

# Courrier des lecteurs

## *L'automobile, progrès majeur, nécessité mondiale*

### À propos du numéro de mars 2003

— Jean LEFEBVRE (45)

La réaction du camarade Pierre Bréant à l'article de Christian Gerondeau, réaction de surprise pour le moins, ne m'a pas paru, en toute objectivité, prendre en compte, côté positif, la mutation mondiale générée par la découverte du moteur à explosion, laquelle restera de première grandeur, au même titre que celle de l'électricité ou du nucléaire.

La recherche de justifications à cette surprise ne fait ressortir que des insuffisances ponctuelles ou accidentelles, toutes susceptibles de remèdes ou d'améliorations mais bien loin de pouvoir remettre en cause l'invention !

Plus que centenaire, l'automobile ne cesse de progresser en qualité et en quantité, se forgeant un avenir durable. Sous toutes les latitudes, ses multiples dérivés ont transformé la vie humaine, diffusé les connaissances, décuplé les activités, permettant des productions et des distributions à la hauteur de la demande.

Quelles que soient les retombées négatives normalement générées par son usage et son développement, l'automobile est l'une des forces qui permettent aujourd'hui à l'homme de dominer la terre, en tirant parti des ressources qu'elle offre, ressources dont les réserves mondiales ne cessent de croître au fil des découvertes de ses gisements.

L'utilisation de ce nouveau moyen, dont le développement est ininterrompu – n'atteindrons-nous pas d'ici vingt ans le milliard de voitures sur terre – génère nécessairement un certain nombre de dépendances que l'on peut regretter, mais qui restent sans commune mesure avec les services rendus, l'agrément procuré, les économies réalisées, la démocratisation du moyen.

Comment expliquer autrement en effet, que

l'automobiliste soit toujours prêt à payer plus cher que ça ne vaut, d'au moins le montant de la TIPP? Ce que l'État a parfaitement compris et exploite, tout au moins en France, au-delà du raisonnable.

Seule, l'automobile réalise l'unicité du moyen de déplacement d'un point à un autre et c'est cette qualité fondamentale et inégalable actuellement, pour tout parcours inférieur à 500 km, qui enterre inexorablement le rail.

Si la voiture a été bruyante et polluante, ce n'est plus le cas; le taux des polluants a été divisé par 8 à 20 fois et sera encore divisé par 2 d'ici 2005 tant pour les véhicules à essence que pour les Diesel, ce qui permet d'affirmer que la pollution automobile totale n'est plus majoritaire dans la pollution globale, malgré l'augmentation de la circulation.

Christian Gerondeau souligne qu'il est plus que regrettable que le public soit maintenu dans l'ignorance de la réalité, qu'il continue à croire à une aggravation de la situation, exemple d'illusion collective manifeste. Il serait grand temps que ce sujet quitte le devant de la scène qu'il occupe depuis dix ans, mobilisant inutilement trop de talents et d'argent public!

On peut craindre que cette opposition à l'automobile, moyen qui justifie l'existence de la route, ne vienne du résidu mental national laissé par la culture ferroviaire dont l'apogée remonte à 1930, il y aura bientôt cent ans.

L'invention du moteur à explosion a révolutionné dans un premier temps le transport des personnes, dans un second temps celui des marchandises, entraînant la construction du réseau autoroutier et non l'inverse qui tendrait à faire croire que c'est l'autoroute qui génère la voiture, sous-entendant quelque peu machiavéliquement qu'il y aurait moins de voitures s'il y avait moins d'autoroutes!

Quant à la sécurité, c'est aux pouvoirs publics, comme semble-t-il l'État vient de le décider, qu'il appartient d'intervenir pour "ordonner" la circulation au fur et à mesure de sa progression, car ce développement va se

poursuivre mais pas indéfiniment.

On constate aujourd'hui aux USA une stabilisation du nombre de voitures par habitant, correspondant à la limite d'intégration dans le budget de chacun du prix de revient du véhicule.

Quand on veut bien se rappeler le plaisir de s'asseoir au volant d'une nouvelle voiture, quand on veut bien reconnaître la commodité du déplacement, y compris les multiples équipements dont chacun dispose, on ne saurait conclure, au prétexte qu'on ne peut s'en passer, qu'on est esclave, c'est-à-dire que la voiture est notre maître.

Voyons plutôt en elle l'outil le mieux adapté, qui répond à nos attentes mais qu'il faut constamment encore améliorer. ■

**Créer des entreprises, c'est très bien.  
Créer des emplois, ce serait encore mieux !**

## À propos du numéro d'avril 2003

——— Christian GAILLY (52)\*  
et Henri DUHAMEL (44)\*\*

**La Jaune et la Rouge vient de publier de très bons articles sur le sujet précis de la création d'entreprises.** Nous pensons être qualifiés pour les commenter, puisque depuis trois ans nous tentons de faire connaître les **Très petites entreprises (TPE)**.

Notre essai *Sauver les TPE*, [www.lesconsultantsduloi.com](http://www.lesconsultantsduloi.com), illustré par PIEM en septembre 2001, et nos *Dix mesures pour les TPE* d'octobre 2002 résument notre action.

De nombreux Parlementaires nous soutiennent, nos messages au Secrétariat d'État aux PME ont été écoutés et nous conservons l'espoir qu'ils seront entendus, mais les organismes parapublics, les organisations professionnelles et les médias nous ignorent.

L'article de Jérôme Giacomoni décrit avec humour les déboires d'un chef de TPE (déjà cités dans notre essai).

**Pour nous, un débat limité à la seule création d'entreprises est beaucoup trop restreint et nous vous proposons de l'élargir.**

## Une TPE n'est pas une petite PME

Nous approuvons évidemment tout ce qui est écrit dans ces articles sur l'impérieuse nécessité de prendre en compte la spécificité des petites entreprises, mais nous allons plus loin en insistant pour que **le terme PME soit réservé aux PE (Petites entreprises) et ME (Moyennes), sans inclure les TPE dont les problèmes sont**

**très différents.**

Soumettre aux mêmes lois et mêmes règlements une entreprise de 20 personnes et une de 50 ou plus est une absurdité.

Depuis trois ans, nous attendons des organismes et organisations censés représenter les TPE une réponse claire sur ce point fondamental.

## Les TPE sont mal représentées devant les pouvoirs publics

Il est normal que ce sujet n'ait pas été abordé dans ces articles, mais son importance est primordiale. La plupart des TPE ne votent pas lors des élections professionnelles, très peu sont adhérentes d'un syndicat, et leurs salariés le sont encore moins.

Cette réalité est intimement liée à l'indépendance à laquelle les TPE sont viscéralement attachées.

**L'attitude " politiquement correcte " qui consiste à définir des règles avec des syndicats, organisations professionnelles, organismes, caisses de maladie et de retraite..., peu ou pas représentatifs des TPE, est une aberration.**

**Les TPE existantes créeront beaucoup d'emplois, si l'État leur fait confiance**

**Plusieurs de ces articles entretiennent une erreur dramatique : croire que seules les TPE naissantes peuvent créer des emplois et ignorer que les TPE adultes sont prêtes à créer l'équivalent d'un million d'emplois à temps complet en un an, si les mesures que nous préconisons depuis trois ans sont enfin adoptées.**

Pour relever ce défi, il suffit qu'une TPE sur trois crée l'équivalent d'un emploi à temps complet. ■

---

\* christian@gailly.net

\*\* hdumel@club-internet.f