

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

Automobile



14,50
95,11 F

Gallimard



By Compass
Industries
1/5

CHRONOMETER
7 40-113

JEAN-PHILIPPE DOMECCO

Off limits

Que l'automobile ait donné naissance au sport le plus technologique et le plus dispendieux, rien d'étonnant à cela, même si, quand on en connaît le détail, l'inventivité technique qui s'y déploie et les sommes qui s'y dépensent ont de quoi frapper les esprits. Que ce sport soit, avec les Jeux Olympiques et la Coupe du Monde de Football, le plus médiatisé et le plus mondialisé des sports (un Grand Prix de formule 1 touche en moyenne un milliard de téléspectateurs et ce, tous les quinze jours, là où les Jeux et la Coupe ont lieu tous les quatre ans), c'est déjà plus surprenant pour ceux que n'intéresse pas ce sport et qui n'y voient que bolides bariolés tournant en rond sur l'écran télévisuel. Enfin, que ce soit le sport le plus risqué, et que ce risque suprême soit le ressort caché du spectacle qu'il met en scène, on le devine mais il y a là-dessous une vérité qu'on ne dit guère explicitement. C'est ce que je vous propose d'explicitier.

*Chronomètre
de course,
D.R.*

Permettez-moi de commencer par des informations toutes fraîches, qui paraîtront circonscrites mais qui, d'emblée, pointent cette composante du risque suprême qui anime la formule reine de la compétition automobile.

Depuis le début de la saison 2001, la FIA, Fédération internationale de l'automobile, analyse attentivement les chronos des voitures à chaque Grand Prix, afin d'évaluer ce qu'on appelle leur dangerosité. La Fédération se tient prête à modifier le règlement d'une course à l'autre. Ce qu'elle a fait dès le cinquième Grand Prix, en Espagne, à propos de l'antipatinage, procédé technique qui, grâce à un contrôle de la vitesse des roues, permet de réguler la transmission de la vitesse de manière à ce que les roues arrière ne patinent plus sous l'effet des accélérations maximales (tout étant maximal en formule 1, six vitesses enchaînées en 200 mètres et freinage en 50 mètres). Notons au passage – et cela donnera une petite idée de la sophistication technologique qui caractérise la compétition automobile – qu'en l'occurrence ce n'est pas pour limiter la performance, donc le danger, que la Fédération a décidé d'autoriser l'antipatinage, mais, tout bonnement, parce qu'elle ne pouvait faire autrement. En effet, la subtilité technique de l'antipatinage le rendait incontrôlable par expertise, donc impossible à interdire. À l'époque où il était interdit, on pouvait voir, sur certaines photos de départ de courses, en 1995, que toutes les voitures en démarrant laissaient derrière elles des traces de gomme, sauf la Benetton-Ford de Michael Schumacher, qui allait redevenir champion du monde cette même année. On avait là une preuve tangible que cette voiture, ou ce pilote par son toucher de pédale, pouvait transmettre ou faire transmettre la pleine puissance des roues à l'asphalte sans le moindre dérapage pneumatique, donc sans déperdition, d'où le gain précieux qu'on imagine. À propos de « gain précieux », petite précision au passage, en termes d'espace-temps, pour que l'on mesure à quoi conduit cette technologie poussée à bout dont je parlais au début. Un gain précieux en formule 1 se compte par millième ou centième de seconde ; plus, c'est-à-dire un dixième, cela fait cent mètres qu'on met dans la vue aux autres voitures ; quant à un écart d'une seconde, ce n'est plus un gain, c'est un monde – cela encore pour donner idée de l'univers de perceptions auquel fait accéder ce sport. Le ressort de cette extrême multiplication de l'espace par le temps : la concurrence technologique, qui est là exacerbée plus qu'en aucun autre domaine d'activité humaine. Plus encore que l'aéronautique, puisque les couloirs aériens comportent tout de même moins d'obstacles qu'un circuit ; plus encore que l'armement puisque celui-ci peut s'autoriser quelques dommages dits « collatéraux ». Pareil dommage en formule 1, ou une sortie de couloir, cela veut

dire collision ou sortie de piste, avec les conséquences que cela implique. Mais, pour revenir à la photo de départ de courses en 1995, elle avait beau donner le soupçon qu'il y avait antipatinage sur la Benetton-Ford de Michael Schumacher, cela restait à déceler dans le bolide lui-même. Or, les ingénieurs de la Fédération ne parvenaient pas à démasquer le procédé électronique mis au point par les ingénieurs de la voiture. L'écurie Benetton pouvait donc faire valoir que c'était grâce à la subtilité de son jeu de pieds aux pédales que Schumacher ne laissait pas de traces de gomme sur la piste. Ce seul épisode vous met au cœur du combat de ruse entre ingénieurs, qui n'est pas le moindre intérêt de ce sport puisque l'intelligence y éclate en secret.

Toujours est-il que l'antipatinage étant désormais autorisé faute de pouvoir être interdit, les performances (et le coût, mais s'il n'y avait que l'antipatinage...) s'accroissent d'autant, la voiture pouvant démarrer et sortir de virage encore plus vite. Or, justement, le souci des responsables de la politique sportive est de brider les performances qui, une fois de plus, ont atteint un niveau inquiétant. Dans ce « une fois de plus », entendez une constante de la formule 1, dont on peut ainsi résumer l'histoire : la Fédération officielle renouvelle régulièrement les contraintes réglementaires parce que, dans les interstices de chaque nouvelle réglementation, les ingénieurs trouvent toujours moyen d'inventer de nouvelles techniques qui, rapidement, compensent l'effet ralentisseur des contraintes nouvelles. Autrement dit, le génie de l'ingénieur s'affirme contre et par les contraintes. Image de la créativité, soit dit en passant, inverse du parcours de l'art moderne dont on peut penser qu'avec les derniers avatars de l'art contemporain, il a bouclé l'histoire esthétique de la déconstruction qui a consisté à se priver, une à une, de toutes les données formalisant la création artistique, jusqu'à vouloir confondre celle-ci avec « la vie » – vaste programme...

Quoi qu'il en soit, en compétition automobile l'enjeu du rapport entre règlements et performances est clair. Il s'agit de borner la compétition technique dans les limites de l'humain, afin que celui-ci puisse encore contrôler la machine, autrement dit : que la vitesse n'outrepasse pas la capacité de réaction humaine. Ici, une nouvelle distinction s'impose car, lorsqu'on a dit « capacité de réaction », s'agit-il de la capacité nerveuse, réflexe, ou de la capacité réflexive, mentale ? La distinction joue pleinement en formule 1, et c'est encore un détail qui peut donner idée de cet espace-temps à haut risque. Sachez en effet que la vitesse de réaction des nerfs est toujours sur le point d'être dépassée par la vitesse de propulsion d'une monoplace de for-

mule 1. C'est donc essentiellement à l'autre bout de la chaîne réflexe, au point cérébral, bien plus qu'au point nerveux des mains au volant et des pieds aux pédales en passant par les mouvements d'yeux et de muscles, que réside la véritable capacité de maîtriser, ou pas, la vitesse à laquelle entraîne la voiture de course. Un premier exemple illustratif : lorsque vous voyez, sur l'écran de télévision, une monoplace entrer dans un virage, le pilote, lui, se voit en sortir et agit, des mains et des pieds, en conséquence ; sinon, c'est-à-dire si, comme vous, son attention est concentrée sur l'entrée de virage, la voiture allant plus vite que ses nerfs irait plus vite que son cerveau et donc, il louperait le virage (à moins d'aller moins vite, mais ça c'est une remarque de béotien, c'est une contre-définition type de ce sport...). Pour négocier son virage au mieux, il faut se voir en sortir à l'instant où on y entre. Seule condition pour que le cerveau commande aux nerfs d'anticiper. La vitesse nerveuse, par elle-même, est à la limite d'être toujours dépassée par la vitesse maximale que le pilote doit atteindre pour rester dans le minimum de performance requis pour être littéralement dans la course.

Bref, la formule 1, en faisant tourner des voitures dans les limites d'un circuit, nous montre des hommes qui tournent dans les limites de la vitesse de réaction nerveuse et mentale. Ce qui ne manque pas d'intérêt, comme poste d'observation anthropologique, et ce qui pointe le risque suprême que je me proposais d'explicitier avec vous. Une deuxième illustration va le confirmer. Jacques Villeneuve, champion du monde 1997, expliqua, après une des séances d'essais qui déterminent la place respective des vingt-deux voitures sur la grille de départ, qu'il avait supposé que tel virage large du circuit en question pouvait éventuellement se prendre à fond, à 330 km/h donc, accélérateur au plancher. Il essaya. Une fois, deux fois, trois fois. En vain. À chaque fois, un réflexe lui faisait lever légèrement le pied de l'accélérateur, au tout dernier moment. Enfin, il y parvint. À prendre le virage sans décélérer le moins du monde, oui, mais c'est-à-dire ? À dominer très exactement le réflexe de survie. Cette anecdote me rappelle qu'on avait demandé à la femme pilote sans doute la plus rapide, Michèle Mouton, qui faillit être championne du monde des rallyes dans les années 1980, pourquoi selon elle les femmes n'étaient jamais parvenues à des résultats significatifs en formule 1 alors que la machine peut mettre femmes et hommes à égalité physique. Elle avait émis l'hypothèse que les femmes, du fait même de leur faculté d'engendrer, étaient intérieurement freinées, là où la formule 1 impose d'enfreindre le réflexe de survie. Hypothèse, certes, mais qui a valeur d'information anthropologique là encore.

Nous y sommes, en tout cas : la formule 1 joue bel et bien avec le risque suprême. Suprême ? Dernier en date des accidents mortels : celui d'Ayrton Senna, mort en plein virage en 1994. Huit milliards de téléspectateurs, entre le dimanche à 14h 18 et les funérailles nationales du champion brésilien le jeudi suivant, reçurent l'image de sa voiture filant soudain tout droit, heurtant le muret de béton, rebondissant et tournoyant dans un nuage de poussière, avant de s'immobiliser enfin, le casque jaune d'Ayrton dodelinant une dernière fois. Ce qui a hypnotisé tant de gens dans le monde, y compris la majorité de ceux que la compétition automobile indiffère ou agace et non sans quelques bonnes raisons, ce qui a fait de cette mort d'un sportif le deuil le plus partagé de l'histoire de l'humanité (Kennedy aurait eu droit à plus s'il était mort en 1994), c'est que la séquence fatale donnait à voir terriblement l'extrême vitesse d'une monoplace de formule 1. L'accident révèle le ressort du jeu en cassant celui-ci, il met en relief comme jamais la condition *sine qua non* du jeu : l'extrême vitesse. Encore faut-il préciser : la plus grande vitesse *éprouvée*. Car on pourrait objecter que la vitesse supersonique outrepassa largement la vitesse sur terre. Mais les limites sont beaucoup moins nombreuses, moins circonstrites, et moins tangibles pour l'acteur et pour le spectateur de cette vitesse, dans les airs que sur piste. Or, comme dans le cas du rapport entre inventivité technique et contrainte réglementaire, la sensation de la vitesse est proportionnelle aux limites dans lesquelles celle-ci s'inscrit. Parce qu'alors on perçoit la difficulté à maîtriser celle-ci. Ce qui nous conduit à une définition de la formule 1 qui la resitue dans l'ensemble des défis humains : la formule 1 consiste à aller d'un point terrestre à ce même point le plus vite possible. Et ce qui nous amène à préciser de quelle nature est exactement l'impression de risque suprême qui attire inconsciemment les spectateurs et téléspectateurs de ce sport. Je viens de dire que les limites du circuit donnaient à sentir la vitesse et concrétisaient la maîtrise humaine sur celle-ci ; le mot de « maîtrise » est important. Contrairement à Ernest Hemingway, qui compara la compétition automobile à la tauromachie, je ne crois pas que la mise à mort soit au rendez-vous attendu des *aficionados* de formule 1. Ce qui aime l'attention dans ce jeu-là, c'est la capacité de maîtrise. Qui est extrême, comme la vitesse et comme la concurrence technologique. La formule 1 est bien la mise en scène de la plus grande capacité de maîtrise humaine instantanée. Instantanée, car, à long terme, il y a, par exemple, la maîtrise politique de l'Histoire, au sens d'une vision qui se confirmera.

Toutefois, si la maîtrise par et sur la technique fait bien partie de nos mythes latents, le risque sans lequel il n'y aurait pas de concrétisation de cette maîtrise nous rappelle que notre civilisation, dans son développement récent, a tendance à évacuer la mort. Ici peut d'ailleurs servir la comparaison avec la tauromachie, rite traditionnel qui rappelle et la mort et qu'il y eut des époques où la mort n'était pas reléguée dans le fond du cadastre psychique collectif. Aussi peut-on entrevoir que la formule 1, sous ses dehors de jeu hypermédiatisé et hypercapitaliste, fait revenir la mort au centre de la cité de la seule façon que celle-ci a de la tolérer ces temps-ci : par le jeu, par le spectacle, par l'argent, par le jouet adulte et le vecteur de libre mobilité individuelle et démocratique qu'est l'automobile. La mort n'est pas attendue, mais elle n'est plus tout à fait refoulée. Dans un entre-deux tolérable pour l'aseptie des mentalités actuelles. Aseptie et abstraction. Abstraction par quel biais ? Par la médiatisation. Ce qui est médiatisé étant visualisé pour rapprocher de nous l'image et la détacher en même temps de sa source.

Enzo Ferrari, vieux renard de la formule 1, n'avait pas tort d'être sceptique sur l'intérêt de monter des caméras à bord des bolides pour nous rapprocher de ce qu'est le pilotage en direct. Ces séquences, auxquelles chaque retransmission de Grand Prix nous a habitués, nous donnent moins la sensation de la performance que ne le font telles séquences où la voiture est filmée de l'extérieur. Il y a là matière à réflexion médiologique, sans doute.

En tout cas, pour terminer par où nous avons commencé, le débat sur la sécurité, à laquelle veille la Fédération et dont les médias s'alarment régulièrement, a pour effet de rappeler qu'il s'agit bien du plus risqué des sports. Parler de sécurité en formule 1 a une nécessité pratique, la sécurité étant un combat permanent ; mais médiateurs et responsables ne peuvent ignorer qu'on n'atteindra jamais le degré zéro du risque, et qu'on en restera toujours loin, malgré les immenses et nécessaires progrès effectués en ce domaine.

Alors évidemment, aucune transcendance là-dedans, mais la transcendance étant désormais refoulée comme la mort, elle passe bizarrement, sans se dire, dans ce jeu parfaitement solipsiste qu'est le sport automobile.