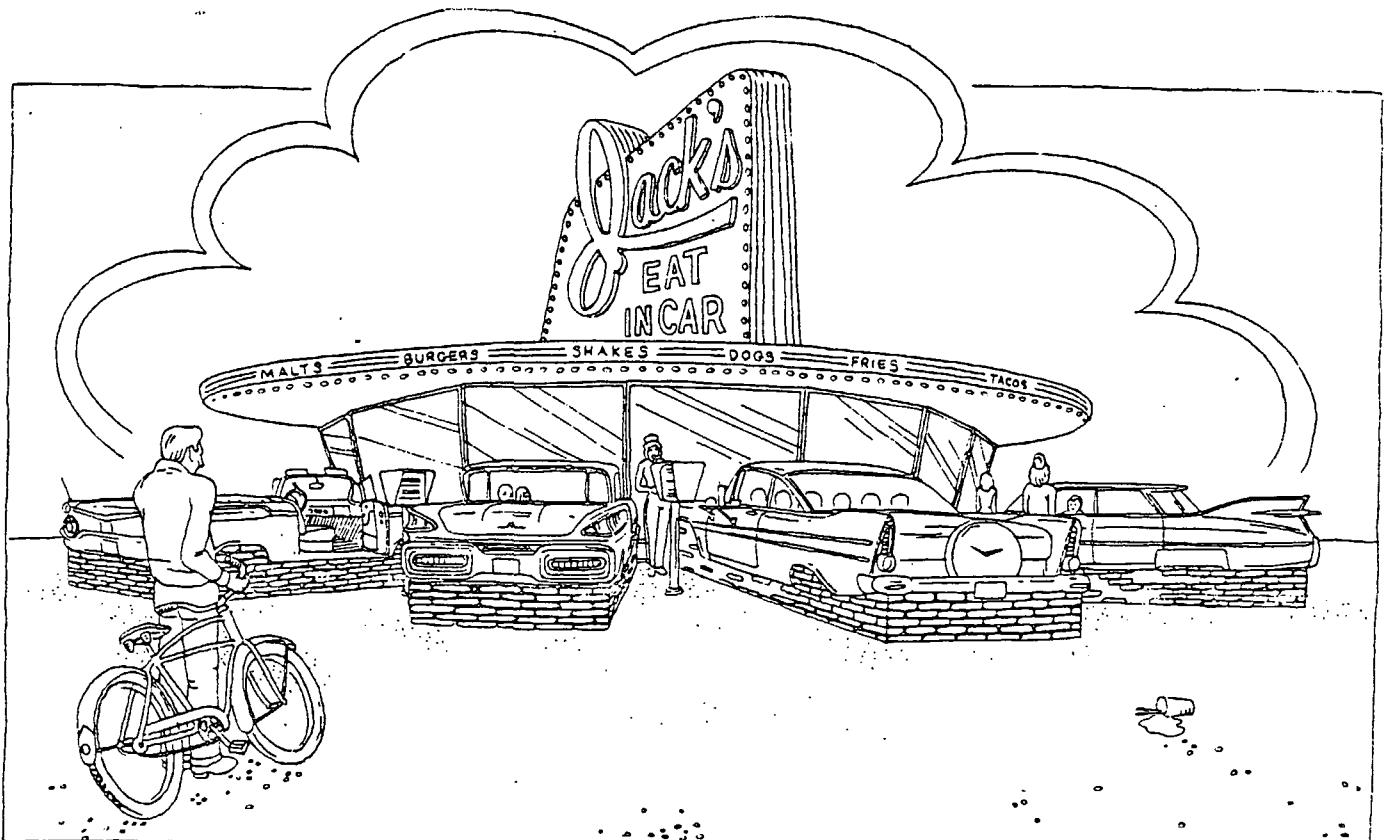
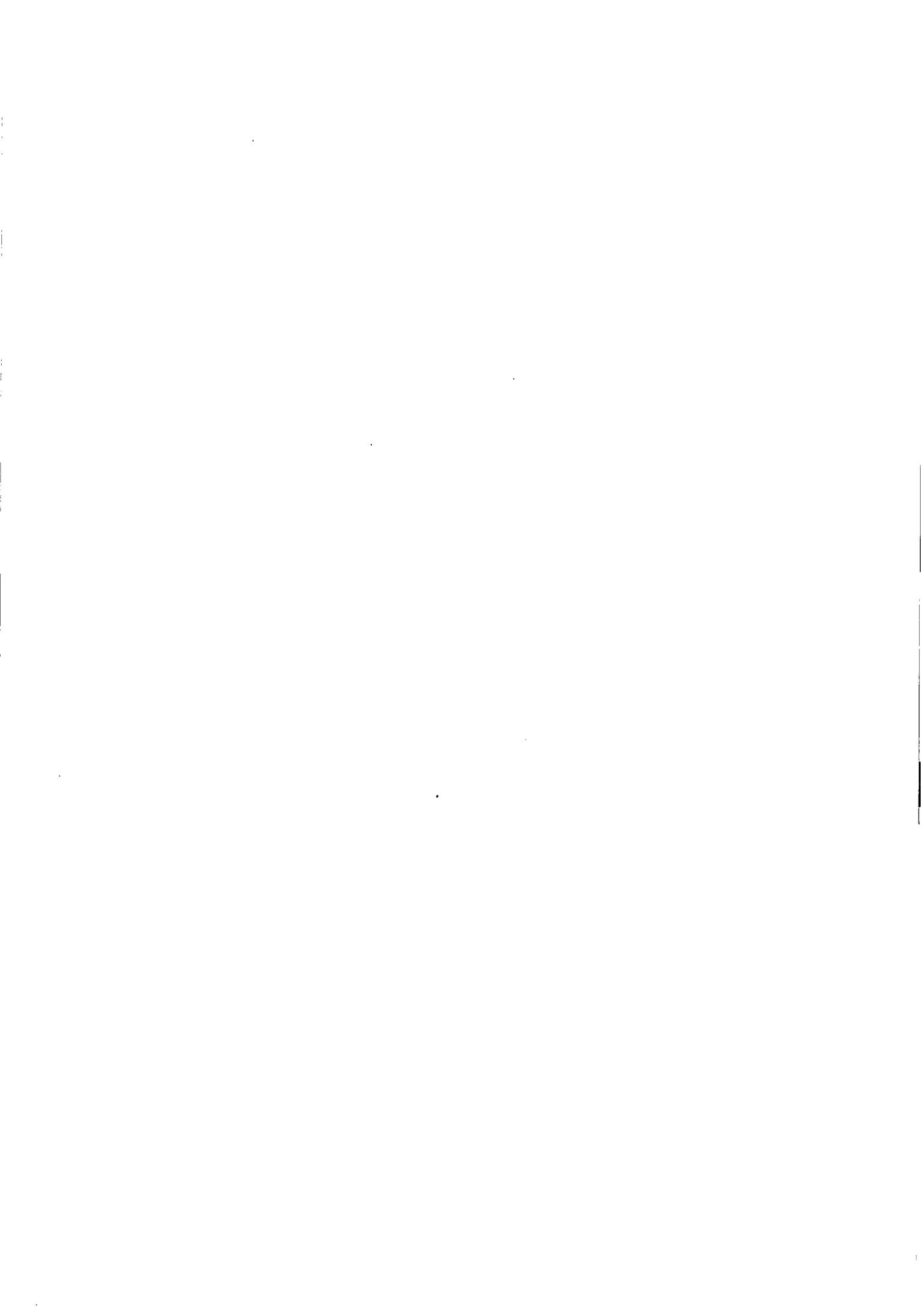


CHAPITRE III

VIE QUOTIDIENNE ET AUTOMOBILISATION

1. Un espace sans discontinuité ?
2. Vers l'abolition de l'opposition ville - campagne ?
3. Le citoyen automobilisé
4. L'automobile et les mass-médias: une nouvelle figure de l'intimité ?
5. Obsolescence des promesses de mobilité ?
6. Autoroute et déterritorialisation du paysage
7. Le point de vue des sauvages sur le pouvoir lié aux transports





1. UN ESPACE SANS DISCONTINUITÉ ?

" Et les collègues des cartographes levèrent une carte de L'empire qui avait le format de l'Empire et qui coïncidait avec lui point par point. "

J.L. Borges

Au contraire du chemin de fer qui se déploie très rapidement dans l'espace d'une " économie monde " (1) dont le capitalisme conquérant épuise, dans le courant du XIXème, les dernières frontières, l'automobile se déploie davantage dans un imaginaire spatial de la vacuole (le désenclavement), du parachèvement de la déterritorialisation des espaces locaux, à l'échelle des usages et de la gestion individualisés dont elle est l'objet.

A une mythologie du chemin de fer rapprocheur d'hommes (2), générateur de progrès et de paix - on sait la part que prirent les Saints-Simoniens dans l'exaltation du chemin de fer, l'influence considérable qu'ils eurent sur le milieu d'ingénieurs, de techniciens et de compagnons (3) qui participèrent à sa construction - succède une mythologie fortement individualisée où se conjuguent vitesse, concurrence et prestige social, dans un contexte de guerre sociale et de violence (4) où les espaces traditionnellement non-spécialisés du déplacement (routes, rues, chemins) sont l'objet d'un processus de conquête exclusif des autres usages.

(1) Au sens de Braudel

(2) Dans le même temps, il est vrai qu'il les " classe ".

(3) et aussi leurs désillusions quand il apparut, au moment de la guerre de Crimée, qu'il pouvait aussi servir à la guerre. Cf. H. Vincenot: " La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXème ".

(4) Nous verrons plus loin que l'imaginaire des usages guerriers s'imposera très vite aux premiers constructeurs.

" Une grande voie parisienne dans quelques années... ce sera l'organisation parfaitement et scientifiquement constituée de la locomotion automobile sur toutes les grandes artères de la Capitale, qui seront aussi peu praticables pour les rares piétons, que les voies de chemin de fer..." (1)

Très rapidement l'automobile s'impose, par comparaison avec le chemin de fer, comme un équipement de transport capable d'une polyvalence d'usages (urbains et ruraux, à grandes et petites distances, transports de marchandises comme de voyageurs, déplacements de travail et de loisir, vocations militaires diverses) susceptible d'affranchir le transport des contraintes et des immobilisations d'un réseau "lourd" et surtout des " ruptures de charges " traditionnellement importantes dans le roulage à longue distance et que le chemin de fer n'avait pas complètement supprimées.

Un équipement de transport capable donc d'une ubiquité spatiale qui de tous temps a été un vecteur privilégié du discours et de l'action des aménageurs du territoire et du renforcement des pôles dominants de pouvoir (économique ou politique).

" Tous les docteurs ont aujourd'hui (dans 20 ans) leur voiturette, ainsi que les voyageurs de commerce. Ceux-ci ne connaissent plus le chemin de fer qui ne pouvait les faire pénétrer partout, ceux-là ont oublié depuis longtemps l'époque où il leur fallait entretenir plusieurs chevaux ..." (2)

Une espèce d'espace sans discontinuités donc qui abolit les haltes, les relais, les quais, les salles d'attente, la voiture de correspondance, la gare, l'écluse, le gué, le bac qui de tous temps ont fait du transport une multiplicité d'occasions de rencontres, d'échanges, de services (3) : ainsi, le témoignage d'un habitant de l'île de Ré:

(1) De Dion Bouton: " L'automobile souveraine " in "Je sais tout" 1905

(2) idem

(3) " Voyager c'est recourir au service d'autrui " F. Braudel, op.cité tome I, p. 365

" Parait qu'ils veulent construire un pont pour nous relier à La Palice. Je trouve ça détestable, c'est pire qu'une marée noire. Ça va tout foutre en l'air ici pire que le tourisme. Comme à Oléron, je ne sais pas pourquoi on appelle ça encore une île. D'abord ici il y a le sentiment assez fort d'être une communauté... sûrement plus que sur le continent, ça tient à l'insularité, c'est sûr. Ensuite on va être dix fois plus envahis parce que le bac quand même, même s'il est court ça nous protège un peu, faut pas être trop pressé, on ne vient pas ici sur sa lancée ou par hasard. Ça fait une coupure, l'é-té des fois, il y a des files d'attente, ça limite la casse. Il y en a peut-être ici qui se frottent les mains, qui se disent que ça va faire monter le prix des terrains ... Je ne sais même pas s'ils sont nombreux car si c'est pour se retrouver noyé dans les lotissements, étranger à son propre pays. Les vigneron et les mareyeurs sont contre...

Et même sur le plan touristique, je ne sais pas si c'est un bon calcul car le charme ça tient aussi ici au côté bout du monde, prendre le bateau. Sur le bac, c'est peut-être 10 minutes mais les gens descendent de voiture et montent sur le pont, même quand il fait mauvais, même des gens de l'île qui passent deux fois par jour. "

Cette horreur de la discontinuité que l'espace automobile porte à une limite jamais atteinte peut se lire aussi dans la figure de l' "échangeur" autoroutier par quoi cet espace a solutionné le problème topologique de ses croisements de flux et aboli le "goulot d'étranglement" de ses discontinuités d'intersections.

Plus de discontinuité, donc, mais une machinerie de captage et de décodage des flux puis de surcodage et de distribution de ces flux.

Et cet "échangeur" paradoxal ou rien ne s'échange (un continuum d'espace déterritorialisé) pourquoi ne pas en confronter la logique au prétexte "échangiste" (multiplier les richesses par la multiplication des échanges) qui sous-tend son projet explicite. Pourquoi ne pas prendre cet "échangeur" comme métaphore du capital dans la direction indiquée par Bataille quand il montre (dans " La part maudite") que ce n'est pas la pseudo rationalité de l'échange qui est au fonde-

ment, à l'origine du capitalisme mais la dépense improductive (1) qui vectorise l'espace de signes de puissance et modélisent la production des besoins (dont le caractère "naturel" n'est qu'une légitimation à posteriori).

Les auteurs de l' "Anti-Oedipe" ont également soutenu le caractère fondamentalement non échangiste du capital: " *La société n'est pas échangiste: le socius est inscripteur: non pas échanger mais marquer les corps, qui sont de la terre ...* " (2)

Et Braudel , au fond, ne suggère pas autre chose quand il dénie aux équipements routiers un rôle de moteur de l'échange:

" Surtout ne grossissons pas les événements de l'histoire routière. Ils surgissent, se contredisent, s'effacent souvent. Si nous les écoutions, ils expliqueraient tout. Aucun doute pourtant, ce ne sont pas les tracasseries, sur les routes qui conduisent aux foires de Champagne, des autorités françaises.... qui expliquent le déclin des foires.

... De même, ne cherchons pas à la rupture de la route mongole, vers 1350, de petites explications.

... doutons que " la politique de libre-échange " des comtes de Brabant ait été aussi déterminante qu'on l'a dit: elle est apparemment efficace au XIIIème siècle quand les foires de Champagne sont en pleine prospérité...

...(et si)... en revanche, vers 1530, le beau temps revyvenu (celui de la croissance), l'évêque de Salzbourg réussit à rendre carrossable le chemin muletier des Tauern, sans supplanter le Saint-Gothard ou le Brenner qui ont derrière eux Milan et Venise. C'est qu'il y a alors du travail pour toutes les routes. " (3)

(1) L'imaginaire de la fascination auto-routière en est profondément imprégné , ainsi sous la plume d'un journaliste de Paris Match, en 1965, dans un article apologétique de l'autoroute: " Les échangeurs géants de ces autoroutes occupent des surfaces égales à celle de la moitié de Sarcelles. On pourrait y loger 15.000 personnes..."

(2) Deleuze et Guattari op. cité, p. 218

(3) F. Braudel: " Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme Tome I, Les structures du quotidien ." p. 368, 369

Pas d'échange donc sans fragmentation d'espace, pas d'échange sans multiplicité grouillante d'espaces diversifiés, pas d'échanges sans différence. La crise de l'automobile aujourd'hui semble bien avoir aussi le visage d'une crise de cette passion, interne au processus d'automobilisation, de discontinuation de l'espace.

2. VERS L'ABOLITION DE L'OPPOSITION VILLE - CAMPAGNE ?

Le chemin de fer a été l'accoucheur de l'urbanisation très rapide qui caractérise la fin du XIXème et le début du XXème siècle. Moins sans doute du fait des facilités nouvelles qu'il apporta au transport des personnes (1) que par le mouvement de concentration industrielle qui accompagna la construction du réseau et du fait de l'imagerie spatiale (concentration des flux) qu'il mit en branle. La rapidité nouvelle du transport met rapidement en crise le tissu très dense de petites industries et d'activités artisanales qui partout en France constituaient une activité d'appoint essentielle à la vie rurale. (2) Au point qu'on peut se demander si la spécialisation exclusive du travail agricole n'est pas une invention récente. (3)

A l'inverse il semble que le processus de quasi généralisation de l'automobile ait été, pour partie, l'instrument d'un statu-quo, d'un nouvel équilibre entre la ville et la campagne. Nous évoquerons plus tard (au chapitre: enjeux stratégiques) la répercussion, grâce au camionnage, par le monde rural ou semi-rural de l'activité de "roulage" que lui avait ravi le chemin de fer. Il est également remarquable qu'au niveau des actions recommandées par les pouvoirs publics, pour recycler les ruraux désireux et/ou contraints de quitter la terre, le permis de conduire "poids lourds" ait souvent joué un rôle non négligeable (aussi bien dans le cadre du service militaire que dans le cadre des actions de formation professionnelle civiles).

(1) L'émigration rurale avait commencé - si tant est qu'elle ait "commencé" - dès les années 1820, sous la pression d'une surpopulation qui est alors presque générale dans les campagnes françaises. Les monographies villageoises qui couvrent cette période ne montrent généralement pas une accélération sensible du flux migratoire au moment de l'ouverture, à proximité de lignes nouvelles de chemin de fer, encore une fois "ne grossissons pas les événements de l'histoire routière". (Braudel)

(2) La proximité de leur marché était un élément essentiel de leur "compétitivité".

(3) Cf. "La campagne inventée" de M. Marié.

Notamment d'ailleurs parce que cette réorientation satisfaisait - ou apparaissait susceptible de satisfaire - les intéressés en maintenant une partie des caractéristiques du travail agricole (solitude, gestion individuelle de son allure, travail " en plein air ", projection d'une possibilité de capitalisation de l'outil de travail ... etc) , y compris d'ailleurs ses " archaïsmes " (surexploitation d'un temps de travail souvent très long) dont a longtemp hérité l'activité de camionnage. (1)

Le témoignage qui suit (il émane d'un instituteur d'un chef-lieu de canton semi-rural de Haute Marne) décrit par exemple très nettement la différenciation de flux migratoires dont l'automobile semble être le facteur discriminant essentiel:

" Dans les années 50-60, quelque chose a changé dans la façon dont les jeunes, ici, s'en allaient. La génération d'avant partait souvent assez loin, à Paris ou dans les grandes villes et ne revenait que rarement au village ... pour les vacances ou les grandes occasions familiales ... les liens familiaux dans ces générations là étaient vite assez distendus ... beaucoup de leurs parents sont morts dans la solitude, dans les hospices et dans les hôpitaux, plus que maintenant , il me semble ... C'était une génération qui prenait le train et qui a commencé plus tard , à un âge plus avancé, à revenir au village. Quand ils ont été motorisés , ils y ont acheté des maisons ou retapé celles de leurs parents pour les vacances ou la retraite. Mais la génération qui a eu 20 ans à la fin des années 50, c'est différent : ils ont commencé à s'acheter des voitures très jeunes, juste après le permis, souvent avec l'aide des parents ou des économies qu'ils avaient faites avant.

C'est une génération, quand ils étaient jeunes, presque tout leur argent passait dans la voiture et ils restaient dans la famille parce qu'ils n'avaient plus d'argent pour se payer un loyer ou pour partir et parce que les parents faisaient pas payer cher la pension. L'automobile, ça a contribué à maintenir ces jeunes là dans leurs fa-

(1) Et qui est aussi un des éléments de sa " compétitivité " sur le chemin de fer.

milles, ça leur permettait d'aller travailler dans les petites usines du coin en restant au village. C'est eux aussi qui ont commencé à abandonner les jardins ... ils s'y sont remis souvent après le mariage mais moins que leurs pères ... De cette génération là, il y en a pas mal qui sont restés ici, ils sont souvent artisans dans le bâtiment ou chauffeurs routiers, ouvriers à droite, à gauche . Ceux qui sont partis le plus loin c'est souvent ceux qui ne se sont pas achetés de voiture tout de suite, ceux qui ont été facteurs à Paris ou qui ont fait des études et sont partis en ville ... Depuis dix ans , ça a changé encore, les jeunes font plus d'études et partent aussi davantage ."

Il est également remarquable de voir que le discours de son fils (instituteur, lui aussi, mais en milieu urbain) saisit davantage les positivités spécifiques du processus d'automobilisation et notamment les changements qu'il introduit au niveau des modes de vie et des moeurs :

" L'automobile, dans le pays, ça a commencé à sortir du monde des notables, des commerçants et des artisans vers les années 55. Ça a coïncidé, ici, avec l'arrivée des italiens qui travaillaient dans la nouvelle usine de tracteurs de Saint Dizier et qui logeaient, ici, pas mal ... Il y avait même des vieux bus à plate-forme de Paris pour les emmener au travail et qui ramassaient des gens dans les villages autour. C'était aussi l'époque des chaussures pointues, le début du rock. Ça a amené un peu de vie et de libération dans le pays, le contrôle des parents et du curé sur les amusements des jeunes était moins strict. Il y avait plus de bals, le cinéma a remarché trois ou quatre ans avec un type qui tournait dans plusieurs salles. Ça faisait des gens qui travaillaient dur mais qui gagnaient bien. Dans la foulée, il y a des gars ici qui ont fait comme les italiens, qui ont quitté les petites usines où ils étaient mal payés, en voiture ils pouvaient aller bosser plus loin qu'en mobylette. Le dimanche matin, dans toutes les rues, il y avait partout des jeunes qui bricolaient ou qui briquaient leurs bagnoles, qui

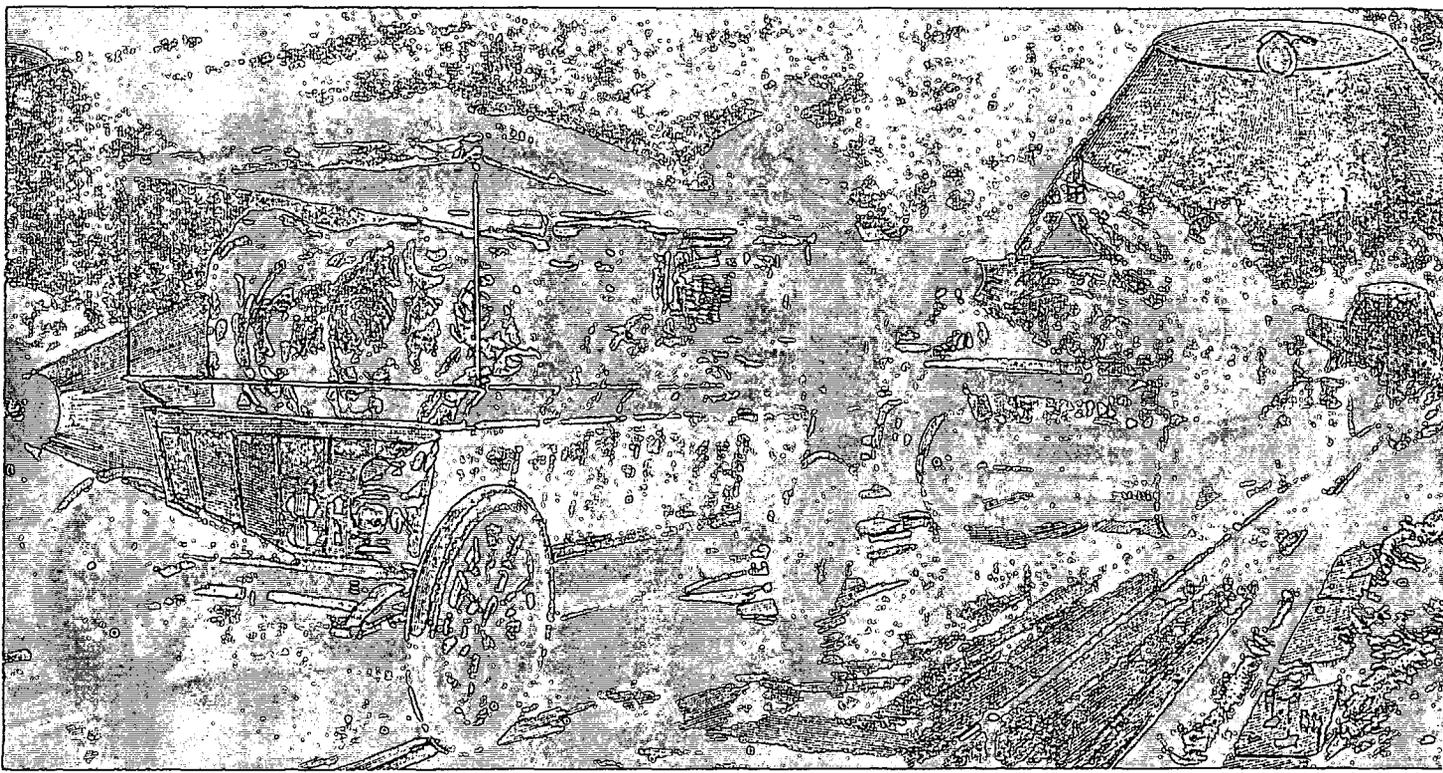
qui ajoutaient des pots d'échappement, des enjoliveurs, pour faire voiture de course, le curé faisait des sermons contre l'automobile parce que les jeunes n'allaient plus à la messe. Il y avait beaucoup d'accidents aussi, quand je revenais de l'école normale c'était presque un rituel, mes parents me racontaient qui s'était tué en revenant du bal, le samedi soir ... "

L'automobilisation du monde rural et semi rural apparaît donc comme un facteur de transformation sociale extrêmement puissant . Moins, sans doute, du fait de l'accélération de la mobilité spatiale (qui est un mouvement de longue durée assez lent et relativement continu: les mouvements migratoires importants sont une constante ancienne du monde rural, antérieure à l'accélération de la vitesse et de la facilité nouvelle des moyens de déplacement) que du fait de la véritable révolution culturelle (aux deux sens du mot culture) que l'automobilisation (et la mécanisation des travaux agricoles qui lui est connexe) va introduire dans les campagnes les plus reculées. Ce mouvement, on peut aisément en situer l'émergence à la période de l'après guerre (celle de 14-18) et il n'a guère cessé, depuis lors, de s'approfondir. Mais c'est sans doute la motorisation en masse des urbains (qui commence dans les années 50) qui va porter le plus loin l'abolition tendancielle de la limite ville/campagne: désormais la campagne est en voie de " banlieusardisation ".

" Un gros problème que nous pose l'automobile, ici, c'est ce que les technocrates de la Préfecture appellent le " mitage ". Quand on regarde la carte, la prolifération et la dispersion des points d'habitation qui dévorent le territoire ... comme les mites sur un tissu quoi ... C'est incontestable que c'est lié à la généralisation de l'automobile; ici, ça date de la fin des années 60 ... Avant, et sans doute depuis le XIXème siècle, c'était plutôt l'inverse, il y avait tendance au regroupement, les hameaux et les fermes des écarts (1) tombaient progressivement à l'abandon et souvent en ruines tandis que le bourg se gonflait un peu . Puis, tout ça a com-

(1) Il s'agit d'une région d'habitat dispersé.

mencé à se retaper un peu avec les résidences secondaires et maintenant que presque tout est restauré, il y a une pression énorme pour avoir des permis de construire dans des coins isolés . Ce sont surtout les gens des villes qui cherchent la solitude. Alors maintenant on réagit contre ça parce que ça coûte cher à la commune. Il faut installer l'eau, allonger les ramassages scolaires, sans compter l'EDF, le téléphone. Et puis ça fait des conflits avec les gens d'ici, avec les agriculteurs. On dit le paysan attaché à la propriété du sol mais je crois bien qu'il n'y a pas pire propriétaires que beaucoup de gens des villes qui en ont été frustrés pendant des années et quand ils ont enfin trouvé un coin, ne respectent pas les usages de voisinage, de parcours, et multiplient les défenses de ceci ou cela, propriété privée et embêtent les chasseurs, les pêcheurs . Je vous assure des fois il y en a ras le bol ... " (1)



UNE SCENE CHAMPÊTRE DANS QUELQUES ANNEES : DE LA FERME AU MARCHE

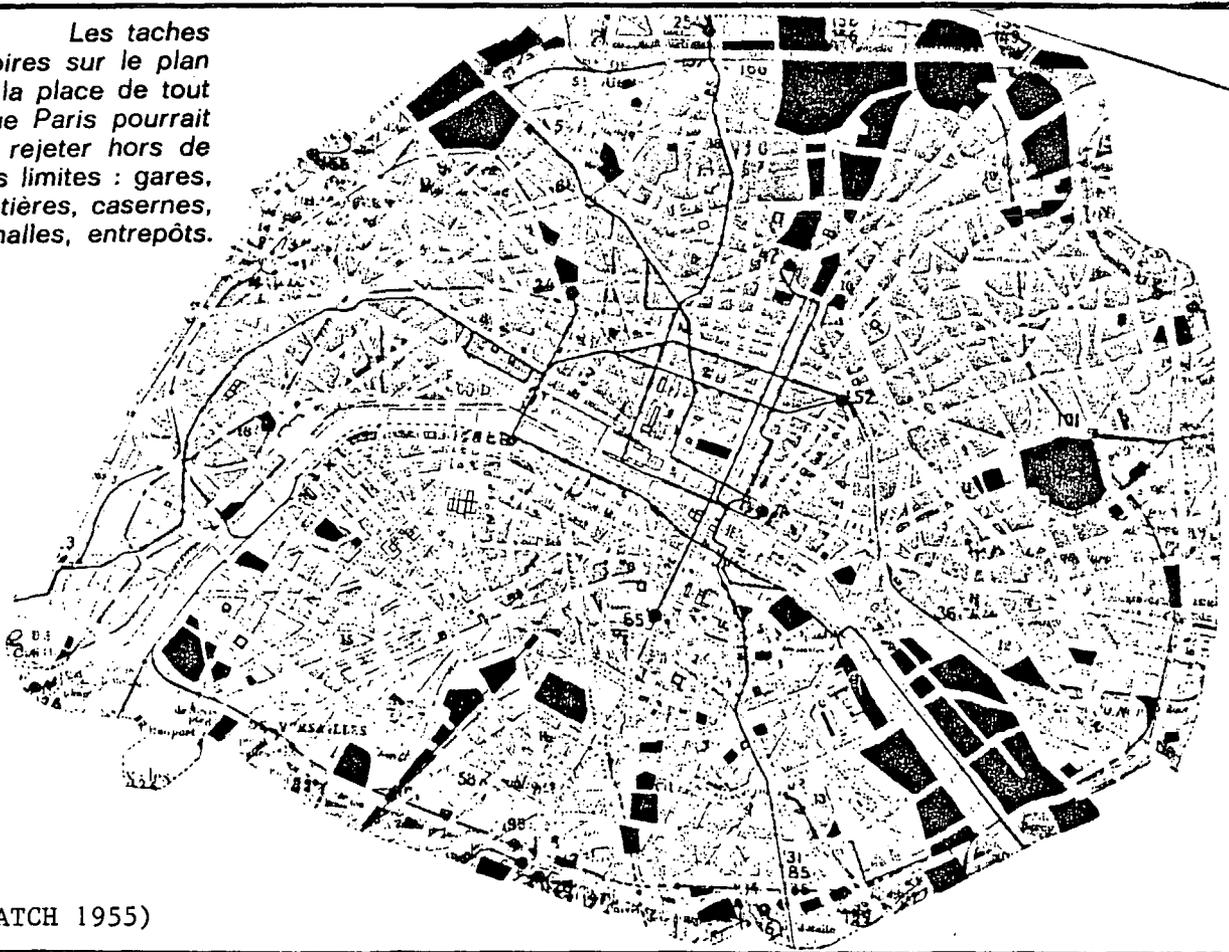
La transformation des moyens de transport et des voies de communication sera plus sensible dans les campagnes que dans les villes . L'aménagement rationnel et scientifique des routes, l'emploi des charrettes automobiles donnera un aspect inattendu aux paysages champêtres ...

(1) Illustration et commentaire extraits de " L'automobile reine du monde " par De Dion Bouton, op. cité

Ce processus n'est sans doute pas entièrement nouveau. Braudel, par exemple, a montré comment, dans l'espace méditerranéen, la campagne était largement, et de façon très ancienne, une " invention " de la ville (non pas seulement comme mythe mais aussi de la façon la plus matérielle) . Mais ce qu'il évoque là c'est soit l'agriculture la plus capitaliste et la plus concentrée (latifundiaire) soit l'agriculture hautement spécialisée, tournée vers le marché et très tôt monétarisée et non l'agriculture de petite propriété à l'économie essentiellement orientée vers l'autosubsistance qui, au XIXème siècle, était encore le régime dominant d'une bonne partie des campagnes françaises. Et c'est sans doute cette campagne là que l'automobilisation va annexer de la façon la plus nouvelle à l'aire de l'urbanité.

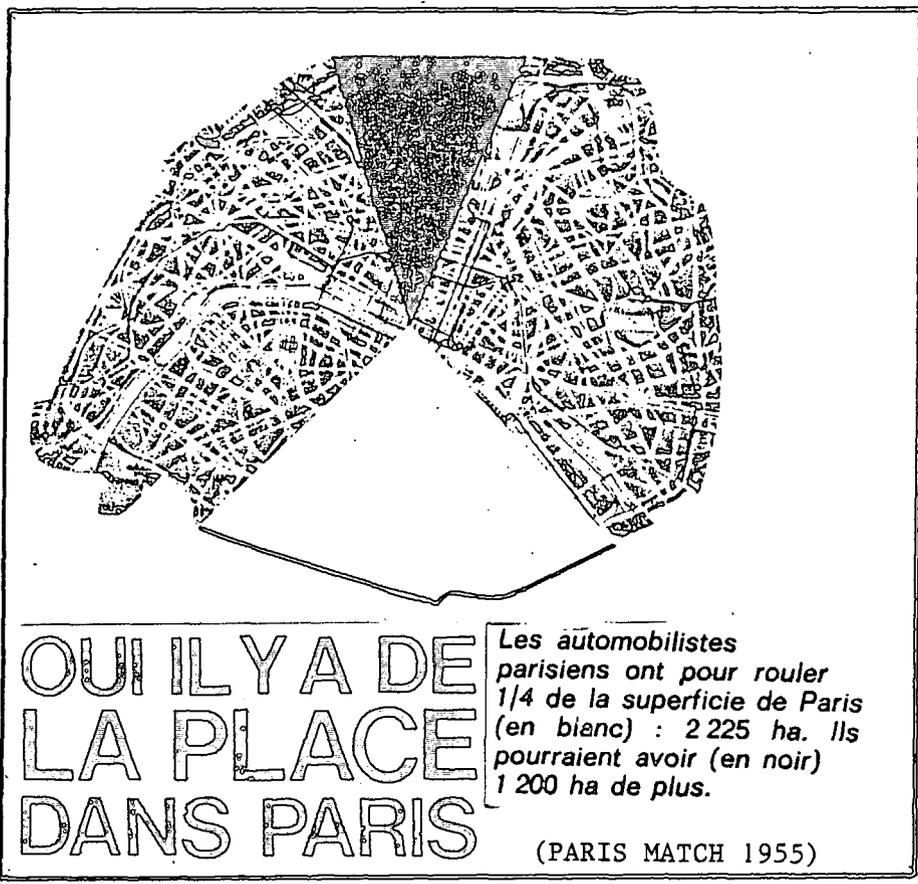
Dans le même temps que la spécificité rurale recule au profit d'une campagne qui intègre de plus en plus de composantes d'une banlieue élargie, le processus d'automobilisation va porter au coeur des villes, un processus de curetage lui aussi réducteur de la spécificité urbaine (à la fois, lieu de travail, d'habitat et de loisir). Ce curetage hérite en partie des composantes hygiénistes et moralisatrices de l'urbanisme Haussmanien dont il élargit les objectifs .

Les taches noires sur le plan marquent la place de tout ce que Paris pourrait rejeter hors de ses limites : gares, cimetières, casernes, halles, entrepôts.



(PARIS MATCH 1955)

En témoigne, par exemple, cette cartographie des " taches noires " (1) que Paris Match donne à voir en 1965 à ses lecteurs dans le cadre d'une campagne en faveur de l'adaptation de la ville à l'automobile.

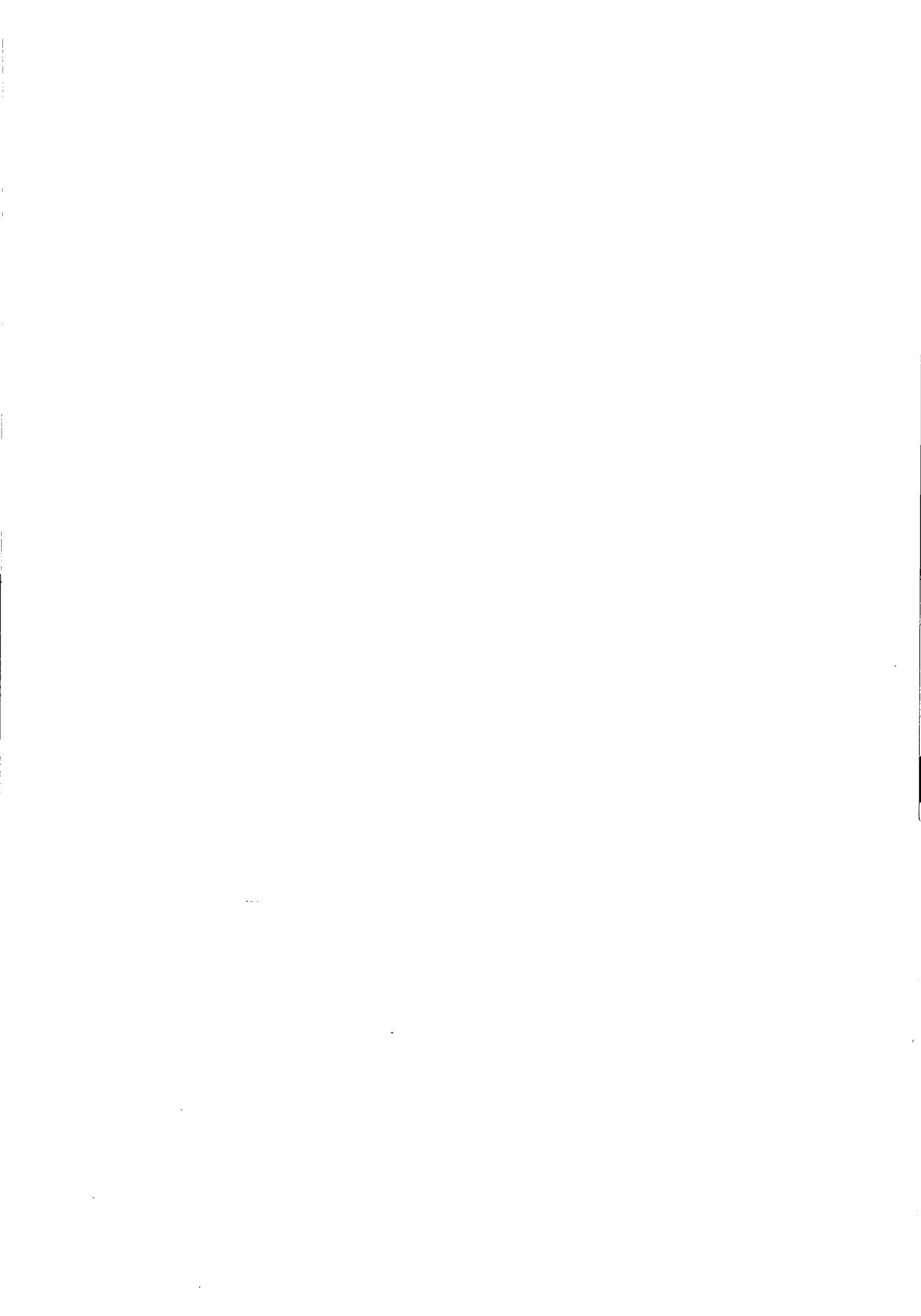


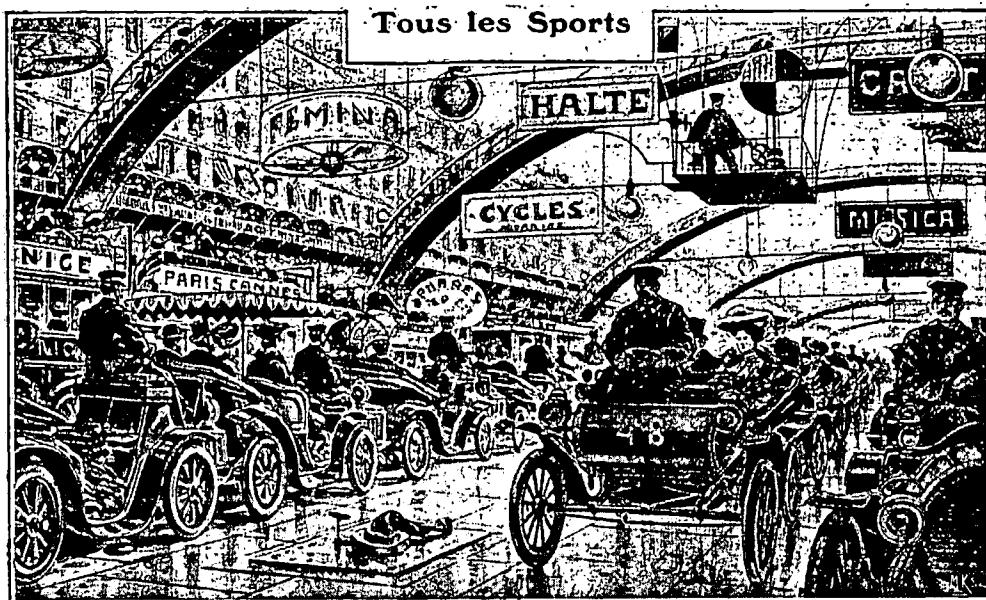
Ou encore certains discours politiques ou phantasmes d'aménageurs (2) . La citation qui suit n'est peut-être que l'expression la plus condensée de leur projet implicite: " *Je préfère voir les voitures rouler sur une voie bien entretenue que le spectacle des quais souillés par les choses et par les hommes .*" (3)

(1) Il est remarquable de voir à quel point cette symbolique du noir s'est multipliée sur l'espace automobile : "points noirs", "week-end noir " ...etc.

(2) On se souvient du projet délirant de Le Corbusier de recouvrir la Seine d'une chape de béton à vocation autoroutière.

(3) Mr Frédéric Dupont, cité par Michel Vernes dans "L'autoroute sur berge contre Paris", l'Oeil n°209, mai 1972





L'Automobile Souveraine

Une grande voie parisienne dans quelques années. Ce sera l'organisation parfaitement et scientifiquement constituée de la locomotion automobile sur toutes les grandes artères de la capitale; qui seront aussi peu praticables pour les rares piétons, que les voies de chemin de fer, et au-dessus desquelles ils seront obligés de passer...

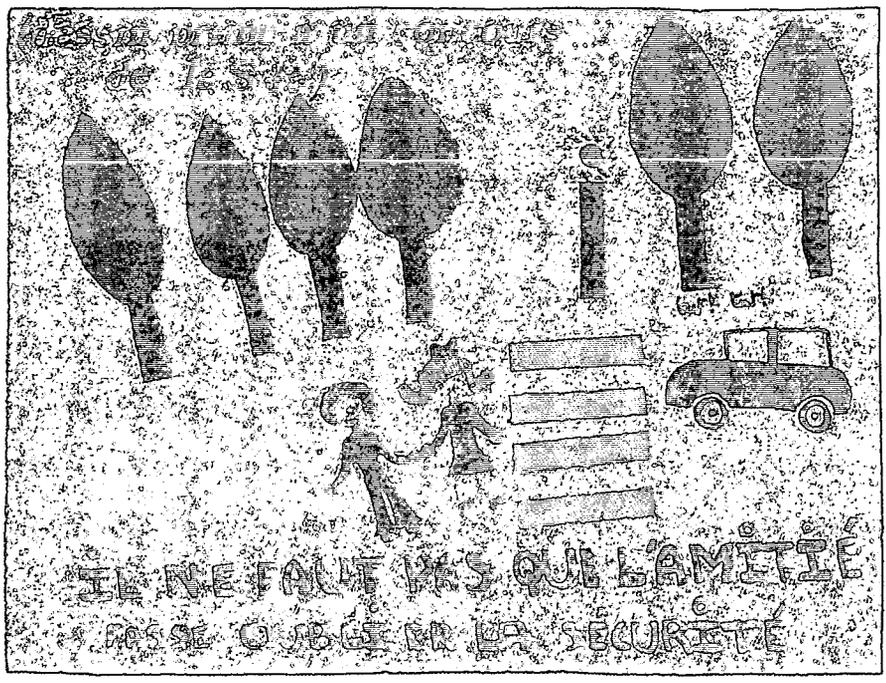
(1)

Et cette passion ségrégative, corrélative de l'automobilisation des villes, il est remarquable de voir qu'elle est partie prenante, dès l'origine du processus, de l'imaginaire et de la fascination par quoi l'automobile organise sa publicité et modélise la demande sociale.

Malgré une certaine naïveté de la forme (invariance des rapports sociaux: tous les véhicules sont conduits non par leurs usagers mais par des chauffeurs qui empruntent encore beaucoup au cocher d'hier; projection de l'organisation de l'espace propre au chemin de fer...etc) tout est dit, là, de la ségrégation (exclusion des piétons) par quoi l'automobile va s'assurer l'usage quasi exclusif des espaces de circulation.

Jusqu'au point où, à défaut d'une volonté politique de remettre en cause la place de l'automobile dans la vie urbaine c'est, dans le discours de la sécurité, la convivialité urbaine elle-même qui deviendra (comme dans le dessin, page suivante, primé à un concours de la Sécurité Routière) objet de suspicion et figurera une des formes de la dangerosité sociale: rêvons d'une inversion du message!

(1) Illustration et commentaire extraits de "L'automobile reine du monde" par De Dion Bouton, op. cité.



Ségrégation sur les espaces de circulation mais également de façon corrélative sur l'ensemble de l'espace social urbain voué par l'emprise de l'automobile à une spécialisation très élargie de ses fonctions (zones industrielles, banlieues dortoirs ou pavillonnaires, exclusion du centre ville des grands marchés, des universités ... etc).

La limite de ce processus de spécialisation c'est sans doute que peu à peu, la ville perd sa spécificité dans son environnement banlieusard. En témoigne , par exemple, l'opération de restructuration de Paris autour du grand chantier des Halles.

Toute nostalgie mise à part quant à l'éradication, du coeur (du ventre?) (1) de la ville du formidable pôle d'activité et de vie nocturne que constituaient les Halles, comment ne pas remarquer, en effet, que cette restructuration, dans son double aspect de centre commercial et d'interconnexion des réseaux, va dans le sens (non de phantasme de centralité) d'une spécialisation peri-urbaine du centre de la ville. Hors sa plus-value luxueuse, il est en effet difficile de

(1) Eradication qui clôt peut-être la possibilité d'une représentabilité anthropomorphisée de la ville avec ses métaphores biologiques.

trouver au centre commercial (le Forum) une spécificité quelconque par rapport aux centres commerciaux où se concentre la vie sociale de la banlieue environnante (Créteil, Parly, les Villes nouvelles ...etc). Quant à l'interconnexion, il est également remarquable qu'elle abolit une spécificité urbaine que le chemin de fer, à l'époque de sa splendeur, avait su comprendre et respecter en limitant sa pénétration à la ceinture des " grandes gares ". Gares qui constituaient autant de portes, de haltes, de cathédrales de la discontinuité par quoi une ville, assez sûre de son pouvoir d'attraction, s'affirmait impénétrable, défi à la continuité et à la passion (maniaque en son essence) circulatoire où le phantasme échangiste abolit toute possibilité d'échange (qui est du ressort du symbolique). D'où il résulte peut-être que cette passion de figurer un centre à la ville (qui jusque là n'en avait pas besoin) est peut-être autant un signe de la vitalité de son économie que de l'inquiétude de ses aménageurs. Trace en tout cas d'un compromis, dont la validité n'est pas assurée, entre la part des transports urbains concédés à l'automobile (individuelle) et celle qui relève des transports collectifs.(1)

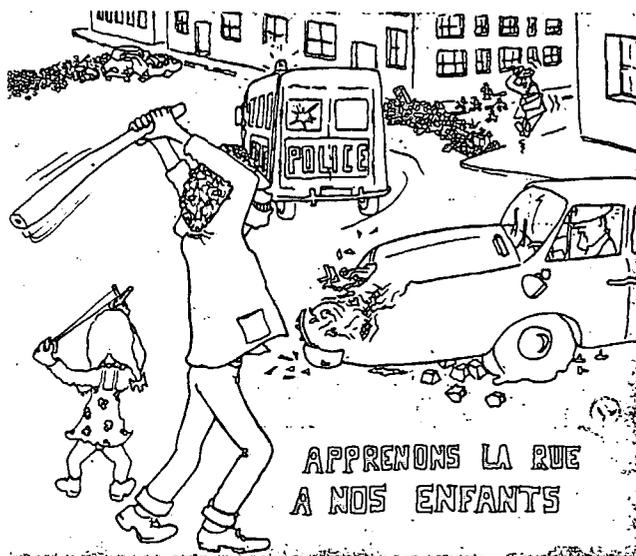
C'est sans doute dans ce double mouvement de déterritorialisation et de reterritorialisation (de la ville comme de la campagne) qui a à la fois une dimension spatiale (macro-économique) et une dimension micro-économique (ou micro-politique, en ce sens qu'ont été bouleversés les cadres dans lesquels chacun pense, rêve, désire ou réprime sa propre mobilité ou ses modalités de circulation) que l'automobile a fondé sa promotion comme besoin et que ses promoteurs ont rêvé son universalité possible (l'automobile " reine du monde "). Nul doute à cet égard que les agencements spatiaux qu'elle a rendus nécessaires fondent en retour la pérennité de sa nécessité et de son marché. Dans la limite cependant des symptômes de crise qui s'y manifestent.

Car dans le même temps, la contrepartie ségrégative de ces agencements, aussi bien que les aléas des approvisionnements énergétiques dont elle dépend (1), font qu'elle a atteint une limite, difficilement dépassable, quant à son emprise sur le marché et l'espace du déplacement.

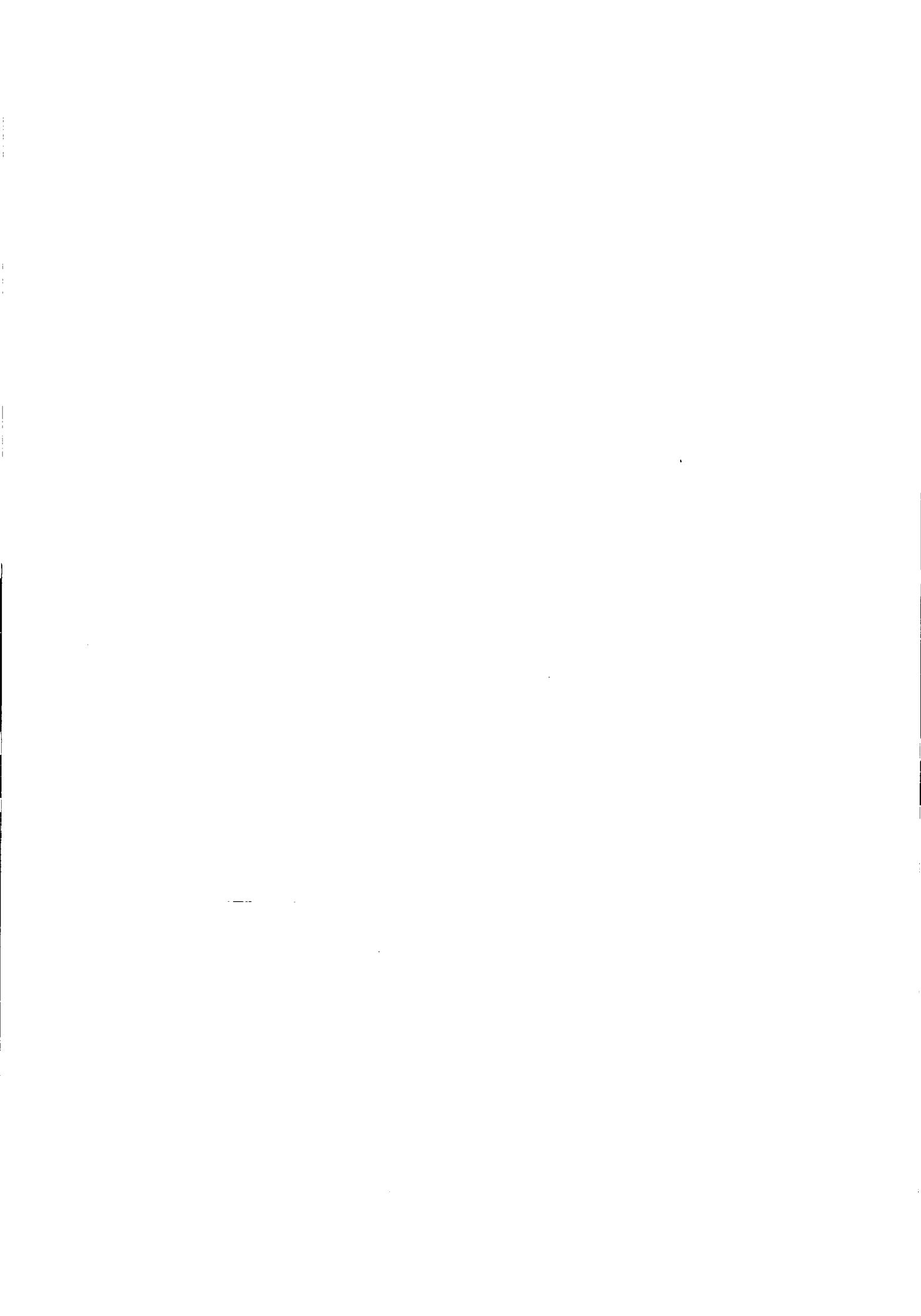
Et s'il est un chapitre où De Dion Bouton s'est trompé dans son anticipation futuriste, c'est celui du piéton et plus généralement des exclus de l'automobile.

Ils ne semblent aujourd'hui ni si rares, ni si passifs et fascinés que De Dion était enclin à les rêver.

Leur exclusion ne semble pas réductible à un nouveau " créneau " du marché automobile ni à une nouvelle extension de son espace. Pas réductible non plus à un sous produit de la crise pétrolière car leur émergence comme sujet politique lui est antérieure. Bien au contraire, l'exclu de l'automobile fait aujourd'hui retour d'une exigence de reconquête de l'espace public qui ne pourra sans doute s'accomplir qu'au prix d'un usage minoré de l'automobile.



(1) Cette dépendance est aussi de nature ségrégative car il a fallu l'aveuglement néo-colonial pour que soit occulté comme il l'a longtemps été le problème politique de cette dépendance.



3. LE CITOYEN AUTOMOBILISE

En 1963, R. Barthes écrit: " Il y a enfin un second thème général que le français investit communément dans le discours sur l'automobile: c'est le rapport du citoyen et de l'Etat; à partir de l'auto et des problèmes économiques très immédiats qu'elle suscite (prix d'achat, entretien, coût de l'essence, vignette, réseau routier, parkings.) . Le Français développe à profusion cette affectivité civique, faite de revendication et de planification personnelle, qui lui tient lieu, souvent, de sens politique..." (1)

Il est remarquable en effet que c'est au cours de la période qui va du début des années 60 au début des années 70 que semble culminer l'adéquation maximale de la notion de citoyen à celle d'automobiliste. La motorisation des ménages est pourtant loin d'être achevée (sans doute moins de 40 % des ménages sont motorisés au milieu de la décennie et un peu plus de 60 % en 1973) . Il n'empêche que la motorisation fonctionne déjà comme signe de citoyenneté. En 1965, dans un article futuriste sur l'automobile, un journaliste de Paris Match note: " ... le rail est l'allié de la route, le citoyen automobiliste est intégré dans le système ferroviaire, il se déplace avec sa voiture." ; A l'inverse, la non motorisation semble fonctionner comme signe d'exclusion, de non citoyenneté, et le langage des économistes en est un symptôme: " A l'inverse des biens d'équipement électro-ménagers ... pour lesquels le taux d'équipement des ménages peut approcher 100 %, il paraît improbable de voir croître encore la proportion de ménages motorisés, car les 17 % de ménages démunis de voiture représentent la part dite "captive" de la population : personnes âgées, handicapés..." (2)

(1) R. Barthes "La voiture projection de l'Ego" in Réalités n° 213 octobre 1963

(2) J.P Bardou, J.J Canaron, P. Fridenson, J.M Laux " La Révolution automobile" Paris 1977

Sans méconnaître l'importance d'autres facteurs (économiques, politiques, éthiques) l'automobilisation n'aura sans doute pas été pour rien dans la promotion de la majorité légale et pénale et de la citoyenneté à 18 ans. Entre autres choses, le permis de conduire (qui se passe à 18 ans déjà depuis longtemps) s'est largement substitué, pour la population mâle, au service militaire comme facteur et rituel initiatique (l'imaginaire du champ de bataille et le tribut du sang versé s'est aussi déplacé vers l'espace routier) .

Sans doute n'est-il pas étranger non plus à la prolongation de la scolarité à 16 ans et à la définition de la tranche d'âge 16-18 ans comme " âge critique " du point de vue de la délinquance juvénile (du point de vue du codage de l'emploi du temps et pour ceux qui décrochent, à cet âge , du système scolaire, il y a là manifestement un vide dans la succession des rituels sociaux d'initiation).

" C'est le médecin du village qui m'a appris à conduire vers 13-14 ans ... il m'emmenait dans ses tournées dans les villages alentours ... Il avait une Vedette, c'était un " gros cul " genre américaine ... de temps en temps, sur les petites routes, il me passait le volant, même qu'une fois, dans un virage, j'ai failli écraser deux gendarmes qui venaient en vélo dans l'autre sens ... ils n'ont pas fait d'histoire car c'était un notable ... C'était un vieux monsieur assez paternaliste ... un mélange d'action française et de catholicisme social avec des nostalgies pétainistes ... Il s'intéressait à moi un peu à cause de mon côté pauvre méritant : je travaillais bien à l'école, je faisais un peu office de sacristain à l'église ... il devait penser un peu à une vocation religieuse et moi, roublard, je ne démentais pas ... J'étais un peu un enjeu comme ça que tous les notables cherchaient à séduire ... le curé et les bonnes âmes un peu friquées aussi ... Sauf l'instituteur avec lequel il n'y avait pas ce jeu de petites séductions et de petites putasseries ... il y avait plutôt une amitié d'idée et de classe avec lui ... il était laïc et moi pas mais c'était en dehors de

ça ... Et puis il n'avait ni bagnole, ni télé, ces trucs associés au pouvoir qui me fascinaient et que je détestais en même temps ... J'ai assez vite compris que ces gens là me prêtaient leurs bagnoles, leurs télé, leurs livres, m'emmenaient au cinéma pour m'attirer dans leur monde.

Au fond, je ne détestais pas complètement ... j'ai surtout décroché quand j'ai compris le contrat de chasteté implicite à tout ça et que leurs filles, ça il ne fallait pas y compter ... " (1)

De la même façon, il semble bien que l'automobilisation est également, pour partie, responsable de l'emprise de plus en plus grande de la segmentarisation et de l'encodage de la stratification des âges (premier âge, troisième âge, quatrième âge) y compris dans ses aspects de ghettos . Car ce qui définit en partie cette segmentarisation, c'est l'inaptitude des espaces de circulation (rues, routes ...), livrés quasi "exclusivement " à l'automobile, d'assurer l'universalité des besoins de circulation. Car il ne faut pas oublier que la notion de " captivité " (des personnes âgées par exemple) que nous relevions plus haut sous la plume des économistes n'est pas seulement une caractéristique intrinsèque aux catégories décrites (elle l'est parfois réellement) mais qu'elle est surtout le produit de l'emprise de l'automobile sur les espaces de déplacement.

Un autre aspect de la contribution de l'automobile à la modélisation de la citoyenneté contemporaine (à l' " affectivité civique " (2) dont parlait Barthes) c'est aussi le codage et le décodage de la représentation territoriale dont elle a été l'occasion:

" Je crois bien que ce qui m'a appris la carte des départements, bien plus que l'école primaire, c'est les jeux que nous avions, enfants, pour reconnaître les plaques minéralogiques. C'était un vrai concours permanent, c'est aussi à ça qu'est liée la première idée que je me suis fait des pays d'Europe. On jouait à reconnaître les 21, les 51, les marseillais, les belges, les allemands. Et les 75! On devenait

(1) Extrait d'une interview.

(2) Horde a récemment donné le nom de " Civic " à un de ses modèles de bas de gamme.

hystériques et on chantait à tue tête : " Parisiens, têtes de chiens, parigots, têtes de veaux ! " et on leur courrait après ." (1)

Ce codage met également en place des effets de non-sens dont les conséquences langagières, à l'humour involontaire par déterritorialisation du langage, ne sont pas non plus négligeables :

" Sur la nationale qui passait pas loin, il y avait tous les 5 kms des grands panneaux publicitaires qui disaient : " PAR SABENA VOUS Y SERIEZ DEJA " ... je crois bien que personne d'entre nous ne connaissait Sabena, ça ne voulait strictement rien dire ... je crois qu'il a fallu que j'attende 18 ou 19 ans pour comprendre un jour que c'était destiné aux belges qui fréquentaient cette nationale ... que c'était une compagnie aérienne. ... Donc ça voulait rien dire et c'est sans doute pour ça que c'était à l'origine d'un nombre incroyable de coqs à l'âne, de plaisanteries, ça expliquait tout ce qu'on ne comprenait pas ... Sabena, c'était la clef du fou rire ... " (1)

Il est remarquable que ces jeux se prolongent aujourd'hui dans les pratiques des adultes puisque l'apposition, sur les automobiles, d'autocollants régionaux (Corses, Bretons, Occitans, Basques, Alsaciens ... ou sportifs : " Allez les verts ! ") est sans doute ce par quoi se donne à voir aujourd'hui de la façon la plus voyante (et sans doute aussi la plus anecdotiquement affective), la passion régionaliste.

Contribution également de l'automobilisation à l'apprentissage du décryptage de l'espace social :

" ... Quand j'étais gosse il y avait plein de jeux avec l'automobile, fallait les reconnaître, distinguer une Ariane d'une Vedette, une ID d'une DS, savoir que c'était une Juva 4 ou une traction. Le vantard ou le malin qui avait vu une Ferrari ou le premier qui avait vu une DS ou une Morgan, c'était la gloire. Il y en a aussi qui fauchaient

(1) Extraits d'interviews.

les bouchons de radiateurs ou les rétros avec toute une hiérarchie ... On vivait dans une cité ouvrière où les différences sociales étaient vraiment minimes... avec juste les contremâtres qui avaient des maisons un peu plus cossues ... Alors, la nationale qui bordait la cité, c'est là qu'on défrichait la vie sociale ... je crois bien aussi que c'est dans la vivacité de ces jeux que se formaient nos ambitions et nos désirs de promotion sociale ... faut dire que le discours des instits ou des parents c'était moins brillant: " Faut en baver dans la vie " ... on rêvait un peu aux petites anglaises qui pique-niquaient avec leurs familles au bord de la route, et à leurs belles autos ... " (1)

Dans le texte déjà cité, Barthes, pour définir la contradiction existant entre une certaine banalité (qui émerge à cette date vers 1963) de l'objet automobile et " la richesse du discours réflexif suscité par cet objet " note :

"On pourrait comparer l'automobile à un autre objet, fondamental dans la vie des Français : le pain. Il y a un peu plus d'un siècle, tout en étant déjà un objet banal, le pain gardait un pouvoir mythique très fort (beaucoup de locutions populaires en font foi); il était au coeur de la lutte vitale (l'ouvrier se nourrissait essentiellement de bouillon et de pain) , et ses variétés, du pain bis au pain blanc, pouvaient encore étalonner toute l'échelle sociale; ce n'était plus un luxe, ce n'était pas encore un besoin entièrement ou facilement comblé; aujourd'hui, le pain n'a plus aucune existence mythique, c'est devenu un objet insignifiant (on lutte pour son bifteck, non pour son pain). L'automobile, semble-t-il est arrivée au dernier moment de cet itinéraire; on lutte pour elle, pour l'acheter, pour l'entretenir (d'où l'acuité de la conscience qu'elle provoque), mais déjà banale, il suffirait de peu pour qu'elle devienne insignifiante."

A près de 20 ans de distance, ce texte suscite, quant à ce qu'il en est aujourd'hui de la signification sociale de l'automobile,

(1)Extrait d'une interview.

deux interrogations.

La première est de savoir si, malgré l'accentuation de sa banalisation sociale, l'automobile garde un pouvoir mythique très fort ? En 1963, Barthes pouvait encore trouver trace, dans les discours sur l'automobile, d'une capacité de signification et d'étalonnage de la stratification sociale (1) et des rapports père-fils médiatisés par l'objet automobile. Cet attribut de marqueur social de l'objet automobile nous paraît aujourd'hui en voie de minorisation assez rapide. En témoigne, par exemple, ce discours d'un interviewé qui appartient socialement aux classes moyennes urbaines :

" Je viens de m'acheter une R5 parce que c'est une voiture qui consomme peu et qui allie un minimum de plaisir et de confort à un côté utilitaire ... un peu brouette, vous voyez ... Beaucoup de gens à qui j'en ai parlé approuvent mon choix ou m'envient un peu... Ce que je remarque, c'est que ce n'est pas le côté exceptionnel de cette bagnole qui fascine, au contraire c'est son côté banal ... c'est la bagnole qui se vend le plus actuellement ... c'est un peu comme le jean pour les vêtements ... Dans l'envie des gens qui m'en parlent, je sens ce côté qu'ils sont encore attachés à un vieux truc d'avoir une caisse un peu exceptionnelle mais qu'en même temps ils en ont marre et qu'ils hésitent à franchir le pas ... "

Ce dépérissement du pouvoir mythique de l'automobile ne va sans doute pas jusqu'à une disparition complète des composantes de " distinction " intrinsèques aux motivations des acheteurs. Mais cette distinction semble aujourd'hui se déployer soit sur un mode relativement mineur ou accessoire (les options plus ou moins luxueuses que les constructeurs ont multiplié à partir d'un même modèle) , soit sur un mode qui échappe en partie au marché classique (vogue des utilitaires détournés, des " tous terrains ", des jeeps, du marché de la nostalgie rétro, de la voiture de collection ...etc) . Ce qu'en dit un garagiste du Sentier que nous avons interrogé, témoigne de la vivacité de ces

(1) Par quoi un objet " classe " son propriétaire comme dit Boltanski.

transformations:

" Ici, vous savez, c'est un peu le Far-West, le fric circule vite, les bons coups et les mauvais coups aussi ... pour trouver un milieu où ça flambe autant, faut sûrement aller vers le show-biz ou des gens comme ça ... La frime automobile dans tout ça ... a toujours été importante mais je remarque que c'est en perte de vitesse . Avant, un type qui faisait une bonne saison, hop! une Jaguar ou une Morgan, ...ça se tasse, c'est beaucoup plus marginal maintenant ... la frime s'est diversifiée ... c'est plus forcément le grand luxe ou les sportives, c'est aussi les jeeps, les " station-wagon " américaines, les vieilles voitures de collection, les roues surdimensionnées ... "

En outre, la crise relative du marché de l'occasion (marché où les acheteurs ont le plus de possibilité de ruser avec la codification - la " classe " - sociale attachée aux différents modèles) montre que l'augmentation très rapide du prix de l'essence et des services (entretien, réparation) connexes à l'usage de l'automobile, ont joué dans le sens d'une réduction de la marge de manoeuvre des acheteurs motivés à ruser avec la " classe " de l'objet automobile.

Enfin, l'assujettissement de l'innovation et de la production au marketing semble avoir poussé les constructeurs dans un conformisme et un processus d'homogénéisation des modèles concurrents (1) dont la conséquence, à en croire certains slogans publicitaires (2), est que la notion d'identification (ou d'identité) de l'automobile paraît elle-même en crise aujourd'hui.

Deuxième interrogation, quant aux conclusions de l'article de Barthes déjà cité, c'est celle de l'actualité de l' " affectivité civique " dont il notait l'imprégnation au discours sur l'automobile. Dans ce domaine, il nous semble qu'en l'espace de vingt ans, une coupure très nette s'est creusée. L'automobile comme projet politique

(1) C'est ce que note F. Wasservogel dans " L'auto-immobile " Paris 1977

(2) Un slogan systématiquement apposé sur la vitre arrière d'un modèle disait, ces dernières années: " ça, c'est une voiture ", comme si un doute était désormais possible sur son identité d'objet.

paraît en crise dans la plupart des discours que nous avons recueillis.

Jamais sans doute depuis l'orée de la diffusion de masse de l'automobile, l'adéquation citoyen-automobiliste n'a paru si fragile et si contestée dans le même temps que s'affirme la citoyenneté des exclus (1) (de l'automobile et de la citoyenneté) d'hier (piétons, cyclistes, motards) . Il est remarquable également que cette inadéquation croissante du citoyen et de l'automobiliste n'est pas seulement une crise entre différentes catégories d'usagers mais qu'elle est également une limite, une discrimination, problématique, interne aux individus chez qui, très généralement, la légitimité exclusive de l'automobiliste est en crise par rapport aux autres segments de ses pratiques de déplacement et de mobilité. Ce n'est donc pas vers l'insignifiance (dont Barthes prévoyait la possibilité en 1963) que semble dériver aujourd'hui, la mythologie de l'objet automobile mais bien plutôt dans le sens d'un relatif désinvestissement qui est chargé d'une affectivité civique renouvelée mais toujours vivace.

Malgré leurs aspects " inciviques ", l'interview et la citation qui suivent témoignent, à leur manière, à quel point les contraintes liées à l'usage de l'automobile ont réduit considérablement la crédibilité des promesses de liberté longtemps liées à l'automobile et déplacé les objets de la fascination.

" Dans mon refus de passer le permis de conduire et de conduire une voiture, il y a une forte composante éthique. L'automobile multiplie les occasions d'avoir à faire et à composer avec l'état et je refuse ça. Tout ce qui touche à l'automobile est une occasion de collecter un maximum d'impôts, d'amendes, de péages, de procès. Sans compter la surveillance: à part en auto, il n'y a que dans les bagnes qu'on se promène avec un numéro matricule. Neuf fois sur dix, les gens recherchés, où-est-ce qu'ils se font prendre ? En auto. C'est quand même extraordinaire et caractéristique de l'époque, que c'est devenu plus facile d'encadrer les gens dans leurs déplacements

(1) Cf. le chapitre précédent.

que nulle part ailleurs. Avec le travail, le fric, les impôts, ton logement, tu peux ruser et tricher : je travaille au noir et je n'ai jamais payé un sou d'impôt - enfin, sur le revenu - mais en bagnole, non, un jour où l'autre tu te feras prendre : je suis un fanatique de la marche à pied et des transports en commun. "

" Quel est le moyen le plus rapide de faire un hold-up, de jour, dans une grande métropole ? Eliminons d'emblée la voiture, la camionnette et le poids lourd, condamnés par leur volume et leur gabarit. Le métro ? Un simple contrôle, une attente prolongée peuvent être fatals. La moto ? Sa grande maniabilité ne la met pas à l'abri d'une panne ou d'un feu rouge mal placé. Le vélo ? Vérifiez bien vos pneus avant la braquage. Restent les jambes, le plus sûr moyen de s'évaporer encore dans une foule. Hier, les anarchistes de Bonnot utilisaient leur redoutable cylindrée à 440 CV pour faire leurs coups; le gangster moderne est un fantassin qui redécouvre les ruses de la marche à pied . " (1)

(1) " Au coin de la rue, l'aventure " P. Bruckner et A. Finkielkraut, Paris 1979, p. 150

Par comparaison avec la tristesse et la violence dont les médias nous abreuvent, la publicité paraît souvent une parenthèse d'images rassurantes et heureuses; un monde sans crises et sans conflits sinon les différenciations dérisoires de la concurrence des images de " marque" .

L'univers de la consommation (de plus en plus consommation d'images!) , la vie privée (mais de quoi?) sont ainsi constituées en valeurs refuges, "sans histoires", d'un monde où la vie sociale, par contraste, fait signe de peur et de danger.

Mais il arrive aussi, dans des contextes plus troublés, que l'escamotage des conflits soit par trop antinomique des sensibilités et de l'air du temps (1). La publicité en fait alors la matière des " messages " et des images par quoi elle tente de nous séduire.

Ainsi de Citroën qui, après l'annulation des premières mesures de limitation de vitesse, invita les acheteurs potentiels de D.S à " reprendre leurs distances " et à jubiler des connotations sociales.

Ainsi de cette publicité de Renault. Dans une atmosphère de fête, de réappropriation de la rue (les grandes manifestations lycéennes de 1975 ne sont pas loin !) , la danse d'un voile léger de tissus rouge caresse une carrosserie luxueuse . Un drapeau rouge sans doute mais libéré, allégé du hiératisme du signe et de la raideur de la hampe. La gaieté des jeunes gens conjuguée au mariage du rouge et du noir participe aussi de cette caresse du sens qui nous donne à consommer l'image troublante d'une réconciliation possible de la fête révolutionnaire et du luxe automobile. Troublante sans doute parce que cette ré-

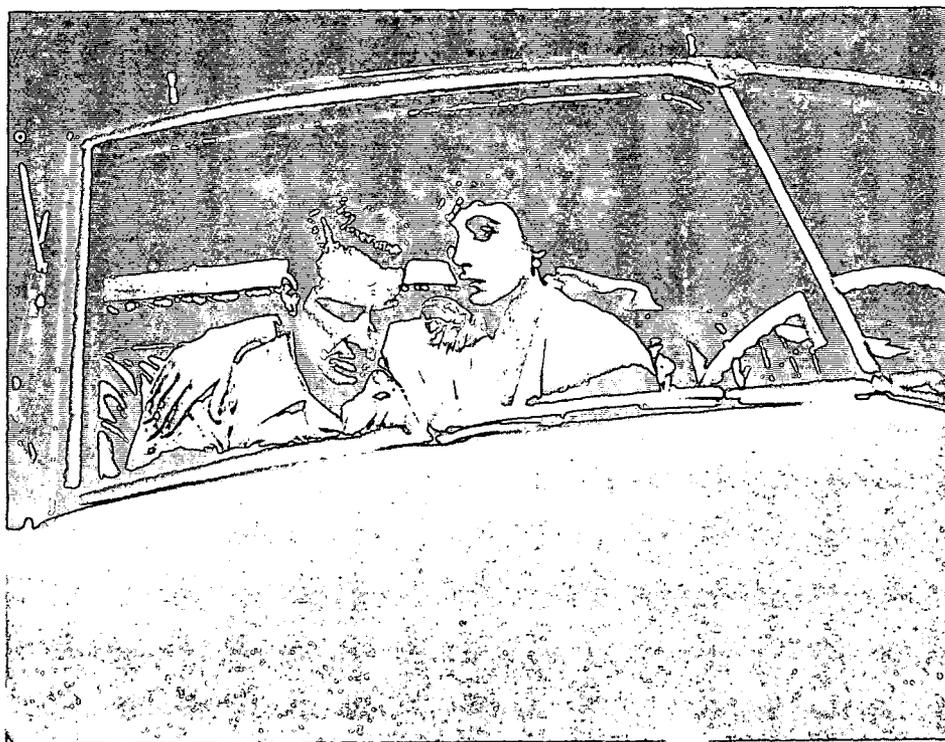


(1) Notamment quand ces conflits deviennent des freins à la consommation.

conciliation a l'allure (et le charme) d'une provocation (et même d'une négation du réel: l'automobile a été très souvent conspuée dans les manifestations de ces années là). Mais son pouvoir de signification est peut-être dans l'interstice des deux adages qui font de Renault le baromètre social du pays et de Billancourt l'archétype de la mauvaise conscience de gauche. Ne pas désespérer Billancourt donc et se souvenir que quand Renault éternue, le pays s'enrhume !



4. L'AUTOMOBILE ET LES MASS-MEDIAS: UNE NOUVELLE FIGURE DE L'INTIMITE ?



Montgomery Clift et Elisabeth Taylor dans " A place in the sun " de George Stevens (1951)

Le cinéma a utilisé à grande échelle les plans de pare-brise où se donne à lire une des figures essentielles de l'intimité moderne. Réceptacle privilégié des approches amoureuses, de ses moments d'effusion (1) et de ses crises, l'automobile n'aura pas été pour rien dans la promotion du couple comme figure centrale du vaudeville moderne dont le tiers n'est plus l'amant(e) ou le mari mais la machine célibataire qui hante le rapport de l'homme à la machine d'un désir non-humain (2) travaillé par la passion d'abolition (fuite, accident..)

(1) " La civilisation d'abondance, en fabricant une voiture avec radio pour chaque famille bourgeoise, a fourni ses troupes à Elvis. Pendant que la radio, à l'avant, gueulait Turn me loose, les gosses se déchaînaient sur la banquette arrière ." J; Rubin: "Do it" Paris 1971

(2) non réductible à une instance individuelle, au " moi je ".

"Cependant, les soirs, il lui arrive de boire immodérément du bourbon 4 Roses et de prendre des barbituriques et, au lieu de l'endormir, ça le plonge dans un état d'excitation amère et de mélancolie. Ce soir, par exemple, après qu'il a fait l'amour avec Béa d'une façon peu satisfaisante, il est resté éveillé tandis qu'elle s'endormait, il est resté au salon à écouter du Lennie Niehaus et du Brew Moore et du Hampton Hawes et à boire encore du 4 Roses... Dans son carnet il a noté qu'il aurait pu devenir un artiste ou plutôt un homme d'action, un aventurier, un soldat, un conquistador, un révolutionnaire et d'autres personnes. Puis il a remis ses chaussures et sa veste et il est descendu en ascenseur au parking en sous-sol. Il est monté dans sa Mercedes. Elle marche très bien. Gerfaut a rejoint le boulevard périphérique extérieur à la porte d'Ivry. En ce moment il est 2 h 30 ou peut-être 3 h 15 du matin et Gerfaut tourne autour de Paris à 145 km/h en écoutant de la musique West Coast, principalement des blues, sur son lecteur de cassettes...

... Peut-être Georges manifesterait-il alors autre chose que la patience et la servilité qu'il a toujours manifestées. Ce n'est pas probable. Une fois, dans un contexte douteux, il a vécu une aventure mouvementée et saignante; et ensuite tout ce qu'il a trouvé à faire, c'est rentrer au bercail. Et maintenant, au bercail, il attend. Le fait qu'avec son bercail Georges tourne à 145 km/h autour de Paris indique seulement que Georges est de son temps, et aussi de son espace..." (1)

Le cinéma automobile, donc, n'en finit pas de nous montrer le couple voué à la circularité répétitive de l'espace périphérique. Au point qu'il devient indiscernable (ou indécidable) si ce cinéma est le reflet de la vie ou son modèle (que l'ayant vu au cinéma on le répète). Par quoi se devine que l'automobile participe de la mass-médiatisation de nos sociétés et qu'elle est un des vecteurs de ce processus.

(1) J.P. Manchette : " Le petit bleu de la côte Ouest " , Série Noire 1976, pp. 181, 182

" Quand je suis en automobile et que je conduis assez long-temps, j'observe une sorte de déréalisation du paysage, j'oublie que je conduis, j'ai le sentiment que le paysage défile comme au cinéma, surtout sur l'autoroute et des fois je me rends compte que j'appréhende presque de devoir en sortir, comme quelque chose qui va rompre le charme. Une fois, j'ai conduit comme ça en ayant pris du Valium et je me souviens que cette illusion était à son comble avec une euphorie fantastique ... un peu comme à la télé quand dans un moment d'abandon ou de fatigue tu te laisses prendre par une publicité ... j'avais l'impression de regarder un film publicitaire sur le paysage..." (1)

" J'étais en possession d'un bon pour un concert, sur la prochaine aire, bonne chance enfin saisie. Et le vent, de plus en plus large, et la femme à la météo, de plus en plus menaçante, et la musique de plus en plus douce : tout me déconseillait de sortir. Pourquoi m'aller perdre aux aventures qui ne mèneraient qu'à d'autres aventures, en des chemins hasardeux, instables bas-côtés, goudron mêlé de fougères, actions nourrices d'illusions, et de la fatigue des sourires sans rien dire ?

Je décidai de rester.

Je fis s'enfuir la troisième sortie... " (2)

Et quand Barthes dit que l'automobile est la cathédrale de notre temps (3), on peut lui ajouter que s'y circonscrit, comme dans la cathédrale médiévale, l'espace théâtral majeur de l'époque.

Espace classique avec ses entrées et sorties côté cour et côté jardin (une portière vers le trottoir, l'autre vers la rue) , avec la condensation et la dramatisation des enjeux qui résultent de l'unité de lieu, de temps et d'action qu'elle autorise avec en prime l'exiguïté de l'espace (le boudoir, l'intimité) et la proximité de la rumeur environnante et de l'espace public (que la nuit seule abolit). Avec en prime aussi la richesse du langage sans paroles (l'éloquence cinématographique) des objets et des gestes (portières claquées, vitres ouvertes ou baissées, caresse du volant ou du levier de vitesse,

(1) Interview

(2) "L'autoroute" conte de Anne Quesemand , Ed. "le Théâtre à Bretelle "

(3) " Mythologies "

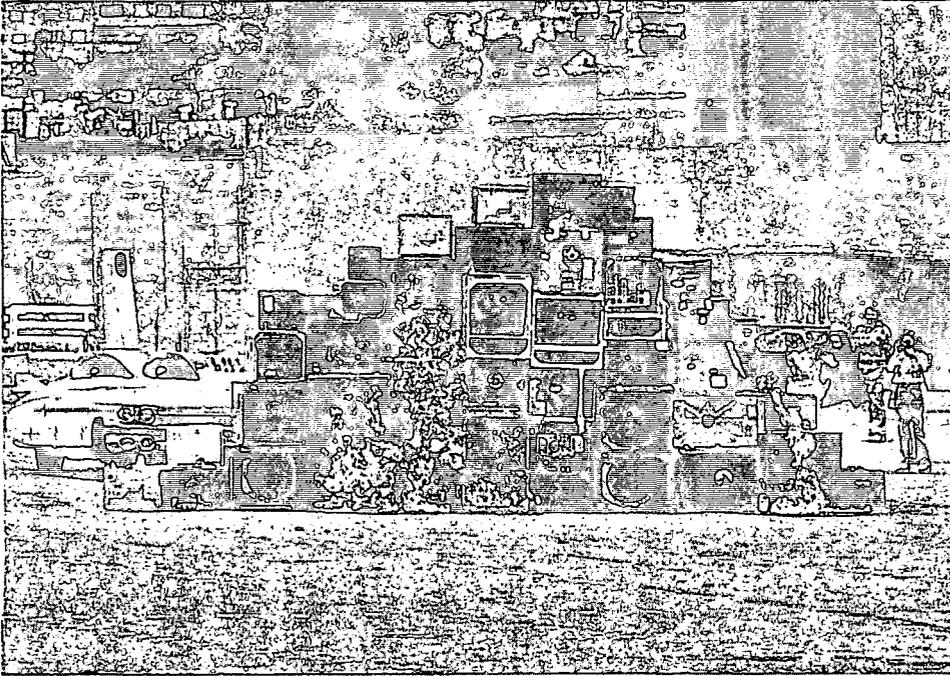
allume cigare, boîte à gants, matière et inclinaison des sièges, klaxons, clignotants, allumer ou éteindre la radio, vitres embuées ou non, essuie-glaces, regards dans le rétroviseur, miroir du pare-soleil côté passager ... etc) qui rythment, surcodent et ritualisent l'émotion.

Cette théâtralité de l'objet automobile (1) est peut-être aussi ce qui explique en partie la résistance de l'automobile à la crise de la mobilité qui affecte aujourd'hui son espace, à savoir que la mobilité lui est en partie inessentielle. Comme dans " Pierrot le fou " de Godard où la scène du couple-derrière-le-pare-brise est tournée en studio et où l'impression de mobilité, pur simulacre, est liée uniquement au mouvement des essuie-glaces et de l'environnement lumineux.

" Je me rends bien compte qu'il n'y a aucun rapport entre ce que me coûte ma bagnole et l'usage que j'en fais, je roule très peu, je vais rarement à la campagne ... même je peux me dire rationnellement et objectivement que je vivrais mieux si je n'en n'avais pas. Mais il y a des tas de situations quotidiennes où si je n'ai pas une bagnole immédiatement disponible je me sens coincé, claustro, l'angoisse quoi. ... c'est un peu une bouée de sauvetage, une chaloupe imaginaire... une possibilité de fuite dont j'ai presque pas besoin de me servir, il suffit qu'elle existe. " (2)

(1) Qui a aussi une dimension a-sociale et autistique qu'évoque MacLuhan quand il dit que : " Les américains ne renonceront jamais à l'automobile car c'est le seul endroit où ils puissent être seuls. "

(2) Extrait d'une interview



En 1975, des artistes conceptuels américains (Média Burn) organisent le crash fabuleux d'une "Cadillac Eldorado Biarritz" lancée à 80 à l'heure dans un mur constitué par 52 postes T.V. Bien entendu, l'événement fut "couvert" par des photographes de presse et filmé en vidéo sous divers angles (notamment par une caméra fixée sur l'aile de la voiture).

Nous ne nous risquons pas dans une logique interprétative qui serait aussi contraire à l'éthique de l'événement qu'à celle de Lewis Carroll. Interrogés sur "pourquoi ils avaient fait cela" les auteurs répondirent d'ailleurs avec des mots que n'aurait pas reniés Alice de l'autre côté de son miroir : "il est plus facile de dire comment nous l'avons fait que pourquoi" répondirent-ils .(1)

Reste la question de savoir s'ils sont, eux aussi, passés de l'autre côté du miroir. Quand un média rencontre un autre média sous l'oeil d'un troisième média, évoque irrésistiblement que la stratégie et le discours (car les connotations qui surcodent l'événement sont assez voyantes) de la poupée gigogne est assez "payant" pour occuper les médias.



Ligne de fuite ou renouvellement du spectacle publicitaire?

L'automobile en particulier, et la technologie occidentale en général, sont préoccupées par la même question qui fait s'affronter les astrophysiciens: le "Big Bang" est-il devant ou derrière ?

Nous n'avons pas de réponse sauf à remarquer que la beauté d'une trajectoire ou d'un événement nous ôte parfois le goût d'en esquisser la possibilité et que c'est peut-être ce qui manque le plus à l'automobile.

(1) Automérica, a trip down U.S highways from worldwar II to the future. Ed. Dutton New York 1976



5. OBSOLESCENCE DES PROMESSES DE MOBILITE ?

*"Qu'est-ce que le viol?
L'amour de la vitesse."*

Cadavres exquis, Breton-Peret 1928.

Il paraît indéniable qu'à son zénith, et dans les limites étroites du monde occidental, l'automobile a fait l'objet d'un engouement de masse qui ne fut pas étranger au désir de se "faire la belle" (1) et de défaire les assujettissements plus anciens du déplacement comme du monde supposé immobile (la famille, les rapports sociaux, le terroir). Cette plus value d'errance liée au mode de transport paraît aujourd'hui singulièrement en panne, pour le moins dans sa dimension strictement spatiale.

A 70 ans d'intervalle, deux textes nous permettent de mesurer l'obsolescence de ces promesses de mobilité. Dans le premier Octave Mirbeau dit, par comparaison avec les plaisirs nouveaux du voyage automobile, tout ce qui lui paraît soudain insupportable dans le chemin de fer:

" La locomotive qui me fut chère, jadis, je ne l'aime plus. Elle est sans fantaisie, sans grâce, sans personnalité, trop asservie aux rails, trop esclave des stupides horaires et des règlements tyranniques. Elle est trop administrative, bureaucratique, elle a l'âme pauvre, massive, sans joies, sans rêves, d'un fonctionnaire qui, toute la journée, fait les mêmes écritures sur le même papier et insère des fiches, toujours pareilles, dans les cases d'un casier qui ne change jamais. Sur ses voies clôturées, entre ses talus d'herbe triste, elle me fait aussi l'effet d'un prisonnier, à qui il n'est permis de se prononcer que dans le chemin de ronde de la prison." (2)

Et sous la plume d'un auteur contemporain un autre désenchantement se fait jour, celui du genre d'errance qu'autorise l'automobile:

" A dire vrai, ce qui, jusque-là, dessinait l'image globale du Quercy, devait plus à ce que l'on voit derrière le pare-

(1) Aujourd'hui, ça tourne plutôt à " faire label ". Il y a peu, un constructeur appelait " Horizon un de ses modèles.

(2) Octave Mirbeau

brise d'une voiture qu'à ce qu'on découvre, enjambée par enjambée, loin des routes, des villes et des villages, quand on s'enfonce dans ces terres méconnues, cachées, abandonnées, dont le sort n'a jamais été celui du Quercy touristique et qui pourtant, subsistent avec leurs différences, leur évidente pauvreté et leurs secrètes richesses... Parce que nous sentions confusément que la voiture, en nous faisant gagner du temps nous avait progressivement fait perdre le sens de l'espace, que les grandes routes, pour des raisons évidentes de facilité de pénétration, nous avaient habitués à certains types de paysages et que, pire encore, notre regard lui-même était conditionné, que notre champ visuel s'était rétréci et qu'à la fin, l'enchaînement automatique des images nous faisait perdre l'intelligence des paysages, cette "science d'hirondelle" dont parlait Giono. ... Il nous manquait le lien qui unit une vallée à une autre, qui fait qu'on "comprend" un paysage, parce que soudain, son climat, sa végétation, sa géologie, la forme de ses maisons, de leurs toits, les matériaux, tout cela s'assemble comme un puzzle, unique et particulier comme un visage.

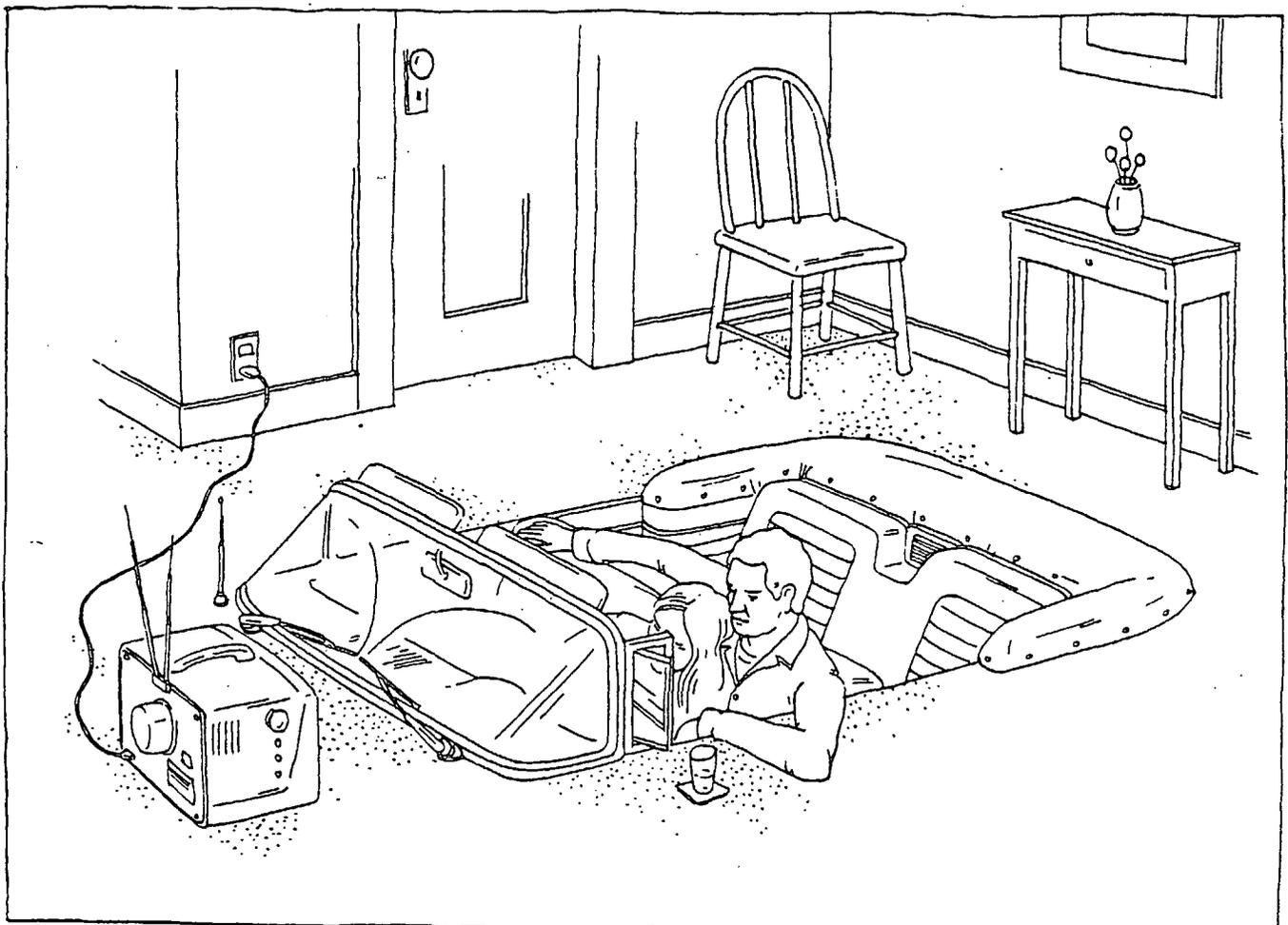
Au diable les lignes rouges et jaunes des cartes routières ! Finis le goudron millimétré et les souvenirs bitumeux. Nous voulions voir si les chemins creux, les bois et les champs, les ruisseaux et les rivières, en balisant pour nous tout seuls le temps et l'espace, pourraient nous rendre une image du Quercy aussi belle que celle qui nous trottait dans la tête. Loin des fadeurs démagogiques du retour à la terre, nous rêvions d'errance, de semelles de vent. " (1)

Il est assez remarquable que d'un dépit à l'autre les métaphores, les reproches soient presque identiques. A la répudiation de l'esclavagisme des horaires du chemin de fer répond la découverte que temps gagné est un manque à vivre. Au "talus d'herbe triste" qui borde la voie répondent les "souvenirs bitumeux" de l'automobiliste. A l'image du "prisonnier d'un chemin de ronde" répond celle des "lignes rouges et jaunes des cartes routières", les "voies clôturées" répondent au pare-brise qui "rétrécit le

champ visuel". A "l'asservissement du rail" répond le conditionnement du regard. Enfin à un univers fonctionnarisé "sans fantaisie, sans grâce, sans joie, sans rêve", répond un univers privé de "l'intelligence du paysage, de la science de l'hirondelle, chère à Giorno".

Mais d'un désenchantement à l'autre une différence se signale qui est d'importance. Chez Mirbeau c'est l'irruption de l'automobile qui met en crise la locomotive qui lui fut chère. Dans le deuxième texte nulle technologie nouvelle du développement, nulle "révolution du transport" ne se signale à l'origine de la crise. Sinon le goût de l'errance qui est commun aux deux auteurs.

La crise, cette fois, est endogène à l'espace automobilisé et plus spécifiquement à l'encodage du déplacement qui lui est lié.



6. AUTOROUTE ET DETERRITORIALISATION DU PAYSAGE

"Quant à voir la ville il n'y pensait même pas étant de cette race d'Anglais qui font visiter par leurs domestiques les pays qu'ils traversent"

Jules Verne "Le tour du monde en 80 jours"

Depuis un an ou deux une génération nouvelle de panneaux de signalisation a fait son apparition au bord des autoroutes françaises. Non plus simples panneaux de signalisation du réseau comme il était d'usage (annonçant les distances: "Lyon 17 kms", ou les bifurcations " SORTIE VERS FONTAINEBLEAU ET LYON par la RN 6); une entreprise nouvelle d'étiquetage du paysage.

- VERGERS D'ILE DE FRANCE
- POISSY SON ABBATIALE
- LE MONT VENTOUX
- LES MONTS DU FOREZ
- NIMES ET SES ARENES
- MONTELMAR, SON NOUGAT
- DIJON, CAPITALE DES DUCS DE BOURGOGNE
- FORETS ET LACS DU MORVAN
- TOURNUS ET SON TOURNIS

Cet étiquetage du paysage semble procéder d'une passion maniaque et (dérisoire) qui est, peut-être, le comble de la modernité pour l'aménageur et voyageur autoroutier pressé de multiplier une collection de "vues", de photographier le paysage (500 m -POINT DE VUE) , de vérifier qu'il est bien conforme aux archétypes des cartes postales (1).

(1) Il est remarquable que cette hyper-deterritorialisation du paysage opère aussi sur le marché des cartes postales dont les nouvelles collections désertent l'illustration des lieux singuliers pour ne plus représenter que les stéréotypes du paysage rural.

Comme si notre société se sentait menacée d'amnésie comme ce Robinson de Michel Tournier (dans "Vendredi ou les limbes du Pacifique") qui sentant sa mémoire vaciller étiquetait les arbres, les fleurs et les objets familiers.

Syndrôme maniaco-régressif qui est sans doute congruent à la multiplication des signes de la sécurité sur l'espace contemporain du déplacement. Car l'invite à la découverte ou au vagabondage est comme annulée (sécurisée), par la pure redondance du signe qui procède d'une "mise à plat" du paysage en stéréotypes qui gomment et effacent la complexité des structures d'un paysage. L'automobiliste autoroutier y est sollicité de "reconnaître" l'espace qu'il parcourt comme enfants, nous jouions à "reconnaître" la "DS" et "ID 19", la "Frégate" et la "Juva 4". Reste un pur simulacre de déplacement, un espace cinématographique qui n'est pas si éloigné de l'utopie vengeresse qu'évoquait Raymond Borde (1) :

"Cette concession à la Société Protectrice des Touristes, on peut - je ne m'y oppose pas - la faire. Des autoroutes souterraines aboutiront donc aux camps nationaux où les limaces agitées emploieront leurs vacances. De gigantesques "drive-in" donneront l'illusion opiacée du voyage. Mais ils seront couverts et clos, afin de fonctionner le jour et la nuit. Les véhicules occuperont les degrés de l'amphithéâtre et les roues tourneront à vide sur des rouleaux orientables. L'écran sera courbe et colossal. Le film s'appellera "Les Kilomètres". Il durera 28 jours comme les congés payés. On l'aura pris du capot d'une automobile, en sillonnant les routes pendant quatre semaines, avec rien d'autre en vue qu'un trajet inlassable. Ce sera un film en plan-séquence, un plan unique de sept cents heures, les caméras vissées sur l'auto-voyeuse. Ce sera aussi l'apothéose de la Nouvelle Vague. Tassés dans leur engin, l'oeil fixé sur l'écran, les touristes embrayeront. Ils passeront les vitesses et sombreront dans la conduite, avec la volupté du grand rush immobile, du grondement furieux de deux mille voitures dans un cinéma. Le mot fin surviendra comme une petite

(1) "L'extricable" Eric Losfeld Ed. Paris 1964

mort. La lumière dans la salle aura le goût blafard de l'agonie. Elle brisera quelque chose et il n'est pas exclu qu'il faille organiser, à la dernière bobine, un système collectif d'anesthésie. Mais les bonnes choses n'ont qu'un temps, les vacances s'achèvent, demain on reboulonne et déjà l'autoroute qui revient vers la ville ouvre son fier tunnel comme la corolle noire du mouvement recommencé."

Et à écouter aujourd'hui le langage des "Tours Opérateurs", du marketing du déplacement et des fabricants de "produit-voyage", on est tenté de penser que la charge de provocation et d'anticipation de ce texte est à peine forcée. Annulation du paysage qui nous semble être le sous produit d'un fonctionnalisme dont la tentation fondamentale, au niveau des équipements de transport, est plus que jamais d'accélérer les flux, d'abolir les distances (l'horreur de l'interstice), de produire un espace-temps du déplacement territorialisé sur ses points de départ et d'arrivée: idéalement annulable.

D'une part l'autoroute étiquette et invite à annuler le paysage pour qui y circule; d'autre part en tant qu'elle est partie du paysage, elle y fait coupure, elle l'organise ("elle met de l'ordre" disait Hitler au salon de l'auto de 1933), elle le marque avec une violence que n'a égalé aucun autre équipement de transport. Toute nostalgie mise à part, il est remarquable que le chemin de fer (ou les canaux), du fait des faibles pentes qu'autorisaient les premières locomotives et du fait aussi des servitudes de desserte dont il était tributaire (1), "épousait" davantage le paysage.

Il demeure que ces épousailles avec le paysage c'est le désir d'errance qui hante tout voyage et restaure au déplacement le plus routinier sa positivité propre. Monologues, comptines, chansonnettes, mémoires qui se cherchent ou se rencontrent, débat d'idées, mots d'amour: occasions de voyage.

" ... Le voyage est l'art de la bonne tricherie qu'indiffère la chronique scrupuleuse, la vérité vérificatrice; il sait qu'une cer-

(1) et dont s'est affranchie l'autoroute de même d'ailleurs que la nouvelle ligne de T.G.V Paris-Lyon en construction.

taine négligence est préférable à la vigilance tatillonne, au purisme maniaque, et qu'enfin aucun périple n'épuise l'essence d'un pays, n'efface le caractère hautement subjectif de celui qui l'accomplit. Ainsi y a-t-il une mythomanie essentielle du voyageur, non en cela qu'il raconterait des mensonges, mais parce que des péripéties qu'il traverse, il ne retient que les fictions qui font partir, ou incitent à l'errance. Il s'en va pour ensemençer des fuites, réenchanter le monde, le parer des couleurs fraîches que l'habitude ou les préjugés avaient éteintes." (1)

Dans ce plaisir "littéraire" du voyage (le plus souvent c'est d'une littérature orale ou autistique (2) qu'il s'agit), l'étiquetage du paysage nous dépossède. Il est privatif d'un plaisir soit que, démentant notre propos, il fonctionne comme rappel à l'ordre d'un réel plus réel et sans intérêt, soit encore que, trop elliptique, il décourage tout discours. Sa hâte à trop vite dire nous rend mutique: une rage innommable.

A contrario cet étiquetage nous fait rêver à un espace innommé dont la découverte subreptice et "savoureuse" dans les failles de la fonction est par chance à la croisée des voyages et des "transports" (au sens du XVIIIème siècle) fussent-ils les plus infimes et les plus banalement autoroutiers.

"Les rues de cette ville n'ont pas de nom...

Les espaces qui la composent en détail sont innommés. Cette oblitération domiciliaire paraît incommode à ceux (comme nous) qui ont été habitués à décréter que le plus pratique est toujours le plus rationnel... Tokyo nous redit cependant que le rationnel n'est qu'un système parmi d'autres... On peut figurer l'adresse par un schéma d'orientation (dessiné ou imprimé), sorte de relevé géographique qui situe le domicile à partir d'un repère connu, une gare par exemple' (les habitants excellent à ces dessins impromptus, où l'on voit s'ébaucher, à même un bout de papier, une rue, un immeuble, un canal, une voie ferrée, une enseigne, et qui font de l'échange des adresses une communication délicate, où reprend place une vie du corps, un art du geste graphique: il est toujours savoureux de voir quelqu'un écrire, à

(1) P. Rruckner "Nostalgie Express" p. 92 Paris 1978

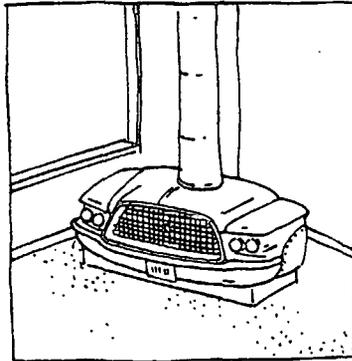
(2) Les histoires qu'on se raconte dand la tête "en voyageant".

plus forte raison dessiner...

Ici la domiciliation n'est soutenue par aucune abstraction... elle cesse d'affirmer la conjonction d'une identité et d'une propriété. Cette ville ne peut être connue que par une activité ethnographique: il faut s'y orienter non par le livre, l'adresse, mais par la marche, la vue, l'habitude, l'expérience; toute découverte y est intense et fragile, elle ne pourra être retrouvée que par le souvenir de la trace qu'elle a laissée en nous: visiter un lieu pour la première fois, c'est de la sorte commencer à l'écrire: l'adresse n'étant pas écrite il faut bien qu'elle fonde elle-même sa propre écriture."

Roland Barthes "L'empire des signes" Genève 1970 pp. 49-50-51

7. LE POINT DE VUE DES SAUVAGES SUR LE POUVOIR LIE AUX TRANSPORTS



MODERN AUTO FIREPLACE

" On ne peut avoir vu le film "Mondo Cane" sans se souvenir de cette pseudo-piste d'atterrissage et de cette tour de guet faite de bambous et de lianes, en haut de laquelle un Papou grelottant scrutait le ciel à la recherche de l'avion-cargo, messenger des Dieux détourné par les blancs.

Cette image révélait un des cultes messianiques les plus troublants et importants de ce siècle, qui se perpétue en Nouvelle-Guinée depuis qu'y apparurent les premiers européens. Pour le Papou les richesses matérielles de ce temps tiennent en un mot : Le Cargo. Celui-ci ne peut être l'oeuvre que de divinités inaccessibles et non de ces hommes blancs qu'on n'a jamais rien vu faire de leurs dix doigts... Si donc eux seuls en profitent, c'est qu'ils détournent les vaisseaux célestes, originellement destinés aux Papous. Peut-être grâce à leurs divinités à eux : Jésus et son Père, sur lesquels les missionnaires sont loin d'avoir tout dit... Ou bien grâce aux divinités des Papous qu'ils ont volées pour les enfermer dans ces temples qu'ils nomment "musées". (1)

Le culte du Cargo chez les Papous ne nous paraît pas d'un exotisme si "manifeste" que les récits de voyageurs nous le donnent à penser même s'il s'inscrit hors de la pseudo-rationalité de l'é-

(1) P. Lawrence " Le culte du Cargo" Paris 1974

change à l'intérieur de quoi l'occident s'est accoutumé à penser les problèmes de la richesse.

S'agissant d'équipements de transport, les délibérations de conseils généraux ou de chambres de commerce et de l'industrie, et de façon plus générale les argumentaires politico-économiques qui font le lit de ces investissements (1) (dessertes auto-routières, construction d'aéroports...etc.) ne ressemblent-ils pas souvent (et certes dans un style plus réaliste) à une célébration, hors-papouasie, du culte du Cargo. Nous avons affaire à deux tentatives symétriques (mais certes inégales) de maîtrise du réel. Et si le culte du Cargo chez les Papous a été combattu avec tant de virulence par tout ce que l'occident connaît de représentants locaux, ce n'est peut-être pas tant à cause de son caractère "illogique", "absurde", ou "inefficace" que pour ce qu'il révèle d'insoumission et d'affirmation d'un pouvoir par quoi une culture singulière signe sa différence.

Et puis, ce culte du Cargo, en quoi serait-il plus étrange, au fond, que le mélange de célébration du progrès et de culte de l'état de nature (de l'homme naturel détenteur des secrets de l'Eldorado) vers quoi l'occident a longtemps tendu ses espoirs et ses vaisseaux ?

Avec cette différence que le Papou en sait long sur ce qui en est du prétexte échangiste et qu'il peut parler, avec un accent de vérité difficile à démentir, de la violence où s'initie "l'ouverture au marché" : *" Ces hommes blancs qu'on n'a jamais rien vu faire de leurs dix doigts... (et les) divinités des Papous qu'ils ont volées pour les enfermer dans les musées".*

Et si l'occident a mobilisé tant de missionnaires, d'ethnologues, d'administrateurs, de commerçants et de ruses politiciennes (2) pour combattre le messianisme du Cargo, c'est sans doute moins à cause de la dérive suicidaire où il risquait d'entraîner les Papous, qu'à cause de la mise à nu qui s'y opérait. Car ce que désigne le Car-

(1) L'argument dominant étant toujours de capter un flux de richesses.

(2) cf. le livre de Lawrence (op. cité) qui relate les étapes et les aléas de ce combat.

go c'est l'ensemble des instruments stratégiques (militaires, idéologiques, économiques) par lesquels l'occident s'est donné les moyens d'assujettir l'espace, la culture et le travail papous. Le culte du Cargo relève en effet d'un rapport de domination, il signale l'outil de cette domination : Le Cargo, c'est à dire la maîtrise (forcément usurpée, les Papous n'avaient rien demandé) par l'homme blanc de moyens de communication et d'une axiomatisation de l'espace qui s'est imposée à l'espace papou et qui l'a mis en crise.

Il est remarquable que dans le même temps qu'il combat le messianisme du Cargo, l'occident n'en finit pas d'exporter un messianisme du progrès et de l'exotisme (papou, entre autres) dont les Papous seraient sans doute fondés, pour ce qui les concerne, à combattre les dangers. Car il est clair que la division internationale du travail (1) dont ce messianisme est porteur parachèvera la destruction de l'espace papou.

Mais au-delà de la violence des assujettissements dont les équipements de transport sont un des instruments stratégiques, il nous reste à penser une similitude certaine entre le culte du Cargo chez les Papous et la prolifération de métaphores dont d'autres variantes du "Cargo" sont l'objet dans nos sociétés (les gares "cathédrales" du XIXème siècle, l'automobile "véritable oeuvre d'art" du nôtre) , ainsi, d'ailleurs que le lien, fondamental à ce culte, entre richesse et transports.

D'où nous vient cette hâte à faire entrer dans nos musées, en compagnie de dieux papous, nos équipements de transport? Est-ce que ces signes ne sont pas révélateurs d'une nostalgie ? D'une nostalgie qui travaillerait une société dont l'espace est de plus en plus homogène; une société dont l'informatisation accélérée va faire basculer le transport (et les pouvoirs qui lui sont liés) dans les marges du simulacre, de l'archaïsme, de la résistance ou de la fuite? (de la même manière qu'on disait dans les années 60: "j'ai un trip terrible", ne dit-on pas aujourd'hui: "j'ai un branchement extra"?).

(1) Le tourisme, l'artisanat exotique et l'agro-business seront le lot vraisemblable des Papous.

Quant à ce qu'il en est de la fonctionnalité échangiste (et de transparence du marché et du social) des transports, il y aura toujours un *"Papou (1) grelottant en scrutant le ciel dans une tour de contrôle en bambou..."* pour nous rappeler ce qu'il en est.

(1) Ou un "pavillon de complaisance" dont l'interêt sur le marché pétrolier est peut-être moins comme on le croit de contourner les contraintes des législations du travail (sur les super-tankers hautement automatisés, le coût de la main-d'oeuvre est peu important comparé au coût global du transport) que de permettre d'introduire un certain flou dans l'enregistrement du prix de la marchandise transportée. Voilà qui éclaire singulièrement les hésitations des économistes sur la nature du transport (est-ce une production ? Un service ? Quelle est la nature de la valeur ajoutée qui s'y produit ?).

POSTFACE

DE LA VOITURE " PROJECTION DE L'EGO " A L'AUTOMOBILE INVESTIE
PAR LE SOCIAL: UNE LEGITIMITE EN CRISE





Dans une de ces histoires "extraordinaires " et "véridiques" que la bande dessinée se plaît souvent à illustrer, Tardi et De Beketch (1) ont conté, il y a quelques années, l'histoire d'une automobile Torpédo de couleur rouge (on verra que sa couleur a beaucoup d'importance). Au départ de l'histoire, cette voiture est celle qu'utilise le prince François Ferdinand au moment où, à Sarajevo, il est victime d'un attentat. Rien d'extraordinaire encore, sinon qu'elle fait partie du décors d'une des péripéties du déclenchement de la guerre de 14-18 . L'extraordinaire de l'histoire naît de la répétition d'une série de guignes que le récit veut exemplaires . Les neuf propriétaires successifs qui acquièrent cette voiture sont en effet tous victimes de fins tragiques et violentes (le plus souvent des accidents de voiture).

On pourrait certes être surpris ou émerveillé de la résistance ou de l'endurance d'une machine capable de survivre à tant de catastrophes . Mais le récit néglige et dédaigne cette piste. La question du " mauvais oeil ", d'une malédiction indéfinissable, non rapportable à une causalité mécanique quelconque (jamais on ne nous dit qu'elle aurait pu avoir de mauvais freins ou tel ou tel défaut de conception ...) est au contraire essentielle à ce qui fait l'intérêt de l'histoire, au trouble qu'elle suscite.

Tout dans ce récit fait donc signe (sa couleur rouge "sang" par exemple) d'une responsabilité, d'un soupçon de culpabilité, d'une fatalité maléfique, d'une puissance autonome et anthropomorphisée de la machine (une machination ?) elle même: " en 29 ans d'activité, la Torpédo rouge-sang avait tué 16 personnes, en avait ruiné 2 et blessé une bonne cinquantaine ... (jusqu'au moment où) ... se décidant enfin à mettre un terme à l'hécatombe le gouvernement autrichien acquiert alors la voiture et la place dans un musée . "

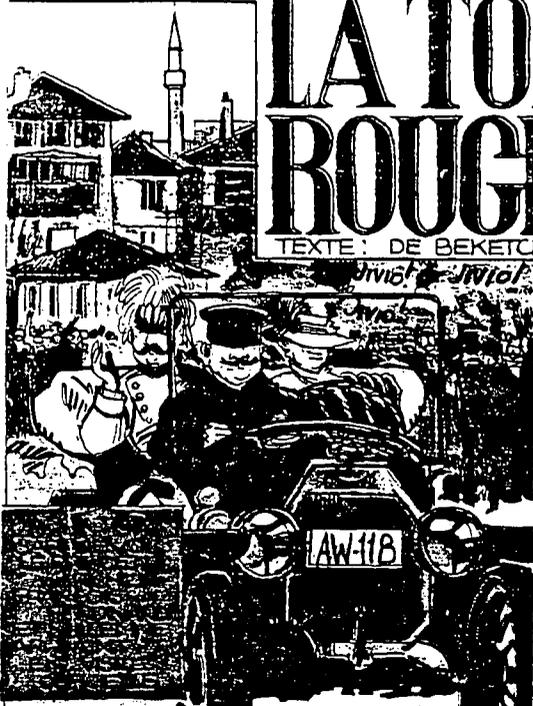
(1). in Pilote n° 567 Pp. 22 à 27 , Paris 1970

L'HISTOIRE QUI VA SUIVRE EST ABSOLUMENT AUTHENTIQUE, ON PEUT EN VÉRIFIER CHACUN DES EPISODES DANS LES ARCHIVES AUTRICHIENNES, YOUGOSLAVES, SUISSES ET DANS LA PRESSE DE L'EPOQUE.

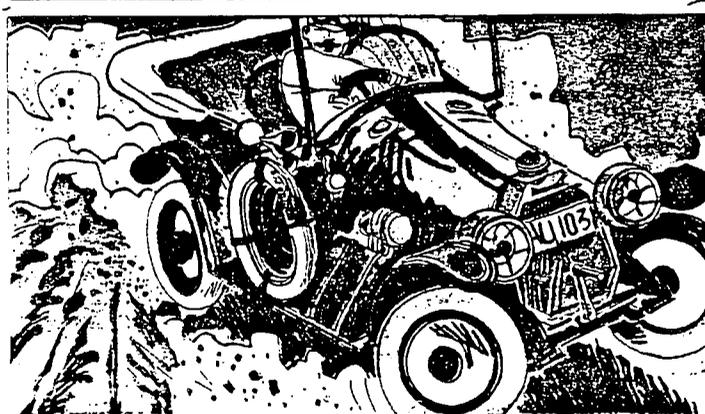
LA TORPEDO ROUGE-SANG

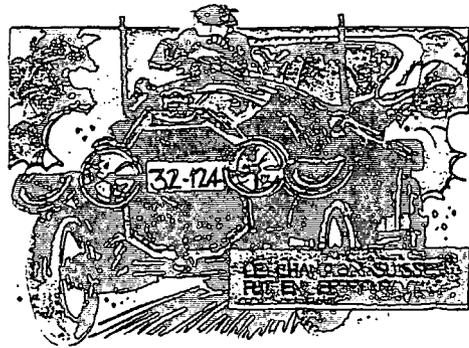
TEXTE: DE BEKETCH

DESSIN: TARDI

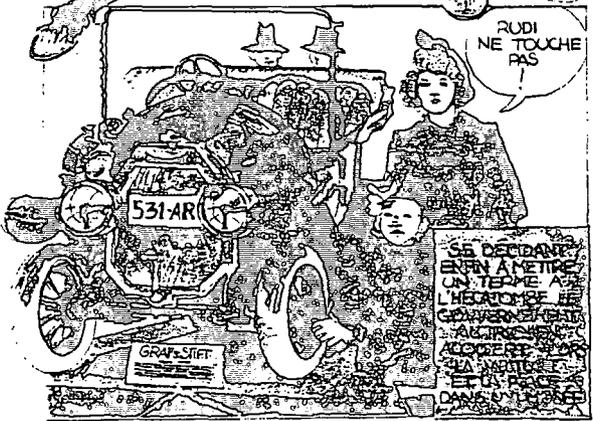


UNE BOMBE! ON A JETE UNE BOMBE!!!





... PAS LONGTEMPS MALHEUREUSEMENT.



RUDI NE TOUCHE PAS

SE DECIDANT ENFIN A METTRE UN TÊTE A L'HECATORNE DE GRAYSON...
... ALORS QU'IL ACCIDENTE LA VAGITE...
... ET UN PASSE DANS...



ET LE 8 AVRIL 1943 APRÈS UN BOMBARDEMENT...

BEN MON VIEUX ILS NOUS L'ONT DROÏEMENT RATISSÉ LE MUSÉE ... ET LA BAGNOLE.

RIEN, RESTE RIEN!

TEXTE DE BENECH
DESSIN TARD

EN 29 ANS D'ACTIVITÉ LA TORPÉDO ROUGE-SANG AVAIT TUÉ 16 PERSONNES, EN AVAIT RUINÉ 2 ET BLESSÉ UNE BONNE CINQUANTAINE. ON N'EN RETROUVA JAMAIS RIEN, PAS MÊME UN BOUCHON DE RADIATEUR.

FIN

Le dénouement lui-même, (le musée fut détruit lors d'un bombardement et " on n'en retrouva jamais rien, pas même un bouchon de radiateur") appartient au plus pur clacissisme de la romance policière moralisatrice.

Cette histoire illustre à la perfection cette anthropomorphisation des machines (et plus particulièrement de l'automobile objet social par excellence) qui est sans doute une des données fondamentales des hantises et du merveilleux caractéristiques de la représentation contemporaine du monde des objets techniques .

Cette anthropomorphisation de l'objet automobile Roland Barthes la remarquait déjà quand, pour titrer un article remarqué sur l'automobile, il écrivait: "*La voiture, projection de l'ego*" (1). Mais ce que nous mesurons peut-être avec le plus d'acuité au terme de cette recherche, c'est à quel point les caractéristiques de cette anthropomorphisation (de cette projection "égotique") s'est transformée en l'espace de vingt ans. A écouter tous ceux qui ont accepté de nous parler d'automobiles ce qui nous apparaît avec le plus de force c'est que la psyché automobile est aujourd'hui en voie de dépérissement rapide voire de totale éradication. C'en est bien fini, nous semble-t-il du défilé de signifiants oedipiens (phallus, conflits pères-fils, archétypes maternels) dont R. Barthes voyait le discours sur l'auto envahi électivement :

".. l'automobile reste le lieu d'investissements psychiques extrêmement riches, cet objet banal cristallise consciemment des préoccupations venues de toutes les zones de l'individu ... la famille par exemple: on voit tout de suite qu'elle est étroitement liée à l'auto: parler de l'une c'est inévitablement parler de l'autre; mais ce qui est en cause, ce n'est pas tellement la famille conjugale (.. devant leur auto les époux ne semblent vraiment faire qu'un) que la famille parentale: l'auto en effet dès qu'elle devient un objet réflexif, objet mémorable ... renvoie facilement au conflit du père et du fils ..." (2)

(1). in " Réalités " n° 213, octobre 1963

(2). R. Barthes, op. cité

" Certains analystes n'auraient sans doute aucune peine à voir dans le thème de la maison-auto, maintenue comme un "intérieur" à travers le voyage ouvert, l'archétype maternel par excellence..." (1)

L'échec retentissant, il y a quelques années, de la publicité de Renault sur " la Poire " (" la 7 CV du bonheur ") était sans doute déjà révélateur, à sa manière, des prémices de l'effondrement de cette psyché familialiste.

Et révélateur en ce sens que son objet - prendre acte du passage d'une représentation de l'automobile dominée par des signifiants phalliques à une représentation sucrée, ronde, intime et doucement maternelle - était déjà très en retard sur l'époque.

Et si nous avons placé " la Torpédo rouge sang " en exergue de cette conclusion c'est moins pour l'anthropomorphisation quelque peu paranoïaque de l'objet automobile que le récit comporte que pour ce qu'il révèle d'une représentation de l'automobile aujourd'hui peuplée d'histoires et investie de toutes parts par le social. Et pas seulement d'histoires fictions mais aussi au sens que c'est son historicité la plus triviale qui se rencontre partout dans les discours.

Cette historicité longtemps refoulée par le dynamisme du marché et de son appareil idéologique de stimulation de la demande fait aujourd'hui retour de ce que le culte de l'objet lisse, clinquant (sans histoire ?), abstrait (vierge ?) de ses conditions sociales de production ne donnait ni à voir ni à penser.

Et nous découvrons que, bien qu'absente au temps de sa splendeur des contenus programmatiques des partis, l'automobile est aujourd'hui l'objet de discours où l'évidence des micro-politiques qui ont été adjacentes à son développement est presque partout présente. Qu'elle ait été fabriquée salement par exemple ou encore l'inconsistance de l'avoir placée au coeur du modèle de croissance et aussi par où et comment elle a été l'occasion d'une intimité des flux matériels et idéologiques du capitalisme ...etc.

(1). R. Barthes op. cité

On est loin de la " banalisation croissante " de l'objet automobile qu'annonçait Barthes. Car si l'objet automobile en tant que tel n'est plus tellement un objet de discours autonome, c'est d'être investi par le champ social qui confère à ce discours d'être l'occasion d'une production mythique majeure de l'époque.

La publicité à sa manière en prend acte qui évoque de plus en plus des thèmes sociaux : Toyota montrant une photographie de ses chaînes de montage (ici on y travaille bien), Renault faisant caresser un de ses modèles par un immense drapeau rouge, Renault encore proclamant qu'un de ses modèles est " une exigence internationale " (l'impératif d'exporter) et jusqu'au " classique c'est chic " comme concession sans fard à la passion crépusculaire de l'époque.

Ni luxe, ni besoin (en tant que telle) l'automobile semble aujourd'hui vécue par beaucoup de nos contemporains comme une prothèse inconfortable, déjà elle ne fait plus vraiment partie de la famille (1), les discours, le plus souvent, la tiennent à distance et peut-être ne peut-elle plus nous séduire et nous transporter que dans le registre à la fois cruel et éblouissant des machines célibataires (2) (orphelines et nomades) dont Kafka et Marcel Duchamp ont su apercevoir la modernité.

Comme dans ce texte de Dali où la vitesse n'est plus qu'un prétexte à lenteur, trace du geste du peintre, où le paysage s'abolit dans l'émerveillement d'un reflet et le voyage dans une réminiscence de l'oubli:

" Et bien ce même Dali est allé, cet été, de Port Lliget à Barcelone dans une assez belle voiture automobile, et c'est en sybarite qu'il a joui de tous les reflets du nickel à l'intérieur de la voiture. A tel point qu'en arrivant à Barcelone, il s'est aperçu que, pas une seule fois, il n'avait regardé par la portière le paysage de la province de Gerone, qui est ce qu'il aime le plus au monde. Le miracle est dû, exclusivement, au mouvement hyperréaliste grâce auquel nous commençons à jouir sybaritement du monde moderne qui nous entoure et dont tous se méfient. " (3)

(1). Cf ce que nous disions auparavant de l'effondrement des thèmes oedipiens

(2). Nous renvoyons au catalogue de l'exposition qui leur a été consacré il y a quelques années.

(3). S. Dali, introduction à la " Peinture hyperréaliste " Paris 1975