



LA CHRONIQUE DE
GÉRALD BRONNER

QUAND LA VOITURE ÉTAIT ÉCOLOGIQUE

  son av nement, l'automobile apportait une solution à un problème sanitaire et environnemental d'importance comparable à celui qu'elle cause aujourd'hui.



Certaines grandes villes, et au premier chef Paris, ont décidé de réduire autant que possible l'utilisation de la voiture dans leurs centres: piétonnisation, transport public, vélos en location, covoiturage, procès-verbaux... tous les outils de la décision politique – allant de l'incitation à la punition – sont bons pour réduire l'utilisation de ce qui est considéré comme une peste pour l'environnement.

Avec près de 100 millions de pièces neuves produites par an et des milliards de tonnes de dioxyde de carbone émises, il faut reconnaître que la voiture, en l'état actuel de la technologie, n'incarne pas au mieux la volonté partagée d'utiliser raisonnablement nos ressources et de réduire notre impact sur l'environnement. Ce moyen de transport représente plus facilement le phénomène d'individualisation de la vie sociale au xx  siècle et le sentiment de liberté qui l'a accompagné, la conquête du territoire, les congés pay s... mais pas vraiment une avancée écologique.

Pourtant, il fut un temps où l'automobile a constitué une solution vertueuse à

un péril qui pesait sur le destin de l'humanité. Ce péril était tel qu'en 1898 on réunit à New York une conférence internationale pour trouver des solutions au problème. Celle-ci devait durer dix jours, mais, «impuissante face à la crise, la conférence déclara ses travaux infructueux et se sépara au bout de trois jours», précisait en 2007 l'urbaniste américain Eric Morris.

**Entre 1870 et 1900,
le nombre d'attelages a
progressé de 328% dans les
grandes villes américaines**

Quel était donc ce terrible péril? Tout simplement le cheval, dont on dit parfois qu'il est le meilleur ami de l'homme. Pourtant, quoi de plus naturel que le cheval? Lorsqu'on imagine un décor bucolique et écologiquement vertueux, un cavalier passant dans une prairie sauvage

ne fait pas ombre au tableau. En réalité, comme souvent, tout est question de mesure.

Avant l'apparition de la voiture, le cheval était le principal moyen de transport dans les sociétés industrialisées.   New York, par exemple, pas moins de 200 000 chevaux servaient aux livraisons, à la décharge des navires, aux transports des troupes ou des pompiers... Entre 1870 et 1900, le nombre d'attelages a progressé de 328% dans les grandes villes américaines!

Tout cela occasionnait des problèmes que l'on a du mal à imaginer aujourd'hui. Notamment des embouteillages monstres, au regard desquels les pénibles moments passés coincés dans nos voitures ne sont pas grand-chose. Des accidents mortels survenaient aussi.   l'époque, un New-Yorkais avait deux fois plus de chances de mourir d'un accident de cheval qu'il n'en a aujourd'hui à cause de la voiture.

Mais la pire calamit  accompagnant l'essor du cheval comme moyen de transport était le crottin produit.   l'époque, on ne se préoccupait guère du réchauffement climatique, mais le méthane émis par ces déjections est un terrible gaz à effet de serre, comme l'ont souligné en 2009 l'économiste Steven Levitt et le journaliste Stephen Dubner. Un cheval produit en moyenne 11 kilos de crottin par jour, ce qui, multiplié par le nombre d'animaux, constituait des volumes tels qu'il fallait parfois le stocker sur des hauteurs de 20 mètres. Les vieilles maisons new-yorkaises ont des perrons surélevés non parce que c'était la mode, mais bel et bien pour éviter à leurs habitants d'être confrontés aux murs d'excréments équestres.

Si l'on ajoute à cela l'odeur, les mouches, les rats et les maladies qui les accompagnent, on comprend aisément le désastre sanitaire et écologique d  aux chevaux au début du xx  siècle. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, *o tempora o mores*, l'apparition de la voiture a donc constitué une avancée environnementale. ■

GÉRALD BRONNER est professeur de sociologie à l'université Paris-Diderot.

L'ESSENTIEL

> Longtemps, on a pensé que le cerveau et le système immunitaire n'interagissaient pas chez les individus en bonne santé.

> Ces dernières années, cependant, les neurobiologistes ont accumulé des preuves en faveur d'une connexion étroite entre les deux systèmes.

> Les méninges transmettraient des informations sur les infections cérébrales via leur réseau lymphatique.

> À l'inverse, le système immunitaire influencerait sur le comportement en envoyant des messagers au cerveau via le système de drainage de ce dernier.

L'AUTEUR



JONATHAN KIPNIS
professeur de neurosciences et directeur du Centre de l'immunologie cérébrale et de la glie à la faculté de médecine de l'université de Virginie, aux États-Unis

Cerveau et immunité

Un dialogue insoupçonné

La relation entre le cerveau et le système immunitaire ? Inexistante, pensait-on, sauf dans des cas pathologiques. Or on découvre que les deux systèmes sont intimement liés. Une connexion qui influencerait l'apprentissage et le comportement social.

Pendant des décennies, les manuels de biologie ont enseigné que les deux systèmes les plus compliqués de l'organisme – le cerveau et le système immunitaire – étaient quasiment isolés l'un de l'autre. Le cerveau gérât le fonctionnement du corps et le système immunitaire, sa défense. Chez les personnes en bonne santé, ils ne se rencontraient jamais. Seulement dans certaines maladies ou traumatismes, les cellules du système immunitaire

pénétraient dans le cerveau et, dans ce cas, l'attaquaient.

Mais ces dernières années, une série de découvertes ont révolutionné la compréhension de ces deux systèmes. Les preuves accumulées indiquent que le cerveau et le système immunitaire interagissent en permanence, que l'on soit malade ou en bonne santé. Le système immunitaire vient en renfort en cas de lésion cérébrale, par exemple. Il aide aussi le cerveau à supporter le stress et participe à des fonctions cérébrales essentielles telles que l'apprentissage et le