

Pour survivre, faut-il freiner la consommation ?

L'ampleur du problème posé doit nous amener à nous poser la question des CAUSES de la pollution : vouloir résoudre le problème suppose que l'on ne se contente pas de limiter les EFFETS de la pollution, mais aussi que l'on s'attaque aux CAUSES même.

S'il s'agit d'une question de vie ou de mort pour l'espèce humaine, cela ne nous laisse pas indifférents. Après tout, dans le cours de l'évolution, bien des espèces animales ont disparu (diplodocus et autres...) : pourquoi l'homme ne disparaîtrait-il pas aussi ? Simplement, les diplodocus n'ont pas été eux-mêmes les artisans de leur propre disparition : tout change avec l'Homme. Le pouvoir dont nous disposons sur la nature et sur nous-mêmes fait que nous pouvons décider nous-mêmes de notre survie ou de notre disparition. Sans même parler de disparition pure et simple, on peut penser qu'il y a aussi des manières plus ou moins supportables de « survivre ». Et une grande partie de l'humanité aujourd'hui ne se contente-t-elle pas déjà d'une vie diminuée ? A nous de choisir, en connaissance des causes, précisément.

La description des différentes pollutions que nous venons de faire nous met déjà sur la voie des réponses à cette question. Par exemple : quoi de plus agréable que la voiture ? Pour aller respirer un peu d'air pur tous les week-ends, par exemple ? Malheureusement, la voiture pollue elle-même cet air pur. Les gaz d'échappement des automobiles sont une des causes principales de la pollution de l'air. Mais pourquoi l'automobile à essence, et non pas électrique ? Parce que certains ont intérêt - ceux qui vendent l'essence, les trusts pétroliers - à ce que l'essence se vende. Parce que ceux qui fabriquent les voitures à essence veulent aussi vendre ce qu'ils fabriquent.

Ce simple exemple nous montre qu'il faut approfondir notre réflexion sur les causes et ne pas s'arrêter aux causes immédiates. Sinon les solutions ne seront pas efficaces.

On peut grossièrement classer les causes des pollutions sous trois chapitres importants :

1. L'industrialisation ;
2. L'urbanisation ;
3. La croissance démographique.

Naturellement, aucun de ces domaines n'est indépendant des deux autres. Cependant, pour la clarté de la compréhension, nous les distinguons.

L'INDUSTRIALISATION

Nous savons que, par le progrès technique, nous agissons profondément sur le milieu naturel : une table n'est jamais qu'un arbre transformé par une activité technique.

Ainsi, l'ensemble des objets fabriqués dont nous nous servons quotidiennement est le résultat d'une certaine transformation des matériaux que nous trouvons dans la nature. Cette opération de transformation vise à satisfaire nos besoins par la production de plus en plus massive de biens de consommation : nous ne vivons plus seulement de chasse ou de cueillette !

Or, il y a un risque de pollution aux trois stades de la vie d'un objet fabriqué et des produits de synthèse ainsi que des circuits de l'énergie :

- au stade de la production ;
- au stade de l'utilisation ;
- et au stade du déchet ou résidu.

Voyons sommairement, les risques à ces trois stades :

1 - La production

● La dépense d'énergie nécessaire à la transformation de la matière, risque d'amener, à plus ou moins long terme, un épuisement des sources d'énergies (pétrole, charbon, à l'exception de l'énergie nucléaire - qui pose surtout de graves problèmes au niveau de l'usage et du déchet). Le pétrole et le charbon sont le résultat de l'action de l'énergie solaire sur certains végétaux et roches : mais cette action s'étend sur des millions d'années, et nous dépensons cette énergie infiniment plus vite qu'elle ne se reforme.

● La transformation de la matière, pour donner des objets et des produits, s'opère dans les usines, les ateliers, les laboratoires, les chantiers : quelles sont les conditions de sécurité pour les travailleurs, dans ces lieux de production ? Il y a en France un accident de travail toutes les 40 secondes ! Et les médecins connaissent bien le phénomène des « maladies professionnelles » (silicose, etc...).

● Ces usines travaillent en rejetant dans l'environnement - l'eau, l'air, le sol - leurs déchets : fumées, eaux usées. D'où des risques souvent très graves pour la santé des habitants et les équilibres écologiques environnants.

2 - L'usage

L'utilisation de plus en plus massive d'objets ou de produits mis à notre disposition menace également notre santé, notre équilibre de vie. L'exemple le plus typique étant celui de l'automobile. Mais il y a aussi les avions (pollution, consommation d'oxygène, bruit), les moteurs diesels, les détergents, les pesticides, etc...

ELIMINER LES DECHETS

3 - Les déchets

Le problème de l'élimination des déchets tend à devenir un des problèmes cruciaux de la société industrielle. Or, un phénomène nouveau de la société industrielle et de consommation est que la durée d'utilisation d'un même objet va en raccourcissant de plus en plus, d'où une production de plus en plus massive.

Ainsi, le développement de la consommation oblige au développement de la production, et celui de la production entraîne également celui de la consommation : ce cercle vicieux produit de plus en plus de déchets de toutes sortes, et les problèmes s'aggravent de plus en plus.

Or, seuls les pays occidentaux, les U.S.A., l'U.R.S.S. en sont au stade de la société industrielle : que sera-ce lorsque les pays encore non industrialisés s'industrialiseront à leur tour ? N'est-ce pas ici la croissance économique elle-même qui est à remettre en cause ? Ou tout au moins ses buts qui sont d'accroître indéfiniment la consommation ?

C'est ainsi que notre intérêt collectif à long terme se trouve sacrifié à des intérêts immédiats, souvent privés, ou, en tout cas de minorités.

Voyons cette opposition entre le court terme et le long terme de plus près.

Si nous reprenons l'exemple de la voiture, nous constatons que rendre la voiture électrique obligatoire suppose que l'on passe par dessus les intérêts immédiats des trusts pétroliers : or, ces trusts disposent de moyens particulièrement puissants pour défendre leurs intérêts.

Nous pouvons constater qu'avec le développement industriel, disparaît la pénurie de biens de consommation : on ne meurt plus de faim en France ! On nous promet une « société d'abondance », une « civilisation de loisirs ». Il faut regarder de plus près ces expressions :

— tout d'abord, une fois de plus, cela ne concerne que la minorité privilégiée des pays riches : non seulement l'écart se creuse entre les pays développés et sous-développés, mais le développement des uns (« la société d'abondance » !) est permis par le sous-développement des autres ;
— d'autre part, l'abondance en biens de consommation, si elle fait disparaître certaines pénuries, en fait apparaître de nouvelles ; ce sont celles, d'air pur, d'espaces verts, d'eau, de terrains, de silence. Que seront les « loisirs » dans cette « civilisation de loisirs » où la nature sera gravement atteinte ou inaccessible parce que réservée aux plus riches ?

Forcé nous est, aujourd'hui, de remettre en cause les finalités de la croissance économique et de l'industrialisation : notre intérêt n'est plus de consommer toujours et plus, si cette consommation doit se faire au prix de la destruction de la Nature, et donc, à long terme, de la disparition de la vie.

Mais l'industrialisation, le développement technologique ne sont pas en eux-mêmes les seules causes des pollutions : en effet, les biens produits par notre activité transformatrice, ne sont pas partout consommés de la même façon. Il y a différentes façons possibles d'organiser la production et la consommation.

Une usine de produits chimiques, qu'elle soit installée en pays socialiste ou en pays capitaliste est construite selon les mêmes méthodes techniques et pollue de la même façon son environnement.

Mais les effets de la pollution pourront être renforcés ou, au contraire, atténués, selon que le système économique mettra la priorité sur le profit d'une minorité ou sur la qualité des services rendus à toute la population. Installer des dispositifs anti-pollution est une opération coûteuse : plus coûteuse, souvent en France, que les amendes encourues pour pollution. Où décidons-nous de placer la priorité ? Sur la rentabilité à court terme, sur le profit immédiat ? Ou sur la santé, sur la possibilité de vie épanouie et équilibrée, non seulement de toute la population actuelle, mais de ceux qui vivront dans trente, cinquante ans et plus ?

Qu'ils soient capitalistes ou socialistes, les pays développés ont un but commun : l'accroissement de la production et de la consommation. La croissance économique est considérée comme un but en soi. Doit-elle rester le but principal de notre activité ? Ou bien, le temps n'est-il pas venu de la limiter, volontairement à un certain niveau ? Ceci pour,

— d'une part, trouver de nouveaux moyens pour réduire les pollutions, rééquilibrer l'environnement,

— d'autre part, réduire les inégalités de niveaux de vie entre les pays développés et sous-développés. Inégalités aussi bien économiques que politiques et culturelles.

Nous voici devant une contradiction grave : la revendication d'un plus haut niveau de vie devient contradictoire avec la revendication d'une meilleure qualité de vie. Nous sommes habitués à chiffrer le niveau de vie ; n'est-il pas grand temps d'apprécier aussi la qualité de la vie ? Que devient le plaisir de l'automobile dans les encombrements, et les gaz d'échappement ?
- Sans compter les risques d'accidents !

C'est donc bien la croissance économique considérée comme fin en soi et comme indéfinie qu'il nous faut remettre en cause.

Ceci étant dit, il n'en reste pas moins qu'un système économique qui tendrait à organiser la propriété collective des moyens de production, et à organiser une répartition le plus égalitaire possible des biens de consommation, permettrait de lutter plus efficacement contre les pollutions, qu'un système économique qui privilégie la recherche du profit maximum, l'individualisme et l'intérêt privé.

Résumons les causes de la pollution en ce qui concerne l'industrialisation :

- 1 - le développement technique lui-même
- 2 - la croissance économique et la consommation de masse
- 3 - enfin, l'organisation même de l'économie.

L'URBANISATION

Quelles sont les causes de cette croissance des agglomérations ? Pourquoi le développement et l'aménagement des villes ne sont-ils pas maîtrisés ?

Il s'agit ici tout d'abord d'une certaine politique de l'espace et des terrains. Prenons un exemple très simple : un espace vert au centre de Paris n'a aucune rentabilité financière ; alors que si l'on construit sur ce terrain, des appartements ou des bureaux, il y a un bénéfice, souvent énorme, pour le constructeur. Autre exemple : si un terrain déclaré non constructible, et planté d'arbres, est acheté par un promoteur au prix du terrain non constructible, et qu'ensuite ce promoteur obtienne une dérogation, pour y construire des logements, le bénéfice réalisé sera considérable, mais la forêt aura disparu. L'intérêt privé du promoteur aura été plus fort que la nécessité de préserver les espaces verts.

Encore une fois, il s'agit de savoir où nous mettons la priorité : sur l'intérêt privé ou sur l'intérêt collectif. Il faut bien voir ici toute la gravité du phénomène. Reprenons l'exemple de Paris :

UN LUXE A PARIS

Paris est la capitale la plus densément peuplée du monde. Ce qui est normal dans une petite ville, à savoir quelques mètres carrés de jardin, devient, au centre de Paris, un luxe de milliardaire et en banlieue le privilège des « pavillonnaires » par rapport aux habitants d'immeubles collectifs. Le prix très élevé des terrains dans Paris fait que l'on n'y construit que des logements à très haut standing ou des bureaux. Ainsi s'instaure une ségrégation sociale rejetant les familles les moins favorisées dans une banlieue toujours lointaine. Cette banlieue étant généralement mal desservie par les transports en commun, apparaît un désir accru d'acquisition d'un véhicule individuel - et le crédit facilitera cette acquisition - d'où il s'ensuit une augmentation considérable du nombre d'automobiles, ce qui aboutit à augmenter le bruit, les encombrements, la pollution par les gaz d'échappement ; cet étouffement progressif de la ville oblige alors les pouvoirs publics (l'Etat et le district) à investir d'énormes sommes dans des autoroutes, des échangeurs, des périphériques, lesquels apparaissent comme insuffisants, alors qu'ils ne sont même pas achevés. Mais M. Pompidou n'a-t-il pas affirmé récemment « qu'il faut que Paris s'adapte à l'automobile ». De quel prix paierons-nous cette prétendue nécessité ?

De plus, des agglomérations d'un million d'habitants sont prévues entre Palaiseau et Jouars-Pontchartrain dans ce sud-ouest rural qui est l'un des « poumons verts » de Paris et d'un million d'habitants aussi, en lisière de la forêt de Sénart, de six cent mille dans la vallée de Montmorency. La campagne ne commencera plus qu'à Rambouillet, Pontoise, Mantes, Meulan, à plus de 40 kms de Paris (1).

Pour les promoteurs immobiliers, le bénéfice est d'autant plus élevé, qu'ils agissent en violation

du Schéma directeur de la Région Parisienne. Et leur attitude est ouvertement encouragée par la politique actuelle de libéralisme en matière foncière. D'où depuis quelques années une augmentation considérable de dérogations. Voici notamment ce que dit M. Chalandon, Ministre de l'Équipement :

« Le pourcentage de constructibilité admis par la loi foncière est faible ; interdire toutes constructions sur 90 % de la surface des terrains boisés me paraît excessif. Il serait préférable d'utiliser pour la construction les nombreux espaces verts que nous avons en France » (Journal : Le Bois, 10/2/69).

Si nous rapprochons ces remarques de M. Chalandon et celle de M. Pompidou, citée plus haut, nous pouvons nous apercevoir aisément que la ville n'est plus à vivre, mais à vendre.

Et non seulement la ville est à vendre, mais aussi en environnement rural. En effet, la logique du profit, de la spéculation foncière, l'absence ou la rareté d'équipements collectifs indispensables comme les transports en commun, les crèches, les centres sociaux et culturels, l'envahissement de l'automobile avec ses conséquences, le bruit - qui est particulièrement intolérable aux riverains des aéroports - les distances de plus en plus grandes entre les lieux de résidence et les lieux de travail et enfin l'absence d'air pur, de calme, de silence, de verdure, l'ensemble de ces facteurs et d'autres encore, rendent la ville de plus en plus invivable. Alors ses habitants la fuient : ce sont les grandes rues des week-ends, des vacances. Le citadin passe sa journée de travail à attendre la fin de cette journée et sa télévision, passe la semaine à attendre le week-end, et passe l'année à attendre les vacances.

Dès lors, ceux qui, consciemment ou non, mais qui en tout cas disposent du pouvoir réel, rendent la ville invivable, vont se mettre à vendre également les résidences secondaires, les studios sur le champs de neige ou les plages, les résidences à haut standing « dans la verdure, le calme, les chants des petits oiseaux » ! Si bien que ceux qui rendent la ville invivable, et qui en tirent déjà un énorme bénéfice, vont continuer à réaliser du profit de cette situation même en revendant à la campagne la verdure et l'air pur qu'ils ont détruits dans la ville.

La principale cause de l'entassement urbain, du développement anarchique et incontrôlé des villes, et de toutes les pollutions qui en sont la conséquence, est donc d'abord la logique du profit, la spéculation foncière, le libéralisme en matière d'aménagement de l'espace. Là aussi, il faut savoir que ceux qui font la ville aujourd'hui, la font en fonction de leurs intérêts, immédiats, et que cet intérêt à court terme est radicalement contradictoire avec l'intérêt collectif des populations urbaines, actuelles et surtout futures.

LIMITER LE DEVELOPPEMENT

De même en ce qui concernait l'industrialisation, les effets de l'urbanisation sur la santé des populations, sur leurs possibilités de vie équilibrées,

(1) Ph. Saint Marc - Socialisation de la nature - Stock. Page 126.

les effets des pollutions en milieu urbain sont les mêmes quel que soit le système économique. Une voiture socialiste polluée autant qu'une voiture capitaliste ! Cependant, le libéralisme notamment en matière de politique foncière, ne fait que renforcer les nuisances.

Ainsi, non seulement il nous faudra choisir entre le libéralisme et une planification du développement industriel et urbain, mais encore nous faudra-t-il sans doute, aussi limiter ce développement industriel et urbain lui-même.

Si l'objectif de la croissance économique et urbaine est de réduire les pénuries en biens matériels - permettant à **tous** une vie décente - cette croissance ne doit pas se faire en faisant apparaître de nouvelles pénuries, plus graves que celles qu'elle résout : pénurie d'espace, de temps, d'air, d'eau, de solitude, ou de vie sociale **choisies** et non imposées, de vie équilibrée.

C'est sur cette contradiction fondamentale que bute notre civilisation occidentale, dont le modèle de développement s'est imposé au monde entier - et souvent dans le sang et les guerres - et qu'il nous faut remettre en cause.

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

La croissance démographique n'est pas, à proprement parler, une des causes de la pollution. Cependant, il va de soi, que si nous avons déjà, aujourd'hui, des problèmes très graves avec trois milliards d'hommes sur la terre - dont les 2/3 sont sous-alimentés - on peut penser que les problèmes seront plus graves encore avec les six ou dix milliards d'hommes, prévus pour l'an 2 000, c'est-à-dire dans 30 ans. Le problème n'est peut-être pas **d'abord** de limiter l'expansion démographique - quoi qu'il faille **aussi**, et certainement envisager la question très sérieusement - mais de penser les solutions, non pas seulement en fonction des problèmes actuels, déjà très graves, mais surtout en fonction des problèmes qui se poseront dans trente ans et plus.

La croissance démographique renforce donc d'une façon cruciale les déséquilibres écologiques et les pollutions. En effet, la quantité globale d'énergie nécessaire, pour nourrir, faire vivre et travailler une population est d'autant plus importante que cette population est nombreuse. Lorsqu'on constate que les habitants de l'Amérique du Nord, c'est-à-dire 7,5 % environ de la population mondiale, utilisent la moitié environ des ressources fondamentales de la planète, on s'aperçoit aisément qu'il est **radicalement** impossible que le reste de la population du globe veuille et puisse parvenir au niveau de vie **actuel** de l'Amérique du Nord.

Amener la planète entière au niveau **actuel** de consommation des Américains, exigerait la mise en circulation, entre autres matériaux, de plus de 60 milliards de tonnes de fer, un milliard de tonnes de plomb, 700 millions de tonnes de zinc et plus de cinquante millions de tonnes d'étain - soit entre 200 et 400 fois la production mondiale actuelle !

Ainsi, de même que nous devons le constater à propos de la croissance industrielle et urbaine, nous devons remettre en cause et limiter la croissance démographique.

Nous sommes placés devant le choix suivant :
— ou bien réduire - et très fortement - le taux de consommation des pays industrialisés (l'accepteraient-ils ? On peut en douter !);

— ou bien réduire le nombre d'habitants de la planète - et il ne s'agit pas là d'une opération non plus facile ; de toute façon cela prendrait un temps considérable.

Peut-être même ce choix nous est-il impossible. C'est-à-dire que nous devons faire les deux : et cela ne va pas de soi !

EN CONCLUSION

On peut dire que ce rapide tour d'horizon, bien incomplet, sur les causes des pollutions, renverse un certain nombre d'idées toutes faites et traditionnellement admises : la destruction toujours plus accélérée par l'Homme lui-même de son propre environnement remet en cause toute la vision traditionnelle de l'Homme comme devant « dominer » la Nature, se l'asservir, toutes les opinions courantes - qu'il ne faut justement plus laisser courir ! - du Progrès, envisagé comme une nécessité absolue, d'une civilisation toujours tournée vers plus d'AVOIR, de possessions, vers une consommation illimitée. La consommation des richesses naturelles ne peut plus être illimitée.

Nous ne pouvons plus considérer la nature comme un réservoir inépuisable. Nous avons à redécouvrir que notre espèce, l'espèce humaine, comme n'importe quelle autre espèce animale, doit trouver un équilibre avec la nature, dont elle fait **partie**. L'Homme n'est pas au dessus de la nature, mais **dans** la nature et, de ce fait : « On ne commande à la nature qu'en lui obéissant ». (Francis Bacon, philosophe anglais du début du 17^e siècle).

Il s'agit ici, tout simplement mais **radicalement**, de savoir où nous allons. Dans quelle mesure pouvons-nous décider nous-mêmes du sens de notre vie et de notre histoire ? Si l'homme est capable de maîtriser sa propre évolution, dans quel sens allons-nous choisir de l'orienter ? Et pour choisir, ne faut-il pas être clairement informés ? Ne faut-il pas que **tous** aient la possibilité réelle de choisir ?

INTERET A LONG TERME

L'intérêt à long, très long terme est désormais primordial par rapport à l'intérêt à court terme. Il y a peut-être une **perversion** fondamentale à n'envisager les rapports entre l'homme et la nature que sous les catégories de « domination » (« dominer la nature ») et « exploitation » (« exploitation des richesses naturelles »). S'il faut faire cesser l'exploitation de l'homme par l'homme, peut-être faut-il aussi faire cesser « l'exploitation » de la nature par l'homme.

S'il faut faire cesser la domination de certains hommes sur d'autres hommes, peut-être faut-il aussi faire cesser la « domination » de la nature par l'homme : le renversement est alors radical. Il ne s'agit même plus de se contenter d'une révolution économique, politique et culturelle, mais de faire une véritable révolution dans la façon d'envisager et de maîtriser notre propre évolution.

Bernard DEFANCE