

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

Automobile



14,50
95,11 F

Gallimard



FRANÇOIS GUÉRY

Sur l'air de l'automobile : *les miasmes et les experts*

L'automobile est à présent une nuisance, à un degré variable sans doute, mais elle est entrée dans la sphère des objets à risque, gros de dangers pour le système qui entoure l'homme et le maintient en vie ainsi qu'en bonne santé. Ce n'est pas son seul trait actuel, s'il est vrai qu'en tant que support de « conduite », elle est aussi une pédagogie roulante, une maîtresse en droits de l'homme et du citoyen-citoyenne, un rituel initiatique à l'âge de raison, une école de *self control*.

Louise
Merzeau,
Paris,
2001
© Louise
Merzeau.

Mais l'exportation généreuse de ces traits individualistes formateurs dans les zones du monde qui pratiquent le seul rapport de force ou la mise en commun des préjugés se heurte, dans le sentiment répandu d'une justice globale attachée aux choses, à l'argument matérialiste de l'asphyxie : l'automobile fume, elle fait tousser, surtout ceux qui n'en ont pas, elle n'est pas politiquement correcte. Le wagon fumeur n'existe pas pour elle, au contraire, elle se répand dans l'espace public et force à l'exode les piétons, les usagers d'autres véhicules moins fumeux, anciens ou récents, glissants, muets, solos ou conviviaux.

L'auto s'est donc rangée des voitures, elle qui à l'aube du siècle fini commençait fort, aéroplane compact et aptère, rapide, rutilant, tout cuir et bois précieux. On la conduisait muni des lunettes et de la peau de loup, on la prenait avec des gants, avec des égards d'amant, on l'a épousée, on paie les taxes et le parking, les traites, les pleins à la pompe à finances, et elle empeste.

Si elle a mis du temps à changer ainsi d'image, la place douteuse qu'elle se met à occuper à présent n'en était pas moins prête à l'avance, si bien qu'un peu d'archéologie épistémique et médiologique ne fera pas de mal, sinon à ceux qui n'en démordent pas. On va chercher le creux dont elle épouse le plein, le négatif qu'elle tire, le moule où on la coule.

Lavoisier a beaucoup fait pour l'écologie à venir. Il en a défini le programme, puisque sa conception de la physiologie révolutionnait les anciens modèles et rattachait les phénomènes respiratoires aux combustions, elles qui transforment sans anéantir. Descartes cherchait à comprendre la chaleur corporelle comme un « feu sans flamme », analogue à celui qui rend chaud un tas de fumier. Lavoisier voit les poumons comme des machines à brûler l'oxygène, et à rejeter du gaz carbonique. Tous deux unifient la nature, par-delà le clivage de l'organique et de l'inorganique, tous deux visent les lois universelles qui soumettent les vivants aux exigences communes à tous les corps.

Si respirer, c'est brûler l'air, la qualité de ce combustible joue un rôle dans la santé, c'est évident. Surveiller les airs devient le corollaire d'une physiologie qualitative, qui cherche le « bon air » pour de bons poumons, non la seule généralité des choses et des êtres qui consomment. Le miasme est l'irrespirable, et des valeurs nouvelles s'introduisent dans et par le médical, fondé sur le physiologique théorique et conforté par elle.

C'est ainsi que des médecins savants entament un inventaire des éléments qui entrent dans ces consommations vitales, et qui constituent dès lors un

« environnement ». L'hygiénisme est une veille sur les qualités ambiantes, un laboratoire et un observatoire de la vie saine. Médecine et sciences expérimentales conspirent pour qu'on respire bien.

La question environnementale a donc sa geste très tôt, dès que la physiologie est devenue savoir critique d'un état de santé lié à l'atmosphère, aux eaux, et aux éléments qui interfèrent avec leur qualité.

L'environnemental a eu très tôt également ses alertes et ses alarmes. Lorsqu'on cherche le commencement pour une fin donnée, il est honnête de se servir des analogies et ressemblances, tout en gardant une réserve pour dénoncer l'anachronisme. La tentation est forte de fixer le commencement de telles alarmes écologiques et sanitaires dans une tradition autre, qui était en germe dans les années 1840. Il s'agit du « socialisme scientifique », sous une forme *princeps* que Marx devait appeler « idéalisme pratique ». Le concours de ces deux éléments en germe a donné chez le jeune Engels un résultat d'une grande actualité, une éthique du développement et une veille sur les qualités du milieu de vie.

C'est Engels qui sonne l'alerte rouge en 1845, dans sa fameuse *Situation de la classe laborieuse en Angleterre*. Il le fait sans doute sélectivement et pour une autre fin que de « sauver la nature », ou même la vie en général, ou la vie humaine en particulier. Il estime aller de soi que le problème est localisé, réversible, et ne tient qu'à une criminelle négligence, non à une engeance chronique attachée au développement industriel de même que son ombre suit un homme qui se déplace au soleil. Il n'a pas en vue l'humanité, prise sous une condition de génération, mais le seul prolétariat. Le jeune Engels vient de découvrir cet acteur mineur du développement, cette peuplade minorée dans ses droits et forcée dans ses devoirs de rentabilité. Son idéalisme le fait crier au meurtre, devant le spectacle qu'offre la Mecque des industries de pointe, la grande Manchester. Le stage pratique qu'il effectue là-bas en tant qu'industriel débutant tourne mal dès le début. Agressé par l'injustice faite au prolétaire, il dénonce un aspect décisif de la condition ouvrière : la relégation dans le genre non humain, la porcherie ou l'étable comme condition, la condition inhumaine.

Dans le tableau de cette condition, qui contient des éléments éthiques et esthétiques indissociables, il entre aussi du physiologique, sous la forme d'une relation à un milieu vicié. Le milieu est vicié à tous égards et en tous les sens, puisque les parents vendent leurs filles pour survivre, etc. Mais les airs sont viciés en un sens littéral, qui en fait le paradigme des autres vices ambiants.

Un hygiénisme habite Engels lorsqu'il peint Manchester. Il en peint en effet la saleté, la honteuse immondice qu'on dissimule derrière une façade de respectabilité et de confort. Son programme est avoué au chapitre « Les grandes villes » : « donner à voir la saleté, la vétusté et l'inconfort [...], à quel point la construction de ce quartier (Withy Grove, Shudehill), peuplé de 20 000 à 30 000 habitants au moins, est un défi à toutes les règles de la salubrité, de l'aération et de l'hygiène ». Cette misère est industrielle : « Il n'y a que l'industrie pour permettre aux propriétaires de ces étables de les louer au prix fort comme logis à des êtres humains [...], de miner la santé de milliers de personnes. ».

L'alerte concerne Manchester, pour sa partie « ancienne » recyclée pour profits immédiats en logements pour pauvres. Le procès de l'empoisonnement par les airs prend de l'ampleur au cours de l'ouvrage, et s'étend aux grandes cités modernes comme telles, Londres en particulier. Il est dit que « la concentration de la population dans les grandes villes exerce *déjà en elle-même* une influence très défavorable [...], la façon dont sont construites les villes rend difficile l'aération »¹. Il ajoute que dans les districts ouvriers « est réuni tout ce qui peut empoisonner l'atmosphère »². Les gaz sont le point de mire de cette accusation circonstanciée : « Les ordures et les mares qui existent dans les quartiers ouvriers des grandes villes représentent [...] un grave danger pour la santé publique, parce qu'ils produisent [...] des gaz pathogènes ».

Le réquisitoire d'Engels a une dimension critique évidente, mais il n'ignore pas pour autant les efforts faits par les inspecteurs des fabriques qui ne veulent pas démanteler le système industriel, mais le conforter. Au contraire : Engels en tire bénéfice pour asseoir son accusation de meurtre délibéré, puisque les industriels savent ce qu'ils font, l'apprenant de la bouche des inspecteurs dépêchés par le Parlement. Les nuisances dues aux airs viciés ont donc tous les caractères d'un empoisonnement commis délibérément et en pleine conscience, ce qui transforme les organismes de veille sur les qualités physiologiques en autant de complices, impuissants ou résignés. Les airs tuent lentement, on le sait, on le mesure, on n'y met pas bon ordre.

L'archéologie de la critique écologique actuelle, pour qui l'automobile empoisonne notablement l'atmosphère des zones développées, montre donc un trait originaire qui éclaire de ce fait le présent : les maux connus et repérés demeurent des maux, tant qu'un coup de force ne rompt pas la trame des complicités passives. Au nombre de ces complicités, il y a les organismes mêmes qui ont la fonction de veille et d'alarme, la fonction de savoir. Les disposi-

1. Friedrich Engels, *La situation de la classe laborieuse en Angleterre*, ES 1975 en traduction, p. 140.
2. *Ibid.* p. 141.

tifs de savoir sont donc parmi les criminels les plus endurcis, puisqu'ils ont par devers eux la préméditation (ils ont l'œil sur les progrès d'un mal par empoisonnement qu'ils n'entravent pas).

La littérature hygiénique est le genre critique qui précède celui qu'inaugure Engels. Il aboutit à lui, il l'engendre par défaut, par faillite. Cette faillite a des traits spéciaux et communs à la fois, elle est indicative d'un destin général des réparateurs face à des maux systémiques qu'ils ne peuvent conjurer sans supprimer tout le système dont les bénéfiques sont désirés. Les réparateurs ont une figure qu'on pourrait définir comme place de la cause. Face aux effets destructeurs d'un système puissant et dangereux, ils se mettent en situation de les annuler, ils sont donc aux yeux des victimes les lieutenants du mal dont ils souffrent, sinon les pères des maux. La cause, c'est la paternité, qu'on endosse en cherchant la maîtrise des effets³. La seule issue possible est alors de contester le système lui-même afin de n'en porter aucune « responsabilité », et d'échapper au soupçon de paternité des maux. Engels le fera avec Marx, pour engendrer un autre système, une autre engeance.

La faillite des experts est donc elle-même systémique, liée aux systèmes dont les victimes, qui ne sont autres que les bénéficiaires potentiels ou partiels, se révoltent contre les revers de médaille que sont les maux, et en font endosser la paternité à qui veut les conjurer pour les en sauver. Savoir pour prévoir, payer pour avoir su, tel est leur sort, dès les années 1830 de l'ère industrielle en plein essor. Engels le déclare : « La société sait, combien une telle situation nuit à la santé [...], elle connaît les conséquences [...], elle sait que ses agissements ne constituent donc pas un simple homicide, mais un assassinat, je l'aurai démontré si je puis citer des documents officiels, des rapports parlementaires, ou administratifs, qui établissent la matérialité du meurtre »⁴.

Le regard rétrospectif a ses mérites, non seulement comme archéologie mais pour prendre sur le fait ceux qui jouent le jeu de la dénonciation elle-même innocente des coupables. Le socialisme scientifique a couvert plus de trois quarts de siècle de crimes écologiques sans précédent, au nom du droit au travail et à la maîtrise de la nature, si bien que les lacs ont disparu, que les forêts ont cédé la place à des exploitations minières forcenées, le tout sous une contrainte sans égale sur la force de travail esclavagisée, déportée, assujettie aux innocents dénonciateurs du « système ».

La faillite des experts d'État a donc eu les conséquences les plus graves. Ceux-ci étaient animés de vues humanistes et réparatrices dont l'inconséquence fait problème.

3. J'emprunte un argument de Françoise Gorog, psychanalyste, développé au séminaire de l'INESC « Sauver, réparer », 2001.
4. *Ibid.*, p 140.

Il en va des modèles de comportement que l'automobile véhicule avec elle partout où elle s'implante. Ses mœurs ne sont pas les leurs, que ce soit l'Asie du Sud Est, l'Afrique du Nord, la Nouvelle-Guinée ou l'Afghanistan. L'automobile est à présent réglée sur la famille nucléaire conviviale, avec des places spacieuses à l'arrière, une visibilité de tous côtés, souvent l'air conditionné. C'est un salon sympathique, une salle de séjour ambulante. Fini, les bolides pensés pour le pilote casse-cou, avec à l'arrière un tape-cul pour deux nains, ou pour deux adolescents s'initiant, à l'arrêt, cachés par la buée, aux mystères de Vénus. On pense à présent « famille », amis, conversation, tourisme cultivé. Les tribus traditionnelles à quatre générations n'y ont pas leurs marques. Les chiens de ferme, la basse-cour et les agneaux nouveau-nés n'y entrent plus et sont poliment conviés à prendre un train de marchandise. Une civilisation millénaire bascule dans le fossé quand passe l'Automobile occidentale. On la « conduit », on se conduit, on sait se conduire sans les *conducatores* et les tribuns du peuple pour souffler la direction et la vitesse de croisière. Les *Big Brothers* iront en hélicoptère, pas au volant. L'automobile civilise, individualise, donne à chacun, hommes et femmes, adolescents surveillés, une chance d'accéder à l'autonomie, si toutefois le compte en banque permet le ravitaillement à la pompe, ce qui encourage à trouver de l'emploi stable. Une société sédentarisée, pulvérisée en atomes individuels qui s'assument, entre en chaque pays qui s'achète à présent l'auto et relègue les chars à bœufs au garage. Les Droits de l'homme en profiteraient-ils en fin de compte ? On peut rêver...

Étude design
pour le
concept car
Vel Satis,
1998
© Renault
Communication /
Benoit Chimenes.

François Guéry est Professeur de Philosophie à l'Université Jean Moulin, Lyon III.

