

Enfin, peuvent penser certains, voilà un secteur de la vie quotidienne – mes déplacements, les modes de transport que j'utilise – à partir duquel je peux agir et même exercer une responsabilité par rapport à ce qui me préoccupe, et parfois me culpabilise, justement parce que je ne sais trop que faire : l'avenir de la planète, la « qualité sociale » de la ville, le raccordement de l'économie à des objectifs d'intérêt collectif... Effectivement, ces enjeux, très présents dans tout ce qui concerne la mobilité urbaine (1), ne peuvent être pris en charge par le seul pouvoir politique et ses décisions plus ou moins bien concertées, mais appellent une prise de position, souple, libre – la marche à pied ou l'usage du bus ne peuvent valablement se décréter ! – et, pourquoi pas, heureuse des habitants des villes. Tout au moins de ceux, majoritaires en Europe, qui peuvent choisir en tout ou partie leur mode de déplacement.

Cette prise de position concrète pour le transport public ou pour les moyens de déplacement non motorisés a une efficacité, comme d'ailleurs l'usage de l'automobile en a une par rapport aux industries concernées, mais aussi par rapport à la dégradation des conditions de vie urbaines et à l'état de l'atmosphère (2). Car d'une part la municipalité ou le pouvoir local, même les plus convaincus pour le transport public, ne peuvent longtemps (quel que soit par ailleurs le prix du billet) subventionner des lignes fonctionnant à vide ; l'extension des réseaux, y compris dans la perspective sociale du droit pour tous à être desservis, s'appuie entre autres sur cette fréquentation. Et d'autre part, l'usage du transport public par tous est précisément ce qui le rend moins stigmatisant, y compris pour ceux qui y ont recours de façon « captive », parce qu'ils ne peuvent accéder à l'automobile. Bien sûr, pas d'illusion : ce segment d'action, cette bribe de responsabilité ne donnent pas une terre au Palestinien, ni un projet de vie au gosse des rues de Bogota. S'ils portent sens, cela ne signifie surtout pas que, dans le domaine environnemental comme dans celui de l'accès aux droits de base pour tous, les changements structurels nécessaires ne reposent que sur l'intervention des individus (3) ; ou sur celle des entreprises, à plus forte raison si leur affichage « développement durable » correspond, ce qui est si fréquent, à une récupération réductrice de ce concept prometteur et complexe, prometteur parce que complexe (4).

Le fait de relever cette possible prise de responsabilité très accessible, très banale, et pourtant largement dormante encore dans les pratiques de beaucoup, n'est pas anodin fin 2001. Le réveil de la notion de responsabilité est un courant qui traverse des sociétés et des familles de pensée très diverses, en particulier à la suite d'événements aussi graves que les attentats de septembre à New-York, la catastrophe « climatique » d'Alger, le sinistre industriel de Toulouse ou hier le naufrage de l'*Erika*. En basculant parfois dans la tendance à rechercher un coupable face à tous

(suite page 4)

(1) Dont il est plus particulièrement question dans le dossier de ce numéro. Un raisonnement analogue peut s'appliquer aux déplacements à l'échelle d'un pays, mais à l'intérieur de contraintes bien plus fortes (rapports temps/distances, diversification infinie des itinéraires...). L'individu n'y dispose pas de la même marge de manœuvre.

(2) En tenant compte du fait que les recettes fiscales liées à l'usage de l'automobile dans son ensemble ne compensent pas la totalité des coûts que celui-ci occasionne pour la collectivité.

(3) Ce potentiel et cette limite de l'action des individus se rapporte de la même manière aux comportements des consommateurs socialement ou écologiquement « responsables » qui sont au cœur d'un précédent dossier de la revue *Economie & Humanisme*. « De l'insouciance à la responsabilité : quel pouvoir pour les consommateurs ? », n° 357, Juillet 2001.

(4) Cf. sur cette question fondamentale du développement la prochaine livraison d'*Economie & Humanisme*, prolongeant la session annuelle « Développement durable, développement humain » de l'association *Economie & Humanisme* (septembre 2001).

les disfonctionnements économiques ou sociaux, et à demander au système judiciaire d'énoncer à la fois le légal et le légitime, le sentiment de fatalisme et d'impuissance recule. La transparence dans le jeu financier – même si en la matière les actes ne suivent que peu les discours –, l'intervention contre les inégalités internationales les plus criantes, l'intérêt de ne pas réduire l'autre (le musulman, en particulier) à des caricatures, le principe de précaution en matière économique, la conscience du service public... sont énoncées comme nécessaires à la paix et à la survie communes tant par des responsables politiques que par des médias ou des citoyens de base. Et ces exigences renvoient toutes à des responsabilités très partagées, vis-à-vis du court terme et du moyen terme : l'adoption par beaucoup d'un reproche d'inconséquence à l'égard des Etats-Unis, pourchassant en 2001 comme leurs « ennemis de civilisation » les Taliban qu'ils ont parrainés quelques années plus tôt (et dont ils continuent à soutenir les pourvoyeurs saoudiens de dollars et de justifications « religieuses ») évoque cette prise de conscience d'un lien entre ce que chacun fait – ou ne fait pas – aujourd'hui et ce qui lui arrivera demain.

Ces émergences ou ce renforcement d'un discours sur la responsabilité de chacun, quels que soient sa position et son pouvoir vis-à-vis de l'autre et du devenir du monde, ont quelque chose d'attachant, et d'agaçant. Ils l'ont en particulier pour ceux qui tentent – par exemple au sein d'un courant comme Economie & Humanisme qui dès la fin des années 1950 a postulé comme nécessaire la construction d'une « civilisation solidaire » (5) – d'être inlassablement, quoique toujours médiocrement, des chercheurs de bien commun. Ce phénomène est attachant, parce qu'il peut signifier une lente percée de certaines utopies mobilisatrices, parce que les transformations des mentalités et des pratiques dans le sens de la justice ne peuvent être que progressives, et que le combat pour le développement a réellement besoin de tous les acteurs économiques, sociaux, politiques... Agaçant, révoltant parfois, il l'est lorsque les recours à l'éthique et à la solidarité masquent une optique de préservation d'intérêts très particuliers qui précisément établit la limite d'une prise de responsabilités au service du bien commun. Agaçant, plus insidieusement, il l'est encore parce que face aux défis du mal-développement sous toutes ses formes et à ses causes très complexes et globales, les bonnes œuvres palliatives et dont les porteurs « surtout, ne font pas de politique » sont – encore et toujours – de retour ; qu'elles s'appellent « Restos du cœur », « Tourism for Development » ou, assez fréquemment, actionnariat éthique.

De l'authenticité que feront valoir les candidats dans la conscience de leurs responsabilités dépendra, lors des toutes prochaines campagnes électorales françaises, le niveau auquel les citoyens prendront leurs propres responsabilités en se rendant aux urnes.

Vincent Berthet

(5) « Manifeste pour une civilisation solidaire », 1959.
