trônant sur de la boue. Et que vive le temps de la résidence secondaire dans un espace agonisant et dévitalisé, du mépris de cet Autre qui nous a enfantés !

Cette invasion totalitaire de la campagne française par « l'anarchitecture pavillonnaire » provoque un sentiment d'angoisse en même temps qu'une grave réflexion sur la crise morale qu'elle révèle. Car enfin, c'est bien une seconde dénaturation de l'homme dont nous avons les preuves terrifiantes. Et à quoi tend-elle si ce n'est à sa propre désintégration après celle de ses sources ? P. M.

LA POLITIQUE DU BONHEUR.

par Philippe d'Iribarne

Le Seuil, 240 p., 26 F.

« Quand les perturbations de la société sont telles que le jeu cesse d'en valoir la chandelle, il est inutile de pousser plus loin la croissance. »

Le bonheur des Français tiendrait-il à cœur le président Pompidou, surtout préoccupé de croissance économique ? Toujours est-il qu'il veut savoir — la curiosité n'est pas toujours un vilain défaut — pourquoi lesdits Français ne sont pas heureux. C'est la raison du récent appel à l'Elysée de Philippe d'Iribarne, un polytechnicien de trente-six ans, auteur d'un livre riche de démystifications de cette croissance considérée ici comme un « opium ». *La Politique du bonheur* est le fruit de cinq années de recherche au CEREBE (Centre de recherche sur le bien-être) (1) et de très nombreuses lectures. On peut regretter, sur le plan de la forme, que ce livre dense se présente trop souvent comme un ardu problème d'algèbre à deux inconnues qui seraient bonheur et croissance et dont une suite touffue d'équations tenterait de cerner l'identité et les interférences. Cela posé, il faut vite ajouter que la lucidité et l'acuité de l'analyse impressionnent et convainquent. Première constatation : la croissance n'a jamais été aussi forte, et pourtant 50 % des Français pensent qu'ils ne sont pas plus heureux, et même moins heureux, que leurs parents, et aspirent à une société plus favorable au bonheur. Il y a là une énigme qui s'éclaire dès que l'on réalise (contrairement à l'évidence) que, si l'augmentation de la consommation individuelle est un facteur de bien-être, la somme des consommations individuelles — ou croissance — tend, elle, à être négative. Il faut, en particulier, distinguer dans les objets leur valeur utilitaire et leur valeur de signe. « Qu'une maison soit grande ou petite, avait déjà dit Marx, tant que les maisons d'alentour ont la même taille, elle satisfait à tout ce que, socialement, on demande à un lieu d'habitation. Mais qu'un palais vienne à s'élever à côté d'elle, et voilà que la maison se recroqueville pour n'être plus qu'une hutte. » Nos besoins sont relatifs, parce que toujours comparés à la consommation — ou à l'ostentation — d'autrui. Philippe d'Iribarne rappelle à ce propos deux visites faites à Cuba, l'une avant, l'autre après la prise du pouvoir par Castro. Dans les deux cas, il est le témoin du même inconfort, mais la seconde fois la pauvreté a perdu son label de honte, la valeur de signe a disparu.

Deuxième constatation, plus classique, les effets positifs de la croissance sont en grande partie neutralisés par les pollutions, le bruit, les difficultés de transport, la « massification » des week-ends et des vacances. L'auteur rappelle ici l'analyse de Philippe Saint-Marc selon laquelle ce sont toujours les riches qui monopolisent les lieux les plus agréables, ne laissant aux pauvres que des « lambeaux de paysages ».

L'équation entre taux de croissance et qualité poétique des objets est, elle aussi, négative, le rythme de renouvellement de nos « biens » étant trop rapide pour qu'ils puissent acquérir un langage. La poésie demande du temps et un minimum d'apprentissage qui n'a rien à voir avec

« consommer du Chopin » ou « faire les Pyramides ».
Il y a plus grave encore, dit Philippe d'Iribarne : la croissance est génératrice de déracinements socio-culturels et de véritables traumatismes psychiques. De plus, comme l'a déclaré McNamara en septembre 1972, elle tend à renforcer les inégalités. « Dans les pays pauvres et même dans les pays riches, la croissance creuse des écarts... » et contre les fléaux urbains, les pauvres sont les moins bien armés.
C'est donc un contresens radical d'assimiler les effets globaux de la croissance aux effets d'une augmentation individuelle. Voilà la clé de l'énigme. « Un individu peut sans contradiction ni hypocrisie être attaché à sa consommation et hostile à la croissance », à laquelle il fait cependant tant de sacrifices. La course aux primes et aux cadences, le travail par poste..., c'est payer cher cette « frénésie de la consommation » que les psychiatres considèrent comme une fuite plus ou moins névrotique causée par un grave sentiment d'insécurité.
Selon Iribarne, l'Etat joue un rôle dans la course infernale puisque la croissance jouit encore aujourd'hui d'une grande popularité. Qu'on pense à la Chine, où seuls les objets auxquels tout le monde peut avoir accès se trouvent sur le marché... et où, d'après M. Chaban-Delmas, l'on est « serein ». Même la « croissance forte et humaine », qui rassemble pourtant des hommes de tous les bords est une fausse piste, car si elle peut limiter l'essentiel des maux de la croissance (pollutions, dégradations des sites...) sans ralentir son allure, elle ne supprime pas les nuisances les plus graves que sont les traumatismes sociaux.
Ce bonheur que le progrès matériel ne peut donner, comment l'obtenir, et recréer, selon la devise de la République, une certaine « fraternité » ? Philippe d'Iribarne propose un nouveau type de société fondé sur d'autres valeurs et d'autres mœurs. Il propose en particulier une réduction du temps de travail et une amélioration de ses conditions, une nouvelle répartition du pouvoir au sein des entreprises, et surtout une moins grande instabilité de la société.
Il recommande aussi un passage « en douceur » qui évite de détruire les legs positifs du passé et « modère » la modernisation. On sait par exemple que le passage de l'agriculture à l'industrie est beaucoup moins pénible lorsque les agriculteurs continuent d'habiter la campagne au lieu de gagner la ville. Là encore, l'exemple de la Chine qui, aux trois quarts rurale, réalise les trois quarts de sa production nationale dans l'industrie, vient à l'esprit. C'est donc à une « révolution morale » que convie en conclusion Philippe d'Iribarne, qui d'économiste devient philosophe. Il invite surtout à se libérer totalement de la croyance en la croissance comme moyen de résoudre tous nos problèmes, en particulier celui des pauvres. Il lance un appel aux partis politiques pour qu'ils se saisissent du problème — qui est mûr — et fassent prendre conscience à l'opinion française de ce qui conditionne vraiment le bonheur. — F. N.

(1) *140, rue du Chevaleret, 75013 Paris.*

LA SURVIE DU CAPITALISME

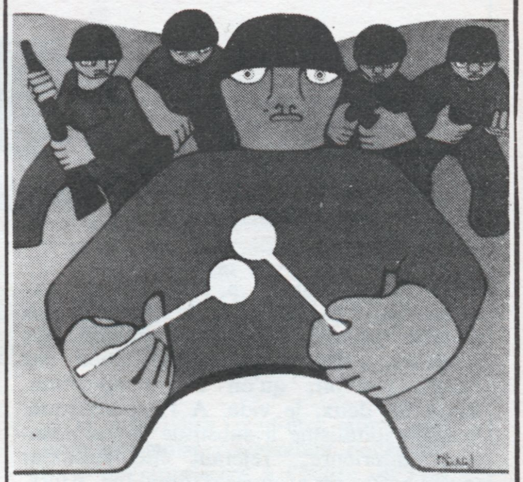
par Henri Lefebvre

Anthropos, 310 p., 25 F.

« Et voici qu'on entre dans la zone dangereuse, celle de la contradiction. On énonce les difficultés : dégradation de « l'environnement », épuisement des ressources naturelles, utilisation destructrice du savoir. Avec un peu de réflexion, on comprend que les « pollutions » et l' « environnement » servent à masquer des problèmes encore plus graves et plus pressants. »

Non, le capitalisme n'est pas mort. On attend toujours la catastrophe promise. Seul, le capitalisme concurrentiel a vécu. Mais, depuis plus d'un siècle, le néo-capitalisme, en masquant ses contradictions, a réussi sa croissance, résistant aux convulsions révolutionnaires, aux crises, comme en 1929 ou au sortir de la Seconde Guerre mondiale. En subordonnant tout à son fonctionnement, en centralisant, en s'étendant à l'espace entier. Sans imagination certes, témoin les modes, toujours recommencées, les « néo-ceci », les « néo-cela ». Sans scrupules non plus, en s'arrogeant au besoin des concepts marxistes, telle la planification...
Pourtant, affirme le marxiste Henri Lefebvre, le néo-capitalisme est malade. Les symptômes ? La dégradation de l'environnement, le pillage des ressources naturelles, qui masquent le délire d'une technologie incontrôlée. Le malaise éprouvé envers les appareils politiques, l'Etat. Et surtout, cette jeunesse ouvrière, étudiante, qui se refuse au mode de production, ces groupes sociaux — les femmes, les travailleurs immigrés. Bref, les laissés pour compte, les marginaux.
C'est qu'au cours de sa transformation le capitalisme a produit des secteurs nouveaux, bouleversant tout, l'art, le savoir, la réalité quotidienne et, surtout, la réalité urbaine. L'espace entier est devenu lieu de la reproduction des rapports et moyens de production. Un espace urbain, produit social, devenu siège du pouvoir. Un espace programmé, par l'architecture, l'urbanisme, qui réalisent des contenants reflétant les rapports sociaux. Pour assurer sa crois- ▶

MANUEL SCORZA



Roulements de tambours pour Rancas

roman

La lutte des comuneros au Pérou

Je puis témoigner de la vérité de ce qui nous est conté dans ce livre... L'un des plus grands parus depuis longtemps.

MAX-POL FOUCHET

Un roman-réquisitoire, d'une efficacité miraculeuse.

CLAUDE FELL
Le Monde

Un romancier qui pèse sur la décision d'un général, on ne voit pas ça tous les jours. Même au Pérou.

DOMINIQUE FERNANDEZ
L'Express

GRASSET



sance, le capitalisme a centralisé à l'extrême tous les pouvoirs, le pouvoir. Un pouvoir absolu, avec son appareil, ses satellites, même pas contrebalancé par l'autre pouvoir, qu'on dit d'opposition. Entre les deux, le vide. A l'impérialisme, le néo-capitalisme a substitué la colonisation intérieure, rejetant délibérément toutes sortes de groupes d'individus. Alors, face au pouvoir absolu des « centres de décision », se dressent les « péripéthies » : les pays sous-développés, les régions, les banlieues, et ceux qui peuplent ces ghettos. Bref, un « nouveau prolétariat », gigantesque.

La bourgeoisie est-elle capable de juguler la crise qui la menace ? « Nul ne peut le dire. » Henri Lefebvre est lucide. Elle s'est sortie de tant de mauvais pas, il est vrai. D'où la nécessité, pour les opprimés et les autres, d'élaborer un « projet global, révolutionnaire ». Un projet qui suppose la critique radicale des superstructures existantes, culturelles, institutionnelles, où « centres et périphéries se rencontraient pour donner naissance à une nouvelle sphère sociale, politique, culturelle : la société urbaine ». Un projet, enfin, qui donne la priorité aux besoins sociaux. En faisant une large place à l'autogestion, brèche sur la voie de la transformation de la vie quotidienne. — M. G.

LA SOCIETE D'INFLATION

par René Maury

Le Seuil, 235 p., 27 F.

« La hausse des prix réalise l'ajustement entre la société que nous voulons tous ensemble — quoi qu'on en dise — et celle que les lois économiques nous accorde... L'inflation moderne n'est rien d'autre qu'un véritable impôt qui n'ose pas dire son nom. »

Qu'est-ce que l'inflation ? A quelles règles obéit la hausse des prix ? René Maury décrit, en termes simples, les phénomènes monétaires auxquels les novices n'entendent rien. Pas de termes incompréhensibles, pas de chiffres abrutissants : tout est logique et la démonstration s'efforce de l'être, elle aussi.

Dans le domaine monétaire, rien ne se perd. Ce qui manque aux uns se retrouve dans la poche des autres. L'inflation, plus qu'un phénomène économique, est la caractéristique de notre société : nous vivons au-dessus de nos moyens et voulons toujours plus ; nous critiquons la société de consommation et consommons toujours plus. Mais la hausse des prix n'est que le signe de l'inflation ; la cause en est l'incapacité de l'Etat « d'empêcher les groupes de pression de sacrifier la poursuite de leurs propres intérêts à la solidarité nationale ». C'est un cercle vicieux : il y a inflation, donc expansion économique ; plus l'expansion est grande plus le besoin d'équipements collectifs se fait sentir, et nous sommes en retard dans ce domaine.

Comme on finance un investissement par une épargne et qu'il ne peut être question d'augmenter ouvertement les impôts dans un système libéral, l'inflation, cet impôt inavoué, réalise l'épargne forcée. Malheureusement, ce n'est pas suffisant et il est probable que, dans la société de demain, étant donné les défaillances des services publics et les besoins créés, les consommateurs accepteront d'acheter à l'entreprise privée ce que l'Etat fournissait gratuitement auparavant.

Les problèmes écologiques viennent aggraver la crise : il faudrait, pour assurer la survie de nos descendants proches, consacrer au moins 2 % du produit national brut des grands pays industriels aux investissements en dépollution. Là encore, si le gouvernement choisit la survie, ce sont les consommateurs qui devront payer. René Maury ne sépare pas économie et politique, mais refuse un système autre que le libéralisme, par crainte du totalitarisme. Mais que restera-t-il de la démocratie lorsque même les services publics seront aux mains du secteur privé et donc réservés au plus offrant ? On ne parle pas, non plus, de la répartition du budget national. Or le choix — politique — de cette répartition ne peut-il être modifié ? Ce que les équipements collectifs ne pourront obtenir, même par l'inflation, ne peuvent-ils le prendre dans les budgets, énormes, réservés à un prestige inutile et à une défense nationale illusoire ?

Quand donc la population refusera-t-elle le diktat des politiciens économistes ? Le livre de René Maury, même s'il n'est pas parfait, fait tomber dans le domaine public les prétendus secrets des spécialistes et montre clairement les rouages complexes d'un univers monétaire mal connu. A lire et à méditer avant d'agir. — M. L.

LE BRUIT ET SES MEFAITS

par Rupert Taylor

Marabout Université, 390 p, 10,30 F.

« Très peu de problèmes de bruit sont insolubles, à condition que l'on veuille consentir les frais qu'exigent leurs solutions. »

Voilà qui est clair, et dit par un expert en acoustique ! La plupart des bruits peuvent être fortement atténués. Mais pour un constructeur ou un industriel, prendre des mesures contre le bruit signifie sacrifier une partie du bénéfice. Inutile de dire à ces messieurs que le bruit est nocif et qu'il perturbe gravement la vie des hommes en grignotant leur équilibre. Cependant, ils seront sensibles à cette affirmation de technicien : « La réduction des niveaux sonores au sein d'une entreprise peut augmenter le rendement de son personnel. » Et quand il s'agit de rendement...

L'amélioration cherchée devient coûteuse s'il faut modifier une machine ou une installation existantes, car le problème du bruit doit être « pensé » dès la planche à dessin. Il revient au dessinateur de la machine bruyante de chercher à juguler le bruit. Bien entendu, on ne lui donne pas les moyens de le faire.

Si le livre reste technique, il fourmille néanmoins d'anecdotes intéressantes. L'oreille humaine est capable de percevoir des sons dont le plus faible est dix billions de fois moins intense que le plus fort, et de le discerner dans une gamme de fréquences telle que la plus aiguë représente environ mille fois la plus grave. Notre oreille est dotée de systèmes de protection complexes ; le type de bruit imprévu qui peut provoquer une lésion ne se rencontre pratiquement pas dans la nature : c'est un produit exclusivement humain. Ainsi, avertissons les chasseurs (mais les lecteurs du *Sauvage* ne sont guère chasseurs) que tout exercice de tir devient néfaste pour l'oreille aussitôt atteint le calibre 12.

Sachez aussi que le béton est un des conducteurs les plus efficaces du son ; c'est pourquoi le locataire du premier étage d'une H.L.M. sursaute lorsque l'occupant du huitième tire sa chasse d'eau. Comment lutter contre le bruit, en particulier le bruit des machines ? Voici la réponse : « Un constructeur de machines n'essayera de faire un produit plus silencieux que s'il y est contraint par la législation ou parce que les consommateurs, exigeant des machines moins bruyantes, donneront la préférence à un produit concurrent pour son niveau de bruit inférieur. » — H. S.

STOP, OU L'AUTOMOBILE EN QUESTION

par Julien Fabre, Hervé Michael

Mercure de France, coll. En Direct, 168 p., 20 F.

« L'automobile a ceci d'extraordinaire qu'elle est l'une des dernières manifestations individualistes tolérées de l'agressivité... La toute puissante automobile, associées dans les idées reçues

à la notion de progrès, va-t-elle continuer longtemps au nom de ce progrès à empoisonner l'air des hommes, détruire leurs villes et les tuer par milliers ? »

L'industrie automobile (et ses secteurs complémentaires) occupe deux millions de personnes en France, soit un dixième de la population active, et constitue, avec 36 milliards en 1970, 20 % des recettes du budget de l'Etat. Le budget d'une famille consacre, quant à lui, un quart de ses dépenses à l'achat et à l'entretien de la voiture. En prenant en considération les différents frais occasionnés par une automobile moyenne de 6 CV pour 15 000 km parcourus en un an, le total s'élève à environ 7 500 Francs. Le secteur de l'automobile anime 10 % de la production française, canalise 15 % des dépenses des Français et détient des records qui ne sont pas seulement de vitesse : bruit outrancier, émanations toxiques (qui pourraient être mortelles à très haute dose), mortalité accrue (2 % des enfants qui naissent aujourd'hui mourront sur la route), voilà pour les usagers ; dures conditions de travail, trafic d'embauche, racket, milices musclées, voilà pour les travailleurs. Et, pour amuser et occuper la galerie : des campagnes de sécurité inefficaces, des services de police spécialisés, des confrontations, dans des journaux et au cours d'émissions, des différentes statistiques. On prétend proposer des remèdes, or la situation empire. De fait, que ce soit à droite ou à gauche, on ne propose aucune solution : comment mettre en cause un secteur qui emploie tant de monde, et qui canalise l'agressivité due à la vie moderne dans le monde capitaliste ? Le livre de Julien Fabre et Hervé Michael, est simple, très clair, précis, logique : le problème automobile EST politique. Mais les auteurs ne se contentent pas de faire partager, de manière convaincante, leur conviction : ils émettent des idées, des objectifs à long terme, des propositions à réaliser seul ou en groupe et indiquent des solutions de remplacement. Au lieu d'épiloguer sur les problèmes de l'automobile, on aborde franchement le sujet en le remettant en cause.

M.L.

La rubrique **Ecolivres** a été réalisée par Martine GILSON, Maryse LAPERGUE, Gilles LAPOUGE, Madeleine LEBRUN, Paul MEMMI, France de NICOLAY et Hubert SCHNENCKENBURGER.

Citons, citons, il en restera toujours quelque chose

« Il se passe à Paris des monstruosités : l'avenir d'une province dépend du visa de ces centralisateurs qui, par des intrigues que je n'ai pas le loisir de vous détailler, arrêtent l'exécution des meilleurs plans ; les meilleurs sont en effet ceux qui offrent le plus de prise à l'avidité des compagnies ou des spéculateurs, qui choquent ou renversent le plus d'abus, et l'abus est constamment plus fort en France que l'amélioration. »
HONORE DE BALZAC : *le Curé de village*.

« Dans l'épopée du héros akkadien Gilgamesh, on peut entendre à un moment les paroles suivantes : « Si » tu la connaissais, la vérité, tu pleu» rerais, pleurerais, pleurerais. »
Nous pleurons, sans être tristes. Nous savons, et faisons comme si nous ne savions rien. Et quand ce savoir nous rattrapera et nous submergera, nous ne pourrons, nous aussi, que pleurer, sur nous, et sur le programme-suicide que nous aurons réalisé. Pleurer est et reste un rituel très ancien. Mais les rituels n'ont jamais transformé le présent ni influé sur l'avenir. »
PETER ATTESLANDER : *les Derniers Jours du présent*. (Denoël, coll. « Regard sur le monde », 346 p., 35 F.)

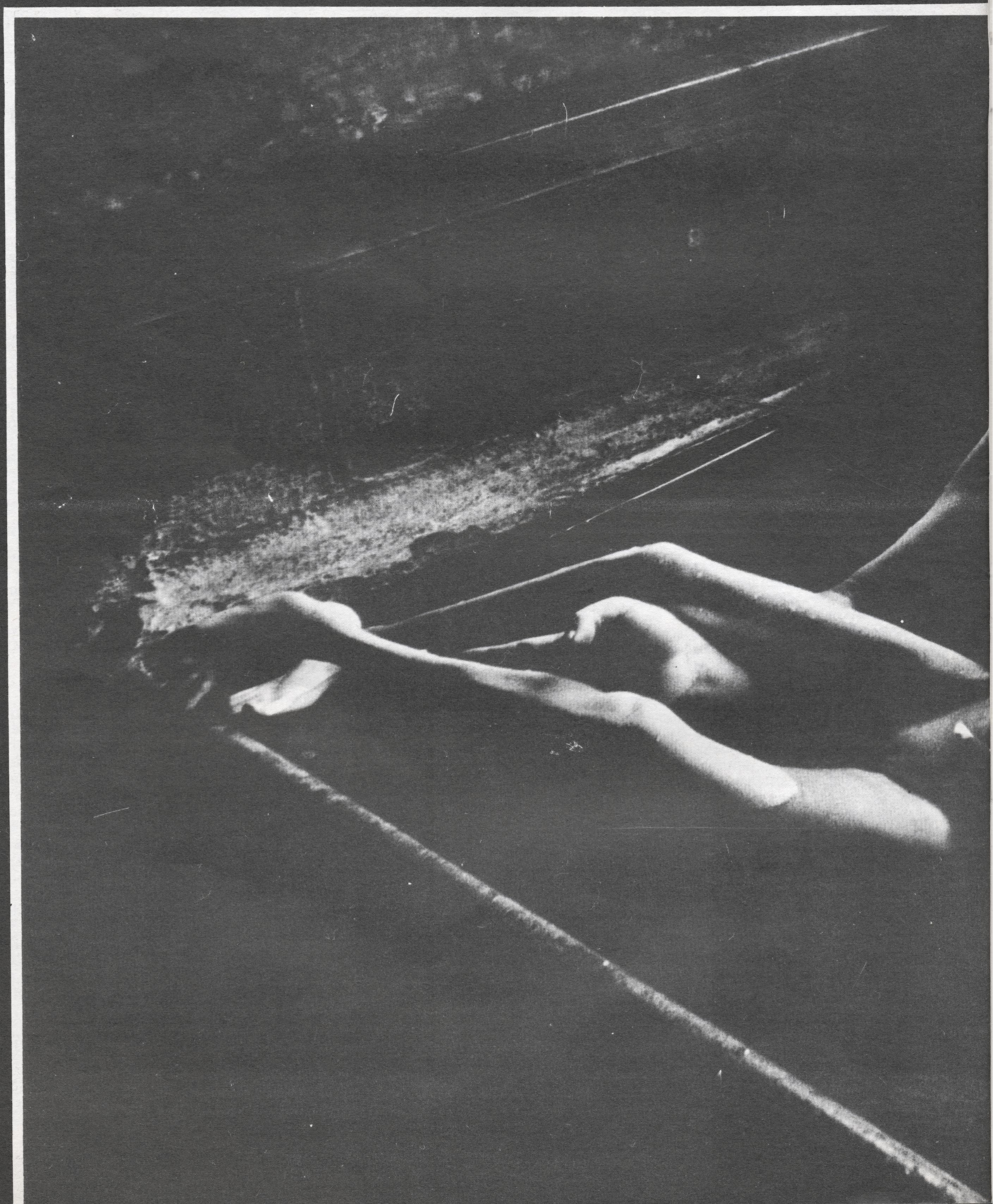
« Seul le monde moderne est témoin de l'apparition d'un type de société radicalement différente de toutes celles qui l'ont précédée, de toutes les formes historiques antérieures. Il constitue une société qui se transforme à un rythme tellement rapide, que, désormais, l'on ne compte plus en siècles, mais en années. (...) Cas exceptionnel dans l'histoire de l'espèce, ce changement a une autre caractéristique : il embrasse toutes les régions de la planète, tous les groupes sociaux et tous les individus. (...) Une histoire est apparue qui peut être réellement considérée comme universelle et qui se substitue aux « histoires parallèles » du passé.
GINO GERMANI : *Politique, Société et Modernisation*. (Duculot, 205 p., 14,90 F.)

« Jusqu'à ce que l'on ait pulvérisé des produits chimiques destinés à une certaine espèce de mites, mais qui éliminèrent également les chenilles de phalènes qui se trouvaient sur les pommiers, les horticulteurs ne s'étaient pas aperçus du dommage causé par les larves des araignées rouges. Ensuite, tandis que les entomologistes cherchaient de nouveaux insecticides pour se débarrasser de ces larves, les mites évoluèrent et constituèrent une race nouvelle immunisée contre les poisons précédemment utilisés. Plus d'un cultivateur d'arbres fruitiers et de pommiers en particulier a conclu récemment que ses meilleurs alliés n'étaient pas les machines à pulvériser les insecticides, mais bien les mésanges et autres oiseaux qui se nourrissent des œufs d'insectes en hiver ainsi que les insectes qui s'attaquent aux chenilles. »
LORUS et MARGERY MILNE : *la Féerie animale*. (Solar, 221 p., 23,55 F.)

« On vous dira peut-être aussi que les autonomistes « essaient de rajouter » des frontières à l'heure où l'on construit l'Europe, et qu'ils « refusent le progrès ». Rien de plus fallacieux et hypocrite : au lieu du trust européen des hommes-robots que nous prépare la société du gadget, les autonomistes aspirent à une sosiété universelle des hommes concrets. En outre, quand une société raciste et xénophobe accueille les touristes étrangers avec les tracasseries douanières que l'on sait, qu'elle ne sait parler qu'une langue : l'hexagonal, qu'elle parque ses travailleurs immigrés dans les bidonvilles, les taudis, les commissariats et les prisons ; quand cette société emploie avec mépris les mots truqués de « youpin », « chinetoque », « espingouin », « rital », « bicot », « négor », « terroriste » « séparatiste », « jeune », « gauchiste », « intellectuel », « péquenot », eh bien, cette France officielle du fric et du flic, de l'unité nationale et de la défense du territoire (contre qui ?), de la censure et de la bagnole, de la télé et du pétrole, du tiercé et de l'alcool, devrait avoir au moins la pudeur de s'assumer et de se taire. »
JACQUES VASSAL : *La Nouvelle Chanson bretonne*. (Albin Michel / rock folk, 190 p., 15 F.)

« Sur le plan général, il est frappant de constater que l'histoire des villes est arrivée à un moment doublement inquiétant. Alors que jamais, dans l'histoire de l'humanité, on n'a tant construit, l'espace urbain n'a plus de signification pour l'homme qui y vit (...). Aujourd'hui, le plus souvent, la ville est informelle, et son seul objectif semble être une expansion indéfinie. Elle se présente comme le résultat de conceptions apparemment quantitatives, où les valeurs de notre civilisation ne sont pas exprimées. La distribution de l'espace, probablement trop hardie, n'est pas assimilée par le citadin, qui l'apparente, non sans raison, au jeu du hasard. »
JEAN-BERNARD PERRIN (in *Précis général des nuisances*) : *Nuisances dues aux activités urbaines*. (205 p., 45 F, Guy Le Prat - Diffusion Gründ.)

Minamata - Japon. La compagnie chimique Chisso rejette des boues mercurielles dans la baie où les pêcheurs prennent des poissons qu'ils mangent en famille. La maladie, dite depuis « de Minamata » se déclara en 1953. Il fallut six ans pour qu'elle soit officiellement reconnue. Aujourd'hui elle tue encore : certains médecins parlent de dix mille morts en sursis. Sur cette photo, M. Hayashide, originaire d'Akasaki, ville proche de Minamata, agonise dans les bras de sa femme. Atteint du mal en 1953, il ne mourut que quinze ans après.



MINAMATA: TANDIS QU'ILS AGONISENT







L'usine Chisso, dont on voit ci-dessus une partie des installations à Minamata, déverse toujours ses eaux usées dans la baie (ci-contre). Aujourd'hui ces déversements ne semblent pas contenir de mercure. Que contiennent-ils donc ? Nul ne le sait, aucune analyse de ces déchets n'ayant été rendue publique. Voici, décrites par un médecin, les principales phases de la « maladie de Minamata » : « On constate d'abord un engourdissement des membres et des lèvres. La vision diminue, la parole devient difficile. Les autopsies ont montré que le cerveau devenait comme spongieux et que les cellules étaient « mangées ». Le mercure peut s'accumuler dans le placenta, même dans celui des mères apparemment saines. »

Le 20 mars 1973, cent vingt-sept plaignants gagnèrent leur procès contre la Chisso, condamnée à verser 5,8 millions de dollars à titre de dommages et intérêts. Les malades les plus atteints (ci-dessus) durent servir de « pièces à conviction ». Plus tard, d'autres malades se prosternèrent (ci-contre) devant le président de la Chisso pour réclamer à leur tour des indemnités au cours de « sessions marathon » où chaque cas était discuté.



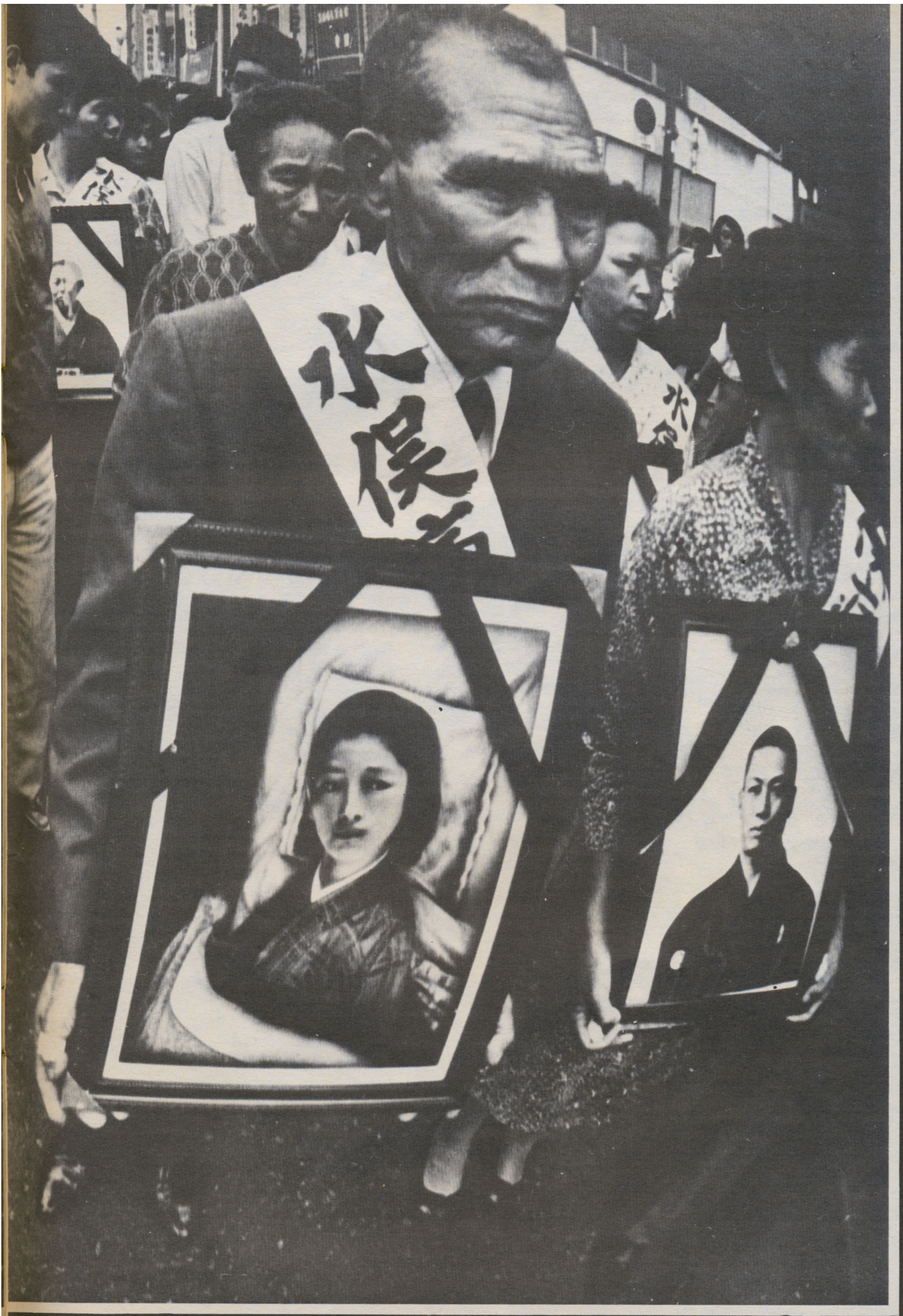


M. Kenichi Shimada est un « bon » président : il alla donc visiter les malades, s'excusa longuement, s'agenouilla souvent et pria sur les tombes des victimes. Mais il redoute les « sessions marathon » où il développe inlassablement le même argument : « La Chisso ne peut pas tout payer ». Réponse des victimes : « Payez tout, faites banqueroute et alors le gouvernement vous aidera ! »



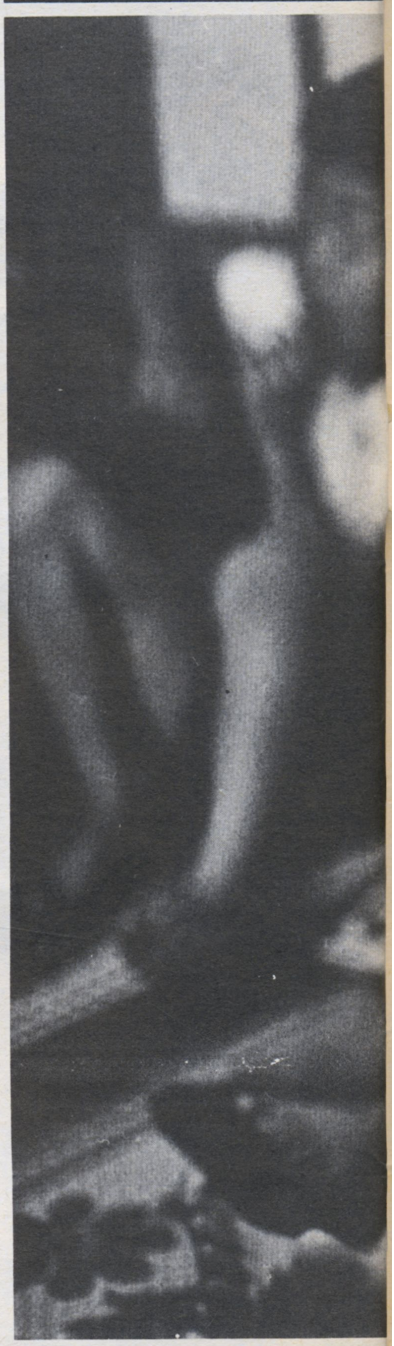


La seule chose que la Chisso ne peut pas rembourser : la mémoire.


水俣

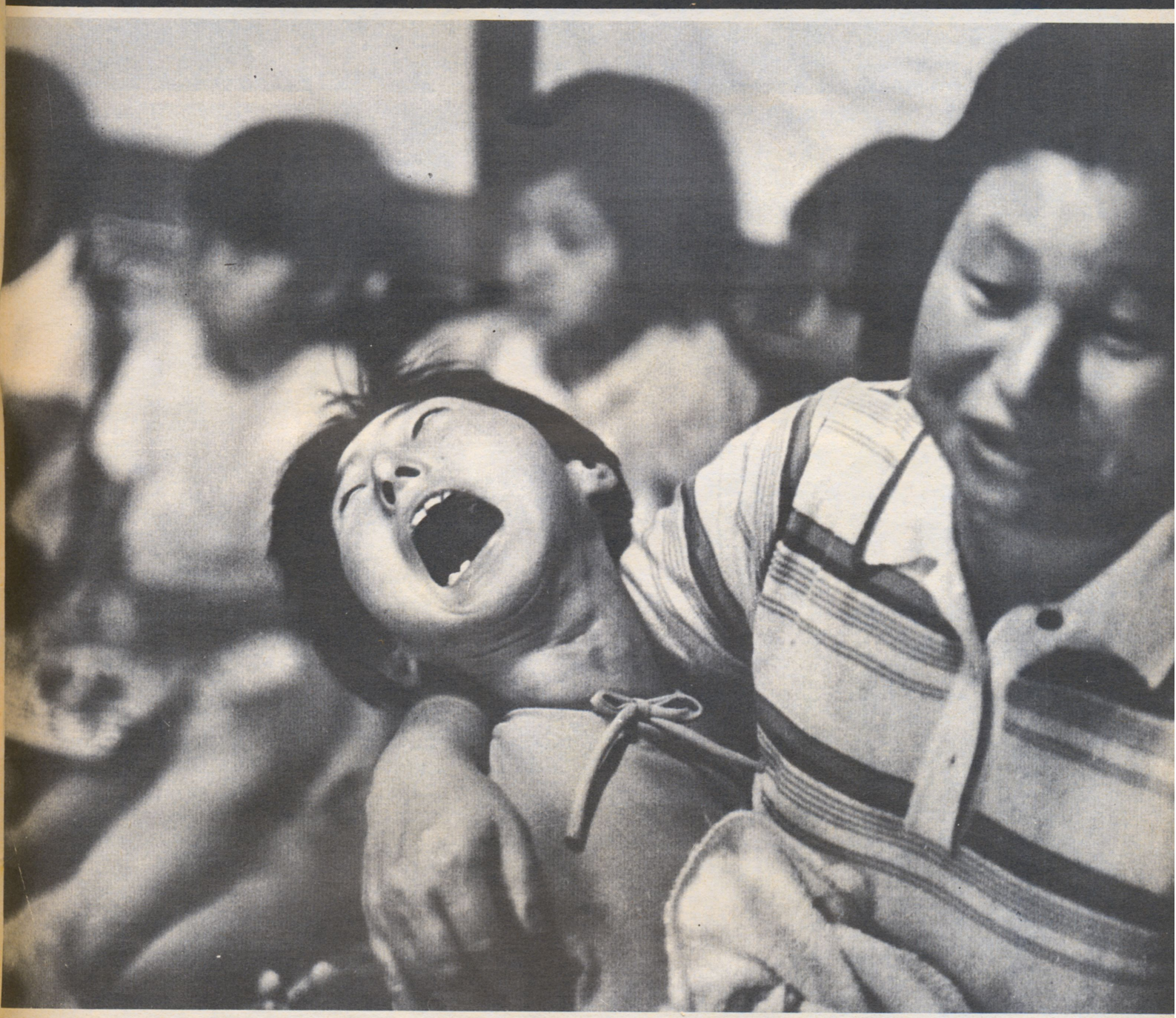
En marge des négociations polies qu'affectionne le président Shimada, quelques incidents : un chef du personnel malmené par des victimes de la Chisso, des manifestants du comité de soutien expulsé de la salle de conférence. Mercure ou non, il faut rester entre gens de bonne compagnie...







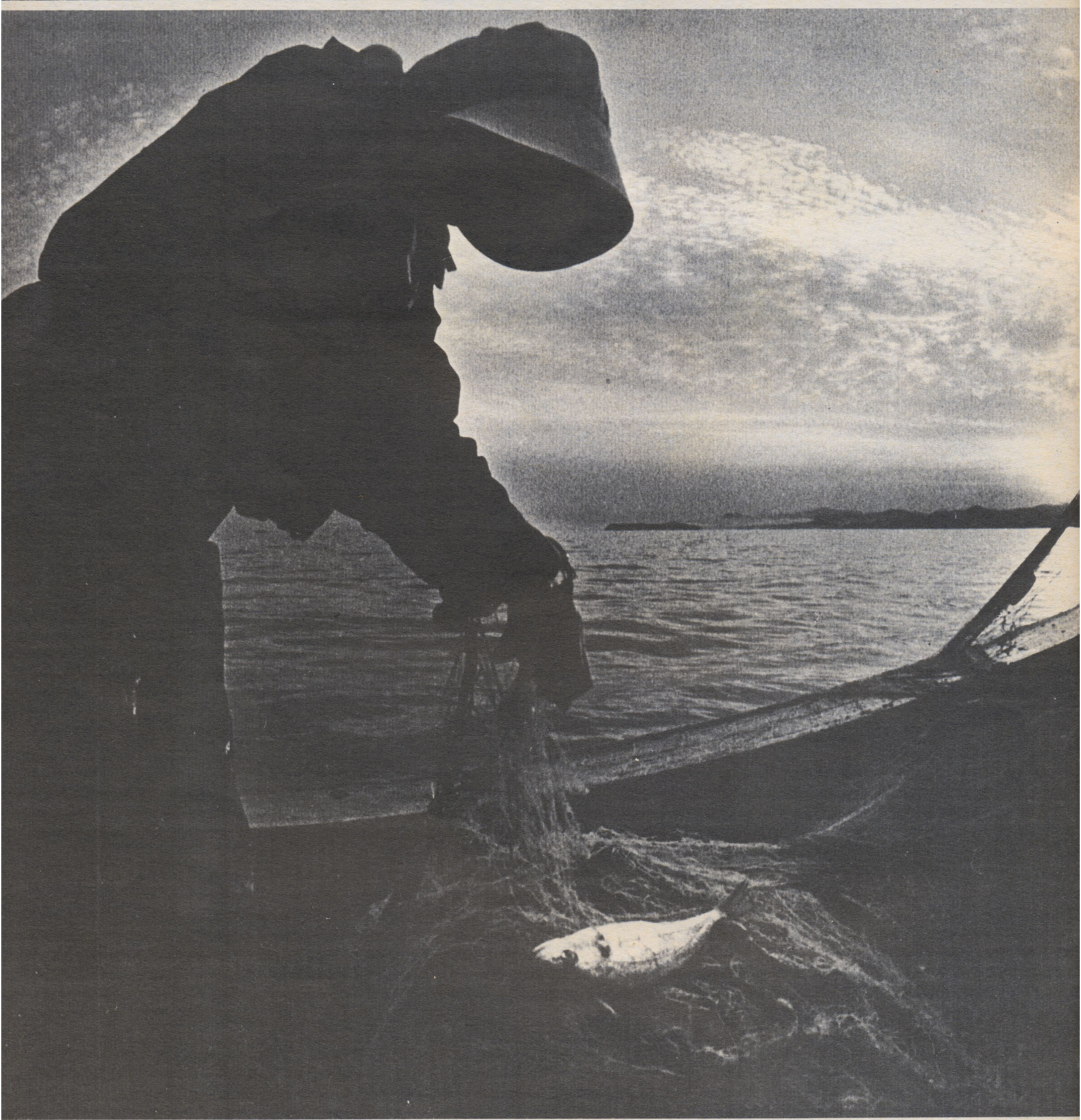




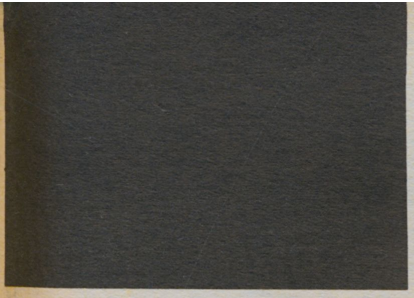
Le tribunal demandait des preuves et des témoignages. On lui en fournit. Tomoko Uemura va avoir seize ans. Elle a contracté la maladie de Minamata dans le ventre de sa mère. Elle n'a jamais vu, jamais parlé, à peine bougé : sa main droite (photo en haut ci-contre) est toujours restée dans la même position. Elle n'a aucune conscience ; elle ne sait même pas qu'elle existe.

Tomoko n'est pas une adolescente : à l'instar de milliers d'autres malades présents ou à venir, elle est, selon le mot d'un médecin, « un légume humain ».

La baie de Minamata fut longtemps le théâtre de ces scènes poétiques. Aujourd'hui, les coulisses ont envahi l'estrade et dans ces coulisses il y avait un trust cynique, des politiciens irresponsables, il y avait des empoisonneurs, des assassins. Le soleil ne se couche plus sur des sujets pour estampes japonaises : depuis le début du mois d'août, cinq mille pêcheurs de Minamata ont organisé le blocus des appontements ; ils exigent une nouvelle enquête sur les poissons contaminés.



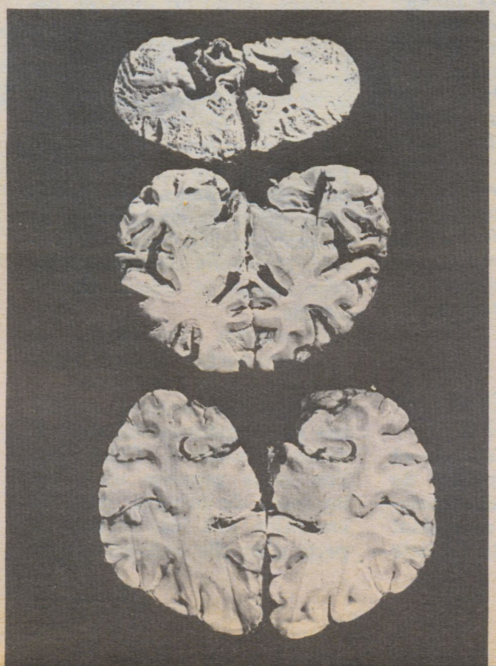
Le 27 septembre sortira, au studio Christine I, à Paris, « Minamata », *un film de Moriaki Tsuchimoto.*







Photos W. Eugene Smith/Magnum



Il a fallu vingt ans pour connaître toute la vérité sur Minamata. Vingt ans au bout desquels il ne restait plus qu'à autopsier des cerveaux atrophiés. Cette année, chacun sait que le Rhin charrie du mercure. « Il n'y a rien de commun entre le Japon et l'Alsace », protestent quelques-uns. Si, il y a au moins trois choses : la présence du mercure, celle des trusts et l'incurie totale du gouvernement.



Suite de la page 6

Si vous le désirez, des adresses de producteurs peuvent vous être communiquées, et peut-être que certains éleveurs désirant abandonner les pratiques dénoncées dans votre article seront heureux d'essayer ces traitements strictement naturels et d'offrir ainsi aux consommateurs des produits sains.

GILBERT ILORCA,
Nantes.

Donnez-nous les adresses en question. Nous les publierons aussitôt.

SANS CHOIX NI LOI

Je ne sais pas si vous aviez quelque chose « derrière la tête » en lançant *le Sauvage*. A mon avis, un journal écologique est d'abord un *journal d'information*.

Ensuite, peut-être, des orientations plus politiques pourront être abordées. Mais ne vous faites pas d'illusion. La politique évoquée n'aura aucune commune mesure, aucun lien, aucune ressemblance avec ce qu'est la politique actuellement. D'ailleurs qui sait si la notion de politique existera encore. Si vous vous êtes tracés une voie avant de partir, vous risquez de rater votre entreprise. Vous avez un but. Le même que moi, je pense, à des détails près. L'écologie doit arriver à sauver la race humaine, la civilisation humaine aussi dans ses meilleurs aspects. Il s'agit de *survivre*. A partir de là, on peut être tenté de faire tant de choses différentes, de suivre tant de chemins contradictoires.

Sinon vous allez retomber dans les mêmes erreurs, vous serez comme les autres et on vous accusera même de récupération. De toute façon j'aurai cessé de vous lire dans ce cas. Ce que je ne souhaite pas pour l'instant.

JEAN-LUC GUYOT,
Saint-Germain-en-Laye.

Réponse sur un point précis : tout comme l'autre prouvait le mouvement en marchant, c'est en continuant à publier le Sauvage *que nous saurons où nous allons. Nous n'avions, au départ, aucune idée préconçue : nous avons seulement ressenti le besoin d'exister face à l'* « *ennemi* », *qui, lui, ne nous avait pas attendus.*

Merci de chercher avec nous dans quelle direction il faut foncer.

QUELLE LIGNE POLITIQUE ?

Je suis agacé par l'antagonisme complaisamment dessiné dans certains articles entre les « écologistes », les « vrais révolutionnaires » d'une part et, d'autre part, les militants politiques traditionnels, bien entendu zélateurs de la croissance. Le dernier numéro m'en fournit plusieurs exemples.

Quand je lis sous la plume de Jean-Pierre Sergent : « Certains, pour qui *changer la vie* est bien plus qu'un slogan de campagne électorale... », il me déplaît de voir sous-jacente l'idée que les militants socialistes sont de simples quêteurs de bulletins de vote. N'ont-ils pas commencé à changer leur vie, ces militants qui négligent des possibilités de « promotion », d'enrichissement personnel en faveur d'un idéal social ? Ne témoignent-ils pas, eux et leurs camarades des autres organisations, que la vie a un autre sens que la course à la richesse ? Bien entendu, cela ne va pas assez vite pour les révolutionnaires de Saint-Germain-des-Prés...

CHRISTIAN TESSIER
Tours.

Vous isolez, d'ailleurs habilement, une phrase sur un numéro entier. Le Sauvage *est* « *libéral* » *et respecte les opinions personnelles. Mais, cela dit, n'avez-vous pas deviné, entre nos lignes, quelles étaient nos options politiques ? N'avez-vous pas lu les articles de Jean-Paul Gibiat, souvent réalisés grâce aux dossiers de la C.F.D.T. ? N'avez-vous pas compris que nous sommes solidaires de vous, militant socialiste ?*

L'EXCEPTION ET LA REGLE

Lecteur assidu du *Sauvage* et adhérant à votre analyse de notre société de consommation, je m'élève cependant contre un passage de l'article de J.-P. Sergent : « Ailleurs le ciel est plus bleu », où il parle de centres aérés.

Militant dans un organisme de formation d'animateurs de centres de loisirs pour enfants et participant activement à l'animation de tels centres dans la banlieue parisienne, il va de soi que la phrase : « Mais on ne peut s'empêcher de déplorer l'allure de chiourme ou de camp militaire qu'ils affectent *souvent* », n'a pas manqué de me choquer profondément.

Quelle image des centres de loisirs vont avoir, à la lecture de cet article, les personnes non informées sur ce secteur de l'animation socio-culturelle, alors que dans nos stages de formation nous plaçons en priorité le respect de la personnalité enfantine ? Il est vrai que certains centres, auxquels Jean-Pierre Sergent fait allusion, existent, mais généraliser une telle situation porte un grave préjudice à notre militantisme, dont l'objectif essentiel est de satisfaire les besoins et les droits des enfants en matière de loisirs socio-éducatifs.

BERNARD DEROUINEAU,
Trappes.

MARAIS OU CLOAQUES ?

Nous nous permettons de vous informer du projet par la S.I.V.O.M. de la région de Saintes, d'une création de décharge publique contrôlée dans les marais de l'Anglade.

Les marais de l'Anglade présentent une nappe superficielle constante. Ils sont alimentés par les résurgences de la nappe phréatique qui alimente les puits des villages, les abreuvoirs des prés de ceinture où se pratique l'élevage. Les marais, réservoirs d'eau naturels, régularisent le cours de la Sergue.

Les marais présentent un équilibre parfait. Ils sont indispensables à la collectivité.

Il existe des moyens modernes de transformation des ordures ménagères. Celui que l'on nous propose n'est pas un signe de progrès, mais au contraire, une fois de plus, la perte d'un site naturel au préjudice des intérêts vitaux des exploitants agricoles, mettant en danger permanent la vie des habitants.

L. SAVART,
Saintes.

KEBEKOIS ANTINUCLEAIRE

Du Québec en péril, toutes mes félicitations pour votre revue unique en ce genre tant au point de vue qualité des informations que sérieux de l'approche. Je vous signale qu'il se passe au Québec la plus belle saloperie qu'un gouvernement de ce pays ait jamais songé à faire, je crois... Sous le signe du progrès et de la croissance des Québécois en électricité pour le futur on est en train, avec les sourires épanouis des capitalistes de Wall Street, de mettre sur pied la plus grande dévastation écologique, animale et humaine depuis la dernière guerre mondiale, avec la centrale nucléaire de la Baie James. Moi, en tant que blanc bâtard, d'origine montagnaise, je vais aller au maquis pour défendre mes frères restés purement rouges et qui, pour cette raison, vont se faire massacrer jusqu'au dernier.

Un Kébékois qui se libère
dit « LIÈVRE AGILE »

PETITE ANNONCE

☐ Ex-détenu longue peine. 43 ans. Bonne présentation et culture (autodidacte sans diplômes), cherche situation région parisienne, contacts humains souhaités. Libre de suite. Henri Le Lyonnais, 29, rue E.-Tremblay, 94800 Villejuif. Tél. : 677.66.12.

☐ Une erreur de fabrication dans notre dernier numéro, nous a fait introduire au milieu de photos consacrées à Fos-sur-Mer, un cliché représentant un panneau « Interdiction de photographier l'Ile-Longue » laquelle se trouve dans la rade de Brest. Les Bretons, sinon tous nos lecteurs, auront rectifié d'eux-mêmes...

Ecrivez-nous, informez-nous, adressez vos lettres à : Christine Hemmet, Courrier des lecteurs, « Le Sauvage », 11, rue d'Aboukir, 75002 Paris.

OFFRE RÉSERVÉE AUX LECTEURS DU SAUVAGE



EDITES PAR SKIRA

Les plus beaux ouvrages d'art avec 30% de réduction

L'OCCIDENT ROMANTIQUE :
La chute de l'ancien régime, la révolution industrielle. Les répercussions et les mutations profondes qui annoncent les temps nouveaux.

ADOLESCENCE DE LA CHRETIENTE OCCIDENTALE :
Les modifications de la création artistique après 980. L'influence de l'abbaye de Cluny et des monastères qui se regroupent autour d'elle. L'établissement d'une nouvelle structure politico-sociale : la féodalité.

FONDEMENT D'UN NOUVEL HUMANISME :
Le changement dans les intentions et le langage de l'œuvre d'art au XIV^{e} siècle, ravagé par la peste. La rupture entre l'art et le clergé.

L'EUROPE DES CAPITALES
L'Europe au XVIII^{e} siècle : un système d'états nationaux à la recherche de son équilibre politique et économique. Siècle des monarchies absolues, il est aussi celui du déclin des grandes familles féodales et de l'ascension de la bourgeoisie commerciale et industrielle. La ville-capitale devient la structure de cette nouvelle société.

LA PEINTURE DE L'ASIE CENTRALE ET LA PEINTURE INDIENNE :
Souvent méconnues, les grandes tendances de ces deux courants artistiques sont analysés ici de façon précise et présentée sous une forme extrêmement riche et documentée.

LES TRÉSORS DE L'ESPAGNE
En partant de l'Espagne "au seuil de l'art", nous assistons tour à tour au triomphe de l'Orient en Occident, et à l'intégration de la péninsule ibérique à l'Europe. Le faste des conquérants se déroule sous nos yeux, et nous amène au siècle d'or, puis à l'âge d'argent. Richement illustrés, ces deux volumes se divisent en chapitres passionnants : l'universalisme de Grenade - le rigorisme de Trente - Pour le Peuple et sans le Peuple

PISSARO
Une série de dessins pratiquement inconnus, accompagnés de textes manuscrits, nous font découvrir un côté nouveau de la personnalité de ce grand peintre. Présenté dans un luxueux coffret avec des fac-similés de manuscrits d'époque, c'est un ouvrage rare et de valeur.

BON DE COMMANDE

ATTENTION CETTE OFFRE EST LIMITEE !

Je désire profiter de votre offre exceptionnelle, veuillez me faire parvenir les volumes suivants : cochez la ou les cases de votre choix

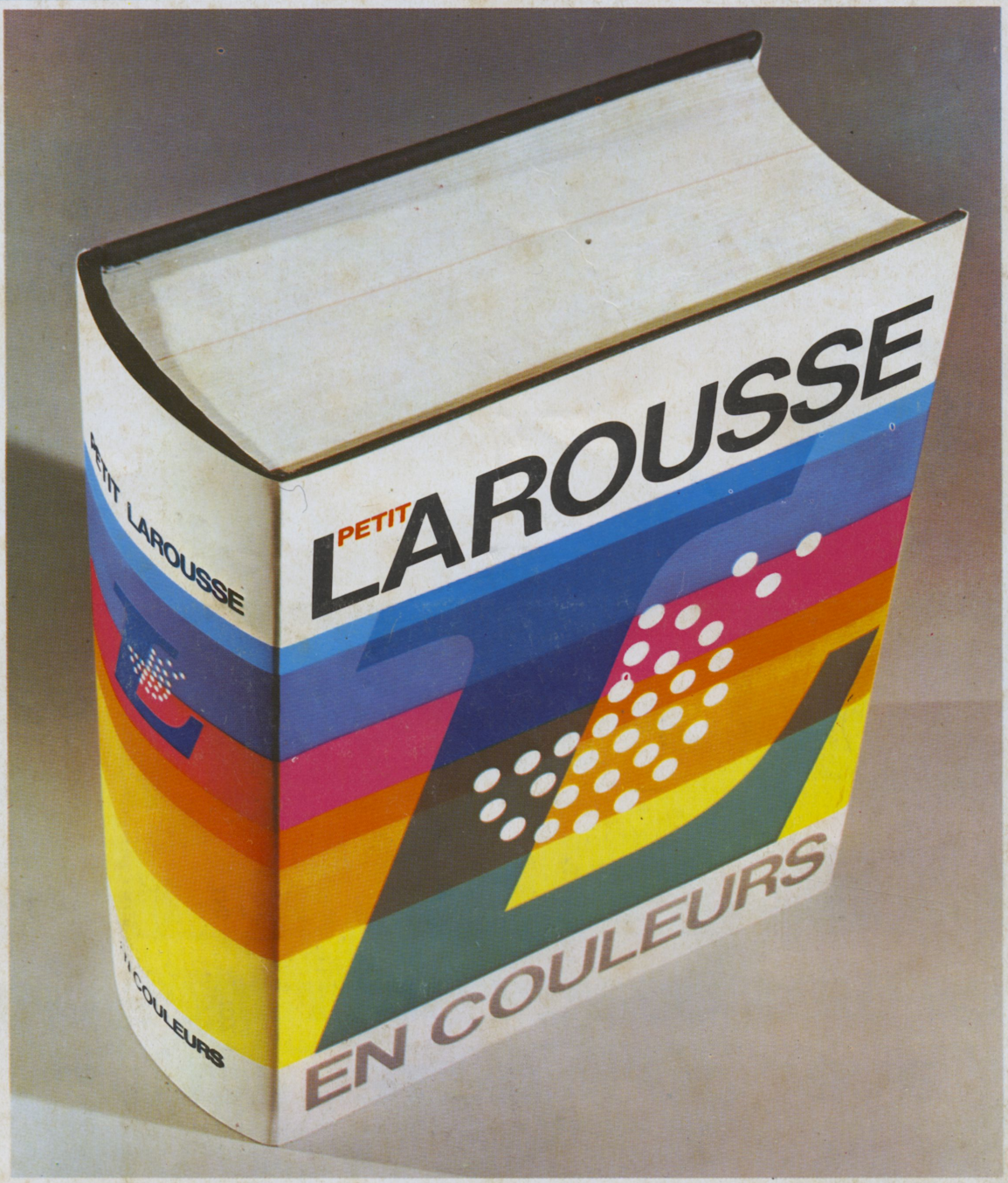
☐ La peinture espagnole : Fresques de Goya	~~125 F~~	87,50 F
☐ L'Europe des capitales	~~160 F~~	112,00 F
☐ Turpitudes sociales Pissaro	~~490 F~~	343,00 F
☐ L'occident romantique	~~160 F~~	112,00 F
☐ Adolescence de la chrétienté occidentale	~~160 F~~	112,00 F
☐ La crise de la renaissance	~~160 F~~	112,00 F
☐ Fondement d'un nouvel humanisme	~~160 F~~	112,00 F
☐ L'invention de la liberté	~~160 F~~	112,00 F
☐ Structures du monde moderne	~~160 F~~	112,00 F

Nom .....
prénom .....
n° ..... rue .....
code postal ..... ville .....
signature :

Ci-joint le montant de mon règlement par ☐ chèque bancaire ☐ mandat-lettre ☐ chèque postal 3 volets à l'ordre de Club de l'OBS

DECOUPEZ ET RETOURNEZ, DES AUJOURD'HUI CE BON A : Club de l'OBS, 12, rue du Mail 75002 PARIS, en joignant votre règlement.

r.c. seine 71 B 658



à prix égal, il vous en donne bien plus !

- Il est complété et mis à jour tous les ans.
- Il est illustré entièrement en couleurs, à chaque page.
- Il vous renseigne non seulement sur la langue française – comme tous les autres dictionnaires – mais aussi sur l'histoire, la géographie, l'économie, la politique, la littérature, les sciences et les techniques, les arts, la faune et la flore, etc., parce que c'est un dictionnaire encyclopédique.

Le PETIT LAROUSSE EN COULEURS 1974

est le seul à réunir tous ces avantages, pour 92 F
(En édition courante, PETIT LAROUSSE 1974 : 49,80 F)

CHEZ TOUS LES LIBRAIRES