

L'ENFANT, LE GOUROU ET LA VOITURE: LES ERREMENTS INFANTILES ENVERS LA CIVILISATION AUTOMOBILE...

Quand un enfant est malade en voiture, il n'accuse pas le conducteur ou la conductrice, mais la voiture elle-même. Auto: beûrk, caca-boudin!

Dans ses attaques contre l'automobile, le prêtre catholique Ivan Illich (1926-2002), suivi de quelques épigones comme le chrétien catastrophiste Jean-Pierre Dupuy, ne déroge pas à cette façon infantile de penser. C'est le degré zéro de la pensée politique: confondre les conséquences avec les causes, s'attaquer aux premières en donnant de fausses solutions pour les secondes.

Mais, au-delà de l'infantilisme, il y a un projet politique et sociétaire. La pseudodénonciation de la civilisation automobile obéit à d'autres intentions, qu'il faut examiner lucidement.

Les sociétés modernes qui ont essayé le «sans voiture»

N'oublions pas - le citoyen blasé ou le militant accroché à sa posture ayant souvent la (*) - qu'il y a eu, au cours du XXème siècle, une société qui a fait l'expérience d'une société sans voiture. Il s'agit des Cambodgiens sous le régime des Khmers rouges (1975-1979), en fait une variété maoïste de Khmers verts.

Ces camarades ont vidé la capitale Phnom-Penh de ses habitants (la désurbanisation efficace) et envoyé des millions de personnes soit travailler dans les rizières, soit s'entasser dans des camps de la mort. Ces personnes ont été déplacées grâce à un mode de «transport doux»: la marche à pied (certes avec quelques coups de trique en prime). Du moins, Pol Pot, Khieu Sampan, Ieng Sary et les autres camarades du «Frère numéro un» voyagèrent quand même en voiture, ou en avion («transports durs», imagine-t-on) pour se rendre à New York et siéger à l'ONU. Mais c'était pour la bonne cause, n'est-ce pas?

De nos jours, le régime des Kim nous montre encore la voie en Corée du Nord des beautés radieuses d'une société avec très peu de voitures. En plus, il fait la nique aux capitalistes-communistes ex-maoïstes chinois qui laissent au bas peuple des villes embouteillées.

À New York, yuppies, traders et autres dirigeants ont trouvé la solution: ils se déplacent en hélicoptère d'un building à l'autre.

L'Arabie saoudite est un bon exemple aussi: en interdisant la conduite automobile aux femmes, on peut diminuer le trafic routier de moitié! Cette solution peut être proposée aux fans d'Ivan Illich, car elle

(*) Peut-être faut-il ajouter ici: *mémoire courte*. (Note A.M.).

est pratique, pas chère, et progressiste puisque ce serait pour «*sauver la planète*». Dommage que ces rois saoudiens du pétrole qui sont proches de la pompe disposent parfois de plusieurs véhicules par personne!

Soyons moins caustiques: il y a aussi les Pays-Bas. Pays bien connu de la convivialité et de l'anticapitalisme autogestionnaire. Cas applicable en Suisse, mais ça grimpe, il faudra raser quelques montagnes.

Ville et mobilité, gare aux confusions

La question de l'automobile - comme de tout moyen de locomotion - renvoie bien entendu à celle de la mobilité, du déplacement et du transport. Depuis la nuit des temps, les êtres humains se déplacent, sur un espace bien plus vaste que la plupart des autres espèces mammifères (cétacés exceptés). On suppose que nos ancêtres sont partis du rift en Afrique orientale. Ils ont abouti en Patagonie, en Tasmanie, et plus tardivement en Polynésie et à Madagascar.

La naissance des villes est liée à l'agriculture intensive qui induit la sédentarisation. Mais, contrairement à ce qu'on a cru, et ce que certains croient encore, c'est probablement, comme l'avait déjà senti Élisée Reclus, l'élevage qui a suivi l'agriculture, et pas le contraire. Ce qui change notre regard sur le pastoralisme, mais aussi sur le nomadisme pastoral.

Les villes sont des lieux de concentration du capital et du pouvoir politique, mais elles ne deviennent pas maudites pour cela. Car la concentration ne préjuge pas de la forme de redistribution des surplus, ou de la gestion municipale - qui peuvent être collectivistes et directes. Il en va de même pour l'automobile: ce n'est pas l'objet ville ou voiture qui pose problème, mais son utilisation. Ou alors on en revient à la méthode khmer rouge-vert: plus de ville, plus de voiture, c'est si simple!

Il est évident que pour récupérer l'impôt et mobiliser des soldats, l'État préfère la sédentarité des populations. Mais il n'a jamais pu éliminer les nomades, les pirates, les cangaceiros, les itinérants, les ambulants, les colporteurs, les campeurs. Inversement, des peuples nomades ont aussi été attirés par la sédentarité, quitte à envahir et à diriger des pays entiers: les Mongols en Chine en sont un bon exemple.

De nos jours, dans le contexte d'une mondialisation de l'économie capitaliste et de la structure étatique qui s'impose désormais aux pays décolonisés (qui n'ont, de ce point de vue, rien gagné - il faut bien le dire), des peuples comme les Touaregs adoptent de nouvelles stratégies d'habiter entre nomadisme traditionnel et sédentarité nouvelle ainsi que le montrent les travaux de plusieurs géographes (Denis Retaillé, Laurent Gagnol).

De même, les sociétés «*sédentaires*» actuelles sont extrêmement mobiles, pour de nombreuses raisons et dans de nombreux domaines, que ce soient les déplacements domicile-travail, domicile-loisirs, domicile-visite à la famille. Le problème n'est donc pas là. Seuls les nostalgiques du petit clocher, du confessionnal relayé par l'assommoir du coin et par le terrain de foot qui bornait l'horizon de générations entières peuvent regretter ce monde étroit, enfermé et conservateur.

Toute une science nous a abusivement donné une fausse grille de lecture opposant nomades et sédentaires alors que la question de la mobilité et de l'habitat est beaucoup plus riche que cela. Cette science, ce regard plutôt, est précisément celui de ceux qui veulent empêcher qu'individus et groupes se déplacent librement. Au premier rang, on y trouve le prêtre et le percepteur. Ils ne veulent pas qu'on bouge. Ils veulent qu'on soit là.

Cette exigence entre d'ailleurs, mais partiellement, en contradiction avec les intérêts de la bourgeoisie industrielle qui souhaite une main-d'œuvre mobile, malléable et corvéable. Mais si cette mobilité devient à son tour contre-productive (déséconomies externes, agitation sociale, esprit libertaire), elle peut alors plaider pour les racines, la sédentarité, le retour à la terre des ancêtres, e tutti quanti.

Les idiots utiles du ré-enracinement écolo leur sont alors très pratiques. On peut même y ajouter la

petite-bourgeoisie post-fasciste qui craint la globalisation et qui veut exploiter tranquillement les prolos du coin au milieu d'une biodiversité protégée. D'ailleurs, la composition sociologique de ces deux groupes est souvent identique.

Le gourou Illich, pas de pétrole mais des idées!

Parmi ces idiots utiles, on trouve Ivan Illich. Ce gourou de la convivialité - comme s'il y avait un idéologue assez abruti pour plaider la non-convivialité! - est ainsi parti en guerre contre le déracinement, la modernité, le progrès (pour lui, tout cela est la même chose), et contre l'automobile.

Que nous promet donc ce vice-recteur de l'université catholique de Porto Rico? Il suffit de le lire: dans la société future à laquelle il aspire, «*les gens [...] rompront les liens avec le transport surefficace dès qu'ils sauront apprécier l'horizon de leurs îlots de circulation et redouteront d'avoir à s'éloigner de chez eux*» (1).

Dans ce court extrait, tout est presque dit du programme sociétaire du gourou. Oui, vous avez bien lu: il faut «*redouter d'avoir à s'éloigner de chez soi*»! Couché, à la niche! Imbécile heureux d'être né quelque part, vous devez y rester! Et si jamais, par une aspiration qui s'appelle liberté, vous souhaitez aller voir ailleurs, fichtre, vous tombez dans... le péché? «*Redouter*»: encore la peur, l'outil de tous les curés.

«*Transport surefficace [sic]*»? Malheureux, vous allez trop vite d'un point à un autre? Non, vous devez vous traîner, en baver pourquoi pas, tels les pèlerins qui rampent autour du mont Kailash... Là où le futuriste Marinetti, bientôt rallié au fascisme, louait le culte de la vitesse, des écologistes à la Illich ou à la Virilio (encore un chrétien pétri de foi), et même quelques libertaires démagogues, nous font désormais l'apologie de la lenteur! On aura tout vu. Pire que cela: ils nous disent comment il faut vivre. De l'autoritarisme pur jus!

Comme si, en soi, le rythme était mauvais (bonjour la musique mono-tonale, il est vrai que la musique est une œuvre du diable)! Comme si on devait choisir entre lenteur et rapidité, l'un ou l'autre, jamais tantôt l'un tantôt l'autre, en fonction des situations et des circonstances?

Que l'illichien cohérent emmène donc lentement à l'hôpital son enfant tombé brusquement malade, en empruntant des «*transports doux*» (à pied et sur le dos?), et tout en appréciant en cours de route «*l'horizon de ses îlots de circulation*». Et on en reparlera.

«*Rompre les liens*» avec le «*transport surefficace*»? Mais oui, bande d'abrutis, vous ne saviez donc pas que vous étiez esclaves de votre voiture, si vous en avez une, ce qui est loin d'être le cas puisque six êtres humains sur sept n'en ont pas (ça, ce sont des chiffres significatifs, pas de la litanie). Mais, heureusement, le prêtre convivialiste vient vous dés-aliéner!

Le projet sociétaire d'Illich n'est autre que celui de l'Église depuis Jésus: des petites communautés, vivant entre elles, rompant le pain ensemble, vivant frugalement. L'idéal moyenâgeux, quoi! Revenir aux espaces clos, adorer sa rue, son champ, rester rivé à son lieu de naissance: l'essence même du conservatisme (2)! Des Amish et des Darbystes partout! Du moins ceux-là, contrairement aux curés de l'écologie, nous laissent-ils tranquilles.

La reconfiguration par le fordisme

Il est évident que le système fordiste a reconfiguré les économies et les sociétés depuis près d'un siècle. C'est d'ailleurs ce que je ne cesse de répéter dans les colonnes de ce journal en écrivant que la théorie socialiste classique s'est montrée incapable d'en analyser les causes et les conséquences.

(1) Illich Ivan, *Énergie et équité*, Paris, Seuil, 1973, p. 43.

(2) Ce n'est pas pour rien qu'Illich combat l'école. Non pas les méthodes et la nature de l'institution scolaire, mais parce que l'école est un lieu où les enfants sont sortis de la communauté familiale ou élargie (attention, danger, liberté!) et un lieu d'apprentissage malgré tout hors lien spirituel ou mystique.

Car, dans la vulgate marxiste, la fameuse loi d'airain sur les salaires empêchait automatiquement toute augmentation du pouvoir d'achat chez les prolétaires, tandis que le capitalisme devait s'effondrer sous le poids de ses contradictions.

De nos jours, les penseurs écologistes, post-marxistes ou religieux, nous refont le coup de la fin programmée avec la décadence de la civilisation, le pic pétrolier, le *global warming* et autres éléments de la récurrente litanie frappeuse (plus on cogne, plus ça fait mal). L'une des variantes est un monde croulant sous les embouteillages, les parkings, les autoroutes et les cimetières de voitures (recyclage interdit?). Certes, mais cent kilomètres plus loin, parfois moins dans la moindre métropole française, on trouve des campagnes vides, des villages fantômes, des routes désertées - là encore, cela dépend aussi de l'heure et de l'époque.

Or le fordisme a laissé la place au toyotisme - avec davantage de flexibilité, de mobilité, de fragmentation - et les deux entrent en mutation. Ils arrivent à saturation dans les pays anciennement industrialisés, et qu'ils conquièrent les pays émergents, lesquels reproduisent les erreurs de la civilisation automobile des précédents, mais il n'est pas sûr qu'ils n'y trouvent pas des parades.

Ce qu'il faut bien voir, c'est la lutte des classes qui se recompose dans ce cadre. Dans les pays émergents, de Mexico à Shanghai en passant par Saô Paulo ou Mumbai, les prolétaires passent souvent quatre heures par jour dans les transports en commun, souvent des autobus pourris (probablement des transports «*mi-durs, mi-doux*»), pour aller bosser: tant qu'ils ne se révolteront pas, cela continuera pour un moment.

Dans les pays anciennement industrialisés, la voiture devient une maigre richesse et un outil indispensable pour les travailleurs vu l'allongement de la distance domicile-travail, quand il y a du travail. Sinon, les prolétaires croupissent en banlieue ou bien se reposent sur les transports en commun que le capital dédaigne car ils ne sont pas assez rentables. Pour les bobos des banlieues médianes ou des quartiers huppés, les édiles aménagent des zones à vitesse réduite, excluent les voitures et créent des «*aménités*» - qu'on ouvre aux pauvres ou aux moyennement friqués pour leur faire miroiter le paradis de la convivialité sans autos, mais, attention, sans clochards: les bancs tape-culs et les vigiles veillent au grain.

Le nouvel ennemi: la vitesse

Mais ces populations - a priori instruites, avec un soupçon d'histoire sociale, encore un bout de conscience collective - il faut les convaincre de la nouvelle donne et de la nécessité de s'y plier. Rien ne vaut alors le bon vieux discours prêchi-prêcha culpabilisant: vous prenez votre voiture? Mon Dieu, mais vous polluez la planète! Vous gâchez l'avenir des «*générations futures*», parents ingrats et inconscients! Vous ignorez qu'il faut 300.000 litres d'eau pour fabriquer un seul véhicule (chiffre issu de nulle part, sans référence.), mais vous allez assécher les océans avec votre bagnole! Ah bon, il pleut, l'eau se renouvelle, zut alors!

Vous roulez trop vite? Ah, mais on va vous calmer! On va mettre des radars, fixes, mobiles, télescopiques, embarqués, cachés, robotisés, on va embaucher des policiers, des gendarmes, et encaisser des amendes! Le prolo n'a pas de quoi payer, les assurances sont trop chères, sa voiture achetée au rabais pollue et devient dangereuse? Cela ne fait rien, on va lui tomber dessus, coup double!

Ils sont de plus en plus nombreux à rouler sans permis (entre trois cent mille et deux et demi millions de Français selon les estimations)? Pareil, même tarif! Que des riverains se plaignent que les pouvoirs publics n'installent pas des ralentisseurs ou des protections aux bons endroits sur la route n'est pas le problème de l'État: c'est la «*vitesse*» qui est stigmatisée. Ce mantra généralisé contre elle fait abstraction du lieu, de la météo, du jour, de la nuit, de l'autoroute ou du chemin vicinal. Ce hochet consensuel est agité par la gauche, la droite et les écologistes pour «*lutter contre les accidents de la route*», mais il est d'une totale hypocrisie: c'est le contrôle social accru que l'État impose, la peur du gendarme, la culpabilisation, l'individualisation des responsabilités.

Les fléaux sociaux, l'alcoolisme qui se généralise, la fatigue au volant pour cause de travail? Écar-

tez-moi ces arguments trop socialistes nous disent tous les curés de la lenteur! Mettons la vitesse de circulation sur les routes à quarante à l'heure, le travailleur n'aura qu'à se lever un peu plus tôt!

Bien sûr, notre gourou Illich, par souci de «*transport doux*», devait probablement envoyer ses nombreux livres par bateau, se déplacer de la même manière d'un continent à l'autre pour ses nombreuses conférences devant un public avide d'entendre la bonne parole (peut-être aussi à la nage?). Mais on le sait, les curés ont l'art du «*Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais*». Sauf Lanza del Vasto qui vivait sans électricité, voilà un programme qui nous assurerait la transition énergétique...

Par souci de cohérence, il ne nous reste plus qu'à souhaiter que les décroissants qui viendraient au prochain congrès de la *Fédération anarchiste* s'y rendent par «*transport doux*» (on croirait une pub pour un savon). Le vélo étant fabriqué avec de l'acier comme les voitures, et pouvant être dangereux vis-à-vis des autres (les accidents de bicyclette se multiplient), il ne reste plus que la marche à pied. Camarades, en route!

Philippe PELLETIER
Groupe Nestor-Makhno
