N° 1144 - 11-17 juin 1973

3,50 Francs

L'EXPRESS

A QUOI SERT LA METEO ?

GOUSSAINVILLE
L'EXPLOSION DU PROGRES

YVES PRIGENT.

L'ÉCOLE DE GOUSSAINVILLE ET LES DÉBRIS DU TUPOLEV 144 APRÈS L'ACCIDENT.

« Après tout, la civilisation a pour but, non pas le progrès de la science et des machines, mais celui de l'homme. » (Alexis Carrel.)

LES OBSÈQUES DES VICTIMES DE LA CATASTROPHE DE GOUSSAINVILLE.
« L'esprit de l'aéronautique veut que l'on continue les vols... »

GOUSSAINVILLE

L'explosion du progrès

Mourir à Goussainville pour un supersonique ? Non. Les seules percées technologiques qu'acceptent aujourd'hui les hommes sont celles qui améliorent la qualité de leur vie.

Dimanche 3 juin, à 15 h 29, le ciel est tombé sur Goussainville. Une femme a été décapitée. Six enfants ont été déchiquetés. Pompiers, secouristes, membres du service de la Protection civile, policiers, gendarmes, médecins se précipitèrent aussitôt. Mais ils n'étaient pas encore arrivés sur les lieux où le Tupolev 144 s'était écrasé qu'au Bourget, déjà, la « fête » avait repris. Des pilotes, américains, cette fois, effectuaient des acrobaties.

M. André Turcat, directeur des essais en vol de l'Aérospatiale, justifie cette version technologique de la loi du cirque : « L'esprit de l'aéronautique, dit-il, veut que l'on continue les vols malgré un accident, malgré les morts, que nous respectons. »

Cette phrase semble tout droit sortie de la bouche de Rivière, le héros de Saint-Exupéry dans « Vol de nuit ». Mais Saint-Ex écrivait en 1931. L'aviation, alors, était une aventure et aucun « pour quoi faire ? » n'avait encore retenti en écho au « pourquoi pas ? » lancé, comme un défi, par les pionniers de l'Aéropostale.

Dans le premier message qu'il a adressé au Parlement, après son élection à la présidence de la République, en 1969, M. Georges Pompidou déclarait : « Tout contribue à entraîner la société dans une course éperdue vers le progrès matériel, progrès dont on n'aperçoit pas les limites et qui ne fournit aucune réponse aux aspirations profondes d'une humanité désorientée. » Mercredi, en Conseil des ministres, le même président a commenté en ces termes la tragédie de Goussainville : « L'histoire de l'aviation, c'est aussi l'histoire des risques de l'homme pour conquérir le ciel. »

Un miracle. Conquérir. C'est cela, précisément, que l'homme a trop fait. Car, de conquête en conquête, il est devenu l'esclave de sa montre et du béton. De cette explosion du progrès, la technologie n'est pas responsable, mais l'usage qu'on en fait. Bertrand de Jouvenel rappelle avec sagacité que la machine à laver la vaisselle est, pour l'humanité, une plus grande conquête que n'importe quelle fusée.

Dans le dédale de choix que pose la société moderne, la catastrophe de Goussainville peut servir de fil d'Ariane. Le premier problème, le plus simple, est soulevé par M. Roger Gaston, maire communiste de la localité sinistrée. Pour M. Gaston, le Salon annuel de l'aéronautique ne devrait pas avoir lieu au Bourget, en plein milieu de la banlieue Nord de Paris. « Des risques énormes, dit-il, sont pris, qui peuvent mettre en cause la vie de centaines de milliers de personnes. » M. Yves Guéna, ministre des Transports, reconnaît : « C'est un miracle que l'accident n'ait pas fait plus de victimes. » De fait, l'école communale a été incendiée. Heureusement, c'était dimanche. Et il faut ajouter que Goussainville est moins peuplé que Sarcelles, également voisine du Bourget.

M. Robert Galley, ministre des Armées, déclare : « Il n'apparaît pas possible d'imaginer qu'une telle manifestation d'envergure internationale puisse être supprimée parce que, à la suite d'on ne sait quels incidents, d'on ne sait quelles erreurs, un prototype s'est désintégré. » A cela, M. Marcel Dassault, qui a l'esprit pratique, répond : « Si l'aérodrome était plus grand, le Tupolev se serait posé... Au Bourget, on peut faire une exposition de moteurs, de matériels ou de maquettes, en quelque sorte une exposition des arts ménagers. Mais les essais en vol devraient avoir lieu à Istres (Bouches-du-Rhône). On parle toujours de décentralisation, c'est une occasion de la faire. » M. Dassault affirme que, dans l'état actuel du transport aérien, les acheteurs et les curieux se rendraient aussi facilement à Istres qu'au Bourget. Quitte, pour beaucoup, à faire leur baptême de l'air.

Dans la rue. Mais, par-delà cette question de simple organisation, une autre se pose, plus difficile à résoudre. Il s'agit de l'implantation des aéroports aux alentours immédiats des grandes villes. M. Pierre Bories anime l'Association de défense des riverains de Roissy-en-France, le futur grand aéroport qui doit entrer en service l'année prochaine, au nord de Paris. Il s'apprête à organiser des manifestations et estime que des milliers de personnes descendront dans la rue. Au sud de Paris, les riverains d'Orly font écho aux protestations de M. Bories et se déclarent prêts à suivre le mouvement.

Hélas ! dans l'état actuel de la technique, il semble difficile d'installer des aéroports très loin des lieux de départ et de destination des usagers. M. Jacques Block, directeur général adjoint de l'Aéroport de Paris, déclare : « Le mieux que nous puissions faire est de préparer des solutions originales pour 1990. » A cette date, Roissy-en-France sera déjà saturé et dépassé. Il ne fait pas de doute, en tout cas, que les pressions de plus en plus fortes qu'exerceront les riverains pousseront à la recherche de ces « solutions originales ».

C'est là un domaine où la technologie, loin d'être condamnable, peut être utile. Elle a été capable d'envoyer trois hommes dans la Lune, à 400 000 km de distance. Il n'y a pas de raison qu'elle ne puisse, en utilisant les mêmes moyens, transporter rapidement et convenablement 400 000 personnes à 3 km de distance, ou, pour ce qui concerne les aéroports de demain, 4 000 personnes à 300 km de distance.

Reste le problème du prix. Selon toute probabilité statistique, aucun des morts de Goussainville n'aurait jamais pris l'avion. Car, seulement 3,8 % des Français ont effectué un voyage aérien.

servirait en fait qu'à quelques-uns.

La campagne lancée en France par M. Jean-Jacques Servan-Schreiber concernant l'argent public s'inspire de la même préoccupation. Le président du Parti radical soutient que le principe de toute économie moderne est de permettre aux industriels de faire des profits pour que la puissance publique y trouve, par les impôts, « les ressources nécessaires à tout ce qui sert l'homme : sa santé, son éducation, son logement, sa sécurité d'emploi, son environnement ». Il ajoute : « Si l'homme d'Etat laisse ces ressources-là être détournées de ces besoins essentiels pour revenir au seul service des machines, sous la forme de mille subventions à des projets industriels inviables, c'est le cercle vicieux. La politique perd prise sur l'évolution des choses. Elle y perd même sa raison d'être. »

Essuyer les plâtres. C'est vrai. Car l'innovation technologique ne peut plus être automatiquement considérée comme un bien. Son prix doit entrer en ligne de compte, de façon que les citoyens puissent comparer les avantages qu'ils sont capables de retirer d'une innovation donnée avec ceux qui pourraient découler d'une autre utilisation du même argent. Dans nos sociétés modernes, largement tributaires de la technique, c'est là une fonction cardinale de la démocratie.

Ainsi est-il loin d'être sûr qu'un pays ait intérêt à être le premier à développer une nouvelle technologie. Au prix toujours croissant où se situe l'innovation, mieux vaut, souvent, laisser les autres essuyer les plâtres. C'est ce qu'ont compris, depuis longtemps, les Japonais et les Allemands, dont l'industrie, pourtant, ne paraît pas déficiente. C'est ce que viennent de découvrir les Américains, qui laissent aux Français et aux Anglais la douteuse gloire de construire Concorde.

A cette préoccupation financière doit pourtant s'en ajouter une autre qui touche à l'essence même de notre civilisation. M. Salvatore Luria, biologiste américain d'origine piémontaise et prix Nobel de médecine, estime que l'humanité est arrivée à un stade où elle doit se méfier des innovations risquant de présenter un caractère irréversible. « Tout ce qui ne peut être corrigé, dit-il, est dangereux. Sauf, bien entendu, si l'on est sûr à l'avance que les effets salutaires d'une invention donnée l'emportent clairement, non seulement sur ses nuisances, mais sur les conséquences qui, dans l'état actuel des connaissances, ne sont pas encore mesurables. » Cette incertitude, selon lui, pèse sur l'avion supersonique, qui, s'il était produit en grand nombre, pourrait modifier de manière encore imprévisible la composition chimique de la haute atmosphère.

La voie de la sagesse. C'est dans cet esprit que vient d'être créée, aux Etats-Unis, une agence d'évaluation technologique (Office of Technology Assessment). Elle est à la disposition du Congrès afin d'éclairer les parlementaires sur les conséquences possibles des innovations. C'est également dans cet esprit que le Parlement suédois vient de décider de remettre à plus tard la construction des centrales nucléaires. Il veut se donner le temps de faire évaluer plus précisément les risques auxquels de telles centrales pourraient, à long terme, exposer la population.

M. BORIES, PRÉSIDENT DES RIVERAINS DE L'AÉROPORT PARIS-NORD.

Le vote des parlementaires suédois ne s'inspire pas d'une quelconque hostilité à l'innovation technologique ou à l'expansion économique. Son but est seulement de faire mesurer les chances et les risques ouverts par l'énergie nucléaire avant qu'il soit trop tard pour revenir en arrière.

Au vrai, la querelle entre les tenants de la croissance quantitative et les avocats de la qualité de la vie appartient déjà au passé. « Il y a cinq ans, m'a dit récemment un biologiste californien, j'aurais souhaité de pouvoir interdire la circulation automobile. Aujourd'hui, je pense aux moyens de rendre l'essence plus propre et les moteurs mieux conçus. » C'est la voie même du réformisme, c'est-à-dire de la sagesse du possible à un moment où les peuples, dans les langues les plus diverses, continuent d'appeler « biens » les produits et les richesses.

Les Français ne font pas exception, bien au contraire. Dans un sondage effectué l'année dernière, 80 % d'entre eux se sont prononcés en faveur de l'expansion économique : 50 % voulaient la maintenir à son rythme actuel ; 30 % l'accélérer.

Le sort des hommes. La grande révolte antipollution s'est heurtée partout à une réaction aussi peu silencieuse que la majorité du même nom. Et force est de reconnaître qu'il y a du paternalisme dans la prétention d'une élite à imposer ses idéaux. Ainsi, lorsqu'un professeur d'université s'indigne à l'idée que les ouvriers aiment mieux faire des heures supplémentaires que d'améliorer leurs loisirs, il a, sous couvert de sociologie, des accents de Marie-Chantal. D'autant que l'opposition entre « quantitatif » et « qualitatif » n'est pas claire. Il est, après tout, plus facile d'aller faire du canoë sur un lac si l'on a une voiture.

Cependant, les études les plus récentes montrent que la conjonction de l'innovation technologique et de la croissance économique ne suffit pas à venir à bout des inégalités sociales. Dans le pays qui, encore aujourd'hui, est le plus riche, c'est-à-dire les Etats-Unis, le quart de la population vit au-dessous de ce qui est considéré comme le seuil de pauvreté. En France, les bidonvilles pour immigrés, l'urbanisme sauvage, les transports insuffisants restent des signes bien tangibles d'un mauvais gouvernement des choses.

Une seule et grande vocation s'offre aujourd'hui à la technologie : améliorer le sort des hommes. Là est la seule aventure acceptable à l'heure actuelle. Elle va à l'encontre de la religion de l'exploit, c'est-à-dire de la conception périmée selon laquelle toute percée technologique est automatiquement porteuse du bonheur de l'humanité.

« La vérité, disait Lénine, est toujours concrète. » Concrète comme l'horreur de Goussainville, plus riche d'enseignements que tous les discours des hommes d'Etat.

MARC ULLMANN ■

PARLEMENT

Un simple amendement

Contrôler l'utilisation des fonds publics : les députés seraient pour. Mais ils votent contre...

Oui ou non, le Parlement doit-il se donner les moyens de contrôler l'utilisation des fonds publics par l'Etat ? La question était posée clairement, jeudi, à l'Assemblée nationale, par un amendement proposé par le groupe réformateur au projet de loi portant règlement du Budget de 1971. Amendement que le président de l'Assemblée, M. Edgar Faure, déclara parfaitement recevable, malgré les réserves du rapporteur général de la commission des Finances, M. Maurice Papon, et l'hostilité déclarée du gouvernement. L'idée consistait à créer une commission parlementaire spécialisée, formée de onze