

LE SUBJECTIVISME
LE SUBJECTIVISME LE LIBERTARISME
L'HÉDONISME LE LIBERTARISME
L'HUMANISME
L'HUMANISME

PHILOSOPHIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Programme d'application
des théories philosophiques aux
attitudes de conduite automobile

Société de l'assurance
automobile

Québec 

PHILOSOPHIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Programme d'application
des théories philosophiques aux
attitudes de conduite automobile

LE SUBJECTIVISME
LE SUBJECTIVISME LE LIBERTARISME
L'HÉDONISME L'HUMANISME
L'HUMANISME

*Société de l'assurance
automobile*

Québec 

PROGRAMME PHILOSOPHIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LES CRÉDITS :

Chargée de projet

Suzanne Sanschagrin

Responsable de production

Jo-Anne Jean

Le programme Philosophie et sécurité routière est une réalisation de la Direction des communications de la Société de l'assurance automobile du Québec.

ONT AUSSI CONTRIBUÉ À SA RÉALISATION :

Conception du programme et des exercices

Marie-Michèle Poisson

Conception graphique

Graphissimo communication visuelle

La Société désire aussi remercier les professeurs qui ont révisé les textes de ce programme.

Dans ce document, le genre masculin désigne autant les femmes que les hommes et n'est utilisé que dans le but d'alléger le texte.

LE SUBJECTIVISME
LE SUBJECTIVISME **LE LIBERTARISME**
LE LIBERTARISME
L'HÉDONISME **L'HUMANISME**
L'HUMANISME

Dépôt légal – 3^e trimestre 2002

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-39708-8

© 2002, Société de l'assurance automobile du Québec

Table des matières

Avant propos

Introduction

1 Description du matériel didactique	1
1.1 Feuilles thématiques destinés aux étudiants	1
1.2 Document d'accompagnement destiné au professeur	2
2 Méthode	3

Contenu du matériel didactique

Document d'accompagnement du professeur

1. Critique du relativisme subjectif	5
1.1 Critique quant à la faillibilité de tout jugement subjectif	5
Formulation générale	5
Commentaire spécifique à la conduite automobile	6
1.2 Critique quant au caractère partiel et partial de tout jugement subjectif	7
Formulation générale	7
Commentaire spécifique à la conduite automobile	8
1.3 En guise de conclusion	9
Texte de Emmanuel Kant	9
Feuillelet thématique 1 / Le subjectivisme	11
2 Critique de l'hédonisme	17
2.1 Critique quant à l'exigence d'invoquer un critère universel	17
Formulation générale	17
Commentaire spécifique à la conduite automobile	18
2.2 Critique quant à l'exigence d'invoquer un critère absolu	19
Formulation générale	19
Commentaire spécifique à la conduite automobile	19
2.3 En guise de conclusion	20
Texte de Épicure	20
Feuillelet thématique 2 / L'hédonisme	23
3 Critique du libéralisme	29
3.1 Critique quant à la légitimité citoyenne de la liberté	29
Formulation générale	29
Commentaire spécifique à la conduite automobile	32
3.2 Critique quant à la possibilité d'une action réellement indéterminée	32
Formulation générale	32
Texte de Baruch Spinoza	32
Commentaire spécifique à la conduite automobile	33
Feuillelet thématique 3 / Le libéralisme	35

4 Critique de l'humanisme	41
4.1 Critique quant au caractère universel de l'humanisme	41
Formulation générale	41
Commentaire spécifique à la conduite automobile	41
Texte de Claire Morissette	42
4.2 Critique quant au caractère absolu de l'humanisme	43
Formulation générale	43
Commentaire spécifique à la conduite automobile	44
Feuillelet thématique 4 / L'humanisme	45

Feuilles thématiques des étudiants

1 Le subjectivisme	11
Le subjectivisme sur la route (slogans)	1.1 / 11
Le subjectivisme	1.2 / 12
Argumentation subjectiviste	1.3 / 13
Application du subjectivisme	1.4 / 14
Invitation à critiquer le subjectivisme sur la route	1.5 / 15
2 L'hédonisme	23
L'hédonisme sur la route (slogans)	2.1 / 23
L'hédonisme	2.2 / 24
Argumentation hédoniste	2.3 / 25
Application de l'hédonisme	2.4 / 26
Invitation à critiquer l'hédonisme sur la route	2.5 / 27
3 Le libéralisme	35
Le libéralisme sur la route (slogans)	3.1 / 35
Le libéralisme	3.2 / 36
Argumentation libéraliste	3.3 / 37
Application du libéralisme	3.4 / 38
Invitation à critiquer le libéralisme sur la route	3.5 / 39
4 L'humanisme	45
L'humanisme sur la route (slogans)	4.1 / 45
L'humanisme	4.2 / 46
Argumentation humaniste	4.3 / 47
Application de l'humanisme	4.4 / 48
Invitation à critiquer l'humanisme sur la route	4.6 / 50

Bibliographie

Avant propos

C'est un cliché largement répandu de penser que l'obtention du permis de conduire n'est qu'un rituel symbolique de passage à l'âge adulte, une manière d'affirmer une autonomie nouvellement acquise. La conduite automobile est une responsabilité civique bien réelle au même titre que les responsabilités professionnelles ou familiales avec, cependant, cette particularité voulant que les responsabilités associées à la conduite automobile sont assumées avant même d'avoir atteint 18 ans! La route est donc une initiation au sens fort. Premier lieu d'exercice des responsabilités, c'est sur la route que les jeunes citoyens et citoyennes seront, pour la première fois, mis à l'épreuve.

D'ailleurs, il ne s'agit pas de responsabilités mineures. Les enjeux sont très sérieux.

Proportionnellement moins nombreux à posséder un permis et ne représentant que 11% de l'ensemble des titulaires de permis, parcourant de plus un kilométrage inférieur aux autres conducteurs, les moins de 25 ans représentent malgré tout près du quart des conducteurs impliqués dans les accidents mortels ou avec blessés. Chaque année produit plus de 200 morts et plus de 14 000 blessés dans cette catégorie d'âge. Les accidents de la route sont la deuxième cause de décès, après le suicide, chez les jeunes.

Les jeunes de 16 à 24 ans commettent près de la moitié des infractions pour vitesse ou action imprudente; on leur attribue près de 40% des grands excès de vitesse soit ceux dépassant de 45 km/h et plus la limite affichée. Ils s'exposent davantage aux risques en se retrouvant plus souvent que les autres conducteurs sur la route le soir, la nuit, les fins de semaines et ils sont plus souvent en compagnie d'un ou plusieurs passagers susceptibles de détourner leur attention de la route. Enfin, lorsqu'ils jumellent alcool, vitesse et conduite automobile... vaut mieux ne pas les croiser sur sa route! Les jeunes conducteurs sont téméraires face à la vitesse et semblent ne pas craindre qu'un accident puisse survenir. De toute évidence, au chapitre de la sécurité routière, les jeunes sont en complet décalage avec les responsabilités réelles qui leurs sont conférées.

Mais en quoi cette problématique concerne-t-elle les professeurs de philosophie et plus spécifiquement le cours Éthique et politique? L'enseignement de la philosophie est un lieu de remise en question des opinions spontanées, des préjugés de toutes sortes. Tous les facteurs de risques mentionnés ci-dessus s'en trouvent aggravés par la légèreté et l'irréflexion propres à la jeunesse. Les professeurs de philosophie ont pour mission d'amener les étudiants à développer leur jugement et leur sens critique; de les habituer à exercer une remise en question de leur façon

de penser afin d'en considérer le bien-fondé. Le cours Éthique et Politique vise à faire « ...prendre connaissance de différentes théories éthiques et politiques et les appliquer à des situations contemporaines relevant de la vie personnelle, sociale et politique »¹.

Plusieurs de ces jeunes sont dans vos classes. S'il était possible de les amener à dépasser les opinions spontanées sur la façon de se comporter, par exemple, au volant d'un véhicule et les faire réfléchir quant à la responsabilité que confère l'obtention du permis de conduire, alors une importante étape de sensibilisation serait déjà franchie. Les campagnes publicitaires et les activités éducatives comme celles développées annuellement par la Société de l'assurance automobile du Québec ne peuvent, à elles seules, traduire l'importance de tous ces enjeux, ni induire une modification de comportements durables chez les jeunes. Voilà pourquoi l'enseignement de la philosophie, dans le cadre du cours Éthique et politique, nous a semblé propice pour mener, à ce chapitre, une réflexion plus approfondie.

¹ Devis ministériel, Formation générale, direction de l'enseignement collégial, ministère de l'Éducation, document révisé octobre 1998.

Introduction

Le matériel didactique produit à l'intention des élèves a été conçu pour une utilisation à l'intérieur du cours Éthique et politique et correspond aux éléments 3 et 4 des devis ministériels, à savoir :

- 3 - Appliquer les théories éthiques à des situations actuelles;
- 4 - Défendre une position critique à propos d'une situation problématique.

1 Description du matériel didactique

La section de gauche de la pochette regroupe les quatre feuillets thématiques à l'intention des étudiants. Ces feuillets, non reliés, ont été conçus afin d'en permettre aisément la reproduction pour vos étudiants. La section de droite présente le document d'accompagnement à l'intention du professeur. Ce document, qui a été relié pour en faciliter l'usage, contient également le contenu des 4 feuillets thématiques de l'étudiant. De plus, l'ensemble du contenu de cette pochette, tant la partie de l'étudiant que celle du professeur, est également disponible sur le site de la Société de l'assurance automobile du Québec, à l'adresse www.saaq.gouv.qc.ca/securite/vitesse/philosophie/philosophie.html, à la section « Parlons sécurité », en format « Acrobat Reader » (PDF).

1.1 Feuillet thématiques destinés aux étudiants

Nous vous invitons dans un premier temps à prendre connaissance des 4 feuillets thématiques destinés aux étudiants. Ces feuillets ont été développés dans le but de susciter un apprentissage dynamique et souple. Ils peuvent être utilisés en tout ou en partie, comme introduction ou comme complément à l'étude plus approfondie d'une des doctrines au programme. Les doctrines qui vous sont proposées sont les suivantes :

- le subjectivisme
- l'hédonisme
- le libéralisme
- l'humanisme

Chacun des feuillets thématiques comprend :

- une série de slogans exprimant l'esprit de la doctrine étudiée;
- une présentation théorique très brève de la doctrine;
- un modèle d'argumentation selon le principe de la doctrine;
- une application de la doctrine menant à l'identification d'actes précis justifiés par la doctrine étudiée;
- une invitation à critiquer la doctrine.

1.2 Document d'accompagnement destiné au professeur

Le document d'accompagnement développe de manière plus approfondie les critiques qui s'imposent lorsqu'on essaie d'appliquer ces doctrines à des problématiques de la vie courante.

Pour chaque critique, nous vous proposons la démarche suivante :

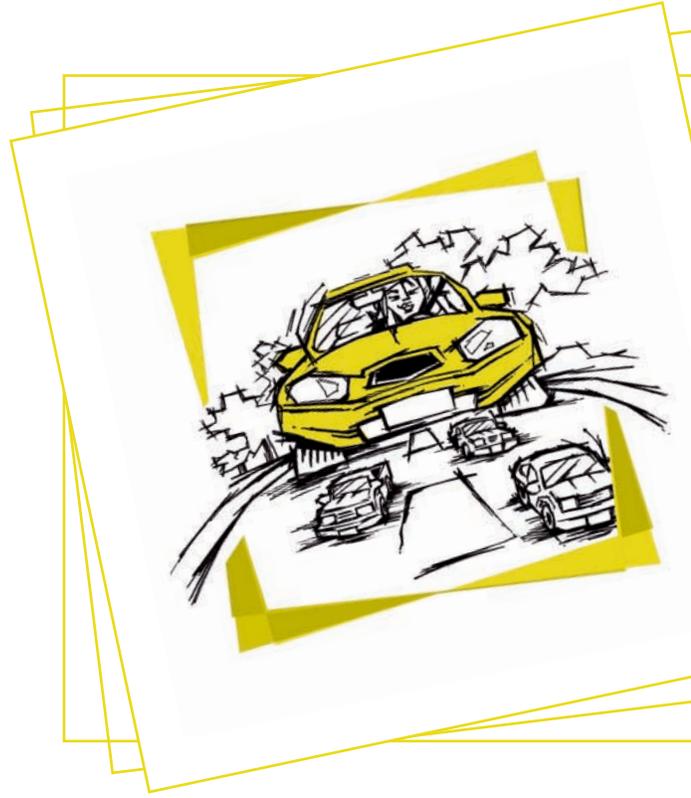
- une question fermée invite l'étudiant à préciser la nature de sa critique;
- une formulation générale de la critique est ensuite proposée;
- un commentaire spécifique à la conduite automobile recentre le débat sur les applications routières;
- enfin, des extraits de textes sont fournis pour accompagner ou compléter la réflexion.

2 Méthode

Les questions qui sont proposées à la fin des feuillets thématiques destinés aux étudiants demeurent ouvertes de manière à susciter, dans un premier temps, un débat large et spontané. Cependant, les critiques devront se préciser. Pour ce faire, le document d'accompagnement destiné au professeur qui rassemble les principales critiques normalement adressées à la doctrine étudiée vient compléter le premier feuillet thématique. Parfois, mais ce n'est pas systématique, des extraits d'auteurs ayant déjà formulé des critiques similaires viennent enrichir la réflexion. Les critiques sont présentées d'abord au professeur de manière à ce que celui-ci puisse décider de la façon la plus adéquate de les faire connaître aux étudiants.

Il sera alors possible, par exemple, de laisser les étudiants formuler eux-mêmes leurs critiques, oralement ou par écrit, puis de les inviter à comparer leurs critiques à celles contenues dans le document d'accompagnement. Les critiques peuvent être à ce moment communiquées par le professeur sur un mode magistral, ce qui permet au professeur d'ajuster spontanément les critiques aux débats tels qu'ils se sont produits en classe. Les critiques peuvent aussi être reproduites et distribuées à l'ensemble de la classe dans le but de faire rédiger un commentaire, ou les critiques peuvent être distribuées à quelques étudiants seulement qui devront, par la suite, présenter ces critiques au reste de la classe sous forme d'exposé. Il est aussi possible de considérer les feuillets thématiques et les critiques comme un tout constituant une lecture préalable à un séminaire ou comme plan de dissertation. Dans ce cas, on pourrait, par exemple, demander à l'étudiant de choisir une action précise qui sera critiquée selon deux doctrines différentes. Ce ne sont là que quelques usages possibles du matériel pédagogique qui vous est offert. Nous souhaitons, en terminant, que la lecture de ces documents vous soit du moins agréable et inspirante.

LE SUBJECTIVISME



LE SUBJECTIVISME

1 Critiques du relativisme subjectif

Quelle que soit l'action retenue, quiconque justifie ses actions par le principe subjectiviste s'expose à l'une ou l'autre ou à l'ensemble des critiques suivantes.

Critique quant à la faillibilité de tout jugement subjectif :

« Est-ce que la personne qui propose l'action est lucide? Dispose-t-elle des facultés physiques et mentales pour juger adéquatement de la situation? »

Critique quant au caractère partiel et partial de tout jugement subjectif :

« L'individu qui propose l'action a-t-il une vision partielle de la situation? A-t-il une vision limitée à son seul point de vue? »

« L'individu qui propose l'action a-t-il une vision partielle de la situation? N'avantage-t-il que lui-même? »

1.1 Critique quant à la faillibilité de tout jugement subjectif

Formulation générale

Le subjectivisme suppose que le bon sens individuel présentera toujours la solution la plus adéquate, quel que soit le problème éprouvé. Le relativisme subjectif perd toute crédibilité à partir du moment où des doutes sont émis quant à la capacité du sujet de juger lucidement de sa situation. Dès qu'il est démontré qu'un individu a le jugement altéré, ses décisions morales perdent leur validité et peuvent même être ignorées par quiconque se croit en mesure de mieux juger la situation. Si l'état d'inconscience persiste, l'individu se verra retirer ses prérogatives légales et sera soumis aux décisions d'un tuteur. Or, la capacité de juger est vulnérable de multiples façons qui vont des plus évidentes aux plus subtiles. La contribution de tous les sens est nécessaire pour construire une perception la plus complète possible de la réalité dont dépend le jugement. On pense à certains handicaps ayant des causes naturelles ou accidentelles, mais on peut aussi inclure dans cette catégorie l'affaiblissement des sens dû à la vieillesse. De nombreuses

substances très accessibles altèrent la perception et le jugement de l'individu, on pense ici à l'alcool et aux drogues mais aussi aux médicaments psychotropes ou autres dont les effets peuvent en plus jouer sur l'humeur de l'individu. De même la fatigue physique ou la nervosité peuvent altérer momentanément la capacité d'un individu à juger d'une situation. Les émotions altèrent aussi beaucoup le jugement. Et de manière parfois plus subtile l'attitude psychologique ou l'endoctrinement idéologique influent sur l'analyse et la compréhension d'une situation donnée. Plus subtilement encore, l'expérience joue un rôle important sur le degré de conscience. Pour toutes ces raisons nous sommes obligés d'admettre que le jugement humain est particulièrement fragile et nous ne pouvons donc pas faire confiance au jugement personnel de tout un chacun pour décider de ce qui est bien ou mal. Cela constitue la limite principale à la mise en pratique du subjectivisme. Cette doctrine doit toujours être complétée par une forme ou une autre de validation du jugement subjectif, que ce soit par l'échange de multiples points de vue lors de débats normatifs ou par la confirmation scientifique des impressions personnelles.

Commentaire spécifique à la conduite automobile

Une bonne part du mandat de la Société de l'assurance automobile du Québec consiste à vérifier si les titulaires de permis ont les aptitudes requises pour juger adéquatement les situations particulières qui se présentent à eux en situation de conduite.² Pour ce faire, il n'y a pas de place à l'arbitraire. On peut se reporter à des faits démontrables attestés par des experts compétents : tests de vision, examens médicaux, examens psychiatriques, alcootests, etc.. Cependant, certains cas seront toujours difficiles à évaluer. Ils concernent les cas où l'attitude psychologique et l'idéologie pourraient venir altérer le jugement du conducteur. On pense ici, par exemple, à un individu perturbé psychologiquement. Il est tout à fait courant qu'un automobiliste soit frustré pour des raisons personnelles ou se prenne pour son personnage préféré de jeu vidéo lorsqu'il est au volant de sa voiture. Un tel individu, qu'on ne peut pas vraiment identifier comme sérieusement atteint de maladie mentale, n'est pourtant pas en mesure de juger adéquatement les situations qui se présentent à lui sur la route. Plusieurs chercheurs ont étudié en long et en large des problématiques de cet ordre. Actuellement, le phénomène de rage au volant intéresse beaucoup les chercheurs. Les jeunes hommes de la catégorie d'âge des 16-24 ans sont beaucoup plus téméraires que les filles de la même catégorie d'âge, ils ne doivent donc pas percevoir les risques de la même façon. D'autres études psychologiques font la comparaison entre ce que l'individu croit être en mesure de percevoir et le nombre d'erreurs de jugement commises.

² Voir le site de la Saaq au www.saaq.gouv.qc.ca sous les titres : table des points d'inaptitude, évaluation médicale des conducteurs et conduite avec les capacités affaiblies.

D'autres études ont pour but de vérifier s'il est possible d'avoir une perception juste à haute vitesse en ayant recours à des simulations de conduite qui quantifient précisément l'information qu'un cerveau humain peut traiter en un court laps de temps. Ces études confirment qu'il ne faut pas toujours croire les individus trop confiants et que les normes doivent plutôt être établies sur des faits démontrables. Nous devons en conséquence placer des balises (limites de vitesse, interdiction de dépasser, etc.) qui préviennent les perceptions individuelles erronées en disant essentiellement ceci à l'utilisateur de la route : « Au-delà de cette limite, votre perception n'est plus valable ». Le subjectivisme sur la route, comme partout ailleurs, n'est cependant pas totalement invalide. Nous devons nécessairement faire confiance au jugement des usagers. Ils doivent obéir au Code de la sécurité routière, certes, mais ils doivent aussi user de leur bon jugement dans les situations inédites ou lorsque, dans certains cas très rares, l'application stricte de la loi serait risquée ou dangereuse. Nous sommes donc devant une équation difficile à résoudre : on ne peut laisser toute la place au jugement individuel qui est trop faillible, mais on ne peut pas non plus priver les individus de toute initiative par la multiplication de réglementations trop sévères. Voilà pourquoi, afin de maintenir un haut niveau de lucidité chez tous les usagers de la route, nous devons encourager l'éveil de la pensée critique en ayant recours à la publicité, à l'information et à l'éducation.

1.2 Critique quant au caractère partiel et partial de tout jugement subjectif

Formulation générale

Même si les acteurs subjectivistes étaient tous lucides à 100 %, certains problèmes se présenteraient quand même. Un premier reproche qui sera fait au relativisme subjectif est sa propension à créer de l'intolérance. Un individu trop centré sur lui-même n'a qu'une vision partielle de la réalité. S'il demeure centré sur son seul point de vue il ignorera quantité de phénomènes importants à la prise de décision éclairée. Un individu qui n'a qu'une vision partielle d'une situation ne peut comprendre le comportement de celui qui, dans une position différente, ne prend pas la même décision que lui. Il en résulte une incompréhension mutuelle qui dégénère vite en intolérance. Un deuxième reproche qui sera fait au relativisme subjectif est sa propension à créer de l'injustice. Un individu trop centré sur lui-même aura tendance à favoriser ses intérêts personnels. On dira alors qu'il a une vision partielle de la situation. Une telle attitude suscitera le mécontentement de ceux qui se trouveront désavantagés. Une telle situation dégénérera rapidement en un conflit auquel l'individu égoïste sera incapable de trouver une solution

adéquate. Un bon jugement ne peut être rendu qu'en envisageant le plus de points de vue possibles et cela ne peut se faire que par l'exercice du dialogue. Or, les gens très imbus d'eux-mêmes, les fervents partisans du subjectivisme, sont peu enclins au dialogue. Afin de les obliger au dialogue, les sociétés démocratiques ont toutes mis au point une forme ou une autre de processus législatif où les personnes intéressées à faire valoir leur point de vue sont invitées à formuler un compromis acceptable qui prendra la forme d'un règlement ou d'une loi. Par conséquent, c'est cette loi, expression d'un jugement commun plus large, qui primera sur le jugement trop étroit de l'individu.

Commentaire spécifique à la conduite automobile

Voici un cas illustrant bien l'intolérance engendrée par le caractère partiel de toute vision subjective. Une voiture immobilisée à un feu rouge annonce un virage à gauche, mais pour une raison quelconque demeure immobile lorsque le feu devient vert. L'automobiliste qui suit cette voiture n'est pas en mesure de percevoir la cause de ce délai. Il s'impatiente. Il insulte l'automobiliste qui a cru bon d'attendre avant de tourner. Il klaxonne à plusieurs reprises puis, exaspéré, amorce une manœuvre de dépassement par la gauche même s'il n'est pas en mesure de savoir ce qui se cache devant la voiture qui le précède et qui demeure toujours immobilisée. Ce cas illustre parfaitement l'impossibilité pour tout subjectiviste radical d'accorder de la crédibilité au jugement d'autrui : lui seul sait. Il est incapable de se placer dans la position subjective de l'autre pour élargir sa perception des événements. La surestimation de ses propres capacités à juger de toute situation le pousse à imaginer avoir raison à propos de faits qu'il n'est même pas en mesure de percevoir. Ainsi, il présume qu'il n'y a pas d'obstacle à un dépassement par la gauche alors qu'au même moment un enfant de six ans s'avance en gambadant avec un chiot dans les bras... Une part importante du Code de la sécurité routière sert précisément à interdire toute manœuvre où il est impossible pour l'automobiliste, même celui qui dispose d'une exceptionnelle acuité perceptive, de prendre une décision en connaissance de cause. C'est le cas notamment de tout dépassement aux intersections, des dépassements dans les courbes ou au bas des côtes. Ainsi, le caractère partiel de toute perception individuelle est-il compensé en partie par certaines dispositions du Code de la sécurité routière.

Le jugement subjectif risque trop souvent de s'avérer partial, c'est-à-dire qu'il ne prend en considération que ce qui avantage l'individu qui prend la décision. Des illustrations de ce phénomène s'observent chaque jour sur le réseau routier. Par exemple, la vision subjective de l'automobiliste s'impose trop souvent aux autres usagers de la route (piétons, cyclistes, personnes

handicapées, etc.) qui n'ont pas la même perception subjective de l'espace. Ainsi, la plupart des automobilistes jugeront légitime, faute de place disponible, de garer leur voiture sur un coin de rue devant l'abaissement du trottoir prévu pour faciliter l'accès aux personnes handicapées. Ces automobilistes jugeront anodin le détour qu'occasionnera son véhicule aux piétons. Ils trouveront démesurée la colère de tous ces gens qui se sentent lésés par cette appropriation induite de l'espace public. Ils ne subissent pas les inconvénients de ceux qui ont de la difficulté à marcher et qui ne pourront pas franchir le trottoir à un autre endroit. Ils ne réalisent pas que les parents embarrassés de poussettes devront faire un dangereux détour qui les fera circuler en plein milieu de la rue. Avoir la générosité de se projeter dans la vision d'autrui n'est malheureusement pas un réflexe spontané à tout le monde. Voilà pourquoi une part importante des dispositions du Code de la sécurité routière et des règlements municipaux sont prévus pour compenser les iniquités de fait imposées par la présence envahissante des véhicules sur la voie publique. Il importe de rappeler à la mémoire subjective de l'automobiliste les besoins spécifiques de ceux qui ont une autre vision de la situation. Ces normes de conduite font écho aux débats qui ont déjà eu lieu auprès des instances législatives afin que soient évitées les iniquités qui sont toujours sources de conflits.

1.3 En guise de conclusion

Emmanuel Kant (1724-1804) traite brièvement du subjectivisme qu'il nomme égoïsme dans son dernier ouvrage intitulé l'Anthropologie du point de vue pragmatique. L'extrait suivant rejoint, pour une bonne part, les critiques que nous venons de formuler et propose une ouverture vers une solution de rechange au subjectivisme extrême.

Texte de Emmanuel Kant :

« À partir du jour où l'homme commence à s'exprimer en disant Je, il met partout au premier plan, dès qu'il en a la possibilité, son cher Moi, et l'égoïsme progresse irrésistiblement, sinon à découvert (car alors l'égoïsme des autres lui oppose une résistance), en tout cas de façon dissimulée, pour se donner d'autant plus sûrement, sous l'apparence de l'abnégation et avec le masque de la modestie, une valeur éminente dans le jugement des autres.

L'Égoïsme peut contenir trois sortes de prétentions : celles de l'entendement, du goût et de l'intérêt pratique, c'est-à-dire qu'il peut être logique, esthétique ou pratique.

L'égoïsme logique considère qu'il n'est pas nécessaire de mettre son jugement à l'épreuve de l'entendement des autres hommes, exactement comme s'il n'avait aucunement besoin de cette pierre de touche. (...)

L'égoïsme esthétique est celui qui se satisfait d'emblée de son propre goût; d'autres peuvent bien trouver fort mauvais ses vers, ses peintures, sa musique, s'en moquer ou en rire franchement. Il se prive lui-même de la possibilité d'accomplir le moindre progrès vers le meilleur en s'isolant dans son jugement, en s'applaudissant lui-même et en ne cherchant qu'en lui seul la pierre de touche du beau dans l'art.

Enfin, l'égoïsme moral est celui qui rapporte toutes les fins à soi, qui ne voit d'utilité que dans ce qui lui est utile.

À l'égoïsme, on ne peut opposer que le pluralisme, c'est-à-dire la manière de penser qui consiste à se considérer et à se comporter, non comme si l'on détenait en soi la totalité du monde, mais comme un simple citoyen du monde. »³

³ Emmanuel Kant, *Anthropologie*, Flammarion, Paris, 1993, p.55.

LE SUBJECTIVISME SUR LA ROUTE



« Je sais ce que je veux, je sais ce que je veux. »
« Seul maître à bord » « Personne d'autre ne
sait mieux que moi » « Je conduis ma vie »,
« Avez-vous une personnalité assez solide? »

(si vous souhaitez proposer d'autres
slogans, ajoutez-les à la suite...)

Jacques Villeneuve pour Volkswagen : « Moi, je
n'ai pas de problème avec les allemandes ».
« La nouvelle Golf, je l'aime bien, c'est pas une
lâcheuse », « Une belle mécanique, mais ce
n'est pas pour tout le monde; il faut apprécier
conduire », « Il y a des gens qui vont la trouver
un peu trop rebelle, tant pis pour eux! » (le
champion effectue un embrayage rapide) et le
slogan final est : « Êtes-vous fait pour
Volkswagen? »...

Le subjectivisme

Ces slogans expriment l'esprit du subjectivisme. Le subjectivisme (ou relativisme subjectif) est une doctrine éthique pour laquelle la seule source légitime de définition du bien se trouve dans les préférences subjectives de chaque individu. L'apparition toute récente du subjectivisme représente pour la philosophie éthique un renversement radical de perspective. Depuis la nuit des temps l'humanité s'est laissée guider par des traditions ancestrales contraignantes. C'est seulement au dix-huitième siècle (Siècle des Lumières), avec le rationalisme, que s'est imposée l'idée que la capacité de juger était la source principale de définition du bien. « Penser par soi-même », « avoir le courage de se servir de son propre entendement », telles étaient les formules employées par Kant pour inciter ses contemporains à changer de mentalité. Depuis, chaque individu est invité à contribuer activement à la définition de son bien-être. Actuellement, les sociétés post-industrielles vivent au rythme accéléré des progrès technologiques et du déluge d'information. Devant les situations inédites, la volonté Divine et les traditions sont vite dépassées et même la société n'arrive plus à formuler assez rapidement de nouvelles normes adéquates. L'individu, souvent angoissé, doit décider seul de ce qu'il convient de faire. Cela demande du courage et des compétences. Le cinéma et les publicités proposent des modèles rassurants typiquement subjectivistes. Les capacités perceptives exceptionnelles des héros lui permettent toujours de faire face aux problèmes de façon originale, inédite et personnelle. Les lois établies et les règles de sécurité élémentaires ne le concernent pas et pourraient même, à la rigueur, le mettre en danger en l'empêchant de réagir comme bon lui semble. L'usage de la route illustre parfaitement l'expansion de la mentalité subjectiviste. En l'espace de quelques décennies seulement, le nombre de voitures s'est multiplié de manière fulgurante, des modifications techniques ont augmenté la puissance des véhicules ainsi que leur fiabilité. De nouveaux moyens de transports sont apparus (ex.: patins à roues alignées, planche à roulettes) et d'autres moyens de transport ont gagné en popularité (ex.: vélo). Le Code de la sécurité routière ne semble plus satisfaire aux exigences particulières des uns et des autres, ce qui laisse place à beaucoup d'improvisation, à ce que nous pourrions appeler la « conduite créative »...

Une argumentation purement subjectiviste se présente comme suit :

Partant du principe que toute action conforme aux préférences subjectives de celui qui commet l'action est jugée **bonne**, si nous constatons que l'action de _____ est une action conforme aux préférences subjectives de celui qui commet l'action, nous serons donc obligés d'admettre que l'action de _____ est jugée bonne.

Par exemple :

Si un individu affirme que l'action de « forcer » le feu rouge est conforme à ses préférences subjectives, jugeant personnellement que cette action, quoique dangereuse, permettra d'échapper au risque éventuel de se faire rentrer dedans par une autre voiture venant trop vite de l'arrière, comme nous avons admis le principe subjectiviste voulant que **toute action conforme aux préférences subjectives de celui qui commet l'action soit jugée bonne**, nous serons obligés d'admettre comme étant parfaitement acceptable l'action de « forcer » le feu rouge.

L'HÉDONISME



L'HÉDONISME

2 Critiques de l'hédonisme

Quelle que soit l'action retenue, quiconque justifie ses actions par le principe hédoniste s'expose à l'une ou l'autre ou à l'ensemble des critiques suivantes.

Critique quant à l'exigence d'invoquer un critère universel

« Est-ce que l'action proposée procurera du plaisir à l'ensemble de la population ? autrement-dit, la définition du plaisir qui justifie cette action est-elle partagée par tous (universelle)? »

Critique quant à l'exigence d'invoquer un critère absolu

« Dans l'éventualité où l'action proposée risque d'entraîner des coûts monétaires et sociaux, la recherche du plaisir peut-elle encore constituer une priorité? »

« Dans l'éventualité où l'action proposée constitue une menace au respect de certains droits fondamentaux, la recherche du plaisir peut-elle encore constituer une priorité? »

2.1 Critique quant à l'exigence d'invoquer un critère universel

Formulation générale

Tout critère invoqué dans le but d'orienter ou de limiter l'action doit être reconnu partout et par tous afin de pleinement remplir son rôle normatif. Le défi de trouver un critère qui soit valable pour l'humanité tout entière n'est plus un exercice philosophique abstrait depuis que nous sommes entrés dans l'ère de la mondialisation. Deux catégories de critères répondent à cette exigence : l'utilité publique (définie sur la base de faits observables par tous et facilement quantifiables) et le respect de la dignité humaine (défini par les différentes déclarations ou chartes des droits de la personne). Le principal problème éprouvé dans la mise en application de l'hédonisme est le caractère difficilement généralisable de la notion de plaisir. D'abord, il y a autant de définitions subjectives du plaisir qu'il y a d'individus différents. De plus, le plaisir change de définition au cours de l'existence d'une même personne selon l'âge, l'expérience ou les circonstances. Une autre difficulté vient du fait qu'un plaisir personnel spécifique peut cesser

d'être un plaisir à partir du moment où tous revendiquent en même temps l'exercice de ce plaisir (pensons par exemple à ces plaisirs liés à la surconsommation de biens rares : l'air, l'eau, l'espace...). Partout où les interactions humaines sont nombreuses et constantes, pour décider de la conduite commune à adopter, nous sommes dans l'obligation de trouver un critère qui fasse consensus; le critère du plaisir est probablement le pire qui puisse être proposé et c'est pourquoi aucune législation sérieuse n'est fondée sur la base d'un principe aussi insaisissable. L'hédonisme pourrait cependant demeurer pleinement justifié dans la sphère très restreinte de la vie privée.

Commentaire spécifique à la conduite automobile

Des actions comme *conduire à 45km/h au-delà de la vitesse permise* (excès moyen enregistré dans la catégorie d'âge des 16/25 ans), soit 75 km/h devant une école ou un parc, 95 km/h en ville ou 145 km/h sur l'autoroute, *effectuer des démarrages « spectaculaires » aux intersections, faire une course avec un autre véhicule, zigzaguer dans la circulation ou pratiquer n'importe quelle autre acrobatie*, peuvent procurer un plaisir intense à ceux et celles qui se considèrent comme des « sportifs » de la route. Mais il va sans dire que ces mêmes comportements, parce qu'ils risquent de causer des blessures graves ou la mort, provoquent la terreur, l'inquiétude ou la colère chez les autres usagers de la route (les passagers, les passants, les cyclistes ou les autres conducteurs de véhicule). Ces comportements contribuent plutôt au malheur de la majorité. Chaque individu s'adonnant aux pratiques mentionnées ci-dessus sera aussi obligé d'admettre que sa définition actuelle du plaisir n'est que temporaire et qu'elle changera bientôt en fonction de nouvelles responsabilités familiales et professionnelles. Des actions comme *rouler sur les dunes, la plage, les sentiers forestiers, les cascades naturelles ou, pourquoi pas la lune...* sont des actions qui procurent probablement du plaisir (cela reste à vérifier, car certains inconvénients techniques désagréables peuvent se présenter...) mais un plaisir singulier qui ne peut être généralisé et qui cessera d'en être un à partir du moment où tout le monde voudra exercer le même genre d'action dans un même lieu. Nous affirmions précédemment que l'hédonisme pourrait demeurer pleinement justifié dans la sphère très restreinte de la vie privée. Mais rappelons à ce propos que l'ensemble du réseau routier (ruelles, rues, rangs, routes, autoroutes, etc.) est le plus vaste ensemble d'espaces publics accessibles à tous et à usage partagé. Même si chaque individu, du fait qu'il possède en propre son véhicule et aussi du fait qu'il s'y sent isolé de la masse, il n'en demeure pas moins qu'il circule avant tout dans un espace public.

2.2 Critique quant à l'exigence d'invoquer un critère absolu

Formulation générale

Un critère fiable doit aussi être considéré comme un absolu, c'est-à-dire comme un critère plus important que tout autre; soit qu'on ne peut ni échanger, ni abandonner. En ce sens, le plaisir supporte très mal la comparaison avec l'utilité publique ou le respect de la dignité humaine. Les actions justifiées par la recherche du plaisir paraissent souvent bien frivoles en regard des coûts monétaires et sociaux qu'elles peuvent générer. Par ailleurs, ces mêmes actions feront scandale si, au nom du plaisir, elles mettent en danger le respect des droits fondamentaux habituellement reconnus dans les chartes, comme le respect des libertés fondamentales, le droit à la vie, à la santé, à la sécurité, etc.

Commentaire spécifique à la conduite automobile

Une action comme *conduire à 45km/h au-delà de la vitesse permise*⁴ peut procurer un plaisir intense à ceux et celles qui se considèrent comme des « sportifs » de la route. Mais ces actions finissent toujours, d'une manière ou d'une autre, par provoquer des accidents souvent graves. La vidéo amateur reproduite dans la campagne « De héros à zéro » est là pour en témoigner. Tous ces accidents représentent un coût économique et social qui devra être assumé par l'ensemble de la société. Toutes ces actions entraînent des coûts supplémentaires en surveillance policière, en administration de la justice, en soins d'urgence, en soins de santé prolongés (pensons, par exemple, aux coûts d'indemnisation, de réadaptation et de soutien pour une seule victime de 18 ans qui en a encore pour une cinquantaine d'années à vivre au crochet de la société...) et à la perte de productivité que peuvent représenter, pour une société, 200 morts et 14 000 blessés par année dans la seule catégorie d'âge des 16 à 24 ans. Des personnes dans la force de l'âge, souvent instruites et qualifiées pour l'épanouissement desquelles nous avons aussi déjà beaucoup investi collectivement par l'intermédiaire des écoles et des soins de santé. Finalement, ces actions représentent des plaisirs qui coûtent chers, très chers. On aura compris que l'hédonisme ne fait pas le poids en comparaison du critère d'utilité publique. Jamais nous ne verrons une société affirmer par la voie de ses politiciens ou de ses instances administratives : « Peu importe les coûts ce qui compte c'est le Plaisir! » Une telle politique serait impensable et serait immédiatement dénoncée. Un certain cynisme pourrait nous faire dire, qu'après tout, les excès des uns sont le gagne pain des autres... Mais alors nous serions obligés de répondre qu'au-delà de l'utilité

⁴ Excès moyen enregistré dans la catégorie d'âge des 16/24 ans

publique et des impératifs économiques il y a le respect des droits humains; droit à la vie, à la santé et à la sécurité de tous les usagers, tant ceux qui prennent des risques démesurés que ceux qui subissent, bien malgré eux, les conséquences de ces pratiques excessives. Quelques statistiques peuvent finir de convaincre de l'ampleur du drame humain qui se joue sur nos routes.⁵ Nous conduisons avant tout par nécessité, parce que c'est utile et l'utilité devrait être la finalité principale de tous nos déplacements. Parce que nous sommes nombreux à partager un même réseau routier, les interactions inévitables nous obligent au plus grand respect mutuel. Le plaisir qui peut facilement revendiquer la première place dans la plupart de nos activités quotidiennes vient toujours en dernière position dans le contexte routier. Il convient alors de se demander pourquoi l'hédonisme est si important pour tant d'usagers de la route?

2.3 En guise de conclusion

Comme nous venons de le démontrer par nos critiques, certaines définitions du plaisir peuvent mener à des abus et certains excès de plaisir sont contre-productifs. Le plaisir est quand même une finalité importante de l'existence, et on ne peut nier totalement le plaisir associé à la conduite automobile. Épicure, en bon représentant de son époque, ne pouvait abandonner l'idée que le plaisir soit le plus grand bien qui puisse être recherché par l'homme. Il entreprend donc une redéfinition du plaisir qui lui permette de concilier l'utilité réelle et la dignité humaine. Est-il possible, à l'exemple d'Épicure, de redéfinir le plaisir de conduire (une voiture, une moto ou autre) d'une manière qui soit compatible avec les autres finalités que sont l'utilité et le respect de la dignité humaine?

Texte de Épicure :

Lettre à Ménécée

C'est un grand bien, à notre sens, de savoir se suffire à soi-même, non pas qu'il faille toujours vivre de peu, mais afin que, si nous ne possédons pas beaucoup, nous sachions nous contenter de peu, bien convaincus que ceux-là jouissent le plus de l'opulence qui ont moins besoin d'elle. Tout ce qui est naturel est aisé à se procurer mais tout ce qui est vain est difficile à avoir. Les mets simples nous procurent autant de plaisir qu'une table somptueuse si toute souffrance causée par

⁵ Consultez le site de la SAAQ au www.saaq.gouv.qc.ca

le besoin est supprimée. Le pain d'orge et l'eau nous causent un plaisir extrême si le besoin de les prendre se fait vivement sentir.

L'habitude, par conséquent, de vivre d'une manière simple et peu coûteuse offre la meilleure garantie d'une bonne santé; elle permet à l'homme d'accomplir aisément les obligations nécessaires à la vie, le rend capable, quand il se trouve de temps en temps devant une table somptueuse, d'en mieux jouir et le met en état de ne pas craindre les coups du sort. Quand donc nous disons que le plaisir est notre but ultime, nous n'entendons pas par-là les plaisirs des débauchés ni ceux qui se rattachent à la jouissance matérielle, ainsi que le disent les gens qui ignorent notre doctrine ou qui sont en désaccord avec elle, ou qui l'interprètent dans le mauvais sens. Le plaisir que nous avons en vue est caractérisé par l'absence de souffrances corporelles et de troubles de l'âme.

Ce ne sont pas les beuveries et les orgies continuelles, les jouissances des jeunes et des femmes, les poissons et les autres mets qu'offre une table luxueuse, qui engendrent une vie heureuse, mais la raison vigilante qui recherche minutieusement les motifs de ce qu'il faut choisir et de ce qu'il faut éviter et qui rejette les vaines opinions grâce auxquelles le plus grand trouble s'empare des âmes.⁶

(...)

⁶ Épicure, « Lettre à Ménécée », dans *Doctrines et maximes*, trad. M. Solovine, Paris, Hermann, 1965.

L'HÉDONISME SUR LA ROUTE



« Le bonheur de conduire » « L'extase de la route » « Les chemins du plaisir » « Elle a tout pour plaire » « Quand conduire rime avec séduire »...

(si vous souhaitez proposer d'autres slogans, ajoutez-les à la suite...)

L'Hédonisme

Ces slogans expriment tous l'esprit de l'hédonisme. L'hédonisme est une doctrine éthique qui prend pour principe de l'action la recherche du plaisir. Cette expression nous vient des grecs de l'antiquité qui ont placé la recherche du bonheur en priorité des biens à atteindre en ce monde. L'hédonisme se situe donc dans une catégorie générale de doctrine appelée eudémonisme. Pour les anciens Grecs, l'essentiel des discussions éthiques consistait à définir correctement le bonheur; ils craignaient que celui-ci soit mal défini et que sa quête ne mène à des abus. Cependant, ils ne doutaient jamais que le bonheur soit le seul critère du bien. Invoquer l'utilité aurait été, selon l'esprit de l'époque, se rabaisser au rang de domestique, et invoquer les droits de l'homme, tels que nous les connaissons aujourd'hui, aurait été impensable puisque ces droits n'avaient pas encore été définis. Soulignons en passant que le plaisir, considéré par plusieurs comme une composante importante du bonheur, n'est pas toujours invoqué comme justification de l'action. Plusieurs sociétés ont vivement rejeté et rejettent encore le plaisir considéré contraire ou incompatible avec d'autres finalités humaines comme l'obéissance à Dieu, la nécessité de survie ou un certain sens de l'honneur. C'est avec la société de consommation issue des riches sociétés industrialisées que la quête du bonheur à travers la jouissance de plaisirs intenses et immédiats devient un absolu qui surpasse toute autre finalité. Aujourd'hui, on ose à peine remettre en cause, pour des raisons environnementales, d'équité sociale ou de santé publique, le « droit » à l'expression de tous les plaisirs. Les hédonistes, version 21^e siècle, recherchent le plaisir à tout prix, sans limite et immédiatement. Jamais peut-être dans l'histoire de l'humanité la notion de plaisir n'aura atteint une telle popularité. Dans tous les secteurs d'activité, l'utilité cède la place au plaisir. Dans le secteur de la consommation, l'austérité qui a garanti la survie de nos ancêtres cède la place à l'endettement des ménages. Dans le secteur de l'alimentation, le souci de se maintenir en santé ne fait pas le poids devant la satisfaction de déguster une bonne pizza bien grasse arrosée d'une bonne boisson gazeuse bien sucrée. De même le sida ne fait plus peur lorsque se présente l'opportunité d'une nuit torride. Voilà donc pourquoi il n'est pas surprenant de constater que, sur les routes du Québec, la sécurité cède aussi la place aux plaisirs extrêmes...

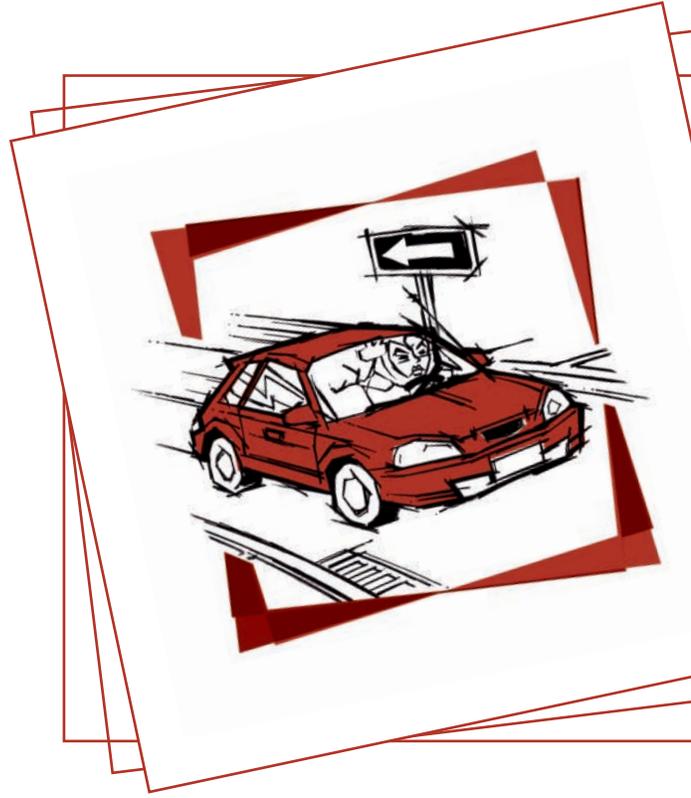
Une argumentation purement hédoniste se présente comme suit :

Partant du principe que toute action qui procure du plaisir est jugée bonne, si nous constatons que l'action de _____ est une action qui procure du plaisir, nous serons forcés d'admettre par conséquent que l'action de _____ est jugée bonne.

Par exemple

Si un individu affirme que l'action de rouler les phares éteints, le soir, sur une route de campagne avec ses copains procure un plaisir intense, en donnant pour preuve que la sensation ressentie est comparable à un tour de manège dans un parc d'amusement, que la poussée d'adrénaline est terrible, que tous crient et rient en même temps... Comme nous avons admis le principe hédoniste voulant que toute action qui procure du plaisir soit jugée bonne, nous serons obligés d'admettre comme étant parfaitement acceptable l'action de rouler le soir tous phares éteints.

LE LIBERTARISME



LE LIBERTARISME

3 Critiques du libertarisme

Quelle que soit l'action retenue, quiconque justifie ses actions par le principe du libertarisme s'expose à l'une ou l'autre ou à l'ensemble des critiques suivantes.

Critique quant à la légitimité citoyenne de la liberté

« L'action proposée est-elle faite dans l'esprit de la désobéissance civile, c'est-à-dire afin que soient réformés ou abolis les lois et règlements considérés comme injustes, ou s'agit-il de simplement de délinquance? »

Critique quant à la possibilité d'une action réellement indéterminée

« Est-ce que la personne qui propose l'action est vraiment libre de tout déterminisme; peut-elle démontrer qu'elle n'est sous l'emprise d'aucune influence extérieure? »

3.1 Critique quant à la légitimité citoyenne de la liberté

Formulation générale

La liberté même difficile à définir ou à réaliser fut tout de même revendiquée avec force par les premiers révolutionnaires, car elle est le fondement de la responsabilité morale et politique. Pour tenir les citoyens responsables de leurs actes, il faut décréter, malgré l'omniprésence des déterminismes, que la Liberté existe. Cette liberté est protégée par les droits fondamentaux qui garantissent à tout citoyen la possibilité de participer à la vie démocratique. C'est le type de liberté auquel croient les anarchistes prêts à désobéir à la loi pour que règne la justice. Henry David Thoreau (1817-1862), philosophe américain ayant inspiré, entre autres, M.L.King et Gandhi, écrivait dans *La désobéissance civile*: « Il m'en coûte moins, à tous les sens du mot, d'encourir la sanction de désobéissance à l'État, qu'il ne m'en coûterait de lui obéir ». « Sous un gouvernement qui emprisonne injustement, la place d'un homme juste est aussi en prison ». ⁷ Les libertaires ont recours à la désobéissance civile dans l'espoir que les lois soient réformées. Cependant, une

⁷ Henry David Thoreau, *La désobéissance civile*, trad. Micheline Flak, Montréal, Éd. La Presse, 1973.

dérive de la pensée libertaire fait en sorte que cette notion de désobéissance légitime à la loi s'est radicalisée et est devenue plutôt un refus radical et viscéral de toute loi par aversion envers toute forme d'autorité. Cette vision radicale du libertarisme revient au contraire à refuser toute forme de responsabilité civile. Au sein même des groupes libertariens/anarchistes ce débat est éternel; faut-il déclarer que toutes les lois sont, par essence, injustes ou faut-il ne refuser que les lois injustes? Pierre Lemieux expose ici concrètement la forme que peut prendre ce débat au quotidien.

Texte de Pierre Lemieux :

Explorations anarchistes

« En un premier temps, imaginons qu'il n'y ait pas d'autorité publique pour établir les règles de priorité des véhicules automobiles aux carrefours. La théorie des jeux a démontré comment une règle spontanée s'établirait pour la simple raison que, sauf à aimer les accidents d'automobile, aucun individu n'a intérêt à violer une telle règle dès lors qu'elle a commencé à se développer. La règle émergente serait-elle la priorité à droite ou à gauche, ou la priorité sur la route la plus importante, ou la priorité au plus gros véhicule, ou quelque autre règle? Il est impossible de répondre a priori, mais le contenu précis de la règle importe peu : fera l'affaire toute règle capable de réduire la probabilité d'un accident en établissant clairement qui doit céder le passage. Le respect habituel d'une règle de coordination justifie chacun d'anticiper que tous la suivront et lui donne ainsi une force morale. [...]

Le cas des stops :

[...] Rappelons qu'au Canada, ce sont des stops ou des feux plutôt que la priorité à droite qui régulent généralement la coordination de la circulation aux carrefours; en fait, une bonne partie des carrefours urbains comporte un stop à chacun des quatre coins. Observons deux conducteurs qui s'approchent à peu près à la même vitesse et à la même distance d'un tel carrefour. Chaque conducteur sait que s'il arrive au stop le premier et fait mine de passer, c'est l'autre qui aura intérêt à stopper. Chacun a donc intérêt à ne pas ralentir afin de transmettre à l'autre le bon message : « Moi, je passe! » Dans les termes de la théorie des jeux, on a un jeu du vautour et de la colombe.

Une nouvelle règle se développe : le premier arrivé est le premier qui passe. Mais comme chacun peut tenter d'arriver le premier, c'est souvent le plus fonceur, le plus matamore des conducteurs qui aura la priorité. Chaque conducteur a intérêt à observer très attentivement le comportement de l'autre puisqu'une erreur de sa part ne pardonnera pas : deux conducteurs qui jouent vautour se

tamponneront. La nouvelle règle exige que chaque conducteur consacre beaucoup d'attention - donc d'énergie - à vérifier qu'aucun véhicule ne lui coupera la route et, parce que la règle est moins claire et dépend des comportements de chacun, à obtenir de l'information sur les intentions vraisemblables des autres conducteurs. Bien que plus efficace que l'absence de toute règle, la nouvelle règle semble moins efficace que la règle antérieure. De ces considérations, on conclura que celui qui brûle un stop ne fait pas oeuvre de désobéissance civile, mais de désobéissance incivile. [...]

Une objection?

À cette application aux conducteurs québécois de la théorie des règles de coordination, on peut opposer l'objection suivante : les stops constituent une création bureaucratique et étatique inefficace (en comparaison de la priorité à droite, par exemple), la preuve en étant justement que les conducteurs n'obéissent plus. Ils n'obéissent plus parce que les bureaucrates et les politiciens ont détourné la fonction des stops, qui était de coordonner la circulation aux carrefours, en une fonction de régulation de la vitesse. Étant donné les incitations des politiciens et des bureaucrates à manipuler les règles de la sécurité routière, les stops représentent un système de coordination inefficace, la règle tombe en désuétude et sera remplacée par une nouvelle règle spontanée et plus efficace.

Je ne suis pas certain que l'objection tienne. Premièrement, comme je l'ai expliqué, il y a de bonnes raisons de croire que la règle de remplacement qui semble se développer - premier arrivé, premier servi - soit inefficace. Il est donc probable qu'elle ne constituera qu'une étape dans l'émergence d'une nouvelle règle. Entre-temps, les coûts de transition à payer se matérialiseront dans les difficultés d'information et les accidents supplémentaires.

Deuxièmement, une règle de coordination sociale qui est maintenue par l'État ne perd pas forcément son efficacité ni sa moralité. Il y a des lois moralement acceptables même si la légitimité de l'État qui est à leur source est discutable, et les lois qui reconnaissent des conventions de coordination nécessaires et bénignes en font sans doute partie. [...]

Je crains toutefois que brûler un stop au Québec manifeste non pas une révolte inconsciente contre l'arbitraire étatique ni une disponibilité devant des règles plus efficaces, mais bien plutôt le symptôme d'une sorte d'europe-de-l'estisation de nos sociétés : déresponsabilisés par l'étatisme providentiel et la tyrannie administrative, les gens ne sont capables que d'obéir aux ordres, ils

deviennent incapables de respecter des règles de coordination qui ne sont pas appuyées par la force. Ils trichent avec n'importe quoi dès lors que la probabilité d'être pris est faible. Dans cette perspective, le non-respect des stops entamerait le capital de confiance et de contribution volontaire au bien public sur lequel repose la vie sociale. On s'inquiétera alors de ce que nos sociétés étatisées soient de plus en plus peuplées de bons sujets et de mauvais voisins - soit exactement le contraire de ce que prônait Thoreau. »⁸

Commentaire spécifique à la conduite automobile

Les craintes que Pierre Lemieux exprime à la fin du texte méritent d'être reprises pour chacune des actions proposées par les libertariens. En examinant les motivations profondes de ceux et celles qui enfreignent la loi, peut-être découvrirons-nous un projet politique pertinent de réforme du Code de la sécurité routière? Si tel est le cas, il conviendra de compléter la réflexion en se demandant si la route est vraiment le lieu où doivent se définir de nouvelles règles de conduite. Normalement, l'Assemblée nationale est le lieu prévu pour définir les nouvelles lois. Selon le système politique actuel, un citoyen responsable devrait toujours être en mesure de formuler clairement ses propositions afin que son député puisse y donner suite. L'action proposée pourrait-elle faire l'objet d'un tel projet de loi soumis à l'assemblée démocratique? Il s'agit ici d'un défi que tout libertariens devrait être en mesure de relever...

3.2 Critique quant à la possibilité d'une action réellement indéterminée

Formulation générale

La liberté se définit comme le caractère indéterminé de la volonté humaine. Tout dans la nature est déterminé par des lois extérieures identifiables, mesurables et quantifiables. La critique la plus radicale de toute forme de libertarisme consiste à s'attaquer aux fondements mêmes de la doctrine en déclarant tout simplement, comme le faisait déjà Spinoza au 17^e siècle, qu'une telle liberté n'existe pas.

Texte de Baruch Spinoza (1674):

« Concevez maintenant, si vous le voulez bien, que la pierre, tandis qu'elle continue de se mouvoir, pense et sache qu'elle fait effort, autant qu'elle peut continuer de se mouvoir. Cette pierre,

⁸ Pierre Lemieux, *Explorations Anarchistes* in *Le québécois Libre*, revue éditée sur le web, no 37, page 4. (www.quebecoislibre.org)

assurément, puisqu'elle n'est consciente que de son effort et qu'elle n'est pas indifférente croira être libre et ne persévérer dans son mouvement que parce qu'elle le veut. Telle est cette liberté humaine que tous se vantent de posséder et qui consiste en cela seul que les hommes ont conscience de leurs appétits et ignorent les causes qui les déterminent. Un enfant croit librement apéter⁹ le lait, un jeune garçon irrité vouloir se venger et, s'il est poltron, vouloir fuir. Un ivrogne croit dire par un libre décret de son âme ce qu'ensuite, revenu à la sobriété, il aurait voulu taire. De même un délirant, un bavard, et bien d'autres de même farine, croient agir par un libre décret de l'âme et non se laisser contraindre. Ce préjugé étant naturel, congénital parmi les hommes, ils ne s'en libèrent pas aisément. »¹⁰

Commentaire spécifique à la conduite automobile

Si on en croit des déterministes comme Spinoza, une bonne part de ceux qui justifient leurs comportements routiers, souvent excessifs, par le besoin légitime d'exprimer leur liberté se bercent d'illusions. En agissant de la sorte, ils ne font que démontrer leur vulnérabilité à des déterminismes variés qui les poussent, à leur insu, à agir de la sorte. On peut penser aux pressions sociales comme l'obligation de se plier à la mode, le sentiment d'appartenance à un groupe de pairs, la compétitivité, le tout renforcé par l'influence omniprésente des publicités, etc. On peut aussi penser à des déterminismes physiologiques comme la dépendance à l'adrénaline qui est une forme de toxicomanie de mieux en mieux connue qui expliquerait le besoin que certaines personnes éprouvent à aller toujours plus vite et à prendre toujours plus de risques. Aussi l'âge et le sexe semblent, d'après de nombreuses études, être des facteurs déterminant la façon de conduire. Bref, il se pourrait que les libertaires soient à leur insu tout autant, sinon plus, influençables que les autres qui ont au moins l'avantage d'être conscients des influences qui s'exercent sur eux.

9 « Apéter » signifie avoir de l'appétit pour quelque chose.

10 Spinoza, Baruch, Lettre LVIII à G.H. Schuller, trad. Ch. Appuhn, Garnier-Flammarion, 1966, pp.304-305.

LE LIBERTARISME SUR LA ROUTE



« J'ai envie de liberté », « Libre comme l'air »,
« Enfin libres! », « Ma voiture et moi, libres
d'explorer les confins de l'univers ». Pour
illustrer le tout imaginez tous les décors
possibles : routes désertes dans la savane,
dans les dunes maritimes, dans les montagnes
inhabitées, là où il n'y a pas encore de routes;
à la plage dans les vagues, sur la lune, sur un
nuage...

(si vous souhaitez proposer d'autres
slogans, ajoutez-les à la suite...)

Libertarisme

Ces slogans ont tous en commun de mettre l'accent sur la notion de liberté comme motif principal de l'action. Ce type de doctrine prend la Liberté pour critère absolu de détermination du bien. En français, il n'y pas de consensus quant au nom qui permettrait de désigner ce type de doctrine. Le terme « libertaire » prend vite une connotation grivoise et le terme « anarchisme », à cause d'interventions violentes très médiatisées de la part de factions radicales du mouvement, est devenu, à tort, synonyme de terrorisme. Aux États-Unis, où cette doctrine a inspiré les fondements de la Constitution, un consensus semble se dessiner autour de l'expression « libertarianism ». Cela donnerait en français quelque chose comme « libertarisme », terme sans équivoque et positif qui s'imposera peut-être. Ces querelles quant au nom de la doctrine viennent de la jeunesse de l'idée de Liberté dont la définition et la conquête remontent aux 18^e et 19^e siècles seulement. À cette époque ont eu lieu plusieurs révolutions. Les révolutions politiques ont fait naître les premières républiques modernes. La révolution industrielle engendra les premières grandes agglomérations urbaines, les grands progrès techniques qui ont entraîné la prolifération sans précédent des biens et des capitaux. Selon les préoccupations individuelles des uns et des autres, la Liberté pouvait prendre plusieurs formes : liberté de parole, liberté d'action, liberté d'entreprendre, liberté de conscience, liberté de religion, liberté sexuelle, liberté de consommer, liberté de choisir un métier, liberté de circulation, etc. Aucune de ces libertés n'était concevable « avant », et n'est d'ailleurs toujours pas concevable encore aujourd'hui dans les sociétés dites « traditionnelles ». Après deux siècles d'émancipation, les Occidentaux ne réalisent plus vraiment l'extrême importance que cette notion a prise pour eux au quotidien. En fait, ils sont convaincus qu'ils peuvent désormais surmonter tous les obstacles, tant naturels (ex. : maladies, handicaps, facteurs climatiques, etc.) que sociaux, (inégalités sociales, influences culturelles, attentes familiales, etc.). Les gens se sentent de plus en plus responsables de leur destin. Ils veulent prendre les choses en main, ils veulent être en mesure d'intervenir pour mener à bien leurs projets de vie et savent aussi qu'ils seront par conséquent tenus responsables de leurs réussites et de leurs échecs. Cette nouvelle mentalité « entreprenante » fait en sorte que les gens ne tolèrent plus les contraintes et cela se voit aussi sur la route...

Une argumentation purement libertaire se présente comme suit :

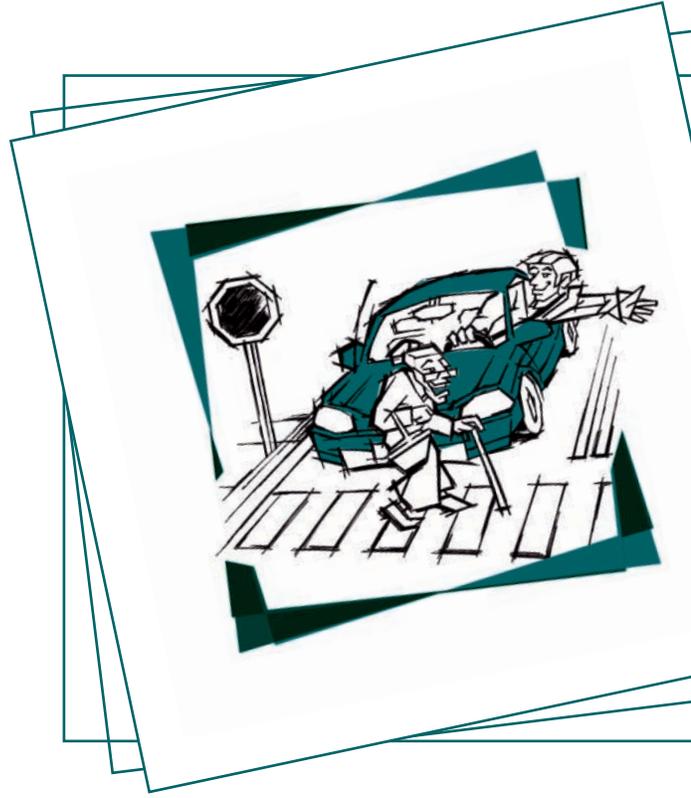
Partant du principe que toute action qui favorise l'exercice de la liberté est jugée bonne, si nous constatons que l'action de _____ est une action qui favorise l'exercice de la liberté, nous serons forcés d'admettre par conséquent que l'action de _____ est jugée bonne.

Par exemple

Si un individu affirme que l'action de dépasser la limite de vitesse permise en zone scolaire¹¹ favorise l'exercice de la liberté, en donnant pour preuve que la limite prévue par la loi ralentit indûment la circulation et crée un obstacle supplémentaire qui risque éventuellement de provoquer le retard de l'automobiliste à sa destination et d'en subir injustement le blâme, comme nous avons admis le principe libertaire voulant que **toute action qui favorise l'exercice de la liberté soit jugée bonne**, force nous sera d'admettre comme étant parfaitement acceptable l'action de dépasser la limite de vitesse en zone scolaire.

¹¹ Le Code de la sécurité routière limite à 30 km/h la vitesse aux abords des parcs et des écoles

L'HUMANISME



L'HUMANISME

4 Critique de l'humanisme

4.1 Critique quant au caractère universel de l'humanisme

Formulation générale

Un critère fiable est avant tout un critère universel, c'est-à-dire un critère qui puisse facilement être reconnu par tous et partout. C'est aussi un critère qui puisse s'appliquer à tous les êtres humains sans exception. La notion d'universalité devient particulièrement importante quand vient le temps de gérer efficacement des sociétés pluralistes. Un critère qui ne serait valable que pour un groupe restreint d'individus ou uniquement dans certaines circonstances deviendrait vite impossible à appliquer. Parmi les critères qui sont proposés pour juger l'action on retrouve le bonheur et aussi l'utilité. Or, l'un et l'autre ne peuvent être considérés comme universels; le bonheur fait essentiellement référence à des définitions personnelles et l'utilité ne se définit qu'en fonction des circonstances extérieures. Il reste le critère de la dignité humaine. Dans ce cas, il suffit qu'un humain sache ce qui est essentiellement humain pour qu'il sache en tout temps et en tout lieu ce qu'il convient de respecter.

Commentaire spécifique à la conduite automobile

Il est étonnant de constater à quel point la route est LE lieu d'expression du mépris dans nos sociétés normalement tolérantes et pacifiques. Alors que nous condamnons tous unanimement la violence sous toutes ses formes, nous subissons et commettons, sur le réseau routier, de multiples agressions. Gestes de mépris, insultes et même parfois attentats à la vie s'y produisent tous les jours. Tout cela semble aller de soi et nous n'en sommes pas choqués. Les uns diront qu'ils n'avaient jamais vu la situation ainsi, d'autres admettront qu'ils se permettent au volant des gestes et des paroles qu'ils n'oseraient jamais commettre dans d'autres situations. Mais si on s'en tient au principe de l'humanisme, il s'agit bel et bien d'atteintes graves à la dignité humaine. Qu'un incident routier laisse ou non des séquelles physiques permanentes importe peu. L'outrage est le même que partout ailleurs. Aucun crime contre l'humanité, même ceux que l'on commet envers soi-même, n'est anodin. **Alors pourquoi tolérons-nous de tels agissements dans le contexte routier et pas ailleurs? Le critère du respect de la dignité humaine n'est-il pas**

universel? Alors pourquoi tolère-t-on autant d'exceptions sur le réseau routier? Il y a là un débat de société qui n'est pas encore fait. La route ne peut pas faire exception. L'humanisme, s'il est réellement fondé sur un critère universel, s'y imposera peu à peu comme dans tous les autres secteurs d'activité humaine.

Le texte qui suit est un exemple de contribution pertinente à ce débat. Il nous fait voir l'automobile comme un instrument de mépris envers autrui et envers soi.

Texte de Claire Morissette :

Violence contre les autres

Une étude de trois chercheurs de l'École polytechnique d'Oxford décrit l'automobile comme moyen d'exprimer la colère, l'agressivité et la frustration. On y examine l'auto comme ayant un statut particulier en tant que territoire, on décrit des situations d'invasion et des tactiques de défense. Selon eux, les mâles jeunes sont ceux qui utilisent le plus l'automobile comme une arme, lorsqu'elle représente leur unique territoire personnel.

Toujours selon ces chercheurs, les gens s'identifient tellement à leur auto qu'elle devient un « objet signifiant », et représente une extension de la maison. L'auto donne aux automobilistes un ego plus important et des occasions d'user de contrôle et de domination. Pendant cette heure passée dans l'auto le matin ou le soir, l'automobiliste est enfin aux commandes de quelque chose, loin du patron, de la famille.

Derrière le volant, tout ce qui est dans le chemin devient un obstacle. Le pare-brise devient presque un écran de télévision et l'autre est vu comme un objet, ce qui permet d'en oublier l'humanité, ouvrant la voie à une plus libre expression de l'agressivité. D'ailleurs, les êtres humains ont de la difficulté à garder éveillée la notion de risque lorsqu'il se situe dans une zone de probabilité faible. Ils n'arrivent pas à intérioriser l'expérience du risque pourtant documentée par les statistiques d'accident, et la perception individuelle du risque reste sous la réalité.

L'automobile est une des façons les plus efficaces et les plus sournoises d'intérioriser les valeurs individualistes du capitalisme. Car les formes les plus subversives de domination ne sont pas celles qui sont ouvertement brutales ou répressives, mais bien au contraire celles qui sont persuasives, que chacun prend à son compte, qui opèrent dans l'ombre aux confins du

subconscient. Peu importe le tort infligé aux autres, la détérioration de leur habitat, l'atteinte à leur sécurité, l'automobiliste et ses intérêts personnels doivent passer.

Violence contre soi

Des études du Dr Malvin Selzer, spécialiste de la psychiatrie des accidents de la route de l'Université du Michigan, révèlent que les individus à haut risque d'accidents « montrent un piètre contrôle de l'agressivité, moins de facilité à tolérer des tensions émotives, de plus grands besoins de dépendance, un égocentrisme et une grande activité fantasmatique. » Ces caractéristiques se retrouvent également chez beaucoup de grands alcooliques, dont on croit que leur condition en est une de suicide chronique. La thèse de Dr Selzer est que l'automobile est pour certains une arme pour réaliser un suicide inconscient, par accident routier.

Cette thèse est apparemment confirmée par une étude de Hearts, Norman & Hally, de l'Université de Californie, recensant chez les vétérans de la guerre du Vietnam un taux de mortalité excessif : ils ont commis 49 % plus de suicide que le reste de la population, et ont été victimes de 65 % plus d'accidents mortels de la route. Il y a de bonnes raisons de ne pas chercher là l'effet d'une coïncidence.

Une autre étude met en parallèle les attitudes fondamentales liées au tabagisme et celles des auteurs d'accidents de la route. On y examine le comportement de près de 4 000 conducteurs, pour constater que les fumeurs ont 50 % plus d'accidents et commettent 46 % plus d'infractions au code routier que les non-fumeurs, une tendance qui se maintient avec ou sans consommation d'alcool. L'étude conclut à une habitude plus fréquente, chez eux, de prendre des risques avec leur vie. « La cigarette et l'auto se rejoignent sous la bannière des modes d'autodestruction. »¹²

4.2 Critique quant au caractère absolu de l'humanisme

Formulation générale

Un critère fiable est aussi un critère absolu, c'est-à-dire un critère qui puisse facilement être considéré comme plus important que tout autre. La notion d'absolu devient particulièrement importante quand vient le temps de gérer efficacement des sociétés pluralistes. Un critère qui ne

¹² Claire Morissette, *L'automobile dans la culture* in *Métal hurlant, le dossier noir de l'automobile*, Le Monde à Bicyclette, Montréal, 1989, page 38.

serait pas considéré comme important serait vite remplacé par un autre critère équivalent ou supplanté par un autre critère considéré comme plus important encore. La société serait vite embarrassée et ne saurait plus où situer ses points de repère, un critère succédant à un autre dans un éternel jeu de chaise musicale. Parmi les critères qui sont proposés pour juger l'action, on retrouve le bonheur et aussi l'utilité. Or, l'un et l'autre ne peuvent être considérés comme absolu; le bonheur paraît bien vite frivole devant les nécessités de l'existence et l'utilité déçoit souvent par la bassesse de ses considérations. Il reste le critère de la dignité humaine. Dans ce cas, il suffit de rappeler à chaque personne ce qu'il en coûterait de renoncer à ce qui est essentiellement humain pour qu'elle sache avec une assez grande précision où sont ses priorités.

Commentaire spécifique à la conduite automobile

De toute évidence, le principe humaniste surpasse toujours en importance tous les autres principes étudiés. Cela se constate aussi bien sur la route qu'en tout autre domaine d'activité. On imagine mal, en effet, qu'un État se donne un Code de la sécurité routière purement libertaire. Cela ferait en sorte que toutes les libertés individuelles seraient garanties de manière absolue. Une telle gestion de la conduite automobile deviendrait vite chaotique et certaines libertés auraient l'effet paradoxal de compromettre l'un ou l'autre des droits fondamentaux. Il en serait de même pour un Code de la sécurité routière purement hédoniste. La situation sur le réseau routier deviendrait scandaleuse dès que les plaisirs des uns empièteraient sur les droits fondamentaux des autres. Le subjectivisme ne pourrait pas plus fournir les fondements d'un Code de la sécurité routière car tout jugement personnel qui menacerait les droits humains fondamentaux de quiconque serait vite contesté. De toutes les doctrines qui sont proposées dans cette série de feuillets thématiques, seul l'humanisme est apte à fournir, de manière conséquente, les fondements d'un Code de la sécurité routière qui soit vraiment viable. Voilà pourquoi, en toute logique, les grands thèmes de promotion publicitaire de la Société de l'assurance automobile du Québec concernent bien sûr le droit à la vie, à la santé et à la sécurité. Mais la Société doit avant tout prévenir les accidents en éveillant la conscience subjective des usagers de la route par des moyens de sensibilisation et d'éducation qui consistent essentiellement à promouvoir un usage des libertés individuelles qui soit compatible avec les droits fondamentaux. Nous ne pourrions pas imaginer un seul instant la Société faisant tout à coup la promotion des principes hédonistes, libertaires ou subjectivistes sans que cela ne suscite de vives protestations de la part des citoyens.

L'HUMANISME SUR LA ROUTE



« La vitesse tue », « Il n'y a plus de vie à perdre », « Choisis la vie, pas la vitesse », « On n'insiste jamais assez », (Rappeler d'autres slogans de la Société de l'assurance automobile du Québec)... Parfois quelques fabricants de voitures et de pneus misent sur la sécurité pour vanter certains de leurs produits.

(si vous souhaitez proposer d'autres slogans, ajoutez-les à la suite...)

L'humanisme

En invoquant des choses aussi fondamentales que la vie, la sécurité, la santé, ces slogans expriment tous l'esprit de l'humanisme. L'humanisme est une doctrine éthique dont la finalité est l'épanouissement de la personne humaine. Nous entendons par épanouissement le plein développement des capacités distinctives de l'humanité. La Déclaration universelle des Droits de l'Homme (1945) impose le respect de la dignité humaine comme nouvelle norme universelle et absolue de la moralité. Universelle, dans le sens que ce respect concerne l'humanité toute entière sans distinction quant à l'âge, le sexe, la culture, la race, la religion, la condition économique, etc. Absolue, dans le sens qu'elle surpasse désormais, dans l'ordre des priorités, toutes les autres normes jusqu'alors jugées immuables comme le pouvoir monarchique ou les dogmatismes religieux et idéologiques. L'impératif catégorique de Kant¹³ est à retenir comme la première expression claire et rigoureuse de cette doctrine : « Agis de telle sorte que tu traites l'humanité aussi bien en ta personne que dans la personne de tout autre toujours en même temps comme une fin, et jamais simplement comme un moyen ». L'humanisme est récent dans l'histoire de l'humanité, mais il progresse vite grâce à la prolifération de nouvelles institutions, tant nationales qu'internationales, qui veillent à la mise en œuvre des droits de l'homme. Ces droits préservent la capacité pour tout être humain d'espérer améliorer sa condition par le droit à la vie, à la santé, à la sécurité, à un revenu décent capable de lui assurer les biens de base. Ces droits favorisent aussi le développement de la conscience des individus par le droit à l'éducation, à l'accès à une information véridique et complète de la part des gouvernements, des grandes compagnies et de tout organisme ou individu détenant l'information nécessaire à la prise de décisions éclairées. Ces droits assurent aussi surtout l'exercice des libertés fondamentales comme la liberté d'expression, de mouvement, d'association, de conscience ou de religion. Le respect de la dignité humaine est le critère ultime de la Moralité, c'est-à-dire qu'une action qui contrevient au principe de l'humanisme peut être qualifiée d'Immorale, ce qui constitue une faute extrêmement grave. Il s'agit de l'expression même du mépris le plus abjecte. C'est alors un crime contre l'humanité. On pensera d'abord à des abus évidents condamnés officiellement (depuis peu) par l'ONU : holocauste, torture, viol, prostitution juvénile, violence familiale, inceste... Mais n'oublions pas que même des gestes en apparence anodins, s'ils sont faits dans l'esprit d'humilier autrui, peuvent être jugés immoraux.

L'examen attentif de certains comportements sur la route, à la lumière du principe humaniste, nous réserve quelques surprises...

¹³ Emmanuel Kant, Fondements de la métaphysique des mœurs, Paris, Librairie philosophique J.Vrin.

Une argumentation purement humaniste se présente comme suit :

Partant du principe que toute action qui respecte la dignité humaine est jugée bonne (c'est-à-dire Morale), si nous constatons que l'action de _____ est une action qui respecte la dignité humaine, nous serons forcés d'admettre par conséquent que l'action de _____ est Morale.

Exemple positif

L'action de patienter à une intersection afin de laisser le temps à une dame âgée de traverser la rue à son rythme respecte la dignité humaine, en ce sens que l'automobiliste se souvient qu'il s'agit avant tout d'une personne humaine et non pas un vulgaire obstacle, comme nous avons admis le principe humaniste voulant que **toute action qui respecte la dignité humaine soit jugée bonne**, l'action de patienter à une intersection afin de laisser le temps à une dame âgée de traverser la rue à son rythme est jugée bonne, autrement dit, cette action est Morale.

Exemple négatif

(N.B. les exemples négatifs, où un acte anodin se révèle être un acte de mépris radical envers soi-même ou envers autrui, sont souvent beaucoup plus intéressants à étudier du fait que ces exemples permettent de dévoiler le caractère immoral de certaines habitudes...)

L'action de manifester des signes d'impatience en faisant vrombir le moteur et en faisant mine d'avancer par petits coups à une intersection alors qu'une vieille dame traverse la rue lentement ne respecte pas la dignité humaine en ce sens que l'automobiliste considère manifestement la dame, non pas comme une personne, mais plutôt comme un vulgaire obstacle (moyen) qui encombrerait la voie et dont on devrait se débarrasser au plus vite. Comme nous avons admis le principe humaniste voulant que **toute action qui respecte la dignité humaine soit jugée bonne**, l'action de manifester des signes d'impatience en faisant vrombir le moteur et en faisant mine d'avancer par petits coups n'est pas jugée bonne, autrement dit cette action est Immorale.

Application de l'humanisme

Il est maintenant facile d'identifier une série de conduites routières qui sont des expressions de respect mais surtout de dénoncer des conduites routières qui sont des expressions de mépris de la dignité humaine. Un comportement constitue un crime contre l'humanité lorsqu'un être humain est dépouillé de ses caractères propres, soit l'espoir, la conscience et/ou la liberté. L'être humain est ainsi réduit à l'état d'objet, c'est-à-dire qu'on le considère comme un moyen, un instrument, un outil qu'on utilise mais aussi un obstacle gênant ou un élément de décor. Nous pouvons aussi dire qu'il y a atteinte à la dignité humaine en se référant aux différentes déclarations et chartes qui existent et en citant précisément les droits qui sont atteints.

Accélérer violemment pour faire taire l'interlocutrice ou l'interlocuteur assis à sa droite en la ou le terrorisant. Refuser d'obéir à quelqu'un qui demande de descendre de la voiture parce qu'il a peur et qu'il ne trouve pas « ça » drôle. Faire un geste obscène à quelqu'un qui nous a contrarié. Coller un cycliste sur la chaîne de trottoir parce qu'on considère qu'il ne devrait pas circuler dans la rue. Faire pétarader sa moto à une intersection pour intimider les passants. Asperger 28 piétons qui attendent l'autobus en faisant lever l'eau accumulée sur le bas-côté de la rue dans l'optique de gagner du temps en se disant : « Tant pis pour eux. Ils n'ont qu'à se payer une auto comme tout le monde ». S'enfuir après avoir heurté une personne handicapée dans un stationnement. S'enfuir après avoir heurté un cycliste, ...

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Épicure, « Lettre à Ménécée », dans *Doctrines et maximes*, trad. M. Solovine, Paris, Hermann, 1965.

Kant, Emmanuel, Anthropologie, Flammarion, Paris, 1993, p.55.

Kant, Emmanuel, Fondements de la métaphysique des mœurs, Paris, Librairie philosophique J.Vrin.

Lemieux, Pierre, *Explorations Anarchistes* in Le québécois Libre, revue éditée sur le web, no.37, page 4. (www.quebecoislibre.org)

Morissette, Claire, *L'automobile dans la culture* in Métal hurlant, le dossier noir de l'automobile, Le Monde à Bicyclette, Montréal, 1989, page 38.

Spinoza, Baruch, Lettre LVIII à G.H. Schuller, trad. Ch. Appuhn, Garnier-Flammarion, 1966, pp.304-305.

Thoreau , Henry David, La désobéissance civile, trad. Micheline Flak, Montréal, Éd. La Presse, 1973.