

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

# Automobile



**14,50**  
95,11 F

**Gallimard**



MARC GUILLAUME

# Paradoxes

L'automobile a été le symbole de l'industrialisation du XX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. Mais aussi celui d'un mode de consommation, en apportant aux habitants des pays industrialisés une autonomie soudaine et une extension spectaculaire de leur horizon spatial et culturel. Elle a été ainsi le miroir des modes de production (on pense bien sûr au film de Chaplin, *Les Temps modernes*, mais aussi à un film de Vincent Malle de 1973, *Humain, trop humain*), celui de nos modes de consommation et de vie (*Traffic*, *Week-end*, *Duel*) et de leur critique (Lefebvre, Baudrillard, Barthes, etc.).

1. Il ne fait pas de doute que l'automobile a été l'industrie de premier rang du XX<sup>e</sup> siècle. Elle a constitué un puissant moteur de l'industrialisation des pays européens, des États-Unis puis du Japon. Si elle n'a pas inventé le taylorisme, elle l'a massivement confirmé et développé ; puis, elle a donné naissance au fordisme et au toyotisme. Aujourd'hui, son déclin dans certains pays est le symptôme d'une désindustrialisation, sans doute irréversible, tandis que de grands pays émergents du Sud se préparent à entrer dans le monde automobile.

Louise Merzeau,  
extrait de la  
série *Au jour le  
jour*, 2000-  
2001  
© Louise Merzeau.

Dans notre langue – et dans quelques autres – cette valeur de symbole a pris d’abord la forme d’un coup de force linguistique. Automobile : toute l’automobilité captée par l’auto ! Alors qu’il existe bien d’autres machines automobiles : motocyclettes et vélomoteurs (ils sont arrivés après, la place linguistique était prise), bateaux et avions (mais c’est l’eau et l’air qui les définissent d’abord), trains, tramways, métros, ascenseurs (automobiles certes mais pas encore assez autonomes). Ainsi l’automobile a canalisé tous nos rêves d’automobilité et d’autonomie... et les a réalisés, en partie. Pour son conducteur, une auto c’est un moteur qui assure la mobilité, un volant et un tableau de bord qui assurent l’autonomie.

Pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, ces deux fonctions ont été remplies excellemment mais seulement pour une minorité. La gloire automobile a été au plus haut quand les inégalités sociales s’inscrivaient à travers elle, des exclus de l’automobile aux modèles de prestige. Quand l’autonomie de quelques-uns n’était limitée que par la faiblesse des infrastructures et les défaillances mécaniques – mais sans réglementation générale de vitesse ni embouteillages. Quand il ne venait à l’esprit de personne d’imputer la pollution atmosphérique à d’autres causes que l’industrie et les foyers domestiques.

En devenant un bien de consommation de masse, en affrontant dorénavant un marché global, l’automobile ne se retrouve plus dans ces symboles.

Sur les marchés les plus développés, presque saturés, elle semble atteindre une maturité un peu triste qui incite plus à regretter les temps héroïques de son passé (évoqués par certains modèles rétro) qu’à s’intéresser à un avenir sans surprise qui semble sceller le destin d’un objet fonctionnel parmi les autres. Après avoir symbolisé tous les progrès de la société industrielle, servi de surface d’inscription privilégiée pour les signes de la différenciation sociale, porté tous les rêves de démocratisation et de libération, elle est devenue un simple moyen de transport. Après avoir ouvert aux masses l’accès au voyage, à son imaginaire et à ses mythes, elle a détruit le voyage en le dégradant en déplacements, où ne rôde plus que le fantôme de la liberté et de l’aventure. La vitesse, la virtuosité de la conduite quittent aussi progressivement le réel pour ne perdurer que dans le spectacle abstrait des compétitions sur circuit.

D’ailleurs, l’autonomie automobile s’est réduite et ce qu’il en reste coûte cher. En se généralisant, elle a généralisé aussi les encombrements, les accidents, les agressions écologiques, les réglementations et les contrôles. L’autonomie initiale a produit largement son contraire et finalement l’automob-

bile symbolise assez bien le passage, analysé par Michel Foucault et Gilles Deleuze, d'une société disciplinaire à une société de contrôle.

Il ne faut pas en rester à ces images brouillées et ternies, car il en émerge une image plus intéressante qui, elle, est franchement négative. Pour citer le philosophe américain Loren Lomaski : « Aujourd'hui des dizaines de millions de personnes conduisent pour le plaisir, mais en éprouvent une culpabilité grandissante<sup>2</sup> ».

## L'avenir de l'automobilité

Une idée fausse qui a eu, un temps, la faveur de certains spécialistes de l'aménagement du territoire : les réseaux virtuels et le télétravail qu'ils permettent, rendent moins indispensable la mobilité. Il faut éviter, à cet égard, de refaire les erreurs de prévision qui ont été associées au développement du téléphone.

L'erreur repose, pour l'essentiel, sur l'évidence de nombreuses téléactivités qui permettent effectivement d'éviter beaucoup de déplacements. Mais d'autres déplacements sont induits par les réseaux virtuels. Internet, par exemple, met en évidence, grâce à son extension et à ses moteurs de recherche, de multiples opportunités nouvelles (de travail, de coopération, de commerce, de loisir, de spectacle, de rencontres, etc.) qui, pour être réalisées, exigent le plus souvent des déplacements. Ces déplacements induits *surcompensent* les déplacements évités et l'effet global sur la mobilité spatiale est finalement positif. Les réseaux virtuels renforcent l'importance de *l'accessibilité spatiale* qui est toujours « en retard » sur les progrès de la communication à distance<sup>3</sup>.

Plus de « clic », c'est donc toujours plus de « brick » : le XXI<sup>e</sup> siècle sera durement confronté aux défis d'accessibilité et de mobilité, impliquant la construction d'infrastructures, assurant la cohabitation de modes de transport diversifiés, défis bien plus redoutables que ceux du cybermonde.

Cet impératif d'accessibilité a plusieurs conséquences.

D'abord, la croissance des métropoles et des réseaux qu'elles forment entre elles : il est plus important pour une ville d'appartenir à un tel réseau que d'être une capitale régionale isolée. Pour Saskia Sassen, les villes mondiales – *global city* – s'insèrent dans une nouvelle forme d'accumulation fondée sur la finance, la mondialisation des activités industrielles et le développement de services complexes exigeant une main-d'œuvre très diversifiée qui ne se trouve aisément que dans les grandes agglomérations<sup>4</sup>.

2. Loren E. Lomasky, «Autonomy and Automobility», *Competitive Enterprise Institute*, 1995.

3. Pour une analyse plus complète cf. Marc Guillaume, *L'empire des réseaux*, Descartes & Cie, 1999 et F. Ascher, *Métopolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, 1995, ou encore la revue *La Recherche*, supplément « Ville.com », déc. 2000.

3. S. Sassen, *La ville globale*, trad. française, Descartes & Cie, 1996.

Cette métropolisation se réalise parfois selon des formes de concentration urbaine plus denses (à l'image des projets japonais de gigantesques villes-tours) ou encore en privilégiant certains pôles du réseau et en favorisant l'implantation d'activités commerciales autour de ces pôles. Cela peut conduire finalement à une structure urbaine en « grappes », à l'image de l'architecture des réseaux téléphoniques (de grands « centraux » et des centraux secondaires périphériques). Cette concentration urbaine et cette évolution spatiale (qui ne sont d'ailleurs pas systématiques car certaines formes historiques perdurent comme par exemple les conurbations américaines) se fondent en dernière analyse sur l'importance croissante des réseaux professionnels et commerciaux. C'est pourquoi elle ne peut être que renforcée par l'impact que les outils et réseaux de communication ont sur le territoire. Ce que ces derniers rendent virtuellement possible ne peut se réaliser de façon commode et massive que dans les grandes agglomérations ou dans des réseaux de villes bien desservies. Les données statistiques montrent d'ailleurs une corrélation étroite entre l'importance des sites Internet (en nombre et en intensité de fréquentation) et la taille des villes qui les accueillent. *La formule de Metcalfé (la « puissance » d'un réseau croît comme le carré du nombre des utilisateurs) s'applique aussi à l'espace réel.*

La mobilité est le second facteur de l'accessibilité. Cette dernière n'est pas seulement plus désirable, ses modalités changent. Aux formes simples des déplacements alternant domicile-travail, du centre à la périphérie, succèdent des déplacements pour des motifs variés : travail (auprès de sites ou d'employeurs différents, courses, loisirs, écoles) qui nécessitent des déplacements séquentiels ou *commutatifs* point à point, ici encore à l'image des pratiques de surf sur les réseaux virtuels. En outre, le développement du commerce électronique *B to C (Business to Consumers)*, induit des livraisons de ce type. C'est dire que la mobilité recherchée est la plus commutative possible. C'est d'ailleurs pourquoi les habitants des périphéries urbaines mal desservies en transports en commun sont souvent obligés d'utiliser leurs voitures. Tout cela conduit à la question : quelle place pour l'automobile dans cet impératif d'automobilité ?

## **Automobilité et automobile**

L'automobile et le camion sont souvent les seuls capables d'assurer cette liaison point à point, que ce soit dans les banlieues, les conurbations urbaines

américaines ou dans des situations professionnelles spécifiques. Par ailleurs, la baisse du coût relatif du déplacement automobile, notamment en France ces dernières années, a renforcé l'usage de l'automobile et accru les distances parcourues (alors que les temps moyens de déplacement restaient remarquablement stables, ce qui montre, au passage, que les phénomènes de congestion ne s'aggravent pas globalement).

Cependant, l'automobile n'a pas le monopole de l'automobilité.

Les transports en commun s'efforcent de l'assurer aussi, et mieux que par le passé. Par la densification, l'intermodalité et le souci de réduire les *temps de précaution* associés, l'affichage des temps d'attente, bref par tout ce qui peut rendre ces transports plus commutatifs.

Mais surtout on peut imaginer que l'automobile, parce que son usage urbain est soumis à des restrictions croissantes, soit fortement concurrencée par des moyens d'automobilité mieux adaptés aux nécessités croissantes de l'accessibilité urbaine. À côté des propositions classiques (plus de taxis, des voitures en libre-service) ou des pratiques qui restent particulières (rollers, trottinettes), encore que leur apparition ait valeur de symptôme, on peut avancer l'hypothèse que les deux roues répondent mieux que l'automobile à l'impératif d'automobilité urbaine. Les vélos d'abord en usage intra-urbain sur de courtes distances, les motos et scooters, et probablement des hybrides automoto dont les premières formes apparaissent sur le marché<sup>5</sup>.

### L'automobile : un « mal public » ?

L'avenir de l'automobile n'est cependant pas assuré car son utilisation, notamment dans les villes, se heurte à deux catégories d'obstacles qui se conjuguent étroitement.

La première regroupe les inconvénients objectifs, associés à l'usage actuel de l'automobile, c'est-à-dire essentiellement l'insécurité routière et les atteintes à l'environnement.

– Les statistiques montrent qu'en trente ans le nombre de tués en France a été divisé par 2,5 (et par 5 si on tient compte de l'accroissement du trafic). Pourtant la « sensibilité » à l'insécurité routière (le terme est certes vague et les enquêtes pour mesurer cette sensibilité peuvent être discutées) s'est plutôt aiguisée. On peut certes s'en réjouir, mais il faut enregistrer ce changement des *représentations* sociétales ;

– Il en est un peu de même en ce qui concerne les atteintes à l'environ-

5. Cette hypothèse mériterait évidemment d'être nuancée ; elle concerne probablement à court terme les villes européennes, peut-être aussi les villes asiatiques. Moins les villes japonaises qui ont plus développé les transports en commun et pas du tout un grand nombre de villes américaines construites pour l'automobile. Il faudrait aussi distinguer entre les différentes catégories de deux roues et leurs usages selon l'âge et le sexe. Si cette hypothèse se vérifie, les constructeurs d'automobiles devront devenir des fournisseurs d'automobilité en s'investissant dans ces nouveaux marchés.

6. L'abondance des articles de presse contre l'automobile en est un symptôme parmi d'autres. Pour ne donner qu'un exemple, voir un article de Marcel Scotto (*Le Monde*, 26 septembre 2000) qui parle, *comme d'une évidence*, des « paysages urbains abîmés par le flot de voitures », de l'urgence de « soulager nos poumons, nos oreilles et nos yeux ».

7. Il faudrait aussi évoquer, pour être complet, le rôle de lobbying indirect des responsables de transports collectifs, et celui des constructeurs qui peuvent souvent trouver dans les écologistes des alliés objectifs (plus de contraintes implique plus de valeur ajoutée potentielle : le *business model* de l'automobile est largement fondé sur la lutte contre l'insécurité et la pollution).

nement. Les pollutions atmosphériques liées à la circulation urbaine ont plutôt diminué – et diminueront sensiblement encore dans l'avenir – tandis que la perception de ces pollutions est devenue plus aiguë. Ces perceptions sont, de plus, troublées par l'effet de serre auquel la contribution des automobiles – du moins des automobiles européennes – est très modeste, beaucoup plus modeste, en tout cas, que l'opinion publique ne l'imagine.

Ces deux remarques conduisent à la deuxième catégorie d'*objections* à l'automobile, beaucoup plus redoutables.

L'automobile est devenue, depuis environ trente ans, progressivement, insidieusement, ce que l'on pourrait appeler, avec Loren Lomaski, un *mal public* – en anglais cette expression serait plus claire car elle s'oppose plus nettement à « bien public »<sup>6</sup>.

Le diagnostic de Lomasky est d'affirmer que les nuisances de l'automobile, qui sont bien réelles et que personne ne conteste, sont *surévaluées*. Je partage volontiers sa position, mais il faut approfondir son analyse.

Partager sa position, c'est prendre le parti de l'autonomie et de la liberté que procure l'automobile et c'est estimer que les voix qui défendent ces principes toujours en péril ne se font guère entendre et encore moins écouter.

Mais cette position, si elle me permet de dire, comme lui, que les nuisances de l'automobile sont surévaluées, reste une position subjective. En termes d'analyse, on peut seulement dire, plus prudemment, que les représentations collectives ont changé ou semblent avoir changé à l'égard de ces nuisances. Et la question qu'esquive Lomaski reste : pourquoi ont-elles changé ?

En me limitant, pour raisonner sur un exemple, aux pollutions liées à l'usage urbain de l'automobile, je distinguerai schématiquement la « fabrication » des représentations et leur acceptation sociétale.

Le premier niveau est donc celui des acteurs qui contribuent à « fabriquer » les représentations et à préparer des arbitrages : médias, systèmes d'évaluation et d'expertise, responsables politiques<sup>7</sup>.

### *Les médias*

Ils sont friands de menaces, de mauvaises nouvelles (une bonne nouvelle n'est que rarement une nouvelle). C'est leur matière première. Une belle journée d'août se transforme en pic de pollution. Si le lendemain le pic n'est pas atteint, cela fait deux nouvelles... peu de choses à raconter au mois d'août.

### *Le système d'évaluation et d'expertise*

Il a introduit un thermomètre, dont les graduations changent. Ou plutôt les



critères deviennent plus stricts... Donc la pollution augmente parce qu'on la mesure mieux. Le cycle usagers/médias/expertise fonctionne donc à l'accroissement des perceptions négatives. Ce cycle peut même, en l'absence de tout changement objectif, avoir des effets *réels* : hypothèse d'un effet *displacebo*.

### *Les politiques et les décideurs*

Il est de plus en plus difficile d'arbitrer des conflits multiples (qui se multiplient en fonction du désordre individualiste). Attraction de la solution la plus « légitime » : il est toujours plus facile d'arbitrer en fonction des intérêts du groupe qui apparaît, à l'opinion publique, comme le plus légitime, même s'il est très minoritaire. Les groupes légitimes prennent ainsi une *plus-value de pouvoir* (les victimes, les handicapés – qui oserait être contre ? – les cyclistes, les non-fumeurs, certaines minorités).

De façon comparable, un groupe électoral fort et légitime (personnes âgées, personnes seules) peut bénéficier de l'indulgence politique (déjections canines et saleté des trottoirs : on n'envisage pas une « journée sans chiens »...).

On peut estimer que ce système engendre des choix collectifs qui ne sont guère rationnels (au sens de la RCB des années soixante-dix) mais il n'invente pas, à lui tout seul, des évolutions de sensibilité qui s'expriment au niveau du citoyen. Ce qui conduit, au niveau sociétal, à proposer une autre hypothèse directrice.

Nous subissons les effets de l'individualisme dans une société urbanisée qui nous contraint à des interdépendances et à des cohabitations intensifiées : fin des régulations traditionnelles, des autocensures. La liberté individuelle de chacun menace et gêne tous les autres, surtout en milieu urbain. Soit elle menace et gêne réellement, soit le mode de vie de mon voisin est une contestation radicale du mien propre ce qui engendre du *ressentiment*. Ce dernier est *inavouable* et ne peut donc s'exprimer *qu'indirectement* en se portant sur un *objet intermédiaire*. *L'automobile est un tel objet intermédiaire, un objet légitimement contestable*.

Cela produit le syndrome du « *no smoking* ». Le fumeur me gêne, mais aussi, l'autre, lui-même, me gêne et je suis autorisé à le lui dire en me servant du prétexte légitime de la fumée. Il en est de même, bien sûr du téléphone portable de mon voisin. Ce dernier objet est devenu, en raison même de sa généralisation qui prouve pourtant sa désirabilité, un objet exemplaire de *ressentiment sociétal* et partage avec l'automobile – mais sans doute de façon transitoire car ses usages deviendront plus policés – le statut d'objet prétexte, d'un « mal public ».

Nous sommes presque tous des automobilistes. Ceux qui ont abandonné l'usage de la voiture en ville sont déjà cependant des opposants légitimes, quelque peu comparables aux anciens fumeurs... Quant aux autres, ils ont un rapport ambivalent à la voiture : on aime *sa* voiture, pas celle du voisin... et pas le voisin non plus. Et parmi ces autres, les privilégiés qui habitent des centres urbains bien desservis par les transports en commun, ceux qui peuvent aller travailler à pied ou en vélo, sans même avoir à se formuler clairement qu'ils souhaitent d'abord ne pas être encombrés par des flux de banlieusards motorisés, se découvrent une « légitime » sensibilité écologique. Le vote vert aux dernières municipales en région parisienne mériterait d'être commenté à cet égard : le vert est dans Paris *intra muros*, il n'y en a pratiquement pas dans la couronne, là où pourtant les nuisances quotidiennes sont souvent les plus sérieuses. La même observation peut être faite dans le temps : quand l'automobile était réservée aux classes sociales privilégiées, quand la pollution croissait rapidement et que l'insécurité routière était intense, l'automobile ne suscitait que peu de contestations.

Ainsi pourrait s'expliquer, au moins en partie, le singulier changement des représentations en Europe (plus marqué encore, pour des raisons culturelles, dans l'Europe du Nord) envers l'automobile. Changement opaque à lui-même, difficile à déchiffrer et à mettre en évidence, en tout cas par des enquêtes directes. Mais changement profond dont les Verts ont su faire une partie de leur fond de commerce politique. Sans remettre en cause la légitimité et l'urgence du questionnement écologique, il faut admettre dans le même temps qu'une *part inavouable, maudite, mal dite, du mouvement écologiste, c'est le ressentiment, la « haine » de l'autre. L'écologiquement correct* généralise ainsi le politiquement correct.

Voilà donc les paradoxes auxquels est confrontée l'automobile à l'orée du deuxième siècle de son histoire. D'un côté, elle devient plus désirable ou plus nécessaire car la mobilité et plus particulièrement l'automobilité s'efforcent de mettre l'espace réel au niveau du monde virtuel. Elle reste, pour beaucoup, le moyen privilégié de conserver une autonomie relative, voire de faire de sa vie une « performance » : les formes actuelles de l'individualisme ne cesseront pas avant longtemps de favoriser la « vie automobile ». D'un autre côté, elle devient le premier objet de ressentiment d'un nombre croissant de personnes qui ont fait le deuil de l'automobile (ou un deuil partiel) et un objet de moins en moins légitime pour ceux qui continuent de l'utiliser et de l'aimer.

À ces paradoxes, il y a à la fois des réponses techniques et des réponses

sociétales. Les constructeurs, européens en particulier, apportent de bons éléments de réponse, en termes techniques. C'est le cas des progrès en matière de sécurité (passive, active et, demain, interactive), mais aussi en matière de pollution. Dans ce domaine, les constructeurs ont compris qu'on ne peut pas changer aisément un imaginaire collectif ; aux surévaluations des nuisances dans ce domaine, ils répondent en accélérant leurs efforts, même s'ils ne sont pas pleinement ou suffisamment reconnus. Peut-être faudrait-il pousser encore les feux du côté des moteurs électriques ou mixtes. Car il faut rappeler (et le passé récent nous le rappelle aussi) qu'un nouveau choc pétrolier serait beaucoup plus grave que celui de 1973, les pays développés et émergents étant aujourd'hui encore plus dépendants du pétrole.

Au niveau sociétal, les degrés de liberté accordés à l'usage de l'automobile dépendront de la capacité de faire passer dans l'opinion publique une réflexion globale sur des problèmes trop complexes pour être laissés aux écologistes intégristes. De la capacité aussi à mettre en place, notamment au niveau européen, un système de droits (à polluer, à encombrer), système que la monétique permet d'organiser concrètement.

Plus généralement, une interrogation sur les objets techniques peut apporter des éclairages utiles. Pourquoi Internet est-il un « bien public » (doté d'une « journée ») alors que le téléphone portable est un « mal public » ? (Le modèle proposé permet de répondre en partie : dans le cyberspace, l'autre ne dérange pas – au contraire le réseau s'enrichit de sa présence – ou très peu puisqu'il suffit de couper la communication). En passant de quatre à deux roues le statut change aussi ; le vélo semble un « bien public » pour tous, les motards ne sont pas stigmatisés comme les automobilistes, en partie parce qu'il existe une forte « culture » dans ce milieu. Qu'en sera-t-il pour des hybrides « auto-moto » ou des véhicules spécifiquement urbains dans l'éventualité où ils se généraliseraient ?

Évidemment, l'automobile du XXI<sup>e</sup> siècle, « domestiquée » pour surmonter les contradictions qu'elle a elle-même accumulées, ne sera plus guère comparable à celle du passé. Elle deviendra un moyen de *connection*, d'utilisation ponctuelle ou spécifique, un *terminal* rempli d'instruments de communication, de guidage, de contrôle. Kafka suggérait de faire des mélanges, de brancher les machines à fantômes et à communiquer sur les moyens de transport. Sa vision s'est réalisée.