

MICHEL LAGRÉE

# Dieu et l'automobile

Il serait vain, tant la documentation est vaste et dispersée sur le sujet, de prétendre rendre compte de tous les aspects de l'impact du développement de l'automobile, comme de l'ensemble des techniques d'ailleurs, sur la vie religieuse<sup>1</sup>. On s'interrogera d'abord sur la tension qui s'instaure entre cet objet qui facilite la vie, et qui fonctionne comme signe extérieur de richesse, et la tradition de l'ascétisme chrétien. Mettant en péril ses passagers, l'automobile appelait cependant les rites propitiatoires propres à la religion. Plus généralement, elle finit par imprimer sa marque propre, de façon souvent insoupçonnée, sur les pratiques religieuses, en particulier sur la messe dominicale ou les pèlerinages.

*Drive-in church, New York, 1955*  
© Hulton Getty  
Picture.

1. Michel Lagrée, *La Bénédiction de Prométhée*, Paris, Fayard, 1999.

## Foi et confort

Léon Bloy fustigeait ces « dévotes confortables » accoutumées à « l'extrême douceur [...] de suivre en auto leur Rédempteur couronné d'épines<sup>2</sup> ». L'imprécauteur par excellence illustre jusqu'à la caricature la contradiction perçue par certains entre l'automobile et l'ascétisme chrétien.

Pour le bas clergé, l'automobile resta en effet longtemps un luxe difficilement accessible. Durant la Première Guerre mondiale, lorsque la mobilisation de nombreux jeunes prêtres désorganisa fortement le service paroissial, on signala à diverses reprises que des notables mettaient à disposition leurs automobiles pour les aînés, restés en poste avec des charges plus étendues. Si la motocyclette fut souvent le premier stade de la motorisation pour les prêtres de l'entre-deux-guerres, ceux qui, l'âge venu ou pour toute autre raison, supportaient moins les intempéries, plaidaient plutôt en faveur des véhicules intermédiaires ou voiturettes que certains constructeurs proposaient alors à la clientèle modeste. Ces marchés restaient marginaux et il fallut attendre la période des Trente Glorieuses pour que, à l'image des classes populaires, le clergé pût acquérir en masse les modèles économiques proposés par les industriels, en particulier la 2 CV Citroën et la Renault 4L, l'une et l'autre devenues quasi emblématiques<sup>3</sup>, y compris pour les religieuses qui furent sans doute les dernières, dans le clergé, à accéder au véhicule à moteur.

En 1925, un catholique de la région de Redon écrivait à l'archevêque de Rennes pour signaler que « plusieurs ecclésiastiques possèdent des automobiles, ce qui produit très mauvaise impression<sup>4</sup> ». Même au Québec, en 1922, l'archevêque de Montréal déplorait que l'usage des automobiles fût devenu général dans son clergé et se voyait obligé de l'interdire « à tout autre prêtre qu'aux curés et même alors, je prie qu'on en use avec la discrétion voulue<sup>5</sup> ». La rigueur était encore plus grande dans le diocèse de Québec, où, selon une circulaire de 1932, tout prêtre devait justifier les motifs de l'achat, la qualité de la voiture, la dépense à faire, y compris s'il ne s'agissait que d'un renouvellement.

Au temps, jusqu'en 1950 en gros, où l'automobile restait un signe extérieur d'aisance, sinon de bourgeoisie, elle faisait figure d'obstacle possible pour un clergé qui prenait alors conscience, tant dans l'Action catholique que dans les enquêtes de sociologie religieuse, de la distance, voire du fossé établi entre lui et de vastes secteurs des classes populaires. Un certain ascétisme propre à ce clergé volontariste pouvait dès lors entrer en contradic-

2. *Jeanne d'Arc et l'Allemagne*, Paris, 1915, p. 158.

3. À l'image de la 2 CV du cardinal Marty dans sa retraite aveyronnaise

4. Archives diocésaines de Rennes, Conseil épiscopal, 7 avril 1925.

5. *Circulaire de l'administrateur apostolique au clergé de son diocèse*, Montréal, 21 novembre 1922.

tion avec l'effet d'ostentation que pouvait engendrer l'automobile. On voyait par exemple s'exprimer la rancœur de prêtres qui, après quinze ou vingt ans de ministère, en étaient toujours au vélo ou au mieux, en sacrifiant sept ou huit ans d'économies et leurs ressources patrimoniales, à la modeste voiture d'occasion. Ils s'étonnaient amèrement devant de jeunes prêtres qui s'offraient de belles voitures, alors que leurs études, parfois même leurs vacances, avaient été à la charge de l'œuvre des vocations<sup>6</sup>. Encore en 1958, un « Examen particulier sur les voitures » soulevait des réflexions à partir de faits recueillis ici ou là : tel prêtre récriminant contre la maigreur du traitement alloué et l'indigence des honoraires de messe, « tout juste pour l'indispensable » à ses yeux, s'achetait quelques semaines plus tard une voiture « pour son agrément ». « Dans cette paroisse peu étendue et bien desservie, comment concilier la propriété d'une voiture et la pauvreté sacerdotale, dont on se vante parfois, et les appels émouvants à la générosité du peuple chrétien<sup>7</sup> » ? On citait le cas d'un jeune prêtre qui, « soucieux d'éviter « le scandale des faibles », ne consent à conduire l'auto de son père (une Citroën qui produit quelque effet) que dans la paroisse de campagne où il passe ses vacances, parce qu'il y est connu et que les gens savent qu'il ne conduit pas sa propre voiture »<sup>8</sup>.

Cependant, dès les années 1930, les conséquences de la motorisation étaient perceptibles pour la mobilité du curé rural qui « va, vient, court, roule », alors qu'il incarnait autrefois le personnage sédentaire par excellence. Ceci allait, aux dires de certains, au détriment de la régularité des exercices spirituels<sup>9</sup>. Outre-Atlantique, l'évêque de Trois-Rivières notait en 1919 que « les automobiles font beaucoup de mal à la discipline ecclésiastique » et que les membres du clergé ne devraient jamais faire, « sans nécessité », des promenades en automobile le dimanche, ni aller accompagnés « de personnes de l'autre sexe ».<sup>10</sup>

À tout le moins, le possesseur ecclésiastique de véhicule à moteur devait en réserver l'usage au strict service paroissial, et ne pas paraître comme un « bourgeois chic », ou comme ce curé de paroisse rurale de moins de six cents habitants, n'assumant aucune responsabilité extra-paroissiale, et dont pourtant le compteur kilométrique totalisait à la fin de l'année un chiffre supérieur à celui de l'aumônier diocésain de la Jeunesse agricole catholique. « Cette voiture, dont j'ai besoin pour mon ministère, n'est-elle pas en train de faire de moi le chauffeur de mes paroissiens et paroissiennes, qui ont d'autres possibilités pour aller chez le médecin, à l'hôpital, à la maternité ?<sup>11</sup> »

6. *Prêtre et Apôtre*, janvier 1937.

7. *Cahiers du Clergé rural*, 1958, n°196, p. 180. On proposait aussi un possible compromis : une voiture de modèle modeste pour l'hiver, le vélo pour l'été (janvier 1930).

8. *Prêtre et Apôtre*, avril 1935.

9. *Prêtre et Apôtre*, novembre 1930.

10. Circulaire du 1<sup>er</sup> sept. 1919.

11. *Cahier du Clergé rural*, loc. cit.

## Bénédictions

Objet à la fois de convoitise et de dangers multiples, l'automobile pouvait être officiellement bénie, comme d'autres moyens de transport avant elle : navires, chemins de fer. La bénédiction de véhicule (*benedictio vehiculi seu currus*) publiée dans les éditions du Rituel romain de 1913, puis de 1925, ne faisait que reprendre celle utilisée depuis un demi-siècle pour le matériel ferroviaire roulant. Il n'est pas facile d'apprécier le développement de cette pratique de la bénédiction collective d'automobiles, qu'il faudrait pouvoir recenser dans le temps et dans l'espace. Le signal fut peut-être donné par l'usage de bénir les ambulances automobiles dans le diocèse de Lucques, en Italie, attesté dès 1908<sup>12</sup>. Elle semble avoir connu une certaine vogue dans les années 1930 et 1940, avant de décliner, du moins en Europe. En effet, l'évêque de Trois-Rivières (Québec) invitait encore par circulaire ses curés à procéder globalement à la bénédiction des automobiles le dimanche 16 juin 1957, après la messe principale.

De tout temps, la bénédiction d'un objet alla de pair avec le patronage accordé par un saint personnage à l'activité liée, ou au risque inhérent. On chercha donc un protecteur céleste pour les automobilistes. Aux yeux des théologiens, la Bible offrait deux possibilités<sup>13</sup>. Le prophète Elie, avec son « char de feu » emmené par des « chevaux de feu », offrait certes une image spectaculaire<sup>14</sup>, qui avait d'ailleurs été souvent évoquée au XIXe siècle dans les gares de chemin de fer. Le contenu théologique, ainsi que l'avantage d'une référence néo-testamentaire, était plus explicite avec l'histoire du diacre Philippe qui, monté à bord du char conduit par un haut fonctionnaire éthiopien, le convertit et le baptisa<sup>15</sup>. C'était d'ailleurs la référence scripturaire pour la bénédiction ferroviaire. Elie comme Philippe, cependant, parlaient peu à l'imaginaire populaire et l'usage s'introduisit, attesté dès 1908, de mettre dans les automobiles une médaille de saint Christophe. Ce personnage à l'existence incertaine, disparu du calendrier romain depuis 1970, était vénéré depuis le Ve siècle en Asie Mineure puis, de là, en Occident. Saint Christophe était traditionnellement associé à la protection contre les orages, les tempêtes, les accidents de voyage. Par extension de prérogative protectrice, l'usage populaire finit par s'imposer. À Saint-Christophe-le-Jajolet, près de Sées (Orne), existait un traditionnel pèlerinage, comme en attestent de nombreux ex-votos dans la petite église richement décorée au XIXe siècle grâce aux libéralités du duc d'Audiffret-Pasquier. Le sanctuaire s'enrichit d'une archiconfrérie de Saint-Christophe instaurée en 1912 par le pape Pie X et d'une

12. *Nouvelle Revue théologique*, 1909, t. XI, p. 615.

13. *L'Ami du clergé*, 28 novembre 1907.

14. *Deuxième Livre des Rois*, II, 11.

15. *Actes des Apôtres*, VIII, 29-38.

bénédiction des automobiles le dimanche suivant le 25 juillet. Aujourd'hui encore, le sanctuaire, situé à l'écart de l'agglomération, est aménagé pour permettre une circulation automobile reliant l'église à l'imposant monument à saint Christophe, ainsi que des messes en plein air. L'iconographie récente, en particulier les deux panneaux peints de chaque côté du portail de l'église, situe sans doute l'apogée du pèlerinage entre les deux guerres. De la même façon, Saint-Christophe des Bois (Ille-et-Vilaine), longtemps important relais de diligences, était tombé en somnolence après la construction de la voie ferrée de Vitré à Fougères. Le recteur jugea à propos en 1928, devant l'essor du trafic automobile, de créer un pèlerinage et d'ériger une statue du saint, qui attira des milliers de pèlerins.

16. Paul Mercator, *La fin des paroisses? Recomposition des communautés et aménagement des espaces*, Paris, Desclée de Brouwer, 1997.

17. Alphonse Borras, *Les communautés paroissiales / Droit canonique et perspectives pastorales*, Paris, Cerf, 1996.

18. *Aujourd'hui la paroisse*, Paris, Fleurus, 1961, p. 79

19. Cité par Pascal Thomas, *Que devient la paroisse? Mort annoncée ou nouveau visage*, Paris, Desclée de Brouwer, 1996, p. 85

## Automobile et paroisse aujourd'hui

La paroisse a longtemps eu une acception territoriale et personnelle : une paroisse, une église, un curé. Le nouveau code de droit canonique (1983), au canon 515, met plutôt l'accent sur la communauté de fidèles rassemblés<sup>16</sup>. Il y a certes à cette évolution des raisons ecclésiologiques, conséquences du concile Vatican II<sup>17</sup>. On ne saurait cependant sous-estimer le nouveau rapport à la paroisse instauré au XXe siècle par l'automobile, la multiplication des phénomènes migratoires depuis les Trente Glorieuses et l'accès à la civilisation automobile de masse. Dès 1960, on observe que certains ont finalement « trois paroisses : celle du domicile où l'on n'est jamais que la nuit ; celle du lieu de travail avec laquelle on n'a aucun rapport généralement ; celle du week-end, pendant lequel on va « prendre une messe ». Pour faciliter les choses, l'heure des messes est affichée à l'entrée des villages, afin que tout le monde puisse, en toute sécurité de conscience, désert sa messe paroissiale pour aller à celle qui lui conviendra<sup>18</sup>. »

Cependant, toutes les analyses ultérieures le montrent à l'envi : à l'inverse de la réalité observable au XIXe siècle et encore dans la première moitié du XXe siècle, ce sont les paroisses urbaines, relativement mieux encadrées et réunissant des assemblées dominicales susceptibles d'atteindre une masse critique, qui attestent aujourd'hui la vie la plus intense. Les campagnes sont maintenant défavorisées, avec le dépeuplement, et des ecclésiastiques, et des pratiquants. Selon le secrétariat de l'épiscopat, « en rural, un minimum de 7 000 habitants – souvent un canton – est nécessaire<sup>19</sup> ». C'est donc dans les campagnes qu'il faut opérer les recompositions, souvent drastiques,

du maillage paroissial, auxquelles les évêques procèdent, les uns après les autres. Le diocèse de Beauvais comptait 706 paroisses en 1996, chiffre ramené à 45 en 2000. L'une d'elles s'étend sur 311 km<sup>2</sup>, compte 16 000 habitants et 45 communes. Ces restructurations posent deux problèmes de mobilité : celle du clergé, soumis à d'incessants déplacements pour les messes « tournantes » dans les ci-devant paroisses et plus encore celle des fidèles pour se rendre à la nouvelle église pôle. Il y a là de nouvelles habitudes à prendre, dont l'expérience révèle qu'elles sont bien plus difficiles que, par exemple, pour les comportements de chalandise commerciale. Il va de soi que l'avenir de la pratique en dépend. Les évêques demandent à la solidarité chrétienne de s'exercer en faveur des plus démunis, ces personnes âgées à faible mobilité sur-représentées dans la catégorie des fidèles pratiquants...

Pour ceux qui peuvent se déplacer aisément, l'insistance mise sur la communauté observante a une autre conséquence : le déplacement à la recherche d'une paroisse d'élection. Dans une enquête effectuée au diocèse de Sées en 1992-1993, 9 % des fidèles reconnaissent fréquenter une autre paroisse, en général pour des raisons liturgiques. Une des rares enquêtes récentes sur la pratique religieuse, à traitement géographique sur le modèle du chanoine Boulard il y a un demi-siècle, fait ainsi apparaître une toute nouvelle typologie<sup>20</sup>. Le premier type est constitué par les paroisses de quartiers centraux de grandes villes, drainant une population en partie extérieure. L'exemple du Mans est significatif : une enquête d'avril 1993 dénote un véritable gyrovagisme, touchant 1/5 des fidèles, au profit essentiellement de la cathédrale et de Notre-Dame de la Couture, où se rassemblent de façon spectaculaire des familles de cadres supérieurs et de professions libérales issus des quartiers orientaux de la ville. L'autre cas de figure, souvent avec les mêmes catégories sociales, est la forte densité de résidents secondaires, en particulier en Basse-Normandie orientale, plus proche de Paris. Restent enfin les sites excentrés mais attractifs, autour d'un monastère ou d'une basilique, où se réunissent des populations plus jeunes que la moyenne.

Cela peut aller jusqu'à une somme de relations partielles à l'espace religieux. « Certains choisissent telle communauté monastique pour la liturgie des heures, tel lieu de pèlerinage pour le sacrement de réconciliation, telle belle petite église pour un mariage, telle paroisse pour l'eucharistie régulière et telle autre pour une grande fête<sup>21</sup> ». Dans tous les cas, à bien y regarder, l'automobile est le vecteur insoupçonné de ces nouveaux comportements.

Si le chemin de fer avait, au XIX<sup>e</sup> siècle, contribué à la relance spectaculaire des pèlerinages, le transport routier imprima sa marque durant le XX<sup>e</sup>.

20. Colette Muller et alii, *Les catholiques en Basse-Normandie, enquêtes et documents*, Coutances, Claude Bellec, 1992.  
21. *Célébrer*, juillet 1995.

L'exemple breton de Sainte-Anne d'Auray est révélateur<sup>22</sup>. En 1922, un observateur remarquait le nombre croissant de pèlerins venus sur des camions équipés de bancs : on les voyait, venus parfois de fort loin, « couverts d'une épaisse couche de poussière grise, fatigués des secousses du lourd véhicule », souvent en retard à cause de pannes malencontreuses<sup>23</sup>. Ceci préluait à l'usage de l'autocar, devenu progressivement, au XX<sup>e</sup> siècle, le véhicule-roi du pèlerinage.

La commodité du voyage concentra la pratique pèlerine sur quelques grands sanctuaires-clés, qui donnent une relative impression de prospérité contrastant avec le déclin des sanctuaires secondaires. L'aire d'influence du pèlerinage change considérablement :

Origine géographique des pèlerins à Sainte-Anne d'Auray :

Période	Bretagne	Reste de la France	Étranger
1634-1860	92,2 %	7,8 %	
1990	66,7	28,1	5,2

Les étrangers sont essentiellement des Européens, au premier rang desquels les Belges, les Allemands, les Hollandais et les Britanniques sont les plus fidèles.

Une première révolution des transports intervint à Ste Anne avec l'arrivée du chemin de fer en 1862. En 1932, 78,1 % des pèlerins arrivaient en train, mais ils étaient déjà 21,9 % à user d'un véhicule automobile. Si la SNCF propose toujours des tarifs réduits en 1950 pour les grands jours de pèlerinages, l'usage de trains spéciaux est devenu aujourd'hui marginal. C'est ce qui différencie sensiblement Sainte-Anne d'Auray et Lourdes, où le chemin de fer, et de plus en plus l'avion, gardent toute leur importance, même si là aussi la fréquentation des voitures et autocars a explosé.

Pèlerinage de Lourdes :

Année	Trains	Avions	Pèlerins trains spéciaux	Pèlerins trains ordinaires	Pèlerins avions	Pèlerins et touristes route
1951	416	140	249 600	630 000	1 051	650 000
1960	538	1795	292 000	609 000	43 3333	1 100 000
1975	672	4672	440 321	703 378	414 301	1 810 000

22. Jacqueline Le Calvé, *Pèlerinage et recours : pour une sociologie religieuse du pèlerinage occidental*, thèse sociologie, Université Rennes 2, 1999.  
 23. *Semaine religieuse de Saint-Brieuc*, 8 décembre 1922.

À Sainte-Anne, le chanoine Morio observa le changement et le nota dans ses carnets : « Puis, à partir de 1960, chaque famille se dota d'une voiture particulière. Et l'on prit l'habitude de venir à Sainte-Anne en famille, quand on voulait, et non plus forcément avec sa paroisse, à l'appel de M. le recteur ». Il en allait de même au sanctuaire italien de Lorette, où la multiplication des voitures individuelles eut pour effet que « le groupe s'est pulvérisé en minuscules noyaux familiaux. »<sup>24</sup>

L'automobile est préférée pour sa plus grande liberté, tandis que l'auto-car reste le moyen de transport des groupes paroissiaux traditionnels, notamment au grand pardon du 26 juillet.

Le résultat final est une augmentation exponentielle de la fréquentation du sanctuaire : pour 40 000 pèlerins (à pied ou en carriole) en 1818, on passe à 200 000 en 1890 (en chemin de fer pour beaucoup) et à 900 000 en 1982. Du coup il n'est pas exagéré d'affirmer que la pratique pèlerine, une des rares qui subsiste à l'inéluctable érosion des pratiques religieuses, doit sans doute une partie de son salut à l'automobile.

S'agit-il toujours cependant du même pèlerinage ? L'antique *peregrinatio*, c'est-à-dire l'itinéraire imposant au pèlerin une véritable ascèse au long d'un itinéraire, a disparu avec le véhicule à moteur. La route se réduit au déplacement, vidé de son sens religieux, le pèlerinage se concentrant sur le *locus* consacré. C'est dans la toute dernière période que, à la fois sous l'influence de la vogue de la randonnée pédestre et du mouvement charismatique, on voit arriver à Sainte-Anne des groupes de pèlerins piétons, en général jeunes, en particulier le 1er janvier, dans une démarche de prière pour la paix.

Quant à la durée du pèlerinage proprement dit, de la visite au *locus*, elle tend à s'amenuiser par rapport à ce qu'elle était dans la civilisation pré-industrielle : une journée pour 85 % d'entre eux. Encore faut-il constater que la journée sur place s'amenuise elle-même : plus de la moitié des pèlerins restent à peine une demi-journée et un quart de une à deux heures. Le pèlerinage d'antan avec messe, procession, vêpres, confessions, dévotions personnelles n'a plus aussi souvent cours. On choisit, tantôt l'un, tantôt l'autre : le pèlerinage est désormais « à la carte », comme bon nombre de pratiques religieuses au demeurant.

Le catholicisme français n'épuise pas, on s'en doute, la variété possible des expériences religieuses au XX<sup>e</sup> siècle. Il conviendrait par exemple de comparer avec un clergé bénéficiant d'un niveau de vie sensiblement supérieur, tel le clergé allemand et, plus encore avec le clergé américain, inséré dans

24. Le Calvé, *Pèlerinage et recours...*, *op. cit.*, p. 247.



une civilisation où l'automobile fut précocement banalisée et où la mobilité, volontiers suspecte dans le catholicisme français, était à la fois une nécessité et une vertu. Il faudrait surtout étendre la comparaison avec le protestantisme sous ses diverses formes, à la fois sous le regard de la possession de l'objet – l'éthique puritaine et la distinction automobile, en quelque sorte – et sous celui du comportement routier et du sens de la responsabilité individuelle. La réputation des conducteurs « latins » renvoie, à l'évidence, à un ensemble de structures culturelles ataviques, dont l'horizon est, fondamentalement, le rapport à la violence<sup>25</sup>. Il faudrait sans doute s'interroger sur la place à réserver, dans ces structures culturelles, à la variable religieuse. S'interroger également sur les différences, selon les aires confessionnelles, d'intensité du transfert de religiosité qui finit par s'établir au profit de l'automobile elle-même, devenue quelque chose comme l'idole des temps modernes<sup>26</sup>. Ceci d'autant plus que, en dépit des progrès de la sécurité, l'automobile a contribué à donner un nouveau visage au rendez-vous avec la mort. À mesure que les progrès de la médecine tendent à faire reculer la fatalité de la maladie, celle de l'accident mécanique s'impose avec de plus en plus de netteté, pour rappeler à l'homme contemporain le caractère indépassable de sa finitude.

25. Cf. Jean-Claude Chesnais, *Histoire de la violence*, Paris, 1981, chap. XII.

26. « Une véritable religion se développe, facile à entretenir sur un fond de psychologie collective éminemment individualiste. L'orchestration est assurée par une presse spécialisée devenue très vite populaire. Le culte est maintenu par un grand pèlerinage annuel, qui se tient régulièrement à Paris depuis 1898. Sainte Voiture y est vénérée et si vénérée que les sacrifices qu'elle demande chaque année n'émeuvent guère l'opinion ». (J.-Cl. Chesnais, *op. cit.*, p. 321).