Dimensions du problème des transports

Autor(en): **Zahnd, Jacques**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **28 (1970)**

Heft 2

PDF erstellt am: **14.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-136609

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Dimensions du problème des transports

Jacques Zahnd

1. UNE AFFAIRE POLITIQUE

Préambule

Dimensions du problème des transports

L'adaptation de nos villes, le modelage de notre territoire, l'évolution de notre genre de vie en fonction du transport automobile se poursuivent sans relâche. Or les investissements d'argent, d'espace, de vies humaines, et les sacrifices consentis pour le transport des personnes et des marchandises sont sans rapport avec les résultats obtenus. A l'heure où des solutions techniques cent fois plus rationnelles voient le jour, rien n'est plus décevant que de voir notre société, faisant fi de la dégradation actuelle de son environnement, s'engager toujours plus loin dans l'option technique aberrante du moyen de transport individuel.

Quelques aspects de ce phénomène font l'objet du présent article. L'auteur avoue d'emblée qu'il n'est pas un spécialiste de la question. C'est sans doute la raison pour laquelle les problèmes de pure technique occupent si peu de place dans cet article. S'il s'en mêle malgré tout, c'est qu'il considère comme regrettable, voire même grave, qu'à l'heure actuelle le problème des transports demeure confiné dans la sphère commune des spécialistes et de certains intérêts privés. Par leurs implications sociales et physiques, il n'y a pas de niveau de réflexion et d'action — politique, moral, philosophique — où les transports n'aient leur place, et c'est une urgence que de les hisser jusque-là.

Tel est le thème développé dans la première partie, et tel est en somme le but de l'auteur. Il y marche avec le sourire confiant de celui qui ne doute pas un instant de son utilité sociale. De cela l'ont persuadé la contemplation de l'enfer de béton de bruit et de crasse dans lequel les deux groupes mentionnés plus haut sont en train d'enfermer l'humanité, et la constatation chez les spécialistes de certaines divergences et parfois d'un embarras extrêmement réconfortants.

Les chapitres subséquents ne visent qu'à illustrer ce thème général. Dans le deuxième, on verra à l'œuvre le pouvoir qui imprime à notre société une certaine direction de mouvement, ses méthodes et ses résultats sur les villes notamment. Le troisième concerne la célébration rituelle du « culte de l'automobile », et souligne le travail délicat pas assez reconnu des officiants. On trouvera enfin au dernier chapitre l'esquisse de certaines lignes directrices pour la recherche d'une solution respectable.

L'auteur ne cache pas son attachement à certaines valeurs systématiquement piétinées par notre civilisation. Il est bien conscient de formuler parfois des suggestions entachées de poésie. Il se dit que la grossièreté actuelle du système de motivations de la majorité reflète plus le colossal investissement publicitaire de l'industrie des biens de consommation, que les timides efforts de l'Etat pour dispenser dans les écoles un brin de culture. Rien ne lui permet de croire cependant que cet état de fait doive durer indéfiniment.

Le respect des spécialistes

Un des privilèges de notre époque, attribué par Galbraith à son développement technologique, est le pullulement des spécialistes. Ne faut-il pas l'attribuer d'abord, dans une psychologie élémentaire, au besoin de domination qui gît au fond de l'humaine bestiole ? A défaut de briller par leur culture générale, leur largeur de vue, leur capacité de situer les problèmes dans leur plus large contexte, les individus ne cherchent-ils pas tous à briller par leur immense maîtrise... d'un tout petit domaine ? On peut le croire lorsqu'on voit le respect que notre époque réserve aux « grands spécialistes », et que n'importe qui, ou presque, peut s'attirer à condition d'avoir choisi un domaine suffisamment petit. Le système jouit d'un succès facile à comprendre.

Or, un défi de notre époque, c'est précisément que ses problèmes débordent du cadre de toute spécialité. Comment la spécialisation a-t-elle pu les produire elle-même, voilà un thème de réflexion délectable pour ceux qui aiment écrire des livres. Notre sujet, on va le voir, est plus particulier.

Ils ne sont guère responsables

Vue sous un certain angle, la qualité de ses spécialistes représente parfois pour la société un réel danger. Considérez les options techniques de notre époque, qui d'une année a l'autre bouleversent un paysage, engloutissent des milliards, détruisent un équilibre biologique, effacent les habitudes de populations entières, et supposez que l'une ou l'autre soit une erreur. Arrive-t-il que des spécialistes portent la responsabilité du choix initial ? Rarement. On leur confie par contre l'étude et la réalisation de chacun des mille détails en lesquels l'ouvrage se décompose, de sorte que les dernières conséquences d'une erreur de base se trouveront élaborées avec une conscience professionnelle souvent admirable.

Le cas des transports nous en offre un exemple. Que la société ait opté pour un moyen qui, par passager — ou par tonne-kilomètre — gaspille le plus d'espace, engendre le plus de pollutions et de bruit, détruit le plus de vies humaines, n'est pas une erreur imputable aux spécialistes de la construction mécanique ou de la technique des transports. Mais grâce au savoir-faire de ces derniers ainsi qu'à leur conscience professionnelle, la société dégustera pendant plusieurs générations les suites de son

erreur fondamentale. Issue de la science, notre puissance est grande, et ses dégâts s'étendent d'âge en âge.

Fecit cui prodest

Mes collègues des transports voudront bien croire, je l'espère. que je ne cherche nullement à déterrer la hache de guerre. Tout au plus me risquerai-je à leur reprocher de laisser parfois l'information du grand public à des sources un peu trop intéressées.

Le groupe d'intérêts privés formé par la construction automobile, le pétrole, le pneumatique, et le transport routier professionnel exerce sur la société une influence partiellement ouverte et généralement sous-estimée. Dans son livre choc, *Les quatre roues de la fortune,* le célèbre sociologue Alfred Sauvy en fait une étude révélatrice dont la lecture doit être recommandée à quiconque porte intérêt aux affaires publiques. Il y passe en revue tous les aspects négatifs du transport automobile, l'incroyable faveur qu'il a reçue des gouvernements, et découvre sur chaque point l'influence efficace du groupe de pression ci-dessus. Je ne saurais donc, après Sauvy, m'étendre sur cet aspect du problème, et ne peux que recommander à chacun la lecture des *Quatre roues de la fortune* [1].

Le monde actuel, dit un lieu commun, est en perpétuel changement. Comment, sous quelle influence, et au profit de qui ? Le lieu commun ne le dit pas. Une réponse moderne nous est fournie par la thèse que Galbraith répand avec succès dans son *Nouvel Etat industriel.* Le livre de Sauvy peut lui servir d'illustration. Je me bornerai à en extraire ici et là un passage significatif comme celui-ci, qui illustre admirablement le succès obtenu dans certains pays par les transporteurs routiers professionnels, et les aberrations que constituent ces succès d'un point de vue économique global:

« Et voici, dit-il, un petit problème, plus simple que celui des robinets. Vous avez 1000 tonnes d'oranges à transporter de Marseille à Paris, et le choix entre deux solutions:

— Mettre en marche un train de 50 wagons de 20 tonnes, qui utilise en marche 2 personnes et exécute le transport dans des conditions de sécurité presque absolues.
— Utiliser 60 camions avec 60 conducteurs (ou mieux 120 conducteurs pour éviter une fatigue excessive), qui feront à la main les 4000 tournants du parcours, tout en encombrant les routes et en entraînant des risques d'accidents.

» La première solution est humaine, progressiste et économique; c'est cependant la seconde qui est couramment retenue. Vous vous frottez d'abord bien les yeux: « il a dû vouloir dire la première. Non, c'est bien la seconde. »

Ce passage mérite une attention spéciale dans notre pays, à l'heure où les routiers y mènent un dur combat pour que soient élevées les normes helvétiques en direction des normes françaises. Nous y reviendrons.

---

[1] A. SAUVY, *Les quatre roues de la fortune, essai sur l'automobile,* Flammarion, Paris, 1968.

Elargissons le débat

Le problème des transports étant demeuré jusqu'ici enfermé dans le domaine exclusif des spécialistes et du groupe de pression déjà mentionné, il faut l'en extraire au plus tôt, car les preuves que ses dimensions réelles débordent de ce cadre restreint sont éclatantes. J'en citerai trois sortes:

a) La « cacotopie » [1] infernale qui se bâtit avec le savoir-faire d'un groupe et sous la pression du second. Elle fera l'objet du chapitre suivant.

b) Les rapports des spécialistes, lorsqu'ils s'essayent à envisager l'avenir des transports dans une optique globale [2], [3]. Sur certains choix essentiels, leurs avis divergent, car la science à elle seule ne dit jamais: voici la vérité absolue. Accouchant d'un paradoxe qui me semble contenir en germe autant de sagesse que bien des rapports réunis, un ingénieur a même écrit: le fait que les transports posent autant de problèmes, c'est en premier lieu parce qu'ils sont bons!

On ne peut que souscrire. En développant les moyens de transports, on favorise du même coup la dispersion des hommes et des biens, et l'on crée toujours plus de problèmes. En réclamant des autoroutes sur tous les tons, on n'a jamais soufflé mot de toutes les voitures qu'elles amèneraient dans les villes.

A quel point le problème dépasse la pure technique des transports, un autre ingénieur l'exprime fort bien en déclarant [4]:

« Notre stratégie nationale des transports n'accorde guère plus qu'un simple coup d'œil aux remarquables facteurs de substitution latents dans certains progrès de l'électronique, de la chimie ou des plastiques. *Les vacances à domicile* pourraient bien être dans vingt ans une période de l'année attendue avec impatience — grâce à des centres de loisirs locaux, des contacts directs avec parents et amis par des circuits de télévision fermés, etc. [...]. Si cela se produit, qu'adviendra-t-il des infrastructures toujours plus vastes qu'on projette actuellement pour favoriser les transhumances régionales et saisonnières des vacances ? »

Un futuriste comme Arthur C. Clarke a formulé la même opinion. Il semble malheureusement que l'on écoute plus volontiers chez nous la voix de personnalités comme M. Dubochet, pour lesquelles le futur des transports prendra la forme d'une « seconde génération d'autoroutes » (*Feuille d'Avis de Lausanne*, 21. 11. 69).

c) La troisième circonstance qui justifie un élargissement du débat, nous l'avons déjà effleurée: c'est le rôle néfaste des groupes de pression. Personne, hormis leurs nombreux supporters, ne doute qu'il ne faille soustraire l'évolution des transports à leur influence. En intoxicant le bon peuple avec sa publicité, l'industrie automobile

---

[1] La « cacotopie » désigne la « mauvaise ville telle qu'on la construit partout » dans les écrits de l'urbaniste Doxiadis.

[2] *Future directions for research in ruban transportations,* symposium 1967, OCDE Paris 1969.

[3] Ch. Stuart, "Long Range Planning for Transport", *Long Range Planning,* déc. 1968.

[4] Ch. Stuart, op. cit. traduction personnelle de l'auteur.

se moque pas mal de la santé des villes, du bien-être des citadins et de leurs enfants, ou du charme de nos paysages. En réclamant leurs 13 tonnes par essieu, les routiers s'abstiennent de signaler qu'un essieu de 12 tonnes dégrade les routes 75.000 fois plus qu'une auto. Qui donc fournit les nécessaires deniers qui font la différence? Ces messieurs ne manquent pas d'ironie en proclamant « je roule pour vous ». Ils nous roulent plutôt.

Mais on multiplierait les exemples, et les pages de la présente revue sont précieuses. Il faut élargir le débat, telle est notre urgente conclusion.

Plus loin, plus vite, plus mal

La véritable dimension du problème des transports, ce n'est rien moins que celle de notre genre de vie, dont ils constituent un élément essentiel. Ils conditionnent l'urbanisme au sens le plus large, et dans leur état actuel, affectent toute notre environnement.

Considérant la qualité de notre genre de vie, au sens de Bertrand de Jouvenel [1], ils sont aujourd'hui à inscrire au passif. Certes, ils figurent à l'actif dans ce bilan partiel que constitue le produit national brut. Mais le nombre de gens sensés qui, sans avoir les cheveux d'une longueur suspecte, se mettent à douter de l'intérêt social de ce chiffrage économique, va croissant. Tel est par exemple, M. Charles Tavel, notre Conseiller scientifique à l'ambassade de Washington qui déclare [2]:

« A considérer le sujet de l'environnement, nous réalisons aussi l'étroite interrelation qui lie dorénavant les sciences physiques et naturelles d'une part aux sciences sociales de l'autre. Je ne serais pas surpris d'ailleurs qu'une étude objective de ce sujet finisse par nous amener à reviser un certain nombre de croyances auxquelles la société, et même la science économique, ont donné valeur de postulat: l'une de ces croyances pourrait bien être la mesure de la croissance économique comme critère du succès d'une nation. Une grande partie des inconvénients dont souffre notre civilisation provient en fait d'une croissance exagérée et anarchique.

A cause de sa densité actuelle de population, à cause des limites qui ont dû être mises à l'immigration, notre pays pourrait se trouver l'un des premiers à mettre en doute la mesure de la *croissance du revenu national* comme critère de réussite. La croissance du revenu réel par habitant serait plus proche de la réalité si ne se posaient pas désormais pour nous aussi les problèmes engendrés par la société de consommation. *Ne serait-il pas indiqué de compléter ce critère quantitatif par un critère qualitatif* que l'on pourrait par exemple rechercher dans la manière dont le revenu est dépensé? »

---

[1] B. DE JOUVENEL, *Arcadie, essais sur le mieux-vivre*. SEDEIS 1968.

[2] Ch. TAVEL, *L'homme face au progrès et à l'emprise technologique*, Conférence donnée devant la Nouvelle Société helvétique, à Berne, le 5 mai 1969.

Un petit rayon de sagesse caressera les têtes pensantes de notre civilisation le jour où, pour le transport, comme pour la surpopulation, on réalisera que le premier élément de la solution, c'est de maintenir volontairement les mouvements de personnes et de biens dans les limites raisonnables. On croit de nos jours encore, comme M. J.-J. Servan-Schreiber, à l'expansion illimitée de toutes les activités humaines. La nature va se charger, d'ici la fin du siècle, de nous administrer quelques cinglants démentis.

Pour ce qui est des transports, on ne peut continuer indéfiniment à déplacer toujours plus de gens et d'objets, toujours plus loin et plus vite, à brasser tout ce qui se trouve sur terre, sous prétexte que l'homme est libre et que cela profite à l'industrie du tourisme et des transports (dont on remarque en passant l'insistance à proclamer la transcendance de cette qualité humaine).

En bref, il semble qu'on ne peut continuer à s'agiter en tous sens, toujours plus vite, et bien vivre. C'est cela le début de la solution, et pas seulement pour le problème des transports. Mais nous y reviendrons.

Le mot est lâché

J'en ai assez dit pour amener le substantif « politique » que j'ai réservé jusqu'ici. Encore faut-il l'agiter avant l'emploi. Car avec ce terme, on traduit les deux mots anglais « politics » et « policy », qui ont chacun leur sens, comme les fils de la fière Albion voudront bien me l'accorder. Il s'agit dans un cas de « la politique », ce champ d'activité mal défini, tournant autour des affaires publiques, et en tout cas entaché de la plus grande suspicion; et dans l'autre cas, de « la politique de quelqu'un », c'est-à-dire du système d'idées qui guide l'action d'une personne ou d'une autorité, et dont on connaît la propriété principale: c'est que les politiciens en sont souvent fort dépourvus.

Quand une affaire devient-elle politique ? Il faut répondre que cela dépend de la communauté considérée. Pour le peuple suisse, les réformes de structures universitaires n'ont pas rang d'affaire politique, et ne provoquent aucun véritable débat politique, alors que pour la communauté universitaire, c'en est une, parce qu'elle concerne intimement l'ensemble des membres.

Pour les transports, le diagnostic est immédiat: peu d'affaires possèdent le caractère politique à un tel degré. Et pourtant, malgré les milliards que les politiciens y ont dépensés, l'absence d'une quelconque politique (policy) générale à ce sujet, me permet d'affirmer que le problème n'a pas acquis le grade d'affaire politique. Il ne fait l'objet d'aucune controverse publique. On continue à l'envisager comme une simple question technique, une affaire de gestion courante. (On en verra une preuve au dernier chapitre.)

J'admets qu'une politique des transports, c'est une politique de la construction, de l'urbanisme, de l'environnement, etc. Autant dire que ça ne se trouve pas au coin de la rue, et que ça ne s'impose pas d'emblée à la majorité des électeurs (dont les politiciens ont hélas un cruel besoin).

Il y faut une lente prise de conscience.

2. LA CACOTOPIE, UN CADEAU POUR NOS PETITS-FILS.

> « The usual statement, that we do not think about the future and do not do anything about it, is only half right when we apply it to cities. We do not think about them in the future sense, but we do a lot about them: we actually build them the wrong way. »
>
> C. A. DOXIADIS [1]

La cacotopie, c'est le terme qu'utilise Doxiadis pour désigner « la mauvaise ville » telle qu'on la construit partout (en grec: la mauvaise place).

Le grand urbaniste se refuse à étudier *les villes*; il se penche avec raison sur *la ville* comme l'ensemble du réseau de bâtiments, routes, et autres constructions dont l'espèce humaine recouvre peu à peu la planète. Ce qui l'incite à choisir une plate-forme d'observation aussi élevée, c'est la croissance de la population et sa concentration géographique. Cette « Ecumenopolis » que l'homme aura bâtie dans cent cinquante ans s'étendra de façon continue le long des côtes, des fleuves, ou autres régions favorisées. Elle abritera 18 milliards d'êtres humains, car il y a peu de chances, semble-t-il, que l'homme se soit rendu maître de sa prolifération avant que la population urbaine ait atteint ce chiffre.

Philip Handler [2], président de l'US National Academy of Sciences décrit ce phénomène en ces termes:

« La plus grande menace qui pèse sur le futur de l'homme est son aptitude à procréer. La faim, la pollution, le crime, la destruction des beautés naturelles, l'extermination d'innombrables espèces de plantes et d'animaux, la saleté, la surpopulation urbaine et sa paradoxale solitude, l'érosion continuelle de ressources naturelles limitées, et l'agitation grouillante (...), tout découle de la croissance débridée de la population humaine... Malheureusement, notre connaissance de la physiologie humaine de la reproduction est désespérément maigre. » (Et il ne parle pas des problèmes sociaux, politique et religieux.)

Le futur ainsi envisagé, il faut étudier, avec Doxiadis, la construction humaine dans son ensemble, surtout dans une région comme la nôtre. La distinction arbi-

---

[1] C. A. DOXIADIS, « Ecumenopolis, to-morrow's city », *Encyclopaedia Britannica, Book of the Year,* 1968, p. 16-38.

[2] Ph. HANDLER, « The Science Year in Review: a Perspective », *1970 Britannica Yearbook of Science and the Future,* p. 98-99.

traire entre urbain et interurbain ne profite qu'au monde des spécialistes pour lequel chaque subdivision crée de nouveaux postes et de nouvelles spécialités. En pratique, elle fausse toutes les données, et ne favorise que l'égoïsme individuel, et la médiocrité politique.

Cela dit, voyons un peu quelle ville nous bâtissons.

Premier succès

Le citadin de 1970 paraît accoutumé à son sort. Il baigne dans le bruit, dans le gaz et les poussières, la crasse résultante, l'encombrement et l'agitation. Aux endroits les moins favorisés, il crie à l'oreille de son semblable pour se faire entendre. Ses enfants sont pâles. Les plus petits d'entre eux respirent à la hauteur des tuyaux d'échappement. Leurs places de jeux sont rares et c'est là que vont déféquer les chiens de la ville. Comme piéton, l'homme ne peut plus traverser ce qui était hier la rue de son village. On lui raréfie ses passages, on lui rogne ses trottoirs, on le canalise entre des barrières, et quand il gêne vraiment trop, on creuse un tunnel pour le mettre sous terre. La rue n'est plus qu'un canal infernal par lequel il se hâte d'une boîte fermée à une autre boîte fermée. Quant au plaisir de se promener dans la rue, quant au charme d'une place publique, il en a perdu jusqu'au souvenir.

Et pourtant il se tait. C'est un premier succès.

Voici deux générations que tous les efforts de nos édiles tendent vers cet objectif: faire coexister dans un même espace vital et restreint deux espèces incompatibles, l'homme et son automobile. Le résultat, nous l'avons sous nos yeux: l'homme est écrasé et l'automobile n'a plus de place.

Je ne résiste pas à la tentation de citer encore Alfred Sauvy. L'écrivain explique, dans un trait d'humour caractéristique, qu'un jour vers les années 47, une haute autorité de la région parisienne a appelé un technicien de valeur et lui a tenu le langage suivant:

Nommé à une haute fonction, je me suis proposé un objectif clair, d'une façon formelle et irrévocable. Seulement voilà! Il est délicat, car il faut trouver les moyens de l'atteindre. Je voudrais parvenir à ce que les Parisiens ne puissent plus du tout circuler dans leur ville. A vous de me proposer un plan d'action précis. Vous avez vingt-quatre heures.

Le lendemain, le collaborateur proposait une série de mesures très efficaces telles que barrages, tranchées, barbelés, mitrailleuses, etc.

L'édile lui réclamant une méthode moins impopulaire, l'intelligent technicien revint le lendemain, porteur du plan suivant:

1. *Favoriser systématiquement le moyen de transport qui utilise le plus d'espace par personne transportée, c'est-à-dire la voiture individuelle, de dimension aussi grande que possible. Les remorques, les cinq essieux, seront les bienvenus. Autoriser, contrairement au droit public, de loger le véhicule sur la chaussée et au besoin sur les trottoirs.*

2. *Désavantager systématiquement les transports publics et entraver leur fonctionnement ; se garder d'améliorer le réseau métropolitain, le seul changement souhaitable étant l'augmentation des tarifs.*

3. *Maltraiter les taxis de toutes les façons possibles, réduire leur nombre discrètement ; s'efforcer de les empêcher d'aller dans les gares au moment de l'arrivée des trains ; refuser toute mesure de souplesse telle que taxis collectifs, petits taxis, etc. Manifester à l'égard des chauffeurs de taxis une rigueur qui serait malséante à l'endroit des conducteurs de voitures privées.*

4. *Faciliter l'accès dans la capitale par des voies radiales qui apporteront, chaque matin, le plus de véhicules possible.*

Et Sauvy de conclure: tel était, dans ses grandes lignes, ce plan grandiose qui, dans la suite, fut ponctuellement appliqué avec le succès que nous allons voir.

Et certes, nous devons reconnaître aussi la qualité de ce plan, puisqu'on l'applique chez nous et ailleurs, avec un succès comparable.

L'homme écrasé, et l'automobile qui étouffe. Ayant tout dévoré, le dieu a encore faim. Que réclame-t-il ? Quel est le plan de ses prophètes ?

Echappatoires

L'incompatibilité des deux espèces porte sur trois éléments: l'espace, le bruit et l'air.

En occupant le même espace, piétons et automobiles, bien que de forces très inégales, se gênent mutuellement. Le piéton est comme l'insecte qu'on appelle « cafard »: on n'arrive jamais à s'en débarrasser tout à fait. Par contre, en ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air, l'incompatibilité des deux espèces est à sens unique.

Donc, de ces trois éléments, l'espace, l'air, et le bruit, seul le premier gêne l'automobile. Voilà pourquoi les mesures proposées à ce jour concernent uniquement l'espace. On connaît ses intérêts.

Que se passe-t-il ? Les automobiles ne savent plus où se mettre. Dans l'état actuel des villes, la courbe de croissance des constructions va fléchir. Il faut donc de toute urgence:

a) Créer de la place. On utilisera les derniers espaces verts, on rasera des maisons, voire des quartiers pour construire des parcs et des garages. C'est le plan que Lausanne applique scrupuleusement.

b) Redonner au trafic sa fluidité. On s'empressera donc de construire en pleine ville de véritables autoroutes. On les construira par-dessus les anciennes rues et en l'air s'il le faut. On a même suggéré de les construire par-dessus les maisons.

Ensemble, ces deux mesures permettront de tripler la population des voitures d'ici vingt ans, conformément à la parole des prophètes. Quels problèmes surgiront alors à ce moment-là ? On n'en a cure, ce n'est pas notre génération qui les aura.

Mais ce n'est pas tout. On a hélas un peu de retard dans la réalisation du plan. Le dieu court le risque de perdre ses fidèles. Il s'agit donc de les maintenir dans l'orthodoxie. Nous allons voir comment.

Le parent pauvre

Tout d'abord, pas un mot sur les transports en commun. Si l'on est obligé d'en parler à l'occasion, on adoptera aussitôt le ton qu'il convient d'employer à l'égard d'un mal nécessaire. J'exagère ? Point du tout.

Dans la gentille exposition préélectorale « Objectif Lausanne » qui voulait rassurer le Lausannois de 1969 quant à la sagesse et au QI de ses édiles, les mesures *a)* et *b)* ci-dessus se trouvaient exposées avec une grande clarté: séparation des trafics, autoroutes en ville, parkings à satiété. Il y avait pour cela profusion de maquettes et de beaux dessins. Belle prestation d'ensemble, me disais-je, de l'équipe de M. Dutoit. Des transports publics, pas un mot. Pardon: en feuilletant un bulletin qui traînait à l'écart, j'ai appris qu'il faudrait songer un jour ou l'autre à ajouter quelques trolleybus ici ou là.

Les transports en commun, c'est le parent pauvre, le moribond qui n'a pas la décence de crever tout à fait, malgré tout ce qu'on fait pour l'y aider.

Pour encourager l'individu à rouler en voiture, on laisse le bus s'engluer dans le trafic privé. Il prend quarante fois moins d'espace et consomme quarante fois moins de silence par passager que l'automobile, mais tant pis, on ne fera rien pour lui. On le ralentira en lui imposant les mêmes pistes et les mêmes feux qu'aux autos. Comme il doit bien s'arrêter de temps à autre, il ne profitera pas des « ondes vertes ». Pourtant l'idée de pistes réservées et de priorités spéciales ne date pas d'hier. Elle n'a pas retenu l'attention de nos penseurs municipaux.

On s'arrangera de limiter les services au maximum. Aux heures de pointe, les usagers doivent y jouir d'un taux de compression humaine propre à décourager les plus démocratiques.

S'il vous prend l'envie, cher lecteur, d'aller skier par un beau samedi de janvier au lieu dit Chalet-à-Gobet sur Lausanne, goûtez une fois le plaisir social qui consiste à utiliser les transports en commun. Vous vous trouverez dans une troupe docile qui se laissera entasser dans un unique trolleybus et dans un bien-être frisant les conditions de déportations massives. Arrivé au lieu de sport, vous atterrirez au milieu d'un océan de voitures privées, qui prend à peu près autant de place que le champ de ski lui-même. Spectacle inoubliable que ces hectares de bitume productif d'oxygène et de bien-être, et que la patience de ce troupeau de machines dont chaque tête n'est utilisée en moyenne qu'une heure par jour. Spectacle inoubliable, tout de beauté et de rationnel.

Quant à vous, débarquant de votre boîte à sardines, vous serez plongé dans la contemplation, quand, tout à coup, le doute vous assaillira:

— Tout de même, direz-vous, est-ce qu'on ne nous force pas un peu la main ?

Revenons à notre plan d'action. Lorsque le réseau des transports publics aura atteint ces conditions, le moment sera venu de prendre la troisième et dernière mesure: la hausse des tarifs.

Ce sera tout pour l'instant.

L'automobile manque de place. L'adaptation des villes tarde à se faire, mais on a paré au plus pressé, qui était: éviter à tout prix que le transport en commun ne regagne de l'intérêt. Le répit qu'on se ménage ainsi laissera le temps d'abattre suffisamment de maisons et d'arbres.

Pour conclure ce paragraphe, permettez-moi de vous suggérer une autre expérience. Postez-vous un jour sur le trottoir d'une de nos grandes avenues, et comptez pendant cinq minutes le nombre de personnes que vous y voyez défiler dans leurs voitures. Ecoutez le bruit, respirez l'air vicié, et mesurez du regard la surface de l'avenue. Enfin frottez-vous bien les yeux: aviez-vous jamais imaginé qu'on puisse utiliser autant de place, faire autant de bruit, et dégager autant de gaz toxiques, pour déplacer aussi peu de personnes ? Imaginez tout l'appareil technique et humain que cela représente, et appréciez l'humour profond de Descartes lorsqu'il disait: « Le bon sens est la chose du monde la mieux partagée. » Vous vous demanderez si l'objectif du transport tel qu'il défile sous vos yeux est bien le déplacement de personnes et d'objets, ou s'il n'est pas plutôt de faire fonctionner tout un appareil de production et d'entretien... Et quand plus tard vous entendrez parler, dans une conférence, des principes de rationalité qui gouvernent notre monde, vous vous direz à juste titre, qu'il y a plus de sérieux dans les exposés pataphysiques de M. Boris Vian.

Mais ce n'est pas tout. Ayant pris les mesures urgentes ci-dessus, il s'agit de convaincre l'électeur que celles qui vont suivre sont inspirées d'un brûlant souci de l'intérêt public, et marquées du sceau du génie. Voyons ce qu'il en est.

Nobles desseins

On veut séparer comme on a vu le trafic des automobiles et celui des piétons, tout en négligeant les phénomènes du bruit et de la pollution, qui ne gênent nullement les voitures. On observera sur ces deux points une stricte consigne de silence. (Comme sur certains aspects financiers d'ailleurs. Nous y reviendrons.)

L'homme s'obstine à conserver, malgré l'amour de sa voiture, une certaine nostalgie des petites rues sympathiques, des belles places ombragées, des grands arbres, et des terrasses ensoleillées. Il s'agit de le convaincre que c'est bien ce qu'on lui prépare. Des architectes lui fourbissent dessins et maquettes à cet effet. Un dessin, c'est toujours joli, c'est silencieux, et ça n'a pas d'odeur. Un brave citadin y voit effectivement les places dont il rêve... entourées d'autoroutes. Convenez-en donc: une place publique au milieu d'un nœud d'autoroutes, n'est-ce pas le fin du fin en matière de bien-être ? Surtout si, selon la parole des prophètes, le trafic des automobiles doit tripler d'ici là. Ne fera-t-il pas bon se promener, bavarder et flirter sous ces ombrages ?...

La ville de demain, la Mégalopolis que nous construisons, ce sera un enchevêtrement de routes aériennes reliant des immeubles-garages. La place de l'homme ne sera nulle part, malgré ce qu'on cherche à nous faire croire, sauf à l'intérieur de maisons hermétiquement insonorisées, climatisées, et pourvues d'épais rideaux. De ces deux espèces, l'homme et son automobile, l'une est d'acier. Elle consomme cent fois plus d'espace, d'air pur et de silence que l'autre. Elle va vingt fois plus vite. L'autre est de chair. Elle est petite et lente.

Nous construisons le monde à l'échelle de la première. Pour ce faire, nous raserons tout ce qui est à l'échelle de la seconde. On en a déjà maint exemple. Aucune valeur esthétique ne sera prise en considération. On mettra les monuments sous des dômes de plastique, dans des bâtiments spécialisés appelés « auto-musées », où l'on pourra défiler et les admirer de l'intérieur de son véhicule. Telle sera la place de l'art. Ce que voyant, personne ne pourra jamais accuser la société de négliger les valeurs artistiques.

Un exemple pour finir. M. Jean-Pascal Delamuraz procède doucement à l'anesthésie des Lausannois avant l'amputation de la rue de la Mercerie. Au journaliste qui lui demandait si des transports publics bien organisés, et si des parkings à l'extérieur de la ville, etc., ce jeune homme, jugeant avec une maturité indiscutable, a répondu que Lausanne n'est simplement pas mûre pour ce genre de solutions. Je me réserve de lui poser, par voie de presse, quelques questions qui l'aideront à préciser le degré de maturité auquel il entend faire accéder notre bonne ville. Sur la voie qui mène à la cacotopie, cherche-t-il à faire figure de leader ? Ses déclarations auront en tout cas rassuré certains milieux: le flambeau est resté en de bonnes mains. Quant aux problèmes que réserve la maturité à laquelle il nous convie, ils seront pour la prochaine génération, si d'aventure, le fruit trop mûr ne pourrit pas avant.

Entre deux villes

J'en arrive aux transports dits « interurbains ». La distinction entre l'urbain et l'interurbain offre beaucoup d'avantages: elle permet de masquer les problèmes que révélerait une vue d'ensemble, de rejeter ces problèmes sur une autre génération, et offre aux spécialistes l'occasion de proliférer. On comprend son succès.

N'ayant pas à guerroyer contre les spécialistes, je ne traiterai pas le troisième point. Par contre, les deux premiers méritent qu'on s'y arrête.

La construction des autoroutes, réclamée à cor et à cri par une presse bien élevée, va bon train. Elles est déjà glorifiée comme l'une des plus belles réalisations suisses. C'est nos pyramides, notre Versailles, nos jardins de Babylone. Et du point de vue technique, c'est en effet assez réussi. Il a suffi d'y mettre le prix. Mais voilà qu'en se refusant à voir le problème dans son ensemble, on n'a pas parlé de toutes les voitures que ces routes amèneraient dans les villes. L'autoroute, c'est toujours le départ, l'évasion, le soleil, etc., mais jamais le fleuve de véhicules qui s'engouffre dans les villes. Il suffirait, dites-vous, d'arrêter le fleuve à l'entrée des villes. N'y songez pas, car je vous l'ai déjà dit: c'est refusé. (Bien sûr, on vous l'enveloppe: Lausanne n'est pas encore mûre...) On insistera par contre sur la situation « extérieure » des autoroutes:

— Voyez donc, quel sens social est le nôtre; nous mettons les routes à grand trafic à l'extérieur des villes.

— Et dans combien de temps, Messieurs, avec la croissance urbaine, ces routes se trouveront-elles absorbées ?

— Une génération.

— Merci, Messieurs, nous respirons.

Telle est notre égoïste myopie. Mais voyons autre chose.

L'histoire du transport, c'est, entre autres, celle d'une longue guerre menée par la route contre le rail. Je ne vais pas la retracer, et prie le lecteur intéressé de lire Sauvy. Une lutte souvent inégale, et pas dans le sens où on l'imagine, malgré les lamentations des Jérémies dont M. P. Hugli fournit l'exemple dans la *Gazette technique* (*Gazette de Lausanne* du 31 janvier 1970).

Pour ce qui est du coût marginal et de la capacité, le transport ferroviaire détient l'avantage, tant pour le trafic des passagers que pour celui des marchandises. Messieurs les intéressés accusent notre réglementation routière de les défavoriser. Ils voudraient l'aligner sur celle d'autres pays européens, de sorte qu'on puisse se poser, ici comme ailleurs, le petit « problème de Sauvy », dont j'ai déjà parlé.

Nos gouvernements cantonaux et fédéraux disposent d'une pléiade d'ingénieurs qui savent exactement ce qu'il faut penser du transport routier lourd, et des coûts d'entretien des routes qu'il occasionne. Ce sont d'excellents serviteurs de l'Etat, respectueux des règles établies, et qui répugnent à exprimer leur opinion autrement que par la voie de service. Face à une manipulation massive de l'opinion publique, je crois qu'il faudrait, malgré tout, faire circuler la vérité, ailleurs que dans des rapports et conférences plus ou moins secrets.

Ces diables de Japonais qui ne cultivent pas, comme tant d'autres peuples, le mépris du rail, répandraient, paraît-il, une blague sur notre pays. Les Suisses, disent-ils, sont des sages qui ont choisi le transport en commun; la preuve, c'est que leurs autoroutes s'arrêtent au pied des montagnes. Après quoi, tous prennent le téléphérique.

L'histoire de l'expansion humaine, glorifiée à toute occasion, c'est aussi celle d'une longue guerre contre la nature. La « désertisation » par le bitume comme l'appelle M. Jacques Aubert, directeur du Musée zoologique de Lausanne, suit une courbe de croissance qui n'a rien à envier à celle de nos industries les plus prospères. Les moins intelligents se sont déjà douté d'ailleurs, que les deux courbes ne sont pas sans relation. Dans cette guerre, la route accumule fièrement les communiqués de victoire. Le fleuve de bitume qui s'écoule partout fera, nul doute, le bonheur de nos descendants.

La santé de l'automobile provient beaucoup de sa cohérence, de sa « self-consistence » comme disent les Français d'aujourd'hui. Dans la ville comme à la campagne, l'automobile détruit tout ce qui pourrait inciter l'homme à ne pas aller en automobile. L'enfer urbain oblige l'individu à s'acheter une voiture comme simple moyen d'évasion. L'enfer s'accroît ainsi d'un quantum, et quelques mètres de nature dispa-

raissent quelque part du même coup. L'ultime bitumisation de nos paysages mettra un terme au débat: on n'aura plus aucune raison d'aller autrement qu'en automobile. Mais à l'heure actuelle, ce phénomène ne retient l'attention que de ces poètes que sont les amis de la Nature.

3. LE DIEU ET SES PROPHÈTES

Lorsqu'en 1932, Aldous Huxley publie *Le Meilleur des mondes,* plus d'un lecteur s'avoue charmé par le conte de l'aimable romancier. Personne ne prend son pessimisme très au sérieux, car chacun sait que la Technique, fille de la Science, est née pour libérer l'Homme. Avec Galbraith, et aussi trente ans plus tard, on est moins tranquille. La terrible précision avec lequel ce scientifique nous dépeint le monde actuel au service d'un certain appareil de production, inquiète visiblement les plus optimistes. Mais encore on peut dire qu'il exagère, et que...

Rien ne vaut un exemple. J'en choisis ci-dessous quelques-uns dans le domaine qui nous intéresse. Ils montreront, je l'espère, mieux que toute dissertation, la servilité de l'homme vis-à-vis de la machine, et les sacrifices auxquels nous consentons.

L'holocauste

Il est préférable que des hommes meurent, plutôt que soit limitée la vitesse des automobiles. On sait qu'un long débat s'est déroulé dans plusieurs pays, y compris le nôtre, sur ce sujet. Certes, on n'a jamais formulé de conclusion sous une forme aussi abrupte que je viens de le faire. Mais sous quelque forme que ce soit, en refusant, en dépit de toutes les expériences faites, de limiter la vitesse des automobiles, on a soutenu exactement la macabre formule ci-dessus.

C'est un cas admirable d'adaptation de l'homme à la machine, allant jusqu'au sacrifice ultime. Qu'y a-t-il d'étonnant? En des temps reculés, des hommes qui, si l'on en croit les anatomistes, n'étaient pas plus bêtes que nous, acceptaient le sacrifice de vies humaines sur l'autel d'un dieu. Le dieu avait ses prophètes. L'automobile aussi. Depuis qu'elle existe, les journaux spécialisés répètent inlassablement que puissance et vitesse sont des facteurs de sécurité. Pourquoi auraient-ils moins de succès que leurs ancêtres. Vous croyez peut-être qu'ils n'osent pas prononcer le nom de la divinité? Détrompez-vous. Voici M. J.-P. Thévoz de la *Nouvelle Revue* de Lausanne, qui jour après jour nous gratifie de sa page automobile et qui conclut le débat le 11 février 1970 en ces termes:

« Un point est en tous les cas acquis, qui soulagera bien des *constructeurs de voitures* [1] et des usagers: on renonce en haut lieu à proposer une limitation générale de la vitesse hors des localités. »

---

[1] C'est votre serviteur qui souligne.

Parbleu! Il ne reste plus qu'à enquêter discrètement, pour déceler comme Sauvy, les délicates influences que dissimulent ces « en haut lieu ».

Ceux qui ont tort

Suivons encore M. J.-P. Thévoz dans l'exercice de son apostolat. Cet homme sensible s'émeut un jour des cas d'enfants tués en ville par des voitures, en allant à l'école. Certes, il reconnaît une certaine incompatibilité entre le piéton (surtout l'enfant) et l'automobile. Mais son rôle n'est pas de poser la moindre question sur le trafic des voitures, et sa conclusion jaillit comme la lumière: ceux qui ont tort, ce sont les parents qui n'accompagnent pas leurs enfants à l'école. Il faut savoir s'adapter à son époque, paraît-il. A son époque ?...

Des mesures énergiques

Ce même prophète constate un autre jour en toute simplicité: l'expérience montre que les automobiles ne sont pas disposées à laisser le passage aux piétons sur les passages pour piétons qui ne sont pas munis de feux. Mon sang n'a fait qu'un tour. Ah! pensais-je. Nous allons voir ces contrevenants recevoir la publique réprimande qu'ils méritent. Naïveté que la mienne! Selon M. Thévoz, il s'agit de prendre des mesures énergiques: raréfier au maximum ce genre de passages pour piétons. Il faut vivre avec son temps, paraît-il. Avec son temps ?...

Haro

La *Nouvelle Revue* de Lausanne commente un jour le cas d'un automobiliste qui, ayant voulu « négocier » un virage à quelque 120 km/h, a provoqué la mort d'une ou deux personnes.

Bien sûr, bien sûr, nous dit-on, il allait un peu vite, mais la vraie faute est ailleurs: comment l'Etat ose-t-il laisser subsister un virage pareil ? La voilà, la vraie responsabilité. On ne veut pas adapter les routes aux automobiles!

C'est d'ailleurs l'avis éclairé de M. Thévoz le 11 février 1970, lequel psalmodie: *L'escalade (de la puissance et de la vitesse), continue si l'on en juge par les nouveaux modèles présentés au Salon genevois 1970... alors finalement, nos experts helvétiques n'ont-ils pas raison d'insister sur un point : l'amélioration technique de nos routes doit sans faute suivre — sinon précéder — celle des véhicules.*

En voilà un qui ne fait pas mystère de sa foi. Avec des collaborateurs aussi zélés, les constructeurs auraient tort de ne pas continuer. Peut-être les experts helvétiques ont-ils mieux enveloppé ces absurdités. Ce qui perdra M. Thévoz, c'est sa franchise.

Vite à genoux

Changeons de cible pour une fois. Voici qu'arrivent « les mammouths de l'air ». Ils arrivent, ils sont là! Branle-bas de combat, tous les journalistes sur le pont! L'in-

frastructure ne suit pas, les aérodromes sont trop petits, il n'y a pas assez d'hôtels, il faut des routes, des trains, hue! Qu'est-ce qu'on attend ?

La leçon est toujours la même. Comme il n'y a pas d'autorité planificatrice pour l'ensemble des transports, ceux-ci évoluent selon la fantaisie de puissants constructeurs. Or, une fois que la nouvelle bête technique est là, il faut s'adapter. On renversera tous les obstacles naturels, humains, sociaux. La bête a toujours ses prophètes pour nous mettre à genoux.

Il y a des infidèles

Ecoutons la parole d'un autre messie. Il s'agit de M. Raymond Cartier [1] qui enseigne, à propos du conflit qui oppose les villes à l'automobile: *ce n'est pas l'automobile qui a tort dans cette confrontation douloureuse : ce sont les villes.*

Dire qu'avec un prophète de cette envergure, il s'est trouvé des infidèles pour se rebiffer!

Papes de l'absurde

Nous sommes dociles jusqu'à la servilité. Où nous mènera cette noble qualité! A l'absurdité totale, laquelle aura ses prophètes suprêmes, ses papes.

Un conflit risque d'opposer un jour, comme on le sait, les promoteurs du transport civil supersonique à des populations entières, assommées par le vacarme de cette merveille technologique. Or, j'annonce déjà la bonne nouvelle: c'est qu'il se trouvera à coup sûr des philosophes de l'envergure de MM. Raymond Cartier et J.-P. Thévoz réunis pour affirmer: *celles qui ont tort dans cette confrontation douloureuse (sic), ce ne sont pas les machines volantes, mais les populations qui refusent de se boucher les oreilles.*

A vous d'essayer

J'invite le lecteur à rechercher lui-même la découverte d'autres exemples en lisant ses journaux et ses livres, en regardant et en écoutant; saine pratique, valant bien celle d'un sport. Il sera bientôt émerveillé devant la ferveur des milieux qui ont la prétention de faire l'opinion publique. Comme ingénieur, je n'ai rien à priori contre la technique, il faut l'espérer. J'admire souvent l'imagination et la patience dont elle est le produit. Mais son application massive, totalement irréfléchie, désordonnée, sous la pression d'intérêts particuliers, c'est le danger que notre génération fait planer sur le futur de la civilisation et de la vie en général. Je constate que le seul critère qui s'applique partout, c'est: toute invention nouvelle est un progrès, et doit balayer ce qui existe. Certains ingénieurs du transport, jugeant en purs techniciens, l'ignorent lorsqu'ils affirment: *les moyens de transport en commun classiques (train, bus) ont encore d'immenses ressources inexploitées ; si l'on voulait les utiliser correctement, on*

[1] *L'Express*, 3-9 novembre 1969.

résoudrait déjà bien des problèmes. Leurs collègues, plus psychologues, savent que le train et le bus ont le tort d'être nés au siècle passé. Ils pensent que seule une innovation technique frappante est à même d'entraîner l'adhésion des masses.

Il faut nuancer cette opinion, notamment en reconnaissant comment, par qui, et jusqu'à quel point, l'opinion des masses se fabrique. Le critère de la nouveauté technique a certes son importance. Mais il ne suffira jamais, à lui tout seul, à déterminer une orientation saine de notre civilisation. Il nous en faut d'autres.

Pour conclure ce chapitre, je veux traiter encore le cas de toute une famille de prophètes, souvent bien intentionnés hélas, et dont le rôle n'est pas assez reconnu.

Messieurs les prospectifs

Les dieux sont voraces, et il en naît chaque jour de nouveaux. La société, jamais assez docile, jamais assez travailleuse, s'essouffle à suivre leurs exigences. Elle s'est donc dotée, dans sa piété, d'une race de spécialistes de l'adaptation, dont le rôle est de prévoir les exigences des dieux, et d'indiquer à la société les mesures à prendre pour y répondre. Cette science de l'adaptation s'appelle la « prospective ».

On me reprochera d'en laisser dans l'ombre tout un côté. Critique trop juste! Une large fraction des prospectifs est au service avoué des dieux: c'est celle qui détermine leur cheminement optimum et leur indique jusqu'où peuvent aller leurs exigences. Mais celle-là ne nous intéresse pas.

Voyons quelques échantillons des prophéties de MM. les prospectifs.

J'ai le front de considérer l'exposé de M. O. de Habsbourg sur « les transports et l'Europe » [1], comme assez peu éclairé. Il incite les Européens à développer leurs moyens de transports avec peu d'esprit critique, en se basant sur des estimations de l'Institut de recherches et d'études sociologiques et économiques:

— *le parc des véhicules de tourisme européen triplera entre 1967 et 1980, passant de 33,2 millions d'unités à 114 millions d'unités ;*
— *par rapport à 1965, le volume global des transports aériens évoluera dans la perspective de 1 à 6 jusqu'en 1990 :*
— *dans les 25 prochaines années, c'est-à-dire d'ici 1995, le volume global de tous les transporteurs maritimes et le tonnage de la flotte mondiale tripleront ;*
— *l'on prévoit d'autre part que près de 10 % du volume global de tous les transports se feront par pipe-line d'ici 1980 ;*
— *enfin, le trafic en volume supporté par les chemins de fer européens augmentera de plus de 40 % pour les marchandises et de près de 7,5 % pour les voyageurs entre 1967 et 1980.*

---

[1] O. DE HABSBOURG, *Les transports et l'Europe,* Centre de recherches européennes, Lausanne, 1969.

Le savant institut n'a fait, somme toute, qu'extrapoler la courbe des ventes de l'industrie automobile et des autres moyens de transport. C'est une courbe à ne pas contrarier, vous en conviendrez.

D'une façon générale on remarque, en étudiant les textes des prophètes, qu'ils se cantonnent dans la prévision à court et moyen terme. Ceux qui s'aventurent plus loins avouent, s'ils sont honnêtes, ne pas y voir très clair [1].

Il y a deux raisons évidentes à ce phénomène: l'intérêt des spécialistes et celui des groupes de pression, qu'on retrouve à nouveau étrangement convergents.

L'intérêt des prospectifs, c'est avant tout d'être pris au sérieux. Il faut pour cela que leurs prophéties ne soient pas toujours contredites par l'évolution. Il y a trop d'inconnues dans le futur lointain, trop de divination, et pas assez de science (statistique, extrapolation).

Mais il y a surtout un immense intérêt pour les dieux à ne pas laisser l'imagination des fidèles vagabonder dans le champ du futur. Ils risqueraient de le trouver libre et façonnable à *leur* volonté.

Pour ces deux raisons, on enferme la société dans le court terme, dans l'urgent, et surtout dans la tendance du moment.

Je ne résiste pas au plaisir de citer comme exemple un numéro spécial de l'inestimable revue que vous avez sous les yeux. J'extrais en effet, de l'étude prospective « Vaud 86 » [2], le passage ci-dessous:

Dans le domaine routier, le réseau national d'autoroutes sera pratiquement achevé en 1986. Mais les moyennes et les grandes agglomérations auront un besoin urgent de « routes express », dont le tracé devra répondre aux exigences d'une motorisation encore plus dense.

Il faut donc penser dès maintenant à un réseau régional d'autoroutes. Il est vraisemblable que l'on considérera comme indispensable d'ici peu une autoroute de Genève à Yverdon par le pied du Jura, une autre d'Yverdon au Pays-d'Enhaut par la Gruyère, pour ne citer que quelques exemples.

Des gens bien intentionnés aiment jouer les prospectifs. Ce jeu leur procure une vive sensation d'intelligence sociale. Ils ont même la très nette impression de « rendre la société maîtresse de son destin ». C'est hélas tout le contraire; ils déblaient devant les autels, la place où la société doit aller s'agenouiller.

4. SUGGESTIONS

A partir de maintenant, l'idée de paraître ridiculement futuriste aux yeux d'une société éprise d'immédiat m'incite à chercher abri sous l'autorité d'un grand urbaniste comme Doxiadis que j'ai déjà cité.

---

[1] Ch. STUART, *op. cit.*

[2] *Vaud 1986, Etude prospective,* numéro spécial de la *Revue économique et sociale,* Lausanne, nov. 1966.

Le moment est venu en effet, après ces constats franchement négatifs, de proposer quelques réformes.

La raison pour laquelle, selon Doxiadis, il faut se montrer résolument futuriste, c'est la longévité des villes. En urbanisant progressivement notre région, on doit penser à cette Ecumenopolis de 18 milliards d'habitants dont elle fera partie dans cent cinquante ans. Avouons que c'est loin d'être notre souci actuel. Aussi je prends la peine d'avertir les quelques lecteurs qui me restent qu'ils vont avoir à subir un petit assaut de futurisme.

La place du transport

L'expansion humaine détruit la nature et étouffe l'homme. Dans ce bilan négatif, les transports figurent en bonne place. Il s'agit d'y remédier par la rationalisation, la suppression des interférences avec la nature et le contrôle de la quantité de transport. Tels sont les points que je me propose de développer. Ils nous guideront naturellement vers certains types de solutions techniques.

L'expansion humaine, ce n'est pas seulement la croissance de la population, mais encore l'augmentation de la production et des échanges. L'espèce humaine sécrète, par tête, une quantité toujours plus grande de bâtiments, de véhicules, de routes, de machines, d'objets et de produits chimiques tous plus utiles les uns que les autres. Par cette activité débridée, elle menace la mince pellicule de vie, la biosphère extrêmement fragile qui recouvre la planète.

Construire une ville de 18 milliards d'habitants qui respecte la nature ne sera pas facile. De toute évidence, nous n'avons pas adopté la bonne méthode. Ce serait notamment une grave erreur que de persister à distinguer ville et campagne. Il faut travailler à la réalisation d'un « milieu » où l'homme et la nature vivent en symbiose. Tout homme doit trouver la nature à quelques pas de chez lui. On recherchera une imbrication maximum dans un urbanisme et une architecture qui tiennent compte des éléments naturels. Avoir bétonné des rivières comme nous l'avons fait, ou les avoir utilisées comme égouts, paraîtra une hérésie.

Dans cet urbanisme, la place des transports sera sous terre. C'est l'une des trois réformes. On voit immédiatement qu'elle est impossible si l'on persiste à promouvoir le transport individuel ou plutôt la propriété individuelle du véhicule. Elle implique des mesures de rationalisation.

L'expansion actuelle, c'est un lieu commun, ne fait pas que détruire la nature. Elle enferme l'homme dans un univers hostile. J'ai suffisamment décrit la ville que nous construisons, dans l'adoration de l'automobile. Rien n'y est à l'échelle de l'homme.

Un urbanisme à l'échelle de l'homme tiendra compte de ces trois éléments : espace, sécurité, tranquillité. Pour se sentir bien, l'homme a besoin d'un environnement où les objets (maisons, places, rues, etc.) sont à son échelle. Il faut réussir à créer une intimité locale dans la Mégalopolis, et reconsidérer le quartier comme un village. Le

transport rapide n'y aura pas sa place: celle-ci sera sous terre. Un des éléments essentiels du sentiment de bien-être, c'est celui de sécurité. Hors de sa maison, le citadin est sur le qui-vive. Sa trajectoire croise à tout bout de champ celle d'objets d'acier lancés à grande vitesse. Enfin l'homme aime entendre la voix de son semblable et celle de la nature. Le transport rapide est la première source actuelle d'insécurité et de bruit. Il faut le faire disparaître de notre espace vital.

En conclusion de ceci, je répète avec Doxiadis, que dans une urbanisation qui respecte la nature et l'échelle de l'homme, la place du transport rapide ne peut être que sous terre. Nous allons voir maintenant ce que cela implique.

Rationalité

L'objectif qu'on poursuit, en voulant doter chaque homme d'une automobile personnelle, et en faisant couler sur la nature un fleuve de bitume, ne peut pas être le transport lui-même, si la raison existe. Sacrifier autant d'espace, d'air et de verdure pour un si faible résultat est hors de toute rationalité. J'ai déjà dit ce qu'il faut en penser.

La rationalisation, que l'on doit absolument exiger, c'est la diminution maximum de la quantité d'espace, de matériel et de personnel impliquée par kilomètre-passager ou par tonne-kilomètre. Elle s'obtient essentiellement par deux mesures: la banalisation des moyens de transport et le guidage. Commentons-les brièvement. Banalisation: supposons qu'une grande ville ait décrété que, sur son territoire, toutes les voitures sont à tout le monde. L'individu qui veut se déplacer prend la première voiture qu'il trouve, et, sont trajet parcouru, la laisse à la disposition de qui voudra la prendre. Combien de voitures ce système permet-il de supprimer ? Pas loin de 90 sur 100. Voilà qui laisse songueur, et qui doit déjà avoir fait frissonner plus d'un constructeur. A ce jour, aussi, on s'est contenté de souligner le caractère détestablement collectiviste de ce genre d'idées.

Je ne vais pas proposer la banalisation des voitures, comme ça, tout de go. Est-ce qu'on arrache ainsi son jouet à un enfant ? Non, je ne cherche qu'à répandre une vérité: c'est qu'il est possible de rationaliser le transport dans des proportions insoupçonnées, et tenues soigneusement secrètes.

Guidage: le second principe de rationalisation date des premiers chemins de fer. Il s'agit du guidage des véhicules. Sous sa première forme c'est le rail, mais il peut en prendre d'autres: tubes, « rails électromagnétiques », etc. L'avantage du système guidé réside dans une économie de place et des possibilités d'automatisation pratiquement illimitées. Le guidage consiste, en fait, en une localisation spatiale très rigoureuse, une fixation des trajectoires. Cette rigidité, qu'on peut compenser par la densité des trajectoires, se compense surtout, à l'ère de l'informatique, par la possibilité d'une grande souplesse temporelle. Le contrôle en temps réel, par ordinateur, d'une armada de petits véhicules guidés, permet de concevoir le développement d'un système de transports publics automatiques répondant à la demande comme un système de

taxis. Je m'abstiens d'évoquer le confort byzantin dont nos ingénieurs doteront ces véhicules [1]. Le transport des marchandises dispose encore d'autres possibilités.

Je ne m'avancerai pas plus loin sur le terrain d'une technique qui ne m'est pas familière. Ma conclusion est la suivante: il est permis d'envisager très sérieusement la construction d'un réseau de transports entièrement souterrain.

On commencera bien sûr par les régions les plus urbanisées en repoussant progressivement le trafic automobile à l'extérieur des villes, et ceci sans délai, malgré l'opinion de M. Delamuraz ou celle des intérêts qu'il veut flatter.

Contrôle

Aucune technique, je le répète, ne fournira jamais de solution à long terme, si l'on ne cherche pas à contrôler la quantité de transport totale. Nous ne sommes certes pas mûrs pour accepter une telle mesure. J'ai l'impression cependant qu'avant la fin du siècle, elle s'imposera avec une cruelle évidence. L'inquiétante dégradation de l'environnement qu'implique notre civilisation, et les absurdités qu'elle cultive, ne resteront pas éternellement sans effet sur notre philosophie politique. Que signifierait, entre autres, notre « liberté individuelle, bien le plus précieux » dans un univers totalement dégradé ?

Nous n'en sommes pas encore là, heureusement, direz-vous. Il n'est pas trop tôt néanmoins pour y penser, et c'est à cela que je désire consacrer un dernier paragraphe.

L'ère technique et surpeuplée

Le lecteur aura vu par lui-même, que pour engager la société dans les options techniques esquissées ci-dessus, une action politique sera indispensable. Quant à la maîtrise générale de la quantité de transport, comme de bien d'autres activités humaines aujourd'hui totalement débridées, elle posera un jour, outre un problème politique, un problème scientifique, et enfin moral.

Une morale, une science, une politique pour l'ère de la technique et de la surpopulation, voilà ce que la fin du XX^{e} siècle verra naître. Expliquons-nous brièvement.

J'ai dit précédemment que le problème des transports, malgré les milliards qu'on y engloutit, n'a pas acquis le rang d'affaire politique. Voici donc un exemple, pour illustrer cette affirmation:

L'exposition d'urbanisme « Objectif Lausanne » (1969) s'abstenait soigneusement, comme on l'a vu, de parler des transports publics. Par contre, elle exposait un programme très ambitieux de parkings et d'autoroutes urbaines. L'ingénieur le moins averti des coûts de construction pouvait se rendre compte de la mégalomanie électorale qui s'était emparée de nos édiles. On s'était bien sûr abstenu de communiquer le

[1] Un méprisable loustic, peu respectueux de notre maturité, aurait même proposé de les doter d'un volant fictif, comme les petites autos des carrousels. Contentons-nous de hausser les épaules.

plan financier du programme exposé. Rien de surprenant à cela, du moins pour l'auteur du présent article. Ce qui l'a frappé, c'est qu'une affaire d'un montant visiblement supérieur à celui de nos fameux avions « Mirage », n'ait suscité absolument aucune controverse entre politiciens de couleurs ou de milieux différents. On a passé là-dessus comme sur la dernière affaire de gestion courante.

Les controverses politiques actuelles, bien que par le biais d'affaires concrètes, portent essentiellement sur des abstractions, datant généralement du siècle passé. On s'oppose avant tout sur des questions de pouvoir d'achat, de droits de propriété, de liberté collective ou individuelle, alors que les problèmes de l'heure sont posés avant tout par l'usage que l'homme a fait de ces trois choses.

Les controverses politiques de la fin du siècle porteront sur le monde concret que nous bâtissons. L'homme ayant pris conscience du futur qu'engage sa puissance technique, de nouveaux partis se dessineront, en fonction des grandes options techniques.

Quant aux abstractions dont j'ai parlé, elles feront l'objet d'une quasi-unanimité, comme à l'heure actuelle les options techniques. Car à cette époque, une morale de l'ère technique et surpeuplée aura commencé à se développer. On en devine déjà quelques commandements, en lisant les réactions que suscite la dégradation de notre environnement.

Les choix politiques, éclairés par la morale, reposeront également sur les données d'un groupe de sciences destiné à prendre une importance fondamentale: les sciences sociales et naturelles, dont le rôle sera l'étude objective et quantitative des activités de l'espèce humaine et de son équilibre avec les autres, l'étude objective des relations de l'homme avec son environnement et des hommes entre eux.

Pour les historiens qui étudieront notre époque, les investissements d'intelligence faits par notre génération dans le gadget technique, et sa production massive, paraîtront tout à fait saugrenus.