

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

Automobile



14,50
95,11 F

Gallimard



JEAN-CLAUDE GAYSSOT

Équilibres

Intervention de Monsieur le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement à l'ouverture du séminaire international sur la «civilisation de l'automobile» à Lyon, le 6 octobre 2000.

Dans l'intitulé que vous avez choisi pour ce séminaire, vous rapprochez deux termes : celui de civilisation et celui d'automobile. Ce mariage sémantique n'est pas trop fort. N'est-ce pas Roland Barthes qui, dans un texte fameux de *Mythologies* écrit il y a près de cinquante ans, déclare tout de go : « Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques ». Et, de fait, l'automobile est bien par excellence l'une des marques du XX^e siècle.

Philippe Lutz,
Samedi 14
avril 2001,
à Villeneuve-
Vauluisant
(f-89),
© Philippe Lutz.

Non seulement par le rôle qu'elle s'est acquis dans la vie quotidienne des habitants de pays développés comme le nôtre, avec tout l'appareil technique et économique que cela suppose en arrière plan, mais aussi par tout ce qu'elle a modifié et créé chez nos contemporains en matière de comportements, de normes, de valeurs, de rêves, de symboles, en un mot : de culture. Et c'est bien tout cet ensemble de phénomènes indissociables qui justifie, à mon sens, que l'on parle de « civilisation de l'automobile ».

Pour l'étudier, vous disposez de la profondeur du temps : le règne grandissant de la voiture s'étend sur une bonne centaine d'années ! De quoi prendre le recul nécessaire pour donner tout leur relief aux problèmes et aux débats d'aujourd'hui. Car il est bien loin le temps – c'était à la fin du XIX^e siècle – où un dictionnaire définissait ainsi l'automobile : « Nom qui a quelques fois été donné à de curieux véhicules mus par un moteur à explosion [...] cette invention aujourd'hui oubliée n'a connu qu'échec et désapprobation des autorités scientifiques ». Elle est aussi bien révolue cette époque où la famille du marquis Albert de Dion, inquiète de voir le jeune homme dilapider sa fortune en des « expériences de locomotion mécanique » décidait de le protéger contre sa folie en le plaçant sous le coup d'un conseil judiciaire !

Bien entendu, je ne peux ici tout rappeler de ce que l'automobile va ins-tiller dans notre monde, dans notre société et jusque dans notre regard, en s'y implantant avec belle vigueur. Il faudrait des heures. Permettez-moi simplement d'évoquer quelques traits.

L'automobile, c'est bien sûr en premier lieu le formidable hommage qu'il faut rendre aux ingénieurs et techniciens des « ponts et chaussées », du goudron, du bitume, du pneumatique, du moteur, de la mécanique, du confort, du style et du *design*.

L'automobile, c'est encore une gigantesque industrie, depuis Henri Ford décidant de « mettre l'Amérique sur roues » jusqu'au taylorisme et à l'épuisement abrutissant du travail à la chaîne. C'est chez nous, et vous comprendrez que j'y sois sensible, cette « forteresse ouvrière », ces O.S. se battant contre l'exploitation du travail, ce Billancourt qu'il ne fallait pas « désespérer » et qui, lorsqu'il s'enrhumait, faisait frissonner la France entière.

L'automobile, c'est la compétition, le grand prix, la « Formule 1 ». Mais c'est aussi la « 4 CV » et la « 2 CV » de l'après-guerre. Avec tout ce qu'elle porte en elle : l'évasion, la revanche dominicale sur la semaine et jusqu'à l'embouteillage qui donne le sentiment de l'égalité. C'est aussi la puissance, le fantasme et l'affect, s'il est vrai que, comme on l'a écrit : « L'homme à son volant se sent deux fois plus mâle ».

L'automobile, c'est aussi bien sûr une politique, avec la signalisation routière, le permis de conduire, le choix des réseaux et la priorité accordée à tel ou tel mode, les contrôles routiers et déjà l'exigence de sécurité et de limitation de vitesse. Ce sera aussi en certains moments décisifs une stratégie militaire : comment raconter la guerre de 14-18 sans les « taxis de la Marne » ?

L'automobile, ce sera encore l'espace maîtrisé et le temps diminué par la vitesse privée. Ce sera, Marcel Proust l'a si bien montré, le côté de Guermantes et celui de Méséglise « sur lesquels les mêmes yeux ne pouvaient se poser dans un seul après-midi », venant grâce à la voiture assembler leurs clochers et leurs tours à l'heure du goûter. Quelques années encore et ce sera le cinéma : Hollywood célébrera le cheval-vapeur en plus du « cheval-western », et scellera la rencontre de la violence urbaine et de la vitesse. Mais ce sera aussi une manifestation organisée à Paris au début des années 1970 et réunissant dix mille jeunes qui, à bicyclette, protestent, selon les termes d'un hebdomadaire d'alors, « contre la bagnole qui pue, qui tue, qui encombre, qui est moche, qui abrutit ».

Tout cela, qui nous rapproche déjà singulièrement de notre temps, montre combien l'automobile est une réalité complexe, qui mobilise bien des dimensions, bien des facettes, qui nourrit aussi polémiques et débats, en couvrant toute la gamme des passions, de la fascination à la phobie. Du coup, je crois que cet objet multiple nécessite l'approche multiple, qui est la règle du séminaire qui vous réunit. C'est un autre aspect de son intérêt : celui d'être en quelque sorte un rond-point, un carrefour de compétences et de disciplines. J'espère bien que, s'il implique la confrontation des idées, il ne débouchera pas sur « le bouchon », à moins que ce ne soit au sens très particulier que ce mot prend à Lyon !

J'ai évoqué à grands traits quelques aspects majeurs à mes yeux de la « civilisation de l'automobile » au passé. Il reste évidemment à considérer son présent et son avenir. Bien des pistes de réflexions peuvent être alors ouvertes et je suis persuadé que vos travaux aideront à mieux les appréhender.

À cet égard, on peut partir de quelques observations. Le besoin de mobilité des personnes ainsi que celui des échanges de marchandises n'ont jamais été aussi grands. Ils ne peuvent que croître à l'avenir. La « société de l'information », dont certains avaient imaginé qu'en multipliant les réseaux elle réduirait la demande de déplacements, l'a au contraire accrue. En se mondialisant, le commerce exige du même coup un essor du transport à cette échelle. La croissance le dope. Les comportements changent : l'exigence de rapidité grandit. Ce qui fait rêver les Français, ce n'est plus seulement « la

montée » à Paris, c'est la découverte de New York, de Londres, de Tokyo. Avec les loisirs et l'allongement de la vie, le tourisme multiplie ces demandes...

C'est dans le cadre de cette explosion de la demande que, par un curieux renversement, le merveilleux outil libéral d'autonomie, de liberté et de plaisir qu'est l'automobile vient se heurter à de redoutables obstacles, qui pour l'essentiel ont comme noms : la sécurité, la ville, l'environnement. Je les re-prends brièvement.

La route est aujourd'hui la première cause d'insécurité en France. Chacun connaît les chiffres. Je sais qu'ils ne concernent pas la seule automobile mais enfin elle y compte pour beaucoup. Avec 8 000 morts par an en France, plus de 40 000 en Europe, c'est bel et bien d'une sorte de petite « guerre » annuelle avec son hécatombe qu'il s'agit. Le ministre et tout simplement l'être humain que je suis ne peuvent naturellement s'y résoudre.

Mais réduire ce sinistre bilan n'est pas chose facile, car l'automobile n'est pas un pur « objet technique » qu'il serait aisé de mieux maîtriser en améliorant le savoir qu'on en a par une pédagogie adaptée. Dans les rapports intimes et secrets d'un individu à « sa » voiture ou à « sa » moto, il y en a des choses et des ombres, de l'évident et de l'impalpable ! L'appel à la raison est donc nécessaire, mais bien insuffisant.

Cette « raison », il faut non seulement l'appeler, mais surtout la former – c'est le sens de l'éducation, de la prévention – et sanctionner ses manquements – c'est le sens de la répression – deux volets qui ne sont pas contradictoires mais qui doivent s'articuler dans une pratique neuve de ce qu'il convient d'appeler un « civisme du quotidien ».

En matière de sécurité routière, des premiers résultats ont été obtenus. Les chiffres récents montrent qu'il est possible de passer sous le seuil, longtemps tenu pour incompressible car tenace, des 8 000 tués par an. Et le Gouvernement, qui a décidé de faire de la sécurité routière une grande « cause nationale », s'est donné pour objectif de diviser par deux la violence routière afin d'atteindre en France un niveau identique à celui d'autres pays européens comparables¹.

Au-delà du « conducteur plus sûr », c'est aussi « la voiture plus sûre » qu'il faut concevoir et réaliser. De ce point de vue, je ne crois pas beaucoup à la notion d'automatisation pour les véhicules individuels, contrairement à ce qui se passe pour les métros ou les matériels de transports qui utilisent des infrastructures dédiées. Mais celle d'assistance à la conduite me paraît pertinente. Elle est en œuvre lorsque l'on parle de nouveaux systèmes d'information routière, du limiteur de vitesse-avertisseur, ou encore des systèmes anti-collision.

1. Les derniers chiffres montrent une régression sensible et encourageante du nombre des tués sur la route : 8 437 en 1998, 8 029 en 1999, 7 643 en 2000, 7 428 de juillet 2000 à juin 2001, 3 437 pour les six premiers mois de 2001. Un millier de vies sauvées : je m'en réjouis sans m'en satisfaire.

Ces possibilités nouvelles ne sont pas opposées au plaisir de conduire. Elles peuvent au contraire l'accompagner dès lors que ce plaisir s'articule non pas au goût du risque pour soi et, ce qui est pire, pour les autres, mais à la recherche d'une conduite confortable et maîtrisée. J'ajoute que ces systèmes ne sont véritablement efficaces -ce qui est plutôt rassurant du point de vue de la justice sociale- que s'ils sont largement diffusés. En clair, en matière de sécurité routière plus encore qu'ailleurs, le progrès technique ne vaut que s'il est partagé par tous.

J'évoquerai plus brièvement les deux autres obstacles rencontrés par l'automobile, et qui tiennent à la ville et à l'environnement. Non qu'ils soient moins importants, mais le temps qui m'est imparti s'écoule et ces deux questions qui se recoupent sont largement étudiées.

La ville a longtemps tout sacrifié à la voiture. Mais aujourd'hui elle étouffe. Certes la pollution atmosphérique, sur laquelle se focalise l'attention de l'opinion, tend à se stabiliser.

On peut penser que les retombées conjuguées de la sévérité des normes, des efforts des constructeurs, de l'usage de carburants plus propres, vont permettre de la réduire et même de la juguler.

Mais autrement problématiques pour l'avenir sont les phénomènes cumulatifs : celui, encore mal connu, de la pollution à l'ozone ; celui aussi de l'effet de serre dont les scientifiques sont de plus en plus nombreux à estimer qu'il peut être à l'origine d'un changement climatique aux conséquences difficilement prévisibles. Et, contrairement à ce qui se passe pour la pollution atmosphérique, les évolutions technologiques semblent bien, tout au moins à moyen terme, ne pouvoir suffire à elles seules à réduire les consommations d'énergie fossile en deçà des seuils nécessaires.

Et puis, au-delà des coûts directs supportés par l'automobiliste, il y en a d'autres, qui relèvent de la collectivité : la consommation d'espace particulièrement onéreuse en milieu urbain, les pertes de temps dues à la congestion de la voirie, par exemple 300 000 heures chaque jour sont perdues en Île-de-France. Sans parler de l'inconfort de l'espace public pour les piétons et des accidents : chaque année en ville, il y a 1 600 tués et 12 500 blessés.

Face à ces problèmes, il ne s'agit naturellement pas de diaboliser l'automobile. D'ailleurs, je l'ai dit, des progrès ont été réalisés sur les moteurs thermiques et des perspectives technologiques existent à moyen terme pour développer des filières de véhicules propres. En même temps, il est indispensable, je crois, de réorienter des comportements et de mettre en œuvre une politique globale permettant d'éviter l'asphyxie par la congestion des villes et

de préserver l'avenir de la planète. Cela passe notamment par une action sur plusieurs paramètres : l'offre de transports collectifs, la politique de stationnement, un meilleur partage de la voirie.

Trois exemples sont éclairants de ce point de vue. À Paris, ville où les deux tiers des déplacements sont effectués en transports collectifs, les réseaux de métro et de bus sont extrêmement denses alors que l'offre de stationnement est faible. À Strasbourg, l'usage de la voiture dans le centre ville a été diminué de 17 % grâce au tramway, à la construction de parcs de stationnement relais en périphérie et à la réduction de places de stationnement en centre ville. En Suisse, avec un taux de motorisation identique à la France, l'usage des transports collectifs est trois fois plus important, alors même que le prix du carburant sans plomb est inférieur à celui qui est pratiqué dans notre pays.

Il s'agit donc bien en ville -c'est en tout cas le sens de la politique du Gouvernement- de mieux coordonner les différents modes de déplacement, d'aller vers une diminution du trafic automobile, un développement de l'offre des transports collectifs, une meilleure maîtrise du stationnement. C'est ce que prévoient les plans de déplacements urbains (PDU) contenus dans la loi sur l'air. C'est aussi l'une des originalités de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains » que de partir de la ville telle qu'elle est vécue par ses habitants, et de traiter globalement et dans un même texte, de l'habitat, de l'urbanisme, des déplacements, du stationnement.

Plus généralement, pour répondre à l'explosion des besoins en matière de mobilité, de déplacement, de transport que j'ai évoquée et qui marque notre temps, il faut sans doute avoir le courage d'une politique. Comme je l'ai écrit récemment², si on laisse aller les choses « au fil de l'eau », les réponses positives apportées par l'automobile et par le camion se retourneront contre eux. La société refuse et refusera les excès, les gâchis et les dangers du « tout automobile » et du « tout camion ».

Mais, bien entendu, il faut sortir du manichéisme. Critiquer le « tout-roulier » ne vise pas à promouvoir le « tout-chemin-de-fer », mais bien plutôt à en finir avec « le tout-cesti ou tout-cela ». Contrairement à la sombre prophétie que Victor Hugo appliquait précisément à la cathédrale gothique par rapport à l'imprimerie, je ne crois pas que « ceci » doive « tuer cela ». Et, au lieu d'une concurrence meurtrière, je préfère explorer les voies de la complémentarité, de la coopération, de l'intermodalité, de la mixité, du partage.

Dans cet esprit, la politique de rééquilibrage rail-voie fluviale-route, que je préconise et mets en œuvre parce que je la crois nécessaire, ne vise pas à porter des coups à la civilisation de l'automobile. Mais plutôt à lui donner

2. Je me permets de renvoyer à mon livre *Sur ma route*, paru aux Éditions Stock.

une nouvelle chance en l'incitant à se transformer en profondeur.

Cela suppose réflexions et débats, initiative et innovation sociale. De ce point de vue, tout un champ existe sur l'utilisation mieux partagée des véhicules individuels. La consommation d'espace et d'énergie des véhicules individuels vient précisément de ce qu'ils sont utilisés, parfois jusqu'à l'absurde, comme véhicules ne transportant qu'un seul individu. La pratique du co-voiturage, organisée par exemple au niveau des entreprises et des administrations, en utilisant des serveurs aujourd'hui facilement accessibles, pourrait permettre de modifier sensiblement cette situation. Elle nécessite sans doute, en tout cas dans un pays comme le nôtre, une petite révolution culturelle... Mais certains experts ne nous prédisent-ils pas une révolution plus radicale encore lorsqu'ils croient percevoir que l'attrait de la possession individuelle s'affaiblirait, libérant des potentialités tout à fait nouvelles pour des services d'utilisation partagée des véhicules, du type « véhicules en libre-service » ?

On sait que ce type de services est en cours d'expérimentation dans plusieurs villes, et certains y voient déjà une sorte de *chaînon manquant* entre la marche à pied et les transports collectifs. Cela pourrait créer à terme un marché pour un type de petit véhicule nouveau, entièrement conçu pour la ville, par exemple avec une motorisation électrique. Cela montre en tout cas qu'aussi bien en termes d'usages qu'en termes de conception, la voiture « individuelle » n'a certainement pas dit son dernier mot.

Alors pour conclure ce propos, permettez-moi cette simple évocation d'un poème d'Aragon écrit dans les années 1960 :

*« Elles savent mieux que nous
les voitures les voitures
Pourquoi les sages sont fous
Les hommes se font des loups
Les anges des pourritures
Qu'est ce qu'elles en diraient
les voitures les voitures
pour ce que l'on le leur paierait
Elles gardent leurs secrets
même lorsqu'on les torture ».*