

L'AUTOMOBILE: USAGES SOCIAUX  
ET MUTATION DES PRATIQUES

OLIVIER QUERQUIL

JUILLET 1981

D.G.R.S.T

MISSION DE LA RECHERCHE DU  
MINISTERE DES TRANSPORTS  
(SOCIO - ECONOMIE)

AIDE A LA RECHERCHE N° 77-7 1678

SOMMAIRE

I . L'AUTOMOBILE: USAGES SOCIAUX ET MUTATION DES PRATIQUES.....	p 3
II . UN FETICHE .....	p 7
III. INCIDENCE FINANCIERE SUR L'ECONOMIE DES MENAGES .....	p 15
IV . 1950-1970: LE GRAND CHAMBARDEMENT .....	p 21
V . LA OU LES CRISES: 1968/1974/1980 .....	p 32
VI . DES VOIES NOUVELLES POUR LA MOBILITE .....	p 44
ANNEXES .....	p 54

CHAPITRE I

---

L'AUTOMOBILE: USAGES SOCIAUX ET MUTATION DES PRATIQUES

Faire Une histoire de l'automobile est toujours une gageure parce qu'il est difficile de se dégager de l'objet pour parvenir au réseau social dont il est le catalyseur. A travers son extrême banalité, il est le prétexte d'une bataille industrielle sans merci entre les grandes entreprises des pays développés. Celle-ci ne se développe pas seulement sur le plan macro-économique, mais doit infiltrer l'appareil social pour créer, à partir de peu de choses, le désir d'automobile et le consensus social qui a permis de consacrer, pendant vingt ans, l'essentiel de l'effort de développement à un bouleversement sans précédent de l'espace et des pratiques de vie.

Pour faire place à l'automobile, il a fallu modifier les implantations de l'habitat, des entreprises et des services, produire un découpage contraignant du temps, rendre captif enfin le plus grand nombre, assujetti à ces nouveaux découpages. Le bombardement publicitaire auquel les usagers ont été soumis a produit des représentations qui constituent le bagage culturel commun d'une population qui y voit figurer un modèle de vie, un modèle de consommation, des modèles relationnels, sexuels, imaginaires, par où ils sont invités à s'identifier à la "upper middle class".

C'est peut-être cet ensemble de facteurs qui constituent les effets importants de l'automobile, plutôt que le bruit des boîtes de la guerre industrielle qui est exhibé en lieu et place d'un débat politique élargi: les marionnettes du géant japonais, des 40 milliards de dollars d'investissement, en quatre ans, de Général Motors (deux fois le budget de la NASA, dit-on), des risques d'effritement des positions européennes masquent, tant bien que mal, les fractures et les déplacements qui travaillent l'environnement social depuis dix ans.

Si l'automobile a été le symbole privilégié d'un certain

mode de développement, il est normal qu'elle soit particulièrement affectée par la crise qui remet en cause la dynamique des trente dernières années. Ce n'est pas tant au niveau de sa production qu'elle est affectée - mis à part des réajustements du marché liés à l'évolution du produit et à la saturation de la demande, dans certaines zones, qui étaient parfaitement visibles depuis longtemps - mais dans l'imprécision de son image. Homogène, passe-partout, World-Car constitue ces signes de l'absence de signe: à défaut de pouvoir promouvoir autre chose, on s'est mis à cultiver la discrétion.

L'automobile a cessé, tout au moins pour les pays développés, d'être porteuse de transformations sociales, parce qu'à peu de choses près, ceux qui pouvaient ou désiraient y avoir accès l'ont déjà fait. La multi-possession (très liée au développement du travail féminin) rencontre des limites de revenus très contraignantes. L'essentiel du marché intérieur est constitué par des achats de renouvellement qui sont susceptibles, au gré de la conjoncture, de fluctuations importantes (cf Montardier et Claude, Coll. INSEE 64M, projection de la demande automobile, 1980-1985).

Ce secteur économique, qui reste néanmoins de première grandeur, est de plus en plus sensible, en atteignant son point d'équilibre, à des facteurs qui avaient été considérés comme relativement marginaux; Ils s'avèrent extrêmement mal connus en dehors des approches statistiques générales qui tentent de les enserrer: les "réfractaires" à l'automobile, les facteurs de démotorisation, les personnes qui sont inaptes à la conduite, la précarisation des revenus qui rend impossible l'accès aux charges de l'achat et de l'entretien, l'évolution des goûts en matière de mobilité et de modes de vie, tendent à constituer une zone d'incertitude importante.

L'hypothèse qui sous-tend ce texte est que nous sommes face à une situation de suréquipement automobile très net qui est l'héritage du monopole acquis par l'automobile en matière de mo-

bilité: elle a été la réponse unique fournie par le marché à une diversité de besoins, et elle-même a engendré sa propre expansion par les nuisances et les effets de transformation de l'espace qu'elle a suscité. Cette situation, essentiellement tolérable en période d'expansion forte malgré ses coûts économiques et humains, devient très difficile à supporter dans un contexte plus serré: d'autres dispositifs, qui impliquent une politique incitative et expérimentale de l'Etat permettent de satisfaire mieux et à moindre coût les besoins de mobilité. La mobilité peut être analysée en termes d'aires d'accessibilité et de fourniture de services qui ne demandent pas nécessairement le recours à la propriété d'un bien d'équipement, dont les charges, extrêmement lourdes, sont supportées indirectement assez largement par la collectivité.

Nous allons reprendre dans un premier temps une analyse de la captation par un produit de consommation des relations sociales, puis caractériser la double crise (70-74 et 78-80) qui a frappé le monde de l'automobile, avant de formuler un certain nombre de remarques sur la transformation de la perception de l'automobile et indiquer certaines orientations qui peuvent être prises.

## CHAPITRE II

### UN FÉTICHE

- A. L'automobile est un effet de discours
- B. Une figuration de la modernité
- C. Le fétiche permet de vaincre des résistances
- D. Une représentation du monde moderne
- E. Un fétiche ne peut servir à rien, sinon il change de caractère

## A. L'AUTOMOBILE EST UN EFFET DE DISCOURS.

A travers les médias, à travers la masse discursive qui a entouré son existence, l'automobile a rarement pu rejoindre sa propriété d'objet, résultat du travail humain et moyen technique. La force des représentations imaginaires qu'elle produit l'a transformée en un objet discursif, particulièrement bavard, il faut bien le dire. L'inflation métonymique a noyé l'objet sous un fatras d'équivalences: elle a incarné la liberté, le progrès social, la société de consommation, l'américan way of live, la récompense des travailleurs, l'engorgement urbain, la banalité moderniste ou la fine fleur du progrès, la politique des masses, l'insécurité, l'individualisme, la grégarisation, etc,etc.. .

Plutôt que d'en décliner les variations, nous nous interrogeons sur les raisons de ce processus, parfaitement perçu par les constructeurs qui ont consacré des budgets publicitaires considérables à produire du discours et des représentations: l'automobile n'existe que transformée en représentation, en signe, qui s'oppose aux autres signes par un jeu complexe de micro-variations(1). Son identité incertaine s'affirme en produisant un monde de références qui lui donnent sens et fonction. L'objet technique devient objet social en se faisant porteur d'un ensemble de signes qui marquent des oppositions sociales et culturelles, comme le vêtement ou les niveaux de langues. Le marché est construit pour une grande part sur cette fonction de redondance, qui produit une accélération de la circulation des biens, une obsolescence accélérée.

---

(1). Ce caractère de luxe du pauvre est assez déconcertant "L'idée de génie de la nouvelle peugeot, c'est le tweed!" a dit un directeur de Renault.



La dépense ostentatoire qui est liée à la consommation de signes sociaux est le spectacle que la société de consommation se donne à elle-même: " *Chaque fois que depuis 50 ans il est arrivé quelque chose dans ce pays, c'est arrivé dans, sur ou avec une voiture. Et les gens veulent toujours revenir sur les lieux du crime ...*" (H. Crews, *Superbagnole*, Albin Michel, 1974).

On peut remarquer que dans l'argot commun, le vocable tend au contraire à annuler tous les effets de miroitement et de jeu des différences: la "bagnole", la "caisse", la "tire" font au contraire référence à l'aspect fonctionnel, utilitaire du véhicule.

#### B. UNE FIGURATION DE LA MODERNITE.

L'automobile est saisie dans une tension entre un monde de pure représentation, où elle n'existe que sous la forme du fétiche, de la nouveauté rutilante et inutile. Nous faisons référence à ces curieux rituels que sont les salons de l'Auto, au caractère très conventionnel des publicités, aux coûteuses exhibitions des "dream cars" qui sont peut-être l'apogée de cette tendance. Purs exercices de stylistes, on y accumule les signes jusqu'au grotesque sous prétexte de montrer ce que serait la voiture de demain, même si ces produits sont manifestement rigoureusement inutilisables par un être humain normalement constitué. Il est certain que depuis dix ans ces dream cars sont un peu passés dans les poubelles de l'histoire, supplantés par une production marginale de voitures excentriques, low-viders chromés, vans croulant sous les accessoires, reconstitutions pimpantes de véhicules anciens. Ces voitures-signes ne sont pas faites pour rouler, mais pour se montrer, se convoiter. Elles affirment leur inutilité flagrante,

Ces réalisations sont des amplifications d'une tendan-

ce plus générale à la production de la voiture-fétiche, objet intact, neuf, que ressassent les publicistes ou les salons, in-engendré et spectacle de l'abondance et de la richesse occidentale. Cet objet ne porte plus de traces de l'acte et de la souffrance de la production (le personnel d'entretien s'escrime à cacher toutes les traces du travail humain, à traquer les traces de sabotage que les ouvriers exaspérés laissent souvent, stigmates marqués à coups de tournevis pour essayer de rappeler qu'il y a eu un "avant"), ni de la violence impérialiste qu'elle recouvre. Cet objet fétiche a les caractères d'un objet contra-phobique, qui produit une amnésie qui soulage de la culpabilité et de l'angoisse: il est constitué comme un îlot de réassurance, par sa prétention à la perfection, à être ouvrage d'art, au milieu du désordre ambiant.

#### C. LE FETICHE PERMET DE VAINCRE DES RESISTANCES.

Le fétiche produit un effet de sidération propre à annuler les résistances à l'achat et au tissu de dépendances économiques qu'il implique pour le client: l'achat est un acte compulsif, car il y aurait fort à croire qu'il serait difficile de le déclencher sans cette formidable pression. La production et la consommation sont deux actes hétérogènes, sans lien. La production est refermée sur la multiplicité de ses actes répétitifs, de sa structure hiérarchique, de la complexité de ses prises de décision. La consommation est le domaine des cols blancs: plus d'ingénieurs ni d'ouvriers, mais le monde des commerciaux et des hôtesse. Mais c'est la même personne qui sera le producteur et le client, lâchant la casquette pour la cravate; Elle est chargée d'assumer la distorsion entre la position de producteur et de consommateur, ou plutôt soulage les frustrations de la première en se rabattant sur la seconde. - Kamata Satoshi dans "Toyota, l'usine du déses-

poir" (Ed. Ouvrières, 1976) montre bien que l'extraordinaire violence du monde du travail pousse les ouvriers à devenir les clients de l'entreprise, à défaut d'autres exutoires.

D. UNE REPRESENTATION DU MONDE MODERNE.

Le fétiche produit un autre effet: il axiomatise l'univers social. Cet flot de confort technologique, fruit de l'effort et des soins des techniciens et des designers, a servi de modèle de référence à ce que pouvait être des machines sociales plus complexes: l'habitat, la ville, l'entreprise sont contaminés. Ils doivent ressembler par leur fonctionnalité et leur élégance, la réconciliation de la fonction et de la forme: "*tout son aspect (à New York) devient celui d'une très moderne Venise, une ville d'arcades, de places et de ponts, avec des canaux pour rues, à part le fait que ces canaux ne seraient pas remplis d'eau mais d'un trafic automobile fluide, avec le soleil étincelant sur les carrosseries noires des automobiles, se reflétant dans le flot mouvant des voitures se déplaçant rapidement*" (Thomas Adams, *The regional plan of New York and its environs*, 1931).

Général Motors réalise, en 1939 et 1960, deux "Futurama" qui sont des sortes de visions futuristes d'un monde en harmonie avec l'automobile, des disney world un peu naïfs mais qui sont des extensions bâtardes et niaises des thèses fonctionnalistes.

L'automobile a été l'outil de vulgarisation, proche de la vie quotidienne, accessible à tous d'une vision d'un univers social réconcilié sous la fêrule de l'urbaniste et du technicien: "*Il faut encore pour passer de la théorie aux actes, le concours des facteurs suivants: une puissance politique telle qu'on la souhaite, clairvoyante, convaincue, décidée à réaliser les conditions meilleures de vie élaborées*

et inscrites sur le papier des plans; une population éclairée pour comprendre, désirer, réclamer ce que les spécialistes ont envisagé pour elle; une situation économique qui permette d'entreprendre et de poursuivre des travaux, dont certains sont considérables." (Thèse 91 de la charte d'Athènes, 1941).

Derrière ces aimables débats se sont profilées de formidables batailles économiques: les autoroutes allemandes et italiennes sont construites à partir de 1935, le lobby américain de l'automobile emporte la décision de construire le Interstate Highway System en 1944 (64.000 kms!) et commence la réalisation, en 1956 sous Eisenhower, la France passe le cap vers 1960.

Si le fétiche est une figuration métonymique, il permet aussi de ne pas voir les effets induits. On sait le propos lassé de Georges Pompidou "Les français veulent la bagnole", manifestant le caractère irrationnel et violent de l'attachement à l'objet, qui est chargé de résoudre des tensions qui ne relèvent manifestement pas du même univers.

#### E. UN FETICHE NE PEUT SERVIR A RIEN, SINON IL CHANGE DE CARACTERE.

Devenant une valeur d'usage, il est frappant de voir comment l'automobile se banalise et perd ce caractère spectaculaire: devenue une "tire" ou une "caisse", elle remplit ses fonctions tant bien que mal, mais elle est ramenée assez vite à ses dimensions fonctionnelles. Autant sa création et son programme font l'objet d'études sophistiquées, autant son usage moyen relève de l'inconnu: le marché de l'occasion, le vieillissement des véhicules, le kilométrage parcouru, les usages effectifs (domicile-travail, déplacements contraints, loisirs), n'ont fait l'objet que d'approches statistiques extrêmement générales, et échappent au domaine de l'observable.

Seules les catégories sociales qui peuvent se payer fréquemment des voitures neuves font l'objet d'une attention

soutenue, le reste de la population vivant sur le stock en circulation. Une étude par approximation évaluait que sur un parc de 18 millions de véhicules, moins de 6 faisaient l'objet d'une démarche de renouvellement régulière sur le marché du neuf (soit 30%), le reste des acquisitions se faisant dans le marché de l'occasion.

Objet de la vie quotidienne, l'automobile cesse de se prêter aux envolées lyriques: c'est à ce moment que les gens en perçoivent la charge (traites, assurances, réparations, essence), qui n'est pas évaluée de la même manière au moment de l'achat. Dans les entretiens réalisés, les coûts sont mis au compte des charges nécessaires, et ne sont pas l'objet d'une évaluation globale. *"Je préfère ne pas le savoir"* nous a-t-on dit plusieurs fois. Il est ainsi encore rare, mais une évolution rapide est perceptible (favorisée par le plafonnement des ressources) que la question soit posée en termes coûts/avantages, qui pourrait faire l'objet d'une décision (changement de modèle, de mode de transport ou d'habitat).

La pression exercée par les constructeurs et un discours ambiant, a amené à produire des apparences de choix entre tel ou tel modèle, tel ou tel accessoire (Avant guerre, H. Ford disait, au contraire, *"Chacun peut choisir la couleur de sa voiture, pourvu qu'elle soit noire"*). En rendant impossibles des choix plus clairs, par rapport à des usages spécifiques, l'industrie automobile a créé les conditions de sa propre crise. Le signe court le risque d'être supplanté par d'autres signes, plus forts et plus actuels. Il subit enfin l'érosion de l'usage, de sa banalisation. Le fatalisme désabusé que nous avons rencontré est en curieuse discordance avec le ton des thuriféraires de l'automobile.

*"Une automobile est un instrument pour mieux bâtir son temps, sa vie personnelle, sa vie familiale, pour mieux bâtir la vie de la société. Nos contemporains le sentent si bien que neuf sur dix pensent que la vie moderne est inséparable de*

*la voiture individuelle*" déclare Mr G. Taylor aux Tables rondes sur l'Avenir de l'Automobile de juin 1976 (la Doc. Française, Etudes de Politique Industrielle, 1976) dans une intervention assez consternante. Le plus curieux, c'est qu'il ne perçoit pas que son argument peut être retourné: que nos contemporains se sentent captifs de l'automobile n'est sans doute pas du meilleur augure pour son avenir d'objet.

CHAPITRE III

---

INCIDENCE FINANCIERE SUR L'ECONOMIE DES MENAGES

---

Les analyses de l'INSEE font apparaître la sous-estimation et le poids de la gestion de l'automobile dans les gestions familiales. Ce qui est moins analysé, ce sont les incidences qu'ont ces coûts sur des cohortes particulières, qui devraient donner une image beaucoup plus nuancée de cette charge. Sans avoir les moyens de faire un travail plus systématique, nous avons relevé quelques comportements fortement différenciés: le principe qu'il semble possible de faire ressortir, c'est le degré de "captivité" inversement proportionnel aux revenus. Plus les revenus sont élevés, moins l'incidence de l'automobile entraîne de dépendance et de modification dans les modes de vie.

Outre leurs revenus plus élevés, les cadres ont souvent la possibilité de faire prendre en charge par leur entreprise une forte proportion des coûts de leur véhicule. Une enquête de l'Expansion (mai 1980) montre que plus de 50% d'entre eux bénéficient de ces défraiements; ils roulent en moyenne beaucoup plus (22.000 kilomètres/an contre 13.000 de moyenne nationale), et la distinction entre usage privé et usage professionnel est peu nette; l'automobile est considérée comme un outil de travail indispensable, et les coûts importent peu; ce sont les meilleurs clients de l'industrie automobile, qui achètent du neuf, de bonne qualité, et font appel sans hésitation aux services. A cette saine activité, les cadres consacrent 90 minutes/jour, soit 550 heures par an, soit plus de 13 semaines à 40 heures.

L'incidence modérée des coûts leur permet de ne pas se sentir dépendants de leur véhicule: largement amorti par leur usage courant, ils peuvent faire appel, pour les loisirs en particulier, à d'autres moyens de transport (SNCF, avion) lorsque la prestation proposée est qualitativement meilleure.



Les salariés (revenus intermédiaires) semblent ceux qui sont le plus pénalisés: ils portent la charge intégrale des coûts (crédits, entretien, etc...), et se sentent obligés, pour des raisons de prestige ou de commodité familiale, à avoir des véhicules plutôt surdimensionnés par rapport à leur usage réel: le même véhicule doit servir aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les migrations estivales, ou parfois le travail. Leur usage quotidien du véhicule (10 à 15.000 kilomètres/an) est insuffisant pour un amortissement rapide, d'autant plus que la qualité de la production rend ces produits plus sensibles à l'usure par le temps que par l'usage: l'investissement se dévalue particulièrement vite pour cet équipement.

Ce contexte tend à rendre l'usage de l'automobile quasi obligatoire pour les déplacements. Il faut amortir le véhicule et profiter de toutes les occasions pour le faire tourner: nous avons trouvé des personnes nous évoquant les sorties de week-end moins justifiées par le désir de se mettre au vert que par le besoin de "profiter" de la voiture. De toutes les façons, les vacances et les loisirs sont extrêmement marqués par l'existence du véhicule, qui représente la dépense de loisir la plus importante: l'hôtellerie, les activités, les sports, le domaine culturel, les services sont sacrifiés au profit du bien d'équipement. Ces personnes qui réalisent un effort financier aussi important, vivent l'accès à l'automobile moins comme un droit que comme une conquête à laquelle ils sont extrêmement attachés: l'automobile a été le moyen par lequel s'est structuré la relation aux loisirs, à la vie sociale, à l'habitat (périphérie urbaine).

La remise en cause de l'automobile est vécue comme la remise en cause d'un mode de vie, et suscite souvent une agressivité ouverte: tout l'effort de cette population qui, depuis trente ans, a été orienté vers l'accès à des biens qui induisent des modes de vie, se trouve frappé de précarité et d'incertitude.

Ils ne disposent pas de solution de remplacement, d'autant plus qu'il ne s'agirait pas de substituer un mode de transport à un autre, mais de la nécessité de reconcevoir intégralement les pratiques quotidiennes. Face au chômage, la tendance est plutôt à se restreindre sur les déplacements et les loisirs que de se débarrasser du véhicule: on peut admettre une gêne momentanée plus facilement qu'un "déclassement manifesté par l'abondance d'un bien d'équipement". Il est assez normal que ces personnes aient une estimation très approximative des coûts de l'automobile: il vaut mieux ne pas le savoir puisqu'on se trouve dans le domaine de la plus grande contrainte.

Une mention particulière nous semble devoir être faite pour les tranches de revenus plus bas qui représentent une part importante de la population. L'accès au véhicule privé se présente sous la forme d'un choix: par exemple, de nombreux jeunes, peu qualifiés, acceptent pour pouvoir acheter et entretenir une moto de grosse cylindrée, de rester très tard chez leurs parents. Si ils fondent un foyer, ils doivent laisser tomber définitivement la moto, non sans regret parfois. La moto constitue aussi un mode de vie, un univers social de référence, une étape initiatique avant d'entrer dans le monde adulte. (cf annexe 1)

Le véhicule est souvent une "occasion" et son entretien et ses réparations se font dans des circuits parallèles de récupération et d'échanges de services. Avoir un véhicule est une activité de loisir, autant par le travail qu'il demande que par les déplacements qu'il autorise. Il est le point de fixation d'une vie sociale (cf annexe 2), un peu sur le mode des jardins ouvriers du début du siècle, et on peut se demander si ces formes de bricolage n'ont pas servi à produire une qualification technique à une main d'oeuvre non qualifiée.

A titre d'exemple, la main d'oeuvre nord-africaine a eu tendance à passer du bâtiment aux chaînes de construction automobiles puis aux garages et à l'entretien. Même si l'évolution des techniques a favorisé un glissement vers une moindre

qualification, n'y a-t-il pas eu récupération de l'expérience informelle acquise par des groupes sociaux qui ont subi très fortement la fascination de l'automobile sans avoir les moyens économiques d'y accéder.

Cette activité de récupération et de recyclage des rebuts du système marchand a une incontestable importance sociale, même si elle est peu reconnue. Elle utilise des objets qui ont une valeur faible et demandent un gros investissement de temps de travail pour être remis en état (prohibitif en économie marchande). Nous n'avons pas trouvé d'évaluation quantitative du phénomène, mais notre expérience nous la fait considérer comme assez importante.

A partir d'un certain seuil (véhicules de 5/6 ans), l'investissement nécessaire pour avoir une automobile est à peu près nul (récupération, vol, échange, marché parallèle). Cette activité peut créer des secteurs économiques (casse autos) extrêmement florissants, même si ils se développent parfois un peu en marge de la légalité.

Les difficultés que peuvent rencontrer ces usagers, c'est plutôt lorsqu'ils doivent faire face aux charges induites: le coût du permis de conduire(1), des assurances, de la vignette(2) sont pour eux prohibitifs et peuvent provoquer de véritables drames pour ceux qui passent outre.

L'accès à l'automobile reste de toutes façons précaire

(1). De nombreux jeunes nous ont dit compter sur le service militaire pour pouvoir passer le permis.

(2). On se souvient de la révolte des motards face à la vignette, qui n'était après tout qu'une mesure de justice fiscale. La levée de la mesure par la nouvelle majorité peut sembler discutable. Mais cette réaction indique que le véhicule est perçu en lui-même, coupé de l'univers social et des équipements qui l'accueillent. Elle manifeste a contrario les difficultés d'insertion dans l'environnement social de nombreux motards, qui utilisent leur moto comme une drogue, un moyen d'évasion, qui trouve sa finalité en lui-même.

re, fortement tributaire des changements professionnels ou familiaux. Les travailleurs sociaux sont très souvent amenés à arbitrer des choix économiques difficiles (leasing, crédit, assurances) et contestent certaines pratiques de prospection commerciale dans ces milieux insolvables ou assistés.

La faible motorisation caractérise cette population précarisée doublement: dans ses faibles revenus et par un environnement social qui a de plus en plus pris l'automobile pour norme d'aménagement de l'espace (34% des ménages n'ont pas de voiture (1977), 50% des français ne partent jamais en vacances). L'automobile n'est pour elle ni une conquête ni un droit. On peut même dire qu'elle en subit massivement les effets négatifs (augmentation des distances, difficultés et dangers d'usage des deux roues, sentiment de marginalisation, dégradation des performances des transports en commun, isolement des quartiers pauvres, danger des rues pour les enfants, etc..). C'est probablement la raison pour laquelle les réactions que nous avons enregistré à une restriction éventuelle de l'usage de l'automobile sont très modérées, mis à part la crainte de voir encore se restreindre les possibilités d'emploi. L'investissement affectif sur l'automobile est plutôt ludique et semble pouvoir se transférer assez facilement sur d'autres objets.

## CHAPITRE IV

---

### 1950-1970: LE GRAND CHAMBARDEMENT

- A. L'automobile acquiert le monopole des déplacements
- B. Le consommateur, le nouvel agent économique
- C. La saturation et l'énergie: deux absents du débat
- D. Le véritable bouleversement: un territoire éclaté

## A.L'AUTOMOBILE ACQUIERT LE MONOPOLE DES DEPLACEMENTS.

Les années de l'après-guerre sont marquées par le triomphe des industries automobiles: l'outil industriel a été mis en place vers 1935 et les méthodes de production de masse de la guerre ont permis de faire des progrès technologiques décisifs (La révolution automobile, Bardou Chanaron et alii, Albin Michel, 1977)

Mais surtout l'opinion publique est convaincue: le progrès social est identifié à accession à l'automobile, et une politique d'occultation très efficace réduit au silence ou marginalise toute tentative d'aborder autrement la question des transports: des études critiques de M.F Tabah (CNUCED), G. Malignac, Melle C. Gotchac, L. Lammers sont étouffées à l'Union Routière, le Conseil Economique et Social passe à la trappe une étude d'octobre 1961, etc.. .

G. Zarka dans "L'industrie automobile française, étude des groupes de pression" 1956 (BN n° U 20147) donne une citation de P. Lefaüchoux dans une brochure de la Régie du 20-2-54, qui est très caractéristique d'un état d'esprit: "*L'automobile est devenue un besoin comme le pain, l'eau et le sel, et l'homme moderne fait pour acquérir une automobile des sacrifices qu'un moraliste, ou même, un économiste - peut trouver injustifiés... L'automobile change la vie, permet de tolérer un logement médiocre, de sortir de l'atmosphère étouffante de la ville où l'on travaille tous les jours - C'est devenu - c'est peut-être un mal mais c'est un fait - un besoin de premier rang.*"

En dépit de quelques vagues précautions oratoires, l'automobile est ainsi naturalisée, ramenée au registre du besoin; elle cesse même de pouvoir être mise en cause. Avec un renversement quelque peu démagogique, et qui a fait flores dans la presse fortement liée aux syndicats de constructeurs, c'est l'Etat

qui est désigné comme celui qui veut empêcher le développement de l'automobile, identifiée à la société civile: il prend des taxes exorbitantes sur l'essence et sur le véhicule, il refuse de construire des autoroutes et d'ouvrir les villes à ce bienfait civilisateur, il soutient le chemin de fer, il impose des réglementations.

En reprenant la documentation de l'époque, on est frappé par ce bombardement systématique de l'opinion.

Le Hideux (in "Industrie automobile d'après-guerre", 1944, BN n° U 14747 (2)): *On était ainsi arrivé à créer une sorte d'atmosphère d'Edit de Nantes anti-routier*" (à propos de la taxation de l'essence et de la législation routière).

*" L'armée allemande a envahi la France par la route. C'est par la route qu'elle est arrivée à Hendaye et Valence. La mobilité dont ses unités avaient été dotées a contribué à leur assurer ce caractère d'ubiquité qui a frappé de terreur les populations et les a poussé à leur lamentable exode. Ici devrait se terminer l'histoire de cette douloureuse expérience d'étouffement du véhicule industriel qualifiée de coordination, et de ses succédanés, le code de la route et le régime fiscal."*

Assez curieusement l'automobile anthropomorphisée comme sujet de l'effort de guerre et sa plaidoirie pour ses mérites a les accents d'une revendication d'ancien combattant: "... les transports routiers ont fourni un effort considérable malgré de graves difficultés..."

*..." Les transports et l'industrie automobile, ainsi que tous les garages de France, ont fait preuve du plus grand esprit d'adaptation aux circonstances"...*

*..." Ainsi l'automobile a mis en jeu toutes ses ressources pour parer dans la plus large mesure du possible aux difficultés de l'heure, comme si elle avait voulu administrer une nouvelle preuve de son souci de l'intérêt national, de sa vitalité toujours aussi forte, malgré l'oppression qu'elle subit depuis déjà près de 10 ans "Elle a su faire apprécier la qualité*

rare de son concours"

"Le transport routier a donc légitimement droit à une part du trafic correspondant à l'évolution de ses facultés d'adaptation aux besoins et aux désirs du public."

A. Issaly: "Fermer les yeux plus longtemps chez nous sur l'intérêt primordial des autoroutes en temps de guerre ne serait pas seulement une faiblesse ou une stupidité, ce serait une trahison." (A. Issaly, conseiller au commerce extérieur in "Il faut des autoroutes à la France" 1938). Il avoue d'ailleurs très ingénument: "Non seulement (l'autoroute) provoquera un usage plus intensif des véhicules existants, et par là une usure et une consommation plus grande de voiture dans un même temps, mais elle développera la fabrication en incitant les constructeurs à créer de nouveaux types de véhicules pour le transport rapide des voyageurs et des marchandises."

"Depuis l'avènement de l'automobile, le Chemin de Fer est sur son déclin ... de même que les diligences ont commencé à mourir avec l'apparition des premiers Chemins de Fer ... L'autoroute remplacera certainement, tôt ou tard, le Chemin de Fer, en attendant qu'elle soit elle-même tuée par un autre moyen de transport. C'est la conséquence logique du progrès ... Il ne s'agit pas de supprimer d'un coup le Chemin de Fer mais il s'agit de l'aider à mourir honorablement, avec un successeur capable de poursuivre sa tâche: l'Autoroute."

La "morale" de cette histoire est présentée sans le moindre accent d'humour dans une encyclopédie sur l'automobile parue dans les années 60: "La philosophie de cette transformation des transports par l'automobile apparaît maintenant dans toute sa portée - L'automobile est un produit de la machine et de la série: c'est peut-être même dans la construction automobile que les possibilités merveilleuses de l'industrie à l'âge mécanique se sont manifestées de la façon la plus éclatante - N'est-ce pas Ford à Détroit qui a donné, le premier, l'exemple de la chaîne d'assemblage? - De ce point de vue l'auto, du



*fait des conditions même de sa fabrication, exprime au maximum l'esprit d'un siècle mécanique, impossible à comprendre en dehors de ces notions fondamentales que sont la série et la masse - Mais attention! dans ses effets sociaux, l'automobile entraîne en revanche, des conséquences exactement contraires. Bien loin d'accentuer la standardisation, la collectivisation de l'existence, elle libère, au contraire, de la standardisation celui qui l'emploie, lui permettant d'échapper à la servitude des gares, aux changements de trains, aux attentes nécessitées par la rigueur des horaires ferroviaires. A l'âge de la série et de la masse, elle apparaît paradoxalement comme une correction de la série et de la masse, et de façon entièrement inattendue, comme une victoire de l'individu sur la discipline collective. Nous avons généralement l'impression - et du reste, la juste impression - que le courant de notre siècle est à sens unique, dans le sens de l'emprise croissante de la collectivité sur l'individu mais en l'espèce et pour une fois, ce n'est pas vrai, la liberté a marqué un point!"*

#### B. LE CONSOMMATEUR, LE NOUVEL AGENT ECONOMIQUE.

La grande crise des années 30 a eu pour effet de convaincre la population de son besoin d'automobile: cela n'a pas été sans mal, et il a fallu que la mutation technologique du capitalisme qui s'est mis à investir dans ce secteur à haute rentabilité, s'accompagne de la production d'un nouvel agent économique: le consommateur.

Il convient d'ailleurs de se demander si la production du besoin et du désir de l'objet n'est pas plus importante que la production de l'objet lui-même. Les grands acquis technologiques, rappelons-le, étaient réalisés avant guerre. Les évolutions postérieures se feront, pour l'essentiel, sur l'évolution et la modernisation de l'appareil de production, et surtout sur

la technicisation de l'appareil commercial et publicitaire(1): comment écouler la production, ravir la clientèle aux concurrents qui proposent des produits similaires, stimuler une demande par une production d'obsolescence, faire rentrer dans le secteur marchand des services et des besoins qui n'en faisaient pas partie.

Nous en donnerons deux exemples: les congés payés, "contre partie du taylorisme", ont été accordés en 1936, sur des idées généreuses du Front Populaire en matière de culture et de loisirs. Ce que n'avaient pas prévu ses promoteurs, c'est qu'ils ouvraient, après l'intermède de la guerre, un fantastique marché à l'automobile (cf Quéroil, El Wadad, "Apparition des congés payés", 1979). Pour une très large part, c'est le marché de l'automobile qui va encaisser les dividendes de ce nouveau secteur ouvert à la consommation, et qui va utiliser, jusqu'à sa saturation progressive, le bien gratuit de l'espace rural.

L'autre exemple a trait aux mutations des modes de vie: c'est l'individualisation des trajectoires en matière de formation, d'emploi et de loisirs, des membres de la cellule familiale à quoi a poussé l'automobilisation. Il y a un appel à l'usage d'un vaste ensemble de moyens de déplacements individualisés (alors qu'on peut considérer qu'au début, l'automobile constitue une forme de transport en commun familial). On peut encore se souvenir de ce cri de triomphe du Président de Citroën aux Tables Rondes de 1976: *"Bien mieux, dans les années à venir nous devons renoncer aux statistiques voiture par ménage car la voiture est le prolongement de la personne."*

L'ensemble du mécanisme mis en place tend à accroître la vitesse de consommation et de consommation, indépendamment de toutes considérations des retombées sur le cadre de vie, qui est sommé de se plier aux nouvelles exigences du marché, et

---

(1). "Fabriquer n'est pas un but. C'est vendre en réalité qui est le but" (Chambre syndicale du commerce).

de l'effet inflationniste inévitable qu'il produit, car l'inflation est le seul moyen de solvabiliser une demande décroissante, lorsqu'on arrive à saturation.

#### C. LA SATURATION ET L'ENERGIE: DEUX ABSENTS DU DEBAT.

L'observation des documents de la période de croissance et d'euphorie font apparaître deux lacunes, qui nous semblent à 20 ans de distance, proprement stupéfiantes.

D'une part l'inévitable saturation d'un marché gonflé à bloc: les constructeurs semblent trouver naturel de drainer à leur profit la majeure partie de l'épargne salariale, plutôt que de laisser la demande dériver sur d'autres biens ou d'autres services. Ils bénéficient d'un argument choc pour anihiler toute résistance: l'automobile emploie 10% de la main-d'oeuvre disponible, et constitue pour des pays comme la France une quasi mono-industrie. En évoquant sèchement le spectre de la récession et du chômage, les constructeurs clouent le bec aux politiques et aux économistes qui tentent de manifester leur effarement devant la politique menée. Ils réitèrent la même erreur que le patronat du textile, qu'ils ont eux-mêmes supplantés: le problème c'est qu'il n'y a pas de solution de rechange. Il est assez curieux de voir les réactions du patronat lors du premier effondrement du marché en 1973-1974: "c'était trop beau, ça ne pouvait pas durer", manifestant en même temps leur totale impréparation pour répondre à une évolution prévisible. Mais leur surprise a été encore plus grande devant la reprise foudroyante de 1978, devant cette rage d'acheter qui a saisi pendant deux ans la clientèle: ils n'en croyaient pas leurs yeux. Mais cette fois ci, pour la plupart sans illusion, et préférant faire donner pour les basses oeuvres ... des organisations syndicales: n'a-t-on pas vu une manifestation CGT pour la défense de l'automobile, il y a quelques mois, ou ce vigoureux appel

d'A. Blanc (secrétaire général de la CSL) dans *Le Monde* du 26-7-1980: "L'industrie automobile qui, durant des années a constitué l'un des fleurons de l'économie nationale - cent mille emplois créés en 15 ans - risque de s'effondrer à la fois victime des directives de quelques technocrates de Bruxelles, du bluff patronal et du rackett des pouvoirs publics"... "Rackett des pouvoirs publics? Si nous ne sommes pas les seuls à le dénoncer, sans doute avons-nous été les premiers: TVA de luxe, taxes sur l'essence, vignettes, péage, amendes, etc.. Tout a été imaginé pour mettre en coupe réglée l'automobiliste, au risque même de le décourager et de casser cette merveilleuse: "machine à sous". Et de conclure cette vigoureuse diatribe (la même qui ressort depuis 40 ans) en proposant de "faire la chasse," comme les paysans du midi l'ont fait avec les produits espagnoles, aux véhicules japonais ou autres.". Et le Parti Communiste, par la voix de C. Popperen, d'appuyer, toujours au nom de l'emploi: "il faut offrir le choix aux citoyens: l'automobile est encore un bien socialement utile.". Il n'est pas vrai que le marché de l'automobile soit saturé en France, alors que près d'une famille sur trois ne possède aucune automobile..." ( 26 juillet 1980, *Le Monde*).

Le deuxième élément concerne l'énergie: dans les années 50-70, c'est à peine si la question est mentionnée. Le contexte international permet d'obtenir l'énergie de moins en moins cher, même si la politique nationale maintient à un niveau élevé la taxation (malgré les pressions répétées des constructeurs) dans un but dissuasif compte tenu de la dépendance totale où se trouve le pays pour ses approvisionnements(1). Il serait en effet difficile d'évoquer la possibilité d'une crise de l'énergie, d'une limite aux réserves pétrolières, après avoir affirmé si haut le caractère irréversible et inéluctable de l'accession à l'automobile. C'est d'ailleurs une opposition semblable qui

---

(1). Une retombée indirecte a été de donner à la France une incontestable avance technologique en matière d'économie d'énergie et de conception des véhicules.

avait justifié les résistances à l'instauration de politiques de Sécurité Routière d'envergure: la moindre contestation, le moindre débat ont toujours été étouffés par crainte de faire s'effondrer le laborieux édifice de l'automobile de masse. Il faut croire, que, malgré les apparences, l'automobile était plus fragile qu'elle ne le paraissait dans sa conquête du monopole du déplacement.

#### D. LE VÉRITABLE BOULEVERSEMENT: UN TERRITOIRE ECLATÉ:

---

La transformation la plus forte, induite par l'automobile, pendant cette période est la totale transformation de l'espace. Sous sa pression, l'ensemble des implantations, des voies de circulation, des paysages ont subi une évolution considérable, souvent peu perçue par les usagers car elle joue sur une échelle de temps plus importante que de coutume. En tentant de créer des paysages urbains compatibles avec l'automobile, a été créé le besoin, la contrainte absolue du recours à l'automobile. Le marché foncier a bénéficié d'un élargissement considérable, en valorisant les zones périphériques et spéculant sans retenue sur les zones centrales.

C'est une division sociale de l'espace accrue qui est rendue possible: les fonctions sont séparées en aires nettement différenciées, et l'utilisateur assume la charge, lourde en temps, en contrainte, en argent, de faire la liaison. Une étude américaine ("Time spend in house work" J. Vanek, Scientific Américain, novembre 1974) montre que le temps gagné par les ménagères grâce aux instruments électroménagers est compensé, et bien au-delà, par la fonction nouvelle de chauffeur qu'elle doit remplir. Globalement, toutes les études consultées montrent l'allongement rapide des temps de transports qui absorbent pour une bonne part les diminutions du temps de travail. Ce temps et cette fatigue ne sont pas comptabilisés, car ils relèvent de contraintes vécues individuellement: à qui se plaindre de l'éloignement du travail, des

commerces ? Les côtés dissuasifs des déplacements sont tels qu'ils provoquent des attitudes de renfermement sur le domicile, sur des autoconsommations (la télévision plutôt que le cinéma, l'enfermement dans des "villages de vacances", la vogue de la maison individuelle).

Le second mode de ségrégation se traduit par des compositions de zones d'habitat extraordinairement homogènes socialement: zones d'habitat ouvrier, zones laissées au "quart monde" et aux immigrés, rejet des familles jeunes dans les villes nouvelles, secteurs de personnes âgées, ghettos dorés de la bourgeoisie aisée, etc... . La politique foncière a précipité ce mouvement et tracé des frontières étanches entre catégories sociales: les rapports sont inexistantes ou conflictuels et contribuent fortement au "sentiment d'insécurité". Tout ce qui n'est pas identique, est vécu comme agressant et dangereux parce que inconnu.

Cet état de fait pose des problèmes de gestion à peu près insolubles, et se traduit par des phénomènes incernables que les médecins connaissent bien: la symptomatologie induite est une variation autour de syndrômes dépressifs (annexe 3 - alcoolisme, toxicomanie, délinquance, dépression des ménagères en zone péri-urbaine, difficultés conjugales ou avec les enfants). Le tissu social n'est plus porteur d'un aliment culturel et relationnel suffisant. Il n'est pas surprenant, dans de telles conditions, que les gens soient accrochés à l'automobile comme à des bouées de sauvetage. Elle seule permet de sortir d'un urbanisme aberrant, qu'elle a contribué, par sa massification, à produire.

L'automobile n'est pas qu'un outil intangible pour aller d'un endroit à un autre: par les équipements routiers, les infrastructures spécialisées qui lui sont nécessaires, elle accroît inexorablement les distances. Comme le montre fort bien Jean Robert ("Le temps qu'on nous vole", Seuil, 1980), la création de voies spécialisées, de sens uniques, de rocade de

dégagement, abrège parfois le temps pour aller d'un point à un autre (même si les distances s'accroissent) mais bloque ou gêne toutes les circulations transversales par les détours qu'elle provoque. Les usagers qui n'ont pas recours à l'automobile (transports communs, piétons, deux roues) sont ainsi tellement pénalisés, et insécurisés, que la tentation sera de plus en plus forte de se ranger sur le modèle commun.

De telles décisions ne sont pas vécues comme des choix contraints, mais comme des tentatives d'accommodement, strictement individualisées, à l'environnement en cours de dégradation. L'ensemble de ces ajustements n'en constituent pas moins des tendances collectives. Tout ceci constitue la quadrature du cercle de l'automobile: tout son développement contribue à s'auto-entretenir, pour repousser les impasses qu'il provoque.

## CHAPITRE V

---

### LA OU LES CRISES: 1968/1974/1980

- A. 1968: les avatars du symbole de la société de consommation
- B. 1970-1975: la première crise: remise en cause de l'automobile
- C. 1980: la deuxième crise: les grandes manoeuvres économiques



#### A. 1968: LES AVATARS DU SYMBOLE DE LA SOCIÉTÉ DE CONSOMMATION.

---

Une des difficultés de notre travail a été qu'entre le moment où nous avons conçu le projet de recherche (1976) et le moment du rendu, la notion de crise qui en était le pôle d'organisation a été en évolution constante. La "crise" n'a pas le même sens, ne correspond plus au même ensemble de représentations.

Qu'entendons-nous par crise ? Evidemment pas la dimension économique, qui ne relève pas de notre compétence, encore que ce facteur intervienne à l'évidence dans les transformations de la perception sociale de la mobilité individuelle et de l'automobile. Il s'agit des usages et du mode de prise en compte par le socius des facteurs de crise qui interviennent de façon massive dans les pratiques quotidiennes, dans le rapport au temps et à l'espace. Les modes de consommation ne relèvent pas uniquement de la rationalité économique, mais sont surcodés par des systèmes d'échanges symboliques, de valeurs et de codes qui constituent la trame des échanges sociaux. L'équipement des ménages est à sa manière un équipement collectif. La crise intervient aussi comme un mode de régulation des systèmes sémiotiques.

Nous avons noté dans une recherche précédente que la première manifestation éclatante de la crise de l'automobile avait été Mai 1968. Au cours de ce bref intermède, manifestants et forces de l'ordre ont conjoint leurs efforts pour se livrer à un rude potlach de véhicules, à coup de barricades, d'incendie et de bulldozers: l'opinion publique effarée voyait réduite en tas de ferrailles carbonisées ce qui avait constitué le symbole du French way of life. Ce qui a été mis en cause est moins l'objet industriel que la prévalence qu'il avait acquis dans les relations sociales. C'est moins l'idole qui a été brisée, que la

chaîne imaginaire qui liait ses adorateurs à un ensemble de comportements figés.

Pendant 20 ans, les lobbys automobiles ont régné sans contestation, pourchassant de leur ire et de leur ironie toute tentative pour mettre en cause le caractère naturel et inéluctable du processus d'automobilisation de la vie sociale. L'accroissement des niveaux de vie, la baisse des coûts de production et des matières premières, la croissance industrielle, le modèle américain, tout concourait à cette croissance, soutenue par un assentiment populaire évident. L'accession à l'automobile constitue l'horizon de ceux qui font preuve d'une certaine normalité dans leur mode de vie et leur rapport au travail: d'être de masse permet à l'automobile d'apparaître comme sociale, comme l'ont compris les grands de l'automobile, Ford, Volkswagen, Citroën, Renault. Qui pouvait imaginer en 1930 que les salariés bénéficieraient des congés et de l'outil qui permet de s'évader du cercle étroit de l'entourage ? Qui pouvait nier l'ensemble des facilités et des agréments qu'offre l'automobile dans la vie des ménages ? Comment contester le plaisir qu'il y a à s'initier à un nouvel objet technologique, à de nouveaux systèmes sémiotiques ? A l'espace chichement mesuré dans les grandes agglomérations urbaines, dans les "machines à habiter" de la reconstruction, l'auto donne l'élargissement indispensable pour échapper à la claustrophobie. A ceux qui sont dans des espaces en voie de dépeuplement, elle donne des possibilités d'échapper à l'isolement. La cause est entendue: puisque les français veulent la bagnole, comme disait Pompidou, ils l'auront.

Le refus, l'impossibilité de tout débat social sur les processus de croissance a fini par constituer un verrou que Mai 1968 va faire sauter, dans la plus grande confusion d'ailleurs. Les enfants de la génération qui a accédé à l'automobile de masse ne sont plus pris dans le même rapport de fascination. Pour eux, l'automobile n'est plus une conquête, mais un acquis; à terme relativement proche, l'équipement des ménages va être réalisé à peu près complètement.

Autant dire, qu'à part quelques envolées polémiques, il n'est pas question de faire disparaître l'automobile des pratiques quotidiennes. Ce qui est manifesté, c'est plutôt la rupture entre la génération de la guerre, pour qui l'automobile avait été une promesse libératrice et une promotion sociale, et la génération de l'après-guerre, qui a profité et souffert de l'automobile de masse, et des pesantes contraintes qu'elle a fait régner.

A. Boudard, dans "Cinoche", brosse un portrait rapide de cette stupeur: *"Ca, on pouvait pas la prévoir, cette révolution. Brusque, elle nous est tombée sur l'alpague, un pluvieux matin de Mai. Paris qui n'est pas Paris qu'arrachant ses pavés, dit le poète. Tous les mêmes aux barricades, avec Cohn-Bendit, qui glaviotait sur les ministres. Aucun respect; les caillasses sur la gueule des flics et les bagnoles...en flammes. L'erreur, ça: il me semble qu'il fallait surtout pas toucher à l'automobile. Elle a tout remplacé depuis vingt ans. Dieu et ses saints, la patrie, le pape, les rabbins, les sauveurs suprêmes, tous les grands principes. L'âme rentière de la France, elle-même en a pris un coup. Pour le grand moteur, on extirpe le bas de laine de sous le matelas. Les plus mitouillards s'endettent à vie pour leur DS, leur 404 d'occase. Pensez alors, la nouvelle transmise, sur toutes les longueurs d'ondes, que les galopins riffaudaient jusqu'à des 2 CV prolétariennes. L'énorme gourance. La preuve que ça s'est déclenché de bric et de broc sans un vrai plan établi. Une sorte de fiesta brésilienne, avec beaucoup moins de morts qu'au carnaval de Rio, une explosion où tout se libère en vrac. Pendant tout un mois, le mimodrame, le théâtre, au coin de chaque rue. ...Il sera sauvé, au dernier moment, par l'essence, l'homme du 18 juin. La manne rendue aux automobilistes; tout est là. Le week end pour aller se tuer sur les routes, à 160 à l'heure. Les bagnoles y brûlent plus rapidement que sur le Boulmich. Seulement là, c'est plus pareil. Le sacrifice dominical sur l'hôtel de moloch à moteur. ... S'il est*

*glouton. Bientôt autant que le Dieu Mars; il a pris le relais".*

#### B. 1970-1975: LA PREMIERE CRISE: REMISE EN CAUSE DE L'AUTOMOBILE.

Mai 1968, et des mouvements similaires dans les autres pays occidentaux, manifeste un signe avant-coureur de la crise. C'est toutefois dans les années suivantes que le débat va trouver sa formulation plus précise, et que l'avenir de l'automobile va commencer à faire question.

1. Le prétexte - ou l'occasion - va être la forte augmentation des prix du pétrole des années 73-74, et la manifestation par les pays producteurs qu'ils pouvaient reprendre le contrôle des matières premières extraites de leur sol. L'importance de l'augmentation ne justifie pas le choc psychologique qu'elle a créé sur l'opinion: pour l'essentiel, elle n'était qu'un rattrapage de l'inflation.

La raison profonde nous semble ailleurs: cet élément entre en résonance avec d'autres (Mai 1968, l'apparition des préoccupations environnementales, l'ouverture d'un débat sur la sécurité routière), et fracture définitivement l'image rassurante que l'on pouvait se faire de "cet outil merveilleux adapté aux besoins du mode moderne".

L'automobile était parvenue à faire régner une image d'elle-même conforme aux publicités qu'elle suscitait en abondance: objet de luxe, rutilant, hors des conflits du travail, voué à l'amélioration de ses performances, et que le monde entier, y compris les pays socialistes (1) ou pauvres, se fixaient comme un idéal à atteindre. L'énergie ne faisait pas question car il n'était pas possible de remettre en cause cet îlot de calme et de volupté, où s'aplanissaient les tensions sociales et les

---

(1). L'URSS avec la construction de Togliati construit son "Autograd" à partir des années 70, à partir d'une importation massive de technologie occidentale.

conflits internationaux. Puisque tout le monde le désirait, et plus encore ceux qui n'y avaient pas encore accès, elle se trouvait légitimée comme objet et légitimait les systèmes sociaux qui l'avaient produite.(1)

Le rappel à l'ordre des pays producteurs de pétrole met à mal le mirage: l'effet était voulu; l'Arabie Saoudite a déclaré, à l'époque, qu'elle avait voulu provoquer un électrochoc pour contraindre les pays consommateurs à prendre conscience du caractère limité des réserves, et les inciter à envisager à temps une réorientation de leur politique énergétique.

Le réveil du tiers monde met à jour la fragilité des ressources propres, le caractère temporaire de l'abondance en matière d'automobile (surtout si le clan des consommateurs s'élargit), l'incohérence des projections de développement linéaire qui avaient été faites. L'automobile est en fait le support d'une prise de conscience plus générale de la place réelle de la France dans les équilibres mondiaux.

2. Pendant la même période, d'autres facteurs travaillent le corps social, en particulier la montée des mouvements écologiques et des préoccupations en matière d'environnement. Sans être vraiment nouveaux, ils trouvent une audience très large, en débordant les systèmes de représentation politique traditionnels. Ils reposent sur une analyse critique de la vie quotidienne et des effets de la "société de consommation" (Ex: Baudrillard publie, en 1970, "La société de consommation") et sur un constat des dégâts qui ont été commis au cours de la décennie précédente: urbanisme "concentrationnaire", destruction irréversible des

---

(1). L'ouvrier de Billancourt en vacances, en Espagne, ou le travailleur immigré de retour au pays, pouvait jouir du succès qu'il rencontrait et oublier les peines que sa voiture lui avait coûté à fabriquer et à entretenir. Il pouvait entretenir sa fierté de propriétaire, et de participant au monde des nantis pour un prix finalement raisonnable.

paysages(1), croissance des formes diverses de pollution, insatisfaction des besoins en dépit de l'amélioration des niveaux de vie. C'est donc une double approche critique, micro et macro-économique, qui trouve à se formuler à travers des approches très diverses: mouvements de consommateurs(2), d'usagers, d'écologistes, d'utopistes, de "révolutionnaires".

L'automobile, porteuse de nuisances lourdes par sa prolifération et par les équipements qu'elle requiert (routes, parkings, etc...), est mise en accusation. Dans la mesure où la très grande majorité lui reste attachée, ces mouvements qui ont un incontestable goût de la provocation, en font leur cible favorite, sans proposer de solution alternative.

Un livre extrêmement drôle, paru à New York ("Automérica, a trip down US highways from worldwar II to the future" par Ant Farm) retrace l'itinéraire d'un fana de la voiture désenchanté, qui reprend les mythes américains (Mac Donald, les drive in, les dreams cars, les monstres, etc...). Même si ces mouvements n'ont pas eu un effet direct très important, et sont restés limités le plus souvent à des couches sociales privilégiées ou marginales, leur impact a été considérable car ils ont contribué à modifier la vision de l'environnement: la conception de l'urbanisme amorce un virage complet, les grands projets sont remis en cause (coups de freins successifs aux projets autoroutiers), les défenseurs du tout automobile sont sur la défensive, les constructeurs font dans le discret ou le fonctionnel (la R5).

3. L'Etat lui-même se met de la partie, en tentant de rationaliser un peu le désordre ambiant: si l'automobile de masse est un fait, elle demande une mise à niveau des comportements des conducteurs, pour éviter de généraliser la pagaille et de

---

(1). Cf "La fin du paysage" de Bardet Charbonneau, 1973, *Anthropos. Architecture Aujourd'hui* n° 145, 1969, "Nouvel environnement".

(2). Nader R. "Ces voitures qui tuent" est paru en 1965.  
V. Packard "L'art du gaspillage", en 1962.

laisser croître la mortalité automobile qui est devenue assez dramatique. Chaban Delmas lance l'idée de la "Nouvelle Société" en 1972, avec la Sécurité Routière pour cheval de bataille. Même si la campagne présente des aspects extrêmement contestables (voir nos études précédentes), elle fait prendre conscience de la gravité de la situation. En intervenant de façon réglementaire, l'Etat manifeste que le règne de la liberté de conduite touche à sa fin: normes de sécurité pour les voitures, obligation du port de la ceinture, limitations de vitesse, contrôle de l'alcoolémie, répression accrue touche au vif la sensibilité des usagers. Il est certain que les réactions portent moins sur la finalité (les accidents sont une réalité difficilement contestable) ou sur l'efficacité des mesures (la progression de la mortalité a de fait fortement reculé pendant quelques années) que sur la procédure employée, qui remettait en cause la liberté d'usage, argument principal de la période montante de l'automobile (opposée aux "captifs" des transports en commun). L'Auto journal s'exclame: comment nous qui sommes les meilleurs citoyens, consommant le plus, militants du progrès, nous sommes traités comme des voleurs !

Les politiques se défendent énergiquement de vouloir remettre en cause l'automobile: c'est au contraire pour permettre son développement, comme objet fonctionnel, que les conducteurs doivent abandonner certains comportements dignes de pays sous développés. En fait, l'action est menée sous la pression des événements, et manque d'audace et de cohérence: elle s'attaque aux symptômes sans toucher aux causes. Elle se cantonne à des actions fortement médiatiques, sans assurer le suivi et le développement des mesures. Les responsables rencontrés reconnaissent, en privé, qu'il leur semblait difficile d'aller plus loin sans provoquer de réactions fortes, dans la mesure où ils n'avaient pas les moyens d'offrir des solutions de rechange.

4. Nous avons parlé de "crise", mais il faut bien dire qu'à part une baisse des ventes en 1974 et 1975, la décennie

1970-1980 a été globalement florissante pour l'industrie automobile. L'augmentation rapide des coûts d'achat et d'usage n'a pas freiné la boulimie de la demande, et le maintien des hauts de gamme. Le groupe Fiat qui avait entrepris une diversification de ses activités a été pénalisé, et ce sont les groupes qui ont le plus investi et modernisé leur appareil de production (Renault, Volkswagen) qui s'en tirent le mieux. On peut même penser que la menace de la crise a relancé la demande: désir d'avoir des voitures plus économes, mieux adaptées à la conjoncture, anticipation des hausses, etc... . Un certain nombre de caractéristiques montrent toutefois que le marché s'est beaucoup fragilisé: il repose pour l'essentiel sur la demande de renouvellement, et sur le développement éventuel de la multimotorisation. Ce qui constitue un marché assez erratique, susceptible de brusques variations: deux groupes français sur quatre, Citroën et Simca Chrysler n'ont pas tenu le choc et ont été repris par Peugeot. L'homogénéisation des gammes mondiales sur ce qui étaient les normes françaises (tractions avant, roues indépendantes, etc...) banalisent les produits, et favorisent l'apparition d'outsiders (les japonais) qui offrent des produits sans prétention, mais de coûts faibles. La fidélité à la marque a moins de sens et rend les prévisions plus aléatoires: après avoir réussi le "coup" de la R5, Renault doit faire face à la concurrence intense de diverses copies, et n'est pas sûr de pouvoir rééditer la même opération pour la suite. L'échec relatif de la R14 en est la preuve. Tout ceci explique, à part certains coups de bluff, l'extrême prudence des constructeurs.

Au cours des entretiens que nous avons réalisés, nous avons noté deux thèmes dominants: d'une part, l'évocation de la contrainte (on ne peut pas se passer de voiture) et de façon plus sourde un certain fatalisme (après moi, le déluge, ou on se dépêche d'en profiter tant que c'est encore possible). Ces thèmes font apparaître que les critiques, les remises en cause, les menaces ont été perçues et assimilées, mais qu'il y a un attentisme



vis à vis d'une situation plus contraignante, qui demanderait des révisions radicales. Il y a eu plutôt un jeu sur les ajustements possibles (baisse du kilométrage, plus faible cylindrée, recherche d'autres formes de loisirs, réinvestissement de l'environnement du quartier, transfert de certains déplacements sur les transports en commun) que modifications des comportements. Mais celles-ci sont envisagées comme possibles, ce qui n'était probablement pas le cas il y a dix ans.

#### C.1980: LA DEUXIEME CRISE: LES GRANDES MANOEUVRES ECONOMIQUES.

En fin 79, se produit le deuxième choc pétrolier, dans un contexte économique infiniment plus dégradé. Même si le prix du pétrole n'est qu'un élément, la crise apparaît dans toute son ampleur: effondrement de la métallurgie, importance du chômage, inflation, restructuration économique, etc.. . Le processus en cours présente un caractère irréversible, et l'automobile accuse des baisses de vente parfois très importantes. La clientèle digère les achats des années précédentes dans un marché "saturé", et est dans une situation d'attente.

Les débats qui s'étaient ouverts lors de la première crise n'ont plus cours. Ils sont écrasés sous les bruits de la guerre économique que se livrent des géants internationaux. Tel qu'il est présenté, l'enjeu est moins le marché intérieur, que celui des exportations en direction des marchés encore ouverts.

La référence est internationale et évoque des marchés énormes, soumis à des économies d'échelles, des accords internationaux, des concentrations foudroyantes. La représentation qui a le plus cours est celle de la menace japonaise, suivie de près par les rodomontades américaines(1), qui s'apprêtent à liquider la concurrence européenne, toutes nations confondues.

---

(1). Jusqu'aux mises en scène grotesques, où l'on donne à démolir à des chômeurs de Détroit des voitures japonaises à coup de masse.

Le produit est relégué à l'état de simple prétexte, mais l'intérêt se porte sur le mode de production: les publicités vantent autant les robots qui ont fabriqué les voitures que les voitures elles-mêmes ... . La menace ne porte plus sur le consommateur, mais sur le producteur, qui est sommé de se plier aux exigences suprêmes de la rentabilité économique, de la restructuration industrielle, de la nécessité du profit. C'est une économie de guerre qui est présentée, exhibée, pour éviter, peut-être, les risques des tensions sociales(1).

En annonçant qu'en 1980, PSA a perdu 1.000 F par voiture, 10.000 F par salarié, François Gautier président de PSA déclare: *"C'est une situation qui ne saurait se perpétuer sans un très grave danger ... Je ne voudrais pas noircir le tableau ni semer la panique mais donner conscience à chacun des efforts qu'il est nécessaire de poursuivre et des sacrifices qu'il faudra consentir."* (janvier 1981). En un an, de mi 79 à mi 81, PSA a "degraissé" ses effectifs de 20%, soit 46.000 emplois en moins.

Si les perspectives mondiales sont loin d'être négligeables (2), elles s'accompagnent de restructurations brutales au niveau national et local. Ce qui ne manque pas, pour des pays comme la France qui ont privilégié l'industrie automobile, au détriment d'autres secteurs, de laisser quelques inquiétudes.

Une telle focalisation sur des objectifs économiques ne comporte-t-elle pas un certain nombre de dangers ? Les critiques qui ont été faites dans les années 70-75 restent valables, et ne méritent-elles pas une approche plus volontariste ? La prise en considération de l'environnement social induit par l'automobile reste à l'ordre du jour, car il explique aussi les irrégularités, les accidents du marché. La tentation des constructeurs est forte de faire pression pour obtenir une déréglementa-

---

(1). Citroën a vu, avec la menace du chômage, l'absentéisme fortement diminuer ces dernières années, accentuant les effets de la surproduction.

(2). Voir tableau page suivante.

PERSPECTIVES DU MARCHÉ MONDIAL(1)			
Zones de marché	1979	1990	Accroissement (volume)
1. <u>Marchés centraux</u>	25,3	29	+ 3,7
dont.Europe	10,6	12,5	+ 1,9
.Amérique du nord	11,7	13	+ 1,3
.Japon	3	3,5	+ 0,5
2. <u>Nouveaux marchés</u>	3,7	7	+ 3,4
dont.Amérique latine	1,6	3,5	+ 1,9
.Comécon	2	3,5	+ 1,5
3. <u>Marchés périphériques</u>			
Reste du monde	2,7	4	+ 1,3
TOTAL MONDIAL	31,6	40	8,4

tion, une restriction des importations, un abandon des mesures restrictives, qui ne retarderaient que de peu les échéances.

La relance n'est-elle pas de construire autre chose, autrement, pour d'autres besoins ?

---

(1). Estimation Octobre 1980, groupe Eurofinance, M.H. Edwards.

## CHAPITRE VI

---

### DES VOIES NOUVELLES POUR LA MOBILITE

- A. Derrière la marchandise, l'antiproduction
- B. Les effets cumulatifs des nuisances
- C. L'automobile est un produit en évolution
- D. Des évolutions lentes à traduire dans le contexte social

A.DERRRIERE LA MARCHANDISE, L'ANTIPRODUCTION.

---

Sous une forme nouvelle, la crise est l'occasion d'une réaffirmation de la domination de la marchandise sur les rapports sociaux. Le problème est posé en des termes qui privilégient la production et la consommation de l'objet, plutôt que de savoir si celui-ci correspond à un certain nombre de besoins ou de désirs qui traversent le corps social. Il ne s'agit pas de contester qu'un objet comme l'automobile peut présenter des agréments et de bonnes prestations dans certaines circonstances, mais il est peu probable qu'il soit l'outil adapté pour répondre à la variété des services de mobilité qui peuvent se présenter.

La domination de la marchandise, c'est le rabattement de la diversité des usages sur un produit unique, vis à vis duquel l'utilisateur et la collectivité doit faire des prodiges d'adaptabilité et de souplesse pour arriver à s'y conformer. A la place de l'accessibilité d'un service, on trouve la propriété d'un objet, qui est tellement encombrant qu'il a un effet modulaire rétroactif sur l'ensemble de l'environnement et des pratiques sociales.

L'argument le plus commun ramène à l'idée que l'automobile est utile, qu'elle sert à développer la mobilité. Nous pensons au contraire que la force du mythe de l'automobile tient d'abord au fait qu'elle permet une mobilité qui ne sert à rien: la mobilité est une fin et une jouissance en soi. Les week ends, les virées en moto, les vacances ne sont pas des déplacements finalisés: c'est l'acte même qui est l'accomplissement du projet, le reste ne servant que de prétexte. A ce titre, le déplacement fonctionne comme une drogue, un anxiolytique: la drogue ne se finalise pas dans un projet, un savoir ou une fonction. Prendre de la drogue, faire un trip est un projet qui se suffit

à lui-même en offrant la fleur léthale de l'oubli(1). Le génie du capitalisme a été peut-être de proposer, sous les formes légitimes de l'utile, une machine auto-érotique (cf annexes 5 et 6).

L'autre argument tend à justifier l'automobile par sa banalisation: on peut penser, au contraire que ce qui contribue à sa valeur d'usage, c'est quand elle profite de grandes différences de potentiel entre deux espaces. La voiture dans un village africain redistribue les socialités, crée un événement social, produit un décalage (cf le film de Jean Rouch "Cocorico, Monsieur Poulet" et annexe 7). Elle se définit fondamentalement, à ce moment là, comme outil produisant de la relation et de l'information. La banalisation réduit les différences de potentiel, et fait perdre le profit de ces rencontres: ne trouve-t-on pas souvent évoqué, comme remède ultime à la crise de l'énergie, la suppression du déplacement des personnes au profit des moyens modernes de télécommunication(2)? De fait, le travail du chauffeur, débarrassé de ses appareils et de sa rhétorique virile, est plutôt fastidieux. La preuve ? de plus en plus d'hommes préfèrent laisser ça à leur femme... . En faisant éclater les entités territoriales, en homogénéisant les pratiques sociales autour de standards de vie, en créant, pour des raisons d'efficacité, des zones protégées, l'automobile a détruit un certain nombre de ses spécificités. Elle peut même se montrer beaucoup moins performante que d'autres moyens de transport. Sa particularité se rabat sur la sphère privée, sur l'extension des commodités. Comme l'indique le texte d'Axionov cité (annexe 4), c'est une valise, un fauteuil, une pelisse, des éléments qui garantissent contre la déterritorialisation désirante. Sa ligne de fuite n'est pas l'ou-

---

(1). "Chacun sait que tout voyage est un rêve de mort", "Grande neige, grand soleil", C. Delmas, Flammarion, 1975.

(2). Ce qui s'est déjà produit pour l'espace: après la partie de bras de fer entre Etats Unis et URSS pour envoyer un homme dans l'espace, on est passé aux choses sérieuses en se contentant d'envoyer des robots et des capteurs-émetteurs d'information. C'est moins cher et plus efficace.

verture à de nouvelles socialités, mais la possibilité de "se tirer", de rendre possible la fugue, le nomadisme occasionnel.

#### B. LES EFFETS CUMULATIFS DES NUISANCES.

Les réflexions qui avaient été faites et que nous avons repris dans les 4ème et 5ème parties, même si elles sont un peu passées au second plan avec la crise, n'en gardent pas moins leur actualité. Ce qui n'existe peut-être plus, c'est la croyance qu'il y aurait des solutions simples pour s'en sortir.

La sécurité routière reste un problème grave, et les effets des grandes campagnes ont tendance à s'annuler. Il n'a jamais été possible de démontrer sérieusement si la baisse de la mortalité était un effet direct des mesures prises, ou résultait d'une évolution épidémiologique, beaucoup plus difficile à interpréter. La crainte de l'accident et de la mutilation, que tout le monde a expérimenté sur soi-même ou sur ses proches, est extrêmement répandue. L'accident n'est plus perçu comme une "rançon du progrès" ou une fatalité, mais comme une menace aléatoire permanente. La forte augmentation du nombre des conductrices, beaucoup moins suicidaires que les hommes (cf taux morbidité, collections INSEE) a probablement contribué à cette évolution.

Les diverses nuisances: bruit, pollution, encombrements, temps de déplacement, allongement des distances à parcourir pour les besoins courants ou exceptionnels ont un effet cumulatif. Même si ils sont vécus sur le mode passif (on ne peut pas y couper), ils n'entretiennent pas moins un climat d'exaspération, de fatigue, de désenchantement. Les impasses d'un aménagement du territoire qui a misé sur le tout automobile, sont fortement ressenties (cf les coups de freins donnés aux programmes autoroutiers, aux villes nouvelles, à la création de très grandes zones industrielles, la cessation des énormes centres

commerciaux), sans que se définissent clairement d'autres formes d'urbanisme.

L'automobile elle-même est l'occasion de multiples déceptions: croissance rapide des coûts d'accession, incertitudes sur l'essence, fiabilité très limitée, coût et médiocrité des services après vente, poids des assurances. Pour une grande partie des automobilistes, la charge économique de l'automobile est écrasante. Dans la mesure où l'indice des satisfactions symboliques que procure l'automobile est en baisse, nous pensons que des modifications brusques d'attitudes sont possibles. Nous avons rencontré de très nombreux cas de démotorisation, dès que le contexte de l'habitat et du travail l'autorisait. Le plafonnement des ressources tend à favoriser la recherche des moyens de limiter les crédits et les charges fixes(1).

Nous avons observé un déplacement des intérêts vers d'autres modes de vie: plutôt que de consacrer les ressources au budget-auto, il y a glissement vers d'autres biens ou d'autres services. La population des exclus de l'automobile est mal connue: elle comporte une part de personnes qui sont éliminées pour des raisons économiques ou physiques, mais aussi des personnes qui sont réfractaires à l'automobile. L'existence d'alternative ferait apparaître, à coup sûr, une population importante, qui se contenterait d'usages occasionnels, sans vouloir assurer une charge continue. Il nous semble qu'on a fortement exagéré le lien affectif du propriétaire à son véhicule. Un seuil essentiel sera franchi, lorsqu'il sera possible de déconnecter le service de la propriété. Une masse importante de besoins, non satisfaits à l'heure actuelle, pourrait apparaître.

---

(1). Le marché de l'occasion a, à coup sûr, une fonction régulatrice, car il permet d'amorcer une désescalade des investissements. La fiabilité des véhicules nous a toujours été présentée comme un élément très important, et insuffisant.



## C.L'AUTOMOBILE EST UN PRODUIT EN EVOLUTION.

Les recherches sur les économies d'énergie et la sécurité amènent une évolution progressive du produit. Ces évolutions sont nécessaires pour répondre à la demande et maintenir une certaine légitimité ...en gardant le même type d'usage.

Les mutations les plus importantes se sont toutefois produites à l'intérieur des usines: pour partie, la crise est née dans les entreprises ( par exemple, les luttes ouvrières très dures à Fiat en 70-74, l'extrême violence patronale à Toyota, les disfonctionnements de l'appareil productif: absentéisme, sabotages, grèves). Elle a entraîné la modification des modes de travail, le recours à l'automatisme, à la soustraitance, à la main d'oeuvre intérimaire.

Ces évolutions se sont étendues au système après-vente, qui est devenu un lieu de forts profits (pièces détachées, concessionnaires). Il y a eu un ratissage du réseau des petits artisans pour produire des entreprises importantes avec des investissements lourds, un personnel de base peu qualifié, un outillage électronique hautement spécialisé, et des technologies excluant le recours au bricolage.

Enfin la limitation, sans retour, des performances pour des raisons de sécurité et d'économie, tend à favoriser les produits de grandes séries qui sont l'enjeu des luttes entre les quelques constructeurs de dimension internationale.

Ces évolutions sont internes au produit, et présupposent une continuité de l'usage sous ses formes antérieures. La question est de savoir si la question de la mobilité peut trouver des réponses satisfaisantes à partir de cette dynamique, ou doit se poser dans d'autres termes pour inciter à produire de nouveaux outils et de nouveaux services.

#### D. DES EVOLUTIONS LENTES A TRADUIRE DANS LE CONTEXTE SOCIAL.

---

A force d'avoir voulu rendre l'automobile propre, lénifiante, insipide, à force de masquer ce que tout le monde sait - même si c'est à moitié conscient - c'est à dire qu'elle est une affaire brutale, de pollution, d'accident, de panne, de gaspillage d'énergie, s'est créé un climat d'ambivalence molle, d'indifférence rampante.

Un grand nombre d'indicateurs manifestent un désinvestissement progressif: une anxiété latente baigne la conduite, fastidieuse obligation d'attention que certains cherchent à occuper en bourrant de décibels l'habitacle. Pour faire des petits déplacements quotidiens, le véhicule est le plus souvent surdimensionné. Il est souvent vécu négativement, comme protection contre les autres véhicules, contre autrui: la marche, les deux roues, les transports en commun sont menacés, entravés par l'automobile. Il est perçu comme un palliatif à l'incohérence de l'urbanisme, aux carences en équipements collectifs et en services. Le plaisir que peut procurer l'automobile est englué dans les nuisances que sa prolifération anarchique a suscité.

Les améliorations qui peuvent être trouvées mettent en jeu le rôle planificateur et incitateur de l'Etat: les régulations individuelles buttent, en effet, sur des effets massifs d'inertie du système.

Une politique d'aménagement du territoire permettant de réduire la durée et la longueur des déplacements alternants, de favoriser l'usage de moyens de transports légers, de susciter des réseaux de proximité permettant de trouver travail, services, loisirs diversifiés à des distances raisonnables, constituent les seules réponses possibles dans une période où les économies d'énergie sont une obligation(1).

---

(1). C'est aussi le seul moyen d'intervenir sur les problèmes de sécurité, car les interventions réglementaires ont trouvé leur limite ou risquent de susciter des fortes réactions: limitation

Plutôt que de créer des équipements de plus en plus lourds qui créent de nouveaux goulots d'étranglement, et alourdissent les charges, un système d'intervention adapté, transversal aux différentes compétences institutionnelles, doit amener à réduire les besoins de déplacements contraints, sans pour autant affecter le droit à la mobilité, qui est une composante de la vie sociale(1).

Une politique incitative doit favoriser l'accès à des services de transports, sans obliger à passer par la propriété d'un véhicule(2). Même si leur productivité peut s'améliorer, les transports en commun, qui sont d'une gestion lourde et coûteuse, ne peuvent répondre à tous les besoins.

On peut faire l'hypothèse qu'il serait possible de créer des entreprises de services de transport de quartier, décentralisés, offrant des services diversifiés et complémentaires (taxi individuel et semi collectif, location de véhicules, services de livraison et de transports) qui répondraient, en les coordonnant, aux besoins qui se font sentir.

Une des difficultés, c'est qu'en matière de service, la tendance des entreprises (location, par exemple) a été de capter la clientèle de haut de gamme (la même à laquelle s'adresse les constructeurs, l'aviation civile, les trains à suppléments) en leur offrant des prestations chères, concentrées dans les zones où la demande est forte(3), avec tout un apparat

---

des puissances disponibles, interdiction des transports routiers à longue distance, baisse des vitesses. Il y a un seuil impossible à franchir, qui est l'aléatoire de la présence simultanée d'un grand nombre de véhicules en mouvement.

(1). Une enquête sur les ghettos et les zones de pauvreté montrait que les phénomènes d'exclusion étaient fortement accentués par l'impossibilité pour ces populations d'accéder à la mobilité, en raison de ses coûts.

(2). Le kilométrage moyen parcouru (11 à 12.000 kms) est inférieur à un taux d'amortissement du véhicule: il y a suréquipement par rapport à l'usage.

(3). On trouve toujours un taxi dans le centre de Paris, jamais en banlieue ou dans les quartiers périphériques.

commercial qui accroît massivement les charges.

Ant Farm cite l'exemple d'un garagiste de Los Angeles qui a créé un service de location de voitures usagées, qui lui permettait de faire tourner son stock de voitures d'occasion dont il assurait l'entretien, à des prix défilant toute concurrence.

L'incitation à la création de sociétés de service polyvalentes repose sur la satisfaction de besoins qui apparaissent avec l'évolution de la demande de transports. Ces sociétés sont susceptibles d'offrir un grand nombre d'emplois, en remplacement de ceux, en diminution, de l'industrie automobile. Ce sont des PME qui peuvent être régies par des accords de coordination et d'échanges, pour offrir des prestations suffisamment homogènes. D'implantation locale, elles vivifient les réseaux sociaux et les échanges. Elles permettent enfin une analyse plus poussée des besoins de transports(1), et la recherche des solutions économiquement viables. Une telle démarche peut être incitatrice pour l'industrie pour fournir un matériel adapté, simple, robuste, à usage polyvalent, qui correspond à un tout autre cahier de charges que celui qui est proposé.

Nous pourrions surtout souligner qu'ils peuvent répondre à une attente de voir apparaître une autre façon de concevoir les transports, les rapports sociaux, les rapports au temps et à l'espace.

Il a été souvent remarqué que, depuis 40 ans, l'automobile n'avait été le lieu que d'innovations marginales, reproduisant à satiété un modèle fixé une fois pour toutes. Face à la crise de l'énergie, des sommes considérables sont investies pour maintenir, avec quelques ajustements, un même type de produit.

---

(1). En matière de transports, la chaîne se bloque toujours sur le maillon le plus faible: d'où un suréquipement permanent qui n'est utilisé qu'occasionnellement, et alourdit les coûts. C'est vrai aussi bien du privé qui a une voiture uniquement pour les vacances, que de la SNCF ou des équipements routiers qui sont conçus pour essayer de faire face aux moments de surcharge.

Cette manière d'aborder les choses ne résout pas le problème des nuisances considérables que provoque l'automobile dans les pays développés, pas plus que les besoins des pays en voie de développement(1).

L'automobile n'est pas une fin en soi, même si elle représente un secteur économique important. Il est possible de trouver d'autres réponses au besoin de mobilité, à condition de mieux cerner celui-ci et de proposer des solutions diversifiées, qui ne se limitent pas à l'alternative transports en commun / véhicule privé. Ce défi est l'occasion de susciter une renaissance de la pensée urbanistique, et de créer un champ d'expérimentation sociale ouvert. En réservant l'automobile à des usages plus "nobles", lorsqu'elle est irremplaçable, il est possible de réaliser des économies et de créer des champs d'activités nouveaux. Le désir d'innovation sociale, de rapports de vie différents, d'évolution des modes de consommation, peut être mis à profit pour offrir des réalisations concrètes. L'inertie de la demande qui est invoqué pour justifier le maintien des positions acquises reflète surtout le caractère stéréotypé du marché plus que les potentialités qu'il recèle.

---

(1). Dont il est exclu qu'ils accèdent à des taux d'équipement satisfaisants, ne serait-ce que par la pénurie de pétrole que cela provoquerait.

ANNEXES

---

ANNEXE 1: LA MODE DE LA MOTO

ANNEXE 2: LE BRICOLO

ANNEXE 3: SUPER BAGNOLE

ANNEXE 4: RECHERCHE D'UN GENRE

ANNEXE 5: LA BAGNOLE

ANNEXE 6: MIMODRAME

ANNEXE 7: UN VILLAGE CEVENOL

## ANNEXE 1

LA MODE DE LA MOTO

Dans tel lycée parisien, dont les élèves se recrutent dans les couches supérieures du prolétariat et dans la petite bourgeoisie, les professeurs ont suivi, avec un étonnement mêlé de crainte, le phénomène de la moto: apparu il y a une dizaine d'années, il devait se développer très rapidement, polarisant littéralement la vie du lycée sur le parc de véhicules qui croissait d'années en années à l'entrée de l'établissement. Les conflits familiaux, les conflits entre élèves avaient très souvent pour enjeux, l'accès à la moto, la prise en charge de son budget. Les modes de relation et de socialisation étaient structurés par un univers informel de relations autour de la moto: lieux de rencontre, systèmes d'entraide pour l'entretien, abandon de la scolarité pour gagner de l'argent, non pas en vue d'une vie indépendante, mais pour avoir l'argent nécessaire à la machine. Certains enseignants se mirent eux-mêmes à la moto, entrant ainsi dans ce système complexe de camaraderie privilégiée. Tous les enseignants ont été surpris de la vitesse avec laquelle on est passé des petites cylindrées aux 750, qui représentaient le "summum" de l'époque, comme le disait la pub Honda. Le mouvement s'est brutalement inversé, il y a trois ans environ, après un repli sur les motos vertes. Les élèves, qui étaient absolument incolables sur le sujet (qu'ils soient ou non motoristes eux-mêmes) se sont désintéressés totalement du sujet, disant qu'ils trouvaient ça "ringard". Les enseignants ne sont pas parvenus à s'expliquer cette évolution. Ils évoquent diverses raisons qui ont pu concourir à cet état de fait: tout d'abord, un certain nombre d'accidents mortels ou très graves ont endeuillé le lycée. La raison n'est peut-être pas suffisante, car jusqu'alors les motards s'en souciaient comme d'une

guigne, tirant au contraire une plus value de prestige des dangers qu'ils encouraient. Ce qui a marqué ce sont peut-être moins les morts que certains blessés très graves, amputés ou marqués par les chocs cérébraux, qui sont revenus dans le lycée, et que les classes ont du prendre en charge. Un facteur semble avoir beaucoup joué: le développement intense d'une délinquance liée à la moto; les vols, les dégradations devenaient un souci prédominant pour les jeunes motoristes; un enseignant raconte que les élèves garaient leur machine devant les fenêtres de la classe pour les surveiller du coin de l'oeil pendant les cours, et bondir dehors à la moindre alerte ! Cette dégradation des conditions subjectives de l'usage a été accentuée par la prise de conscience de l'extrême fragilité de ces machines dont l'entretien est d'un coût exorbitant. La nouveauté de l'objet ainsi que son côté clinquant a fasciné jusqu'à ce que soient mieux perçues les contraintes qu'il suscitait: l'augmentation considérable du coût des assurances, les limitations réglementaires de vitesse, ont accentué cet effet. Cet ensemble de données semble avoir plus joué que l'opposition des parents, plutôt résignés (si tu as ton examen, tu auras ta moto ...). La nouvelle génération d'élèves porte son intérêt sur d'autres objets. Ce mouvement de désaffection rappelle celui tout aussi sensible d'il y a une dizaine d'années vis à vis de l'automobile: l'objet est non seulement abandonné, mais il se colore de valeurs négatives. Les fidèles ne portent plus l'idéal des lycéens, mais forment une des minorités qui composent l'établissement (motards, "drogués", J.C, fans du cinéma, etc...).



"Recherche d'un genre", Vassili Axionov, Gallimard, 1979.

A présent, autour de Kharkov, il y a une rocade, mais il y a deux ans, les voitures devaient traverser l'énorme ville de bout en bout pour gagner la chaussée de Simféropol. Naturellement, tout le monde se perdait, je n'étais pas le seul. Un jour, je me rappelle, je me suis retrouvé trois fois de suite rue Soumskaïa, la principale artère de la ville, et trois fois j'y ai doublé une Moskvitch grise de la toute première série, tellement bourrée de monde que la vieille carrosserie semblait se bomber sous la pression des épaules et des fesses, des côtes. Eux aussi, ils m'avaient remarqué, il me semble.

A un feu rouge, le conducteur de la Moskvitch, un zig mal rasé, la quarantaine, une chemise à carreaux trempée de sueur, un chercheur d'or tout craché, a sorti la tête par la portière et m'a demandé :

- Toi aussi, tu vas en Crimée ?

Chez nous, les chauffeurs se tutoient presque toujours, comme s'ils étaient liés par quelque chose de commun, de sportif. C'est un écho de l'ancien temps d'« avant la Jigouli », quand les lourdes Volga hautes sur pattes voguaient à raison de quelques spécimens isolés parmi les champs, telles les péniches de quelque périlleux raid atlantique, et que les chauffeurs faisaient à leurs propres yeux figure de capitaines, camarades de combat dans l'entreprise risquée de l'automobilisme russe. Et à ce propos, aujourd'hui, l'ère de l'automobilisme de masse, les dangers de la route, loin de décroître, se sont accrus. Un respectable officier de la Sécurité Routière m'a raconté un jour que la circulation croissait dix fois plus vite que le kilométrage des nouvelles routes. Ça, j'en paye les effets. Les grandes chaussées qui me paraissaient autrefois si larges et si libres m'envoient à présent en face un flot ininterrompu de ferraille fumante et grinçante qui m'empêche de doubler. Il n'y a pas longtemps encore, je me débrouillais et prenais la route la nuit afin de franchir la banlieue de... disons Moscou... sans encombre. Aujourd'hui, la route de nuit n'a pour ainsi dire plus de raison d'être : des centaines de débrouillards comme moi roulent à toute pompe sur l'asphalte sans lui laisser le temps de refroidir, s'envoient leurs phares en pleine figure et débitent des énormités. Encore un phénomène curieux : chez nous, un homme au volant, même bien élevé, il faut qu'il débite des énormités. L'atavisme, là aussi, bien sûr. Pour ainsi dire : quand je suis au volant, je suis un homme brutal... d'une catégorie particulière... c'est une chose sérieuse, violente, dure comme l'acier... Or, c'est une chose tout à fait ordinaire, normale, bien que dangereuse. Ceux que cela concerne devraient réfléchir à la statistique brute ci-dessus exposée. Un monde fantastique peu attrayant, un collapsus des moyens de transport pourrait parfaitement devenir réalité. D'ailleurs, je n'ai aucune intention de me livrer à une chronique sociologique. Je me dispose tout simplement à répondre à la question du mal rasé en chemise à carreaux trempée de sueur.

- Dans le Midi.

- Je vois que tu tournes en rond comme moi, sourit-il. Suis-moi, cette fois, j'ai repégoté la sortie.

Je lui souris. Il m'avait conquis avec ce mot : repégoté.

Là, le feu est passé au vert et tout le monde a démarré. Je suivais la Moskvitch. D'ores et déjà, elles sont devenues rares, bientôt, ce seront des pièces de musée. Mise au point juste après la guerre, cette petite auto s'est curieusement révélée comme la copie de l'Opel-Kadett d'avant-guerre... Je

me rappelle qu'un jour de 1948, j'étais encore un gamin, j'entraînais non loin du stade Dynamo quand Bobrov, le célèbre avant-centre, est arrivé dans une auto comme ça, avec un ours en peluche sur le capot. Une impression inoubliable.

Combien ce « chercheur d'or » a-t-il enfourné de monde dans sa bagnole ? Par la petite vitre arrière, on apercevait deux ou trois têtes de bambins, plus deux têtes féminines devant. Deux femmes sur le même siège ? On avait du mal à se figurer cela. Sur le toit était arrimé un ballot gigantesque bourré de toutes sortes de bons objets, probablement de ces saloperies et bidules divers dont on ne saurait se passer dans un ménage. Derrière, il y avait encore une petite remorque pleine de bagages. Mais ce qui m'a le plus étonné, c'est sa plaque minéralogique : TU 70 18. TU, qu'est-ce que c'est que cet index ? De quelle région ? Pas celle de Tioumen, tout de même ? Par la suite, il se confirma que c'était bien Tioumen que c'était bien de là que Liocha Kharitonov, brave entre les braves, emmenait sa famille sur ses quatre roues jusqu'en Crimée.

Quoi qu'il en soit, la TU 70 18 avait vraiment « repégoté » la sortie. Au bout d'un moment, notre petit convoi se retrouva sur la route de Simféropol. C'était au soir, des colonnes de poids-lourds, leur journée terminée, retournaient en ville mais de notre côté, la route était plus libre, c'est pourquoi nous dûmes à mon vif regret nous séparer. Évidemment, le chercheur d'or avait fait tout ce qu'il pouvait, appuyé sur le champignon, mais hélas, où finit une vieille Moskvitch, c'est à-dire à soixante-dix à l'heure, une Jigouli flambant neuve ne peut pas faire que commencer. J'ai roulé à sa hauteur quelques instants, baissé ma vitre droite et dit :

- Il ne faut pas m'en vouloir, l'ami !

Le chercheur d'or m'a fait un triste signe d'assentiment.

- Je comprends, je comprends.

Puis son visage s'est éclairé d'une façon inattendue :

- Dans un an, j'aurai la même.

- Alors, ça, c'est épatant. A la prochaine ! dis-je.

En guise d'adieu, la Moskvitch m'aboya aux trousses. C'est qu'il y avait en plus un petit chien qui s'y remuait comme il pouvait. Trois enfants, deux femmes et un petit chien. Je me mis à rire. Le chercheur d'or aussi. Nous nous quittâmes en amis. J'appuyai légèrement sur l'accélérateur et disparus bientôt à leur vue.

- La maison est toute trouée, et lui, il veut acheter une Jigouli ! dit la belle-mère en contemplant les tisons du couchant ukrainien qui achevaient de se consumer.

- Ça ne va pas, maman ? rétorqua rudement Liocha Kharitonov.

Bouffe-tout-cru se mit à aboyer, les enfants à rire.

- Liocha, Liocha, balbutia sa femme qui dormait à moitié.

- Arrêtez ! Je veux sortir ! exigea la belle-mère.

Elle avait tenté des sorties comme ça depuis le début : dans les marais de Sibérie, les monts de l'Oural et l'Outre-Volga.

Tout d'un coup - ompff ! - un pneu éclata. L'arrière gauche. Liocha s'agrippa au volant et lâcha l'accélérateur. La jante arrière gauche racla l'asphalte. Il fallait donc descendre, changer de pneu - et ça faisait combien de fois ! - porter à vulcaniser la dernière chambre de secours qui, bien que destinée au secours, présentait deux grands trous.

Bref, ce n'étaient pas les distractions qui manquaient. Maudissant le mauvais œil de la belle-mère, Liocha s'attela à la tâche. La famille, habituée à ce genre de choses, traversa le fossé, s'égaya dans le pré et alluma un petit feu en vue de dîner. Liochka s'esquintait après son pneu, tendait l'oreille vers la voix piaillarde de sa belle-mère et se disait qu'il avait eu tort de ne pas lui payer le voyage en avion. Des bonnes femmes comme ça, ça doit voyager en avion. Au diable les économies quand il s'agit d'elles ! Qu'elles prennent l'avion loin de nos yeux. Parole d'honneur, qu'elles prennent plutôt l'avion au lieu d'occuper une place dans la voiture. Je vous en prie, voici votre billet, nous allons partir sans vous, en famille, notre collectif en son état initial et, j'en profite pour le dire, Bouffe-tout-cru sera moins nerveux. Prenez l'avion, vous gagnerez du temps !

Tout d'un coup, le pneu céda et la roue sortit avec une facilité inattendue. Alors, le cours de ses pensées changea. Dans le fond, se dit-il, la présence de la belle-mère n'est pas injustifiée. Si elle n'était pas là, après qui me mettrais-je en pétard ? Ma femme, ma Natacha, mes enfants, Bouffe-tout-cru, et si ça se trouve, après ma malheureuse auto.

Evidemment, les nerfs de la famille Kharitonov étaient à bout. Cela faisait douze jours qu'ils avaient quitté Tioumen, et les innombrables pannes, nuits à la belle étoile, dans des campings dégoûtants, chez des parents éloignés, tous ces plaisirs les avaient complètement vidés.

La voiture de Liocha était quasiment née comme un être mythique, un homuncule pétri de boue. Il avait pris la caisse dans un cimetière de voitures, l'avait décabossée, redressée et peinte de ses propres mains. Tout de ses mains en or. Et ainsi du reste : le pont arrière, le pont avant, le moteur, chaque rondelle, il les avait rassemblés pendant des années, ici les achetant au rabais, ici procédant par voie de troc, et voilà que la saison en cours, il avait composé cette merveille sur roues. Passer le contrôle des Mines avec un engin comme celui-là n'est pas chose facile, même à Tioumen. Trois fois, Kharitonov l'avait présenté à la Sécurité Routière et trois fois il avait encaissé un fiasco. Il avait cependant fini par « séduire » les inspecteurs par un équipement sensationnel : un voyant lumineux « Attachez vos ceintures ». Vous vous asseyez, vous tournez la clé de contact, mais le moteur ne bouge pas, seul le voyant clignote. Vous attachez vos ceintures, le voyant s'éteint et le moteur se met à tourner. Voyez cette technique dite « comme chez soi ». Les inspecteurs pleins d'admiration avaient établi sa carte grise. Eh bien, Liocha, fi de garce, tu sais, les gars doués, ça ne court pas les rues, comme on dit. Liocha ne se prenait pas pour un gars tellement doué, mais les voitures, il en était dingue. Il était ingénieur du bâtiment, mais il ne se sentait de vocation que

pour l'automobile pour laquelle il brûlait d'une passion ardente. Un de ses copains qui travaillait sous contrat à Alger lui envoyait des journaux de l'étranger, si bien qu'il était toujours au courant. Parfois, il s'en trouvait très contrarié, par exemple en apprenant que les usines Volkswagen allaient arrêter la fabrication de leurs coccinelles. On aurait pu croire qu'il s'en moquait bien, de Volkswagen, dans son Tioumen natal, mais non, il souffrait. Enfin, il touchait les premiers fruits réels de ses peines : ce voyage vers la mer, vers la mer lointaine, vertigineuse, chaude. Soigne-toi d'abord, Liocha, lui avaient conseillé ses amis, tu n'arriveras jamais. Soigne-toi d'avance, après tu ne guériras plus. Vous rigolez ? Non, sa famille avait foi en lui : sa femme Natacha, son aînée Svéta, sa cadette Liouda, et Bouffe-tout-cru, le fils de chienne, et surtout Vitassik - huit ans, celui-là, il tremblait de confiance en son papa et en la prodigieuse auto. La seule à ne pas avoir foi était sa belle-mère, comme de juste mais, ainsi que nous l'avons vu, elle était partie quand même. Cela faisait longtemps qu'ils rêvaient tous de la mer.

- A table, mon gendre, grinça fielleusement la belle-mère de l'autre côté du fossé.

Elle le convie à chacun de leurs festins autour du feu de bois avec la même aigreur, comme si c'était sa faute à lui s'ils ne trouvent pas une nappe amidonnée en arrivant en plein champ.

Cependant, la soupe aux pâtes était chaude, bonne.

- Alors, c'est réparé, P'pa, demanda Vitassik dans le registre grave.

Liocha releva le nez de sur la casserole et vit avec quel espoir mêlé de tourment le regardaient les membres de sa famille et comme leurs yeux luisaient.

- Ça marche, dit-il. Du solide. On peut repartir.

- Avec de la chance, on y sera dans un mois, dit la belle-mère.

- Ah, Maman ! Liocha aspira à pleine poitrine l'air tiède et poussiéreux d'Ukraine. - Tenez au moins votre langue.

A peine avais-je décidé de prendre mon temps, que j'aperçus sur une butte à ma droite, des voitures, un grand feu et des silhouettes humaines. Il arrive souvent, au soir, sur les pistes lointaines que les voitures s'agglutinent et que les chauffeurs passent la nuit ensemble autour d'un feu. Il s'y trouve parfois des cinglés, des mecs gonflés, toujours prêts à se gondoler. Je me garai contre le bas-côté, coupai le contact et entendis aussitôt des éclats de rire. Eh bien, c'est là que je passerais la nuit, puisque je n'avais pas à me presser. Je franchis la faible pente du caniveau en première et roulai jusqu'au feu.

J'y trouvai un camion frigorifique colossal, deux camions ordinaires et quelques voitures de tourisme. L'une d'elles avait le capot levé. La carrosserie était enfoncée, les phares dévissés, le capot lui-même baillait comme un four. Le propriétaire de cette Jigouli-là, un jeune costaud, son trico jaune en pièces sur son large thorax, racontait avec des rires bruyants et proches de la crise de nerfs (et ça ne devait pas être la première fois) son accident.

Il aurait pu manger, mais il refusa. Il ne voulait pas. Il était en paix avec lui-même et le monde. Il gardait les yeux ouverts, mais il se sentait rêver. Il entendait son propre sang rugir dans ses oreilles, et mêlé à ce rugissement des bruits de voitures. Mêlées à son sang, il voyait des voitures. Elles fonçaient et sifflaient le long des interminables routes sinueuses de ses veines. Soulevant ses mains posées sur son estomac, il se cramponna aux bords du lit. Ça, il ne l'avait pas prévu.

Rempli de terreur et de joie, il s'efforça de se réveiller. Mais il ne dormait pas. Ses yeux étaient remplis de voitures. Elles se poursuivaient et luttèrent de vitesse dans le moindre de ses muscles et de ses tendons. Des buggies se ruaient sur les grèves californiennes de ses pieds ; de robustes jeeps équipées de quatre roues motrices et de pneus à neige gravissaient les montagnes du Montana de ses hanches ; des décapotables rutilantes, racées, ronronnaient, capotes baissées, au soleil de l'Arizona de son bras gauche ; des taxis sales, fonctionnels et retors, se battaient furieusement pour la vie dans le New York de sa tête.

Et son cœur. Dieu, son cœur ! Il le sentait dans sa poitrine, à part et distinct. Isolé et palpitant, et il savait à quelles exigences extrêmes il pouvait le soumettre. Et toutes ces voitures qui fonçaient et rugissaient dans cette hallucination de lui-même finissaient toutes par aboutir à son cœur. Un cortège sans fin de Saab, de Ford, de Plymouth, de Volkswagen, de buggies de toutes sortes et de tous les modèles, de Toyota et de voitures du monde entier, s'allongeait aux portes de son cœur palpitant.

Il se regardait, stupéfait et hébété, se remplir peu à peu de voitures qui se pressaient toujours plus denses jusqu'au moment où, des pieds à la tête, il ne fut plus qu'un énorme embouteillage. Sa peau se tendait. Ses veines et ses artères répercutaient le vacarme des klaxons, bloquées par un embouteillage qui ne cesserait jamais, car il ne pouvait s'écouler nulle part. Des voitures, partout des voitures, et nulle part la moindre issue.

Harry Crews

"Super bagnole"

Albin Michel, 1972

Mais au tout dernier moment, alors qu'il haletait et étouffait sous la masse des voitures, proprement terrifié à l'idée qu'elles allaient continuer à se multiplier jusqu'à ce que craquent les coutures de sa peau et que reflue sa vie, une solution — irréaliste et logique — lui apparut au milieu de son hallucination. Il était une voiture. Une voiture aux accessoires somptueux. Il survivrait, car il était l'objet même qui menaçait sa vie, il ne se suiciderait pas.

S'il avait besoin d'air, il brancherait le climatiseur. S'il avait besoin de puissance, il choisirait un carburant plus riche en octane. S'il avait besoin de se rassurer, il fourrerait cent chevaux de plus sous son capot. S'il ne pouvait supporter la lumière extérieure, il teinterait son pare-brise. Son immortalité gisait dans d'innombrables chantiers de casse, tous d'accès facile, aux quatre coins de l'Amérique. Libre à lui d'aller y puiser pour remplacer son aile, remplacer son volant, et même remplacer son moteur, tout remplacer jusqu'au jour où il ne serait même plus ce qu'il était au commencement. Tout remplacer, et avec tout, jusqu'au moment où, devenu tout le monde, il ne serait plus personne.

Herman roula et se secoua sur son lit. Brusquement, il se figea. Puis il se tourna doucement sur le flanc gauche. Il eut l'impression de s'entendre cliqueter. Il fit un nouvel essai.

"Recherche d'un genre", Vassili Axionov, Gallimard, 1979.

Qu'est-ce qu'une automobile ? se demanda Pavel Dourov. Et plus précisément, une voiture de tourisme particulière ? La formule satirique et hardie selon laquelle « ce n'est pas un luxe, mais un moyen de transport » qui avait cours dans les années vingt a sombré avant la fin de cette même décennie. Dans les années cinquante – qui ne sont pas encore si loin – l'automobile n'était toujours pas un moyen de transport, mais le symbole d'une certaine puissance, un luxe incontestable, et l'autre du péché. Ce n'est qu'à présent, environ 1975, que nous pouvons nous poser à nous-même sans crainte que cela sonne faux, cette question bien simplette : qu'est-ce qu'une automobile ?

Ainsi donc, un moyen de transport, naturellement. Une automobile, c'est un siège rembourré sur lequel on se déplace à grande vitesse dans l'espace. En outre, tu peux y transporter tes effets personnels et pas nécessairement dans des valises, tu peux tout simplement les flanquer en vrac dans le coffre ou à l'arrière. Par conséquent, une automobile, c'est une valise ambulante. Ensuite, si tu te déplaces tout le temps, tu peux parfaitement, l'hiver venu, te passer de pelisse, parce qu'à l'intérieur, il y a un bon et solide chauffage. Donc, une automobile, c'est aussi une pelisse, n'est-il pas vrai ? Et puis quoi encore ? Bien sûr, ton automobile, c'est ta maison, une maisonnette sur roues, une part de ta sphère de protection personnelle, ton lit, ton parapluie, tes galoches et, bien sûr, ton miroir à raser. Oui, un excellent miroir à raser, se disait Pavel Dourov, assis à côté de sa voiture et se savonnant les joues devant son rétroviseur latéral.

Assez, assez roulé sur les routes ! m'avaient dit ma mère et aussi d'autres femmes. Qu'est-ce que tu cherches ? Depuis que tu as quatre roues, tu ne fais que rouler. Qu'est-ce que c'est que ces lubies ? Où étais-tu, où vas-tu ? Qu'est-ce qui te presse ? Tu vas en Crimée, mais tu n'y tiens pas deux heures et tu coupes d'est en nord-ouest l'Ukraine, la Biélorussie, la Lituanie, puis tu pars pour l'est en suivant les courbes de la mer Baltique et tu t'enfonces dans la Russie du Nord, tu te rapproches peu à peu de Moscou, de ta maison d'où, ayant changé de filtres et d'huile, tu files vers le sud-est, des vieilles régions vers les nouvelles, à Novorossisk, par une nuit néfaste tu empruntes un parcours dangereux, droit sur la frontière turque, après, tu erres par les républiques montagneuses, tu perds l'habitude de manger comme tout le monde et de te laver, puis, pris de mélancolie, tu diriges tes roues vers le nord, dirait-on, vers chez toi, vers le repos, mais tu sais déjà toi-même que ton repos virera à la chasse aux roulements à billes, amortisseurs de tous modèles, changements de filtres et d'huile et mise en règle de tous documents exigibles aux frontières avec pour seul but le parcours de nouveaux espaces à travers la Roumanie jusqu'en Bulgarie, autour de la Bulgarie jusqu'en Yougoslavie, de là en Hongrie, puis en plein milieu de la Tchécoslovaquie, en Pologne, et ensuite sur la E-8 qui te ramènera à Moscou aux fins d'effectuer ton changement de filtres et d'huile.

Assez, assez roulé sur les routes. Tu bousilleras ton auto et ne trouveras rien de ce que tu cherches.

"La bagnole", Jacques Teboul, Ed. Libres Hallier, 1980.

## La beauté des autoroutes 2.

C'est comme une hypnose de voyager des heures durant à grande vitesse, isolé derrière des vitres dans sa machine, avec à toute allure la répétition des mêmes formes, panneaux hectométriques, kilométriques, défilé des champs et des arbres, aires d'arrêt, stations-service, et quand on arrive soudain devant la plaine immense et que tout l'espace est bouffé par le ciel, le ciel bleu et la lumière qui mange les formes et les détails, pour ne faire de l'étendue que quelque chose d'à peine moutonnant et d'abstrait dans l'immensité des lignes pures, alors c'est comme si la voiture était aspirée, comme si le moteur ne faisait plus entendre son tricotage bien réglé, mais seulement le sifflement d'une aspiration, et le voyage devient un glissement scandé, cadencé, musical, vrraoum ! par la venue précipitée des postes téléphoniques, des panneaux de sortie et le défilé régulier et brillant des glissières, le long de longues courbes à peine ascendantes, un glissement, presque un vol, trajectoire détachée dans le ciel, une glissade sans effort accompagnée des sifflements de l'air contre les vitres et la carrosserie, dans la chaleur, glissement soutenu par les battements rythmés, rapprochés, feutrés, flac ! flac ! flac ! flac ! très vite des montants de la glissière à gauche, et vrraoum ! l'abolement vite déchiré d'une voiture dans l'autre sens, ça glisse à 160 et ce n'est plus qu'une musique ininterrompue, génératrice de silence, dans le ciel, puis seulement le silence dans le bleu, dans cette abstraction, seulement cette vitesse silencieuse au milieu des lignes pures et comme une immobilité souveraine dans l'espace trop grand, épuré de tous ses détails, pour qu'on ait l'impression qu'il change. Bruits, respirations, vrombissements, sifflements, plainte grandissant et s'évanouissant des moteurs ; des miaulements traversent l'espace, un rythme saccadé s'interrompt, reprend ; le voyage des heures durant comme une hypnose, quand il fait chaud, et ça pourrait durer des journées et des nuits entières, sans effort, avec le sentiment que rien n'est jamais atteint, que la vitesse est toujours insuffisante et qu'il faudrait encore et encore aller plus vite, sur une trajectoire de plus en plus pure, de plus en plus définitive, comme un trait. Mais il faut s'arrêter à cause des moucherons sur le pare-brise, pour prendre de l'essence, pour pisser, se détendre, s'étirer, marcher un peu, boire un café, dire quelques

phrases, savourer dans une cafétéria un autre rythme, au milieu des juke-boxes, des papiers gras et des gens qui ne regardent pas et qui mâchonnent, ahuris, les yeux vides, qui mâchonnent des sandwiches mous sur lesquels ils tirent de leurs dents serrées. Ça leur fait un drôle de sourire mécanique, arrêté.

Pourquoi m'enfuir? Pourquoi la cavale? Pourquoi ce mouvement qui me pousse à partir? Quand je décampe, je sais pénétrer l'espace d'une terre et sur laquelle j'essaie de poser plusieurs regards en des lieux différents. Je pense des choses comme ça dans la vitesse, presque seul, le matin, sur les autoroutes qui tracent les nouvelles lignes de l'espace et qui sont trajectoires noires, différemment lumineuses selon le soleil et le temps. Je file, je glisse, je fuis sur des espaces vides, j'entame des mondes intimes de campagne avec fermes et vergers et prés gras, je me retrouve passant des champs de blé, une mer avec sa houle, ou traversant comme un bolide d'immenses et mystérieuses landes. Je voyage, je m'enfuis, je quitte quelque chose à chaque instant, et je pénètre, j'entre, j'entame, je m'ouvre une ligne dans l'espace et chaque fois j'entre autrement dans un espace différent, mais je sais que de disparition en disparition, d'effacement en avancée, le terme au bout des routes, passé les villages et les villes, est l'apaisement de la mer ou sa fureur, ou sa profonde noirceur.

Pourquoi m'enfuir? Pour ce plaisir: au sommet d'une côte, à contre-jour, parce que je roule vers l'est, — il est huit heures et demie du matin, au mois de mai

— tout à coup la plaine au bas de trois larges vagues rondes de la terre, qui descendent; la plaine brillante, blanche, une immense lueur, comme un lait, comme une seule étendue de brume, la plaine qui fume sous le soleil, comme une énorme flaque tranquille d'où saillent des formes plus bleues, des arbres, des maisons, des pylônes, des usines, les clochers de Reims, et le tracé de l'autoroute qui brille noire entre les deux fils éblouissants des glissières. Cette vue n'est déjà plus là, une autre et une autre, chacune furtive et chacune avec l'autre finissant par se fixer quand même dans la mémoire des yeux, viennent sans cesse dans le mouvement qui traverse vite.

Il y a sous la neige, la montée en longues courbes d'une large autoroute à travers une forêt de hauts sapins. Le noir absolu du revêtement et celui vivant des arbres, la nuit des arbres, le fourmillement de la neige et la blancheur nette des lignes et des pointillés qui arrivent devant moi et qui disparaissent aussi vite dans le rétroviseur. Puis tout se mêle et pâlit, s'embrouille sous la tempête de neige qui augmente.

Pourquoi je fuis? Pourquoi la voiture, pourquoi? Et pourquoi dans ces cavales épisodiques, je me presse dans les plages vides du voyage? Je veux aller dans ces endroits, villes, landes, rives où je marche. Alors, je me hâte. Et c'est vrai que dans ces états du voyage, entre deux arrêts, deux séjours ou deux haltes seulement, le déplacement lui-même, rapide, où je suis immobile, lancé sur une trajectoire abstraite, fait naître ces rêveries, ces pensées, ce regard si particulier sur la beauté d'espaces ignorés. C'est un bon moyen de s'entraîner à mourir. Avec la fréquence et l'intensité croissante des périple, avec une exigence accrue, avec le temps qui passe, l'exercice se fait plus dur et plus violent!

"Mimodrame", John Hawkes, Lettres Nouvelles, 1976.

Oui, il me semble que l'un des plus grands plaisirs que l'on peut éprouver à conduire la nuit c'est justement qu'on voit si peu de choses et qu'on en voit tant cependant. Alors en nous l'enfant se réveille et nos premières sensations de peur et de sécurité commencent à chatoyer et vibrent à nouveau. Dans l'obscurité de la voiture, des voix oubliées nous parlent, une chaude lueur irradie des cadrans, nous roulons et en même temps nous ne roulons pas, enfouis dans le moelleux des coussins comme nous l'étions déjà par une nuit semblable, encore que nous ressentions, malgré la douceur de ce beige qui tapisse les sièges, la substance nauséuse du voyage d'à présent. Enfants, nous avons une confiance absolue dans le conducteur, bien qu'il y eût toujours le risque délicieux d'un virage manqué, de quelque défaillance mécanique, toutes les lointaines inconnues de la nuit elle-même. Et puis nous regardions, et peu importait ce que nous pouvions voir de la route sur les côtés ou devant nous ; notre vue était entièrement soumise à la lumière des phares, et qu'elle fût ainsi diminuée sans recours ne faisait que la magnifier pour accroître notre plaisir.

Sur le pont, l'automobile attendait, rutilante, comme neuve. A présent, nous voici emportés comme à l'intérieur d'une pendule en forme d'obus, stationnaires, dirait-on, sur nos sièges, au milieu de ressorts tendus et de rubis scintillants. Nous avons un plein réservoir d'essence et les pneus sont à peine vieux d'un mois.

Ne me demande pas de ralentir. C'est impossible.

Ne vous inquiétez pas. J'ai beau discourir, je reste attentif. A aucun moment je ne perds de vue la route que nous suivons dans la plus noire de nos nuits, bien que je la distingue à peine. Oui, je suis aussi concentré que peut l'être un tireur d'élite, un bourreau délicat, un enfant qui observe un scarabée sur une brindille.

## ANNEXE 7

UN VILLAGE CEVENOL

Ce village cévenol (≈ 500 personnes), situé dans une montagne assez éloignée, a vu sa structure modifiée par un usage particulier d'un véhicule. Très pauvre, en voie de dépérissement parce que la population vieillit et que la culture en terrasse demande trop de main d'oeuvre, son économie agricole s'est réduite sur une part du territoire de la commune à la culture des oignons.

La structure de la propriété se divise en petits propriétaires qui possèdent les anciennes zones de culture en terrasse, et en gros propriétaires qui possèdent de très grandes surfaces non cultivables, anciennement d'usage commun pour l'élevage extensif du mouton (les "drailles"). Les premiers vivent au village, et leurs enfants les plus doués s'en vont travailler en ville. Les seconds sont partis depuis longtemps s'installer dans les capitales régionales, Nîmes et Montpellier, comme commerçants, professeurs, etc... .

Un moyen propriétaire par alliance, Mr X., étranger au village, a eu l'idée, il y a une vingtaine d'années, de répondre à un besoin du village: plutôt que chacun aille vendre sa production au marché local en prenant le car, il a acheté un véhicule commercial léger (403 bâché) pour regrouper la production d'oignons et aller la vendre au grossiste régional.

Première conséquence: les femmes ne sont plus sorties du village, et ont perdu les ressources marginales qui leur appartenaient en propre (les produits de la basse cour).

Deuxième conséquence: Mr X a établi des relations privilégiées avec le grossiste, qui s'est mis à imposer des semences à haut rendement et des engrais: le village qui était connu pour



la qualité de ses produits, s'est mis à vendre des oignons très gros, gorgés d'eau et qui se conservent mal. Ce qui a amené une crise des ventes, un effondrement des cours, et une accentuation du déplacement de l'activité vers le lotissement estival des terres.

Troisième conséquence: Mr X a acquis une certaine aisance et une soif de respectabilité pour se distinguer des "culs terreux". Devenu adjoint au maire, il a fait alliance avec les grands propriétaires pour la création d'un groupement forestier établi sur les zones qui étaient avant d'usage commun. Ce reboisement à un objectif spéculatif (résineux), mais mal adapté au sol, il prend mal, assèche les terres fragiles et multiplie les risques d'incendies.

La commune qui a financé la viabilisation du groupement se trouve en position précaire, et fait reposer ses espoirs de survie sur la nouvelle population touristique qui s'installe au village.

Il faut noter que les usages de ce transporteur ressemblent à ce qui se passe dans beaucoup de villages africains, vis à vis de la population qui ne parvient pas au seuil des revenus permettant la motorisation. Ce type d'usage coexiste avec une autre motorisation, qui ne concerne que les usages de mobilité de loisirs, de consommation ou de déplacement pour aller travailler à l'extérieur. La ligne de partage passe au sein même des familles, entre les parents et ceux qui restent agriculteurs, et ceux qui effectuent une migration vers un autre mode de vie. Ceux-ci, qui accèdent par nécessité et par désir à l'automobile - au prix d'endettements extrêmement lourds et contraignants - admettent très mal de voir leur véhicule ravalé au rang d'outil de travail agricole. Ce n'est pas par souci de le préserver - il faut voir ce qu'il lui font subir au moment de la chasse ! - mais plutôt pour marquer la rupture avec les contraintes familiales.