La 4 ème édition du Rallye de France-Alsace ( 11 ème des 13 manches du championnat du monde des rallyes) s’est achevé, le 6 octobre dernier, sur la victoire de Sébastien Ogier.

166 bolides ont sillonné les Routes (du Vin) de la région à tombeau ouvert.

Comme si la Région (ses reliefs, son histoire, sa structure) se mettait toute entière au service des déesses Vitesse et Automobile, inconditionnellement.

Ne doit-on pas s'interroger sur ce que cette soumission aux règles du marché et de la voiture peut représenter pour le commun des mortels, alsaciens notamment, et ce que cela va changer dans la vie de tous les jours, une fois les feux et les moteurs du rallye éteints ?

« Nous » avons conquis le droit d'organiser ce rallye en l'arrachant à la Corse, en 2010, après 35 années d’exercice insulaire.

 Toutes les puissances politiques publiques régionales et la foule unanime des Alsaciens semblent soutenir, sans quasiment aucune critique ni recul, le principe de voir défiler ces bombes roulantes, à une vitesse folle (moyennes de 120 km à l’heure avec des pointes à 240), si vite, si fort, que les spectateurs ne …les voient pas passer, mais les « entendent »(au péril de leur audition) et respirent les gaz d’échappement tout en risquant leur vie .

A un moment où le défi écologique global devrait nous imposer de favoriser la réduction de la vitesse sur les routes par tous les moyens (pour réduire les émissions de CO2) et d’inciter à la prudence sur les routes, c'est tout le contraire qui nous est proposé … comme une évidence, comme un dogme, comme une religion.

C’est ce que l’on appelle en psychologie « la dissonance cognitive ».

Je m’explique. La religion de la vitesse et le contrôle des émissions de CO2 sont incompatibles et cette contradiction nous gêne, quand même.

Mais comme la vitesse est incarnée par un champion, humain, lucide et proche de nous, à qui tout réussit, comme Loeb, la contradiction se résout d’elle-même : nous progressons grâce au rallye de France. Et cela nous rassure et nous encourage. Nous parvenons même à nous convaincre (quasi inconsciemment), en rationnalisant, que nous faisons un progrès en acceptant un tel compromis.

Cette religion de la vitesse, ce culte de la puissance et du self-control , incarnés par une poignée de sportifs d’élite peut-elle être critiquée ou est-elle dogmatiquement exemplaire ?

**Que nous apporte et que nous enseigne Sébastien Loeb ?**

Virtuose incontestable du volant.Originaire de Haguenau et réfugié fiscal (non pas à Lampedusa mais) en Suisse. 9 titres mondiaux dans la catégorie WRT à laquelle participent quasi exclusivement des conducteurs occidentaux.

Roulant cette année pour l’équipe «  Citroën Total Abu Dhabi WRT » qui s’est classée deuxième.

Associé dans cette équipe à Hirvonen et Sordo.

Il est un excellent représentant de commerce qui fait augmenter les ventes de Citroën et ce n'est pas négligeable, incontestablement. Cela n’empêchera pas les délocalisations.

C'est un homme sandwich incomparable qui incarne un paradoxe.

Il est supposé être accessible et en même temps il est quasi virtuel.

La grand-messe du Rallye de France nous laisserait croire que nous pourrions nous rapprocher de lui, qu'il serait à notre hauteur, mais en même temps il est toujours de passage, éphémère, furtif, invisible…en voiture ou en hélicoptère.

**La voiture de course est-elle représentative de valeurs universelles, aujourd'hui ?**

Incarne-t-elle des valeurs qui rassemblent ou au contraire des valeurs qui divisent ?

Quand on observe les véhicules de « nos héros » on s'aperçoit qu'ils sont frappés du sigle de grandes marques de lobbys transnationaux ,comme Total, reconnus pour « leur respect de l’environnement  » , associées aux noms d’émirats arabes pétrolifères comme Abu Dhabi , pour Loeb, ou le Qatar connus pour « leur gouvernance démocratique ».

On voit donc apparaître depuis peu les équipes d'Abu Dhabi et du Qatar qui envahissent le monde économiquement grâce à ce qu’on appelle les « pétrodollars » et qui rachètent les écuries automobiles, les équipes de football et les chevaux.

Le Qatar va même organiser le prochain mondial en 2022 en s’appuyant sur une main d’œuvre étrangère (asiatique dont beaucoup de Népalais) traitée comme des esclaves.

On a à regretter la mort de 44 Népalais en 2 mois sur les chantiers qataris.

A ce rythme, le Canard Enchaîné nous rend attentif au fait que d'ici le Mondial, ce sont 4000 morts que nous aurons à déplorer.

 **L’organisation du rallye est une forme de mouvement autoritaire et dirigiste qui ne laisse la place à aucune critique.**

Les fonds publics sont investis massivement, le retour d'investissement est largement garanti semble-t-il, et cela devrait suffire à faire taire les détracteurs.

Et tout se passe comme si l'engouement collectif, dicté à grand coup de publicité et de discours politiques aux accents martiaux (qui se voudraient didactiques), rendaient ce rallye indispensable à l’équilibre financier de la Région et à sa réputation, à son horizon même.

Et comme si la fête et la liesse autour du rallye y étaient automatiquement associées au point de convertir les plus sceptiques qui finissent par se soumettre au « jeu ».

Les flux financiers et la logique économique nous envahissent jusque dans les vignobles et nous ne nous rendons même pas compte du fait d'être instrumentalisés par un processus idéologique qui nous dépasse et auquel nous sommes supposés adhérer ; que nous soutenons, de fait, ne serait-ce que par la participation de fonds publics et par l’adhésion populaire.

**Je mets sur un plan très proche et comparable la tristesse collective « dictée » par les images de ces centaines de noyés en Méditerranée.**

L'émigration forcée de nos frères sub-sahariens, syriens, irakiens nous touche mais nous intéressons-nous aux sources du drame du déclenchement des guerres civiles dans les pays du Moyen Orient ou du Maghreb ?

Tout se passe comme s'il fallait que les victimes de ces conflits se noient en Méditerranée pour que nous prenions la mesure de leur appel au secours.

Qui se souvient de la supplique de Fodé et Yaguine aux dirigeants européens ? Ces deux gosses de quinze ans retrouvés morts de froid dans le train d’atterrissage d’un avion de la Sabena en provenance de Conakry en Guinée, le 28 juillet 1999, qui ne demandait qu’à voir l’Afrique prospérer grâce à l’aide de l’Europe.

Et que dire de notre réticence sinon de notre hostilité affichées une fois que ces victimes parviennent à frapper à notre porte.

Nous ne supportons l’expression de leur détresse que le temps du périple, du chemin de croix et

à la condition qu’ils ne mènent pas jusqu’à nous.

De même, sur un registre complémentaire, nous ne nous posons pas la question du sens de la vitesse effrénée. Comme si on pouvait l’encourager tout en la contrôlant.

L'adhésion se fait de manière autoritaire autour d'une image, d'un dogme, d’une véritable construction idéologique : la défense des droits de l'homme ou l'exaltation du héros.

Tout se passe comme si c’était le mouvement, la course au péril de la vie (de l’autre), qui nous stimulait ( par la joie sur les routes d’ Alsace ou la tristesse en Méditerranée).

La jouissance par la vitesse est à la hauteur de la peine pour la détresse et le désespoir, par « images » interposées, par procuration.

**La ferveur comme la tristesse sont dictées.**

Nous ne faisons que répondre automatiquement à des injonctions et à des impératifs aux ressorts comparables.

Surtout ne pas chercher de sens à ces évènements et à ces phénomènes humains qui « déplacent » les foules (sur les bords des routes ou au fil menaçant de l’eau), mais juste se laisser griser par la proximité de la mort.

Le contraire du fait de servir de la Vie.

Georges Yoram Federmann

29 octobre 2013. Strasbourg