

RÉGIS DEBRAY

Truismes

Aborder les choses de l'esprit par le biais des choses tout court, qui ont beaucoup plus d'esprit que nous le croyons, c'est le parti pris du médiologue. Les grands esprits n'aiment pas les petites choses ; ils en usent, comme tout le monde, sans trop y penser. L'Objet Roulant Non Identifié (ORNI) méconnu sous le nom d'automobile n'a pas encore reçu ses lettres de noblesse universitaire. L'Université est souvent en retard sur la vie, notamment industrielle. Pas de texte canonique de référence. Nul *Discours de la voiture*, ni *Critique de l'Auto pure*.

Louis Stettner.
*Car in winter
on 7th avenue,
New York city,*
1956,
University of
Montana, Museum
of Fine Arts
photograph.
© ADAGP, 2001.

C'est un objet prosaïque et impur, dédaigné par les philosophes ; peu considéré par les historiens (l'histoire des transports restant le parent pauvre de l'histoire des techniques, elle-même marginale dans la discipline) ; un peu plus par les géographes ; ignoré des moralistes ; mais mieux accueilli, et pour cause, par les économistes – qui ont là-dessus quelques longueurs d'avance (merci à Marc Guillaume de bien vouloir partager son savoir).

La bagnole, sa banalité la protège des questions indiscretes tant il est vrai que le lieu le plus inconnu est celui où nous demeurons. *L'homo automobilis* ne réfléchit pas son automobile – H2O ne pouvant être la découverte du poisson. La médiation automobile, *structure active de transformation*, a pourtant structuré un nouveau territoire, une nouvelle temporalité, une Cité nouvelle tout en bouleversant notre *sensorium* et notre imaginaire. *Puissances de l'automobile*, comme Edgar Poe disait « Puissances de la parole ». Il nous faudrait reprendre au bond l'observation de Bacon, le philosophe anglais de la Renaissance : « Aucun empire, aucune secte, aucune étoile ne semble exercer davantage de puissance et d'influence sur les affaires humaines que ne l'ont fait l'imprimerie, la poudre à canon et la boussole ». Et l'automobile plus encore, comme tissu conjonctif d'une nouvelle « atmosphère mentale » (Marc Bloch). Puisse l'histoire des mentalités, qui est celle du quotidien et de l'automatique, rejoindre un jour celle de la culture matérielle. Les médiologues pourraient alors lever le camp. Ce n'est pas pour demain, apparemment, et c'est bien dommage.

Si on la regarde avec l'étonnement que Platon recommandait aux philosophes, en faisant table rase de nos familiarités, on y verrait volontiers surgir une sorte d'objet surnaturel, tel Barthes dans la DS 19. « Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique ». Il est significatif que l'auteur constamment étonné des *Journées en automobile*, Marcel Proust, se soit servi de sa petite chapelle ambulante pour aller surprendre, en pèlerin ravi, des « églises sauvées », en Normandie, et redécouvrir la cathédrale de Lisieux à la lumière de ses phares. Proust a saisi mieux que personne la révolution individualiste de l'automobile : « pouvoir partir à l'heure qu'on veut et s'arrêter où cela nous plaît », ainsi que son double effet proprement spirituel de *désenchantement de l'espace* (l'automobile ne respecte aucun mystère, en reliant tout d'un coup des endroits

qu'on croyait sans relation possible) et de *réenchantement du monde* (par les chassés-croisés de perspective qu'elle permet, l'auto nous aidant « à sentir d'une main plus amoureusement exploratrice, avec une plus fine précision, la véritable géométrie, la belle mesure de la terre »). On vérifie sur cet exemple, une fois de plus, que les artistes peuvent nous en remontrer pour ce qui est de comprendre la technogenèse de l'homme, ou comment chaque innovation technologique d'importance redéfinit notre milieu culturel, rebat la donne vitale, imprimant comme un virage, une bifurcation plutôt, à la trajectoire humaine.

Aristoteles *dixit* il y a vingt-cinq siècles, l'animal est par essence automobile. Il se meut de lui-même, ce qui le distingue des plantes et des choses. Dans le rôle du principe vital, principe à la fois de mouvement et de perception (chaque nouveau palier de vitesse ajoutant une vision du monde aux précédentes), le moteur a remplacé la *psyché* ou l'*anima*, et le bipède sans plumes en a logiquement tiré parti pour renforcer sa liberté de choisir l'endroit où il vit et où il travaille, sa liberté de séparer l'un de l'autre. Et nous savons bien que chaque mode de transport véhicule, implicitement, une vision du monde. L'auto particulière (avec l'imaginaire de la route) sied à l'idéologie libérale de la privatisation du bonheur, de la concurrence et du libre choix individuel. Le chemin de fer serait plutôt d'humeur social-démocrate (les États-Unis, qui ont tant misé sur la voiture individuelle, ne lui sont pas sympathiques), lié qu'il est à des régulations collectives, un certain contrôle social, ne serait-ce qu'à l'horaire unique pour tous. Le vélo est libertaire, protestant, alternatif. La péniche, écolo et plutôt girondine ou régionaliste. Nul ne roule innocemment à cent quarante kilomètres heure.

Avec l'engin motorisé, les interactions technique/culture sont innombrables. Plusieurs seront abordées ici avec compétence. D'autres mériteraient quelque attention. Quid, par exemple, de l'auto-république, de l'auto-esthétique et de l'auto-morale ?

Politique, de *polis*, à savoir un lieu piétonnier, avec des « carrefours et des places où les hommes se croisent, se rencontrent et se rassemblent ». Territoire et population modestes. Le Parisien d'aujourd'hui est à quatre roues, mais l'Athénien de l'agora, comme le Romain du forum, n'ont que deux jambes. Ils déambulent, se croisent, s'écourent, s'interpellent, se regroupent parce que la ville est petite, que c'est un lieu fixe de résidence, pas trop encombré (ni trop désert, comme aujourd'hui le centre-ville anglo-saxon, après cinq heures du soir). Roue et cheval sont interdits de jour, les chars à matériaux

ou marchandises circulent de nuit. À Rome, un décret de l'empereur Claude stipule que « *viatores ne per Italiae oppida nisi aut pedibus aut sella aut lectica transirent* »¹ (Suétone). L'équivalent d'une interdiction des voitures au centre-ville. La vie publique se mène *pedibus cum jambis* sans se presser. Un Socrate automobiliste, un Cicéron chronométré eussent-ils été possibles ? Le primat automobile produit et multiplie les *non-lieux*, sans passé ni charge symbolique, au sens que Marc Augé donne au mot : le contraire du « lieu identitaire, relationnel et historique », à savoir des lieux de transit anonymes, abstraits et désocialisés, où l'on ne se rencontre pas, où il y a des clients, des passagers et des conducteurs, qui font la queue, passifs et sérialisés (autoroutes, péages, aéroports, supermarchés, aires de repos, etc.). Mais surtout, l'auto, qui est un lieu de privacité comme la salle de bains, privatise la vitesse, l'espace et l'imaginaire. L'habitable automobile dé-globalise l'existence, désemboîte les territoires de vie. Avant l'auto, là où était le champ, était la ferme, et on y restait été comme hiver. Au village ou non loin. Avec le moteur à explosion, on habite dans un lieu, on travaille dans un autre et on va en vacances dans un troisième. Plus de références, moins d'appartenance. Brisure des communautés imaginaires (que sont, pour partie, les nations, les classes, les Internationales). Intimité familiale en lieu et place des solidarités civiques, féodalisme convivial. « *My car is my castle* ». Avec mon mobilhome, je m'évade sans briser ma coquille, je sors sans sortir. Le clos s'intègre l'ouvert, et la chaleur domestique relègue dans une abstraite froideur l'espace public. Corrélation à rechercher entre le taux d'abstention électorale et le taux de motorisation individuelle ? Entre la mobilité spatiale et l'apathie politique ? L'automobile, qui permet à l'électeur en week-end de s'abstenir avec ses roues comme d'autres votent avec leurs pieds, sied à un certain indifférentisme civique _ précipitant le passage de la « liberté des anciens », faite de participation et de loyauté au groupe, à la « liberté des modernes », comme faculté de s'affranchir du collectif.

Forme et fonction, ou les rapports de l'invention automobile avec la création esthétique. On connaît le mot célèbre du futuriste italien : « la voiture de course plus belle que la Victoire de Samothrace ». L'industrie automo-

Franquin,
Gaston
Lagaffe,
Marsu by
Franquin, 2001
www.gastonlagaffe.com.

1. « que les voyageurs ne puissent transiter à travers les villes fortifiées d'Italie ni à pied ni à cheval ni en litière ».

bile s'est mondialisée ; les investissements y sont lourds et périlleux. L'intéressant est que cette mondialisation ne se soit pas traduite par une uniformisation du produit, qui continue d'osciller entre différenciation et mimétisme. D'un côté, toutes les voitures se ressemblent, pour une génération donnée ; de l'autre, ne cessent d'apparaître « véhicules niche » et « *concept cars* ». Les motivations d'achat semblent être de plus en plus culturelles, au moment même où les convergences techniques autant que les considérations d'économie (baisse des coûts, par intégration dans ses propres produits des caractéristiques de produits concurrents de référence) poussent les firmes à homogénéiser leurs produits. La contrainte technique standardise par nature (l'aérodynamisme, la mécanique, les matériaux sont les mêmes partout) ; l'affinité culturelle différencie, chaque culture ayant un style propre. Question : Y-a-t-il encore place sur un marché mondialisé pour un « véhicule à la française » ou une « automobile européenne » ? Ou si les lignes de segmentation du marché ne sont plus nationales ou continentales, quels sont les critères du bon écart stylistique ? Et jusqu'à quel point l'image de marque peut-elle s'autonomiser par rapport à l'origine du constructeur ? La voiture est à la fois œuvre et produit, objet d'art (patrimonialisé dans des musées idoines, et échangé sur le marché de l'art) et objet de consommation, bien symbolique et machine fonctionnelle. La figure montante et emblématique de l'artiste-designer, aux bureaux (on ne dit pas encore atelier) installés chez Renault, au « technocentre » de Guyancourt, illustre fort bien la double nature de l'objet. S'il n'était qu'industriel et technique, il serait interchangeable et stéréotypé, comme un bulldozer ou un téléphone, sans dimension esthétique ou expressive ; s'il n'était qu'esthétique et culturel, on reconnaîtrait sa nationalité ou son origine au premier coup d'œil sur la carrosserie ou le tableau de bord (la culture ayant un socle esthétique, comme les langues naturelles). Comment s'opère le dosage ou compromis, et qu'attendre de la concentration en cours des firmes ? Pour l'heure, on peut se réjouir que la démocratisation de l'automobile ne signifie pas sa dépersonnalisation, mais au contraire une sollicitation de formes originales et démultipliées. Mais faut-il craindre une cannibalisation croissante des modèles par un leader unique, un par gamme ou catégorie du véhicule ?

Les démêlés de la morale et du moteur sont toujours en cours. Conscience et changement de vitesse, ou les Valeurs « à la roue ». « Le statut éthique de l'automobile est très élevé », dit Lomasky, le chercheur américain qui y voit le symbole et l'outil de l'autonomie (le mot qui suit automobile, dans

RÉGIS DEBRAY
Bagnole-symbole

Nous explorons les *voies et moyens de l'efficacité symbolique*.

Symbolique : terme aujourd'hui fade, qui a perdu son corps. Quand un mot se met à sonner creux, rien de tel qu'une petite remontée dans le temps pour lui redonner des couleurs.

On parle de « gestes purement symboliques » (à propos de gesticulations ou simagrées sans effets). Comme dans la poésie symboliste, celle qui vaporise choses et gens. Comme on dit à présent : « le spirituel s'est réfugié dans le symbolique », pour dire : il est devenu spectral, évanescent, pâlot. Il flirte avec le vide.

Pour remettre droit ce qu'on fait aller la tête en bas, il suffit de prendre la lettre à son pied. Ouvrons notre dictionnaire grec français.

Symbolon ? Un signe de reconnaissance vous répondra aussitôt le Bailly.

Voyons cela de plus près.

D'abord, *to simbolon*, neutre singulier, ce n'est pas un signe, c'est une *chose*. Une tessère, un morceau d'ivoire ou de céramique. Soit un *objet* matériel (et non idéal) coupé en deux dont deux hôtes conservaient chacun une moitié qu'ils *transmettaient* à leurs enfants. Pour faire reconnaître les porteurs et prouver des relations d'hospitalité contractées *antérieurement*. D'où le sens de jeton, passeport, ou cachet. Et celui, dérivé, de gage, garantie (socialement indexée) d'une convention passée. Un symbole est en somme un objet à trois dimensions : spatiale, temporelle et sociale. 1/Il assemble ce qui est disjoint ; 2/il est mobile et circulant ; 3/il réunit un présent à un passé. Le Dieu de la Bible est un

l'Encyclopedia universalis) entendue comme capacité de se diriger soi-même, en totale cohérence avec la liberté d'association et d'opinion, le progrès économique et *l'américan way of live*. Il semble qu'on puisse prendre « statut éthique » en un tout autre sens, en parlant plutôt de l'éthique du risque automobile. Un conducteur peut trouver son bonheur en roulant à tombeau ouvert, et la prise de risques fait partie, comme le jeu, des droits de l'homme. Le problème, c'est quand l'exercice de ce droit ludique engage de facto d'autres personnes qui ne jouent pas le jeu. Les cyclistes font des victimes éventuelles, mais ils ne tuent personne d'autre. Les motards, jeunes, s'exposent eux-mêmes, causant assez rarement des morts (neuf cents motards se tuent chaque année sur la route, le risque d'accident mortel sur deux roues étant cinq fois supérieur que sur quatre roues). Peut-être, tout comme une société a besoin d'événements, l'individu a-t-il un besoin de risque plus ou moins constant à travers les époques, si c'est par le risque de sa vie que l'homme prend

symbole : il agit en signe de ralliement (pour son peuple) ; il n'est pas attaché à un lieu (au départ) ; et il assure une continuité historique.

Remontons maintenant du substantif inerte au verbe actif. *Simbolon* vient de *Sumboleo* – se rencontrer avec. Qui a donné également *sumbolé*, nom féminin désignant : 1) un rapprochement, un ajustement (des lèvres, des paupières). 2) Un carrefour, une confluence, une jonction. 3) Une « rencontre » au sens combat, engagement – un combat naval. 4) Une convention, un contrat. 5) Un écot (payer son écot, boire à un repas). L'adjectif *simbolikos* signifie curieusement ce qui concerne un pique-nique, une beuverie. Prolongeons chrétiennement : une agape, un repas fraternel, une eucharistie par le pain et le vin relèvent du symbolique.

Mais à partir de quel verbe cet adjectif et ce substantif sont-ils formés ? À partir de *Ballô* = lancer, projeter ; s'élancer soi-même ; frapper à distance (avec une arme) ; avoir une portée. *Bolis*, c'est l'objet qu'on lance. Et *bolos*, le filet de chasse qu'on jette.

Par où l'on voit que *bolide* et *symbole* ont même racine. Mais aussi *balade*, *se balader*, *baladin* ou danseur de ballets ; du vieux français *baller*, qui veut dire danser, et a donné *balade*, chanson à danser, et *ballant*, comme on le dit des bras ou des jambes, lorsqu'ils se balancent nonchalamment. Sans oublier la *balle* et le *ballot*, avec son emballage, le ballot qu'on emporte avec soi quand on part en balade. Ni la banne et le banneton d'où dérive, péjorativement, la bagnole. Ainsi, quand nous parlons route, automobile, transport, chemin de fer, quand nous nous référons à l'espace-mouvement, comme si souvent dans ces *Cahiers*, nous ne sortons pas du symbolique, peut-être même accédons nous au cœur des choses, *in medias res*.

conscience de lui-même, ce que l'animal ne fait pas (Hegel). Nous n'allons plus à la guerre, nous envoyons des techniciens manager des conflits à « zéro mort », loin de chez nous, dans l'abstrait (les victimes sont les adversaires). Reste pour se dépasser, au rentier bien nourri et en bonne santé, assisté et sécurisé par l'État providence, la route et ses transgressions plus ou moins meurtrières, couvertes, tarifées et, en quelque sorte, avalisées moyennant finances par le contrat d'assurance. On en profite. On a de glorieux modèles, James Dean, dans *La Fureur de vivre*. Il y a une sorte d'héroïsation par la mort sur la route du jeune rebelle qu'ignorent totalement la catastrophe aérienne, le naufrage du paquebot, ou l'accident de chemin de fer, fortuits, anonymes, et désespérément collectifs. La mort automobile est certes dévaluée par la statistique, mais elle a son légendaire, son aura, comme expérience limite, défi suprême du téméraire, punition divine des grands solitaires (la mort en voiture de sport est un mythe littéraire, très « hussard »).

On devrait se servir de son auto. Le malheur est qu'on la vit, et qu'on en meurt. Ce serait trop beau si on pouvait *avoir* une voiture, et s'en servir comme d'un marteau ou d'un four à micro-ondes. *Je suis* ma voiture, et je ne fais pas de moi ce que je veux. C'est un fantasme autant qu'un moteur, un vivant-inerte, un objet-sujet. Mon corps automobile que je veux souple et énergétique, son grondement me fait frissonner. Il a son acoustique, son aura, ses vocalises, son odeur. J'intériorise un engin de propulsion qui extériorise mes rêves de puissance. C'est pourquoi il s'avère si difficile de réglementer cette capricieuse personne du dehors, de la soumettre à des choix rationnels, guidés par le principe de précaution ou un calcul réaliste de coûts/bénéfices. Le discours sécuritaire glisse sur le principe de plaisir comme l'incantation sur le sourd. L'automobiliste est un acteur du collectif viscéralement réfractaire aux raisons du collectif. Il fait de la politique sans le savoir, et ne veut rien entendre des politiques. L'appel à l'intérêt bien compris butte sur un noyau d'affects quasi inamendable, comme en témoigne l'insensibilité de tout un chacun au calcul des dommages causés par autos et poids lourds (à la société, à l'atmosphère, à la santé publique, etc.). Notre société fuit la mémoire dans la vitesse, et si elle pratique en toute imprudence la fuite en avant, c'est précisément pour surmonter son stress et oublier ses responsabilités (vis-à-vis des autres comme d'elle-même). Le degré d'accélération, Kundera l'a noté dans *La Lenteur* à propos d'un motocycliste, est proportionnel à la volonté d'amnésie. Nos trains et nos avions vont de plus en plus vite, mais, au moins, ce n'est pas nous qui conduisons. La vitesse des transports collectifs reste dans l'ordre rationnel du risque technologique. Il est maîtrisable et contrôlable en amont – compte tenu des impondérables, puisque inventer le train, c'est inventer aussi le déraillement, et l'électricité, l'électrocution. Il y a un système du rail, comme il y en a des voies d'eau et de l'aviation civile. Il y a également un réseau routier, et un système automobile, mais ce dernier est sujet à trente-cinq millions de permis de conduire, de psychologies, et de gestes manqués.

« Quand le Créateur a fait l'oiseau, disait Bachelard, il a fait un oiseau de proie et un rossignol ». Quand l'homme a inventé l'automobile, il a fait des émancipés et des enchaînés; une école buissonnière et une prison; le tank et le SAMU. Dans cet instable équilibre, on ne fera pas pencher la balance du bon côté en faisant abstraction de nos huit mille morts annuels sur la route, du prix des embouteillages, des taxes sur le carburant et des marées noires qu'entraîne, en amont, l'approvisionnement de nos stations-service. L'une des

Serre,
L'Automobile,
Éditions Glénat,
1977.

principales incertitudes du siècle qui s'ouvre, c'est de savoir si pourra ou non prendre corps une morale, donc une politique de la technique, soit une maîtrise informée et consciente des effets d'innovation sur tous les organismes, qu'ils soient génétiquement ou mécaniquement modifiés.