

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

# Automobile



**14,50**  
95,11 F

**Gallimard**



GUY MARCON

# Vers un degré zéro du frisson ?

L'automobile, cette chose qui a tant changé l'état du monde sensible, les hommes, le rapport des hommes entre eux, n'est-elle vraiment qu'une chose ? À ses débuts, l'automobile n'est perçue que comme une machine apte à véhiculer hommes et marchandises en s'affranchissant de la traction animale et pouvant emprunter à peu près n'importe quelle voie existante – on se souvient de la grande hauteur sur roues des pionnières, telle l'emblématique Ford T élue voiture du XX<sup>e</sup> siècle.

Elle est plus autonome qu'un attelage à traction animale et permet de voyager avec son carburant. Les infrastructures de ravitaillement des véhicules en bordure de l'espace public ne se généraliseront en effet que vers les années 1920. Elle est aussi plus autonome que le chemin de fer, né quelques décennies auparavant, et tributaire de ses ancrages au sol.



Photogramme  
extrait du  
film de Buster  
Keaton,  
*Buster se  
marie*, 1931.

### **Du cambouis au circuit**

Cette machine est assez semblable à ses sœurs sédentaires installées dans les manufactures de l'époque industrielle naissante, les machines-outils. Elle en a les attributs : rouages surdimensionnés, courroies, chaînes, odeurs tenaces d'huile, de graisse rouge et de pétrole, grands leviers exigeant une force peu commune réservée au monde masculin. L'automobile hésita à ses débuts entre

différentes techniques et diverses sources d'énergie : machine à vapeur (bois et charbon), moteur à explosion (pétrole), moteur électrique. Elle rappelle aussi par certains aspects de son fonctionnement la machine à tisser inventée par Jacquard, les projecteurs et caméras du cinéma naissant : le fil, le film, la courroie et la chaîne transmettant le mouvement chacun à sa façon. Est-ce pur hasard si à Lyon, patrie de Jacquard et des frères Lumière, ont coexisté dans le quartier de Montplaisir les Usines du Cinématographe Lumière et les Usines Automobiles Berliet, à une lieue à peine des ateliers de tissage de la Croix-Rousse ? De même, notons la proximité des Usines Renault et des studios de Boulogne-Billancourt.

Nous étions dans le monde du cambouis, nous basculons depuis peu irréversiblement dans le monde du circuit, dans l'implacable logique froide, silencieuse et inodore de l'électronique. Le chauffeur-mécanicien athlétique de l'automobile naissante, ce « merveilleux fou roulant dans sa drôle de machine », a fait place au conducteur de la modernité, sybarite paresseux, totalement assisté et dépendant de l'électronique embarquée.

Rappelons-nous les premiers films muets. Cinéma et Automobile ont été les enfants chéris du XX<sup>e</sup> siècle. Le cinéma a tout de suite été fasciné par le côté burlesque de la machine roulante, cahotante, d'humeur fantasque, animée d'un mouvement tout aussi saccadé que celui des premières caméras.

Un nouveau couple homme/auto se forme, avatar du couple millénaire homme/cheval. Semblable à l'équidé, l'auto est perçue au début de son histoire comme imprévisible et caractérielle. Buster Keaton, dans le *Cameraman*<sup>1</sup> met en scène une auto qui s'éparpille en mille morceaux après le franchissement un peu brusque d'un obstacle ou qui percute un arbre lorsque son conducteur, jeune galant motorisé, veut doubler une automobiliste.

Les hommes qui ont conçu et maîtrisé ces premiers bolides avaient cette intelligence bien singulière en honneur dans la Grèce antique, la *metis*, l'intelligence d'Icare, architecte du labyrinthe et créateur du mythe de la machine volante. Plus près de nous, l'épopée automobile a favorisé l'émergence de ce type d'homme. Amédée Gordini, qui a beaucoup travaillé à l'amélioration des Renault de compétition, en est le prototype parfait. Ces hommes de l'art, souvent humbles et taciturnes, intuitifs de génie, ceux que le langage populaire a qualifié de magiciens ou de sorciers, nous démontrent bien que l'auto est tout autre chose qu'une simple machine. On ne peut la comparer à un réfrigérateur, un aspirateur ou même un ordinateur. Elle est charnellement vécue. « Je suis l'automobile »<sup>2</sup>, ajouterais-je : « Je suis mon automobile » ?

Au tournant des années 1930, les carrosseries automobiles s'affranchissent du modèle hippomobile, les « caisses carrées » chères aux collectionneurs actuels d'automobiles anciennes. Certes, des précurseurs avaient ouvert la voie de la nouveauté, mais, étant trop en avance sur leur temps, ils n'avaient pas été suivis. Mentionnons la Jamais Contentée électrique de 1899, véritable torpille en partinium sur roues, l'Alfa Roméo du comte Ricoti, profilée par Castagna en 1914, ancêtre du monospace, et l'Hanomag carénée de 1923.

Marlène  
Diétrich,  
Dossiers  
Hollywood.

## La voiture, double du héros au cinéma

Les nouvelles carrosseries prennent des formes d'androgyne, imposants capots masculins et turgides, ailes enveloppantes et arrière en courbes douces dans le registre de formes féminines. Le cinéma hollywoodien créera ainsi des couples mythiques, homme/auto, femme/auto comme Marlène



1. *Le Cameraman*, Buster Keaton, USA 1923.  
2. Jean-Pierre Orfeuël, *Je suis l'automobile*, éd. de l'Aube, 1994.

Dietrich dans *Desire*<sup>3</sup> qui dès la séquence d'ouverture apparaît dans une robe claire assortie à sa limousine claire, puis dans une robe sombre assortie à la même limousine sombre<sup>4</sup>, et roulera vers l'Espagne au volant d'une décapotable<sup>5</sup> aussi pâle que sa robe.

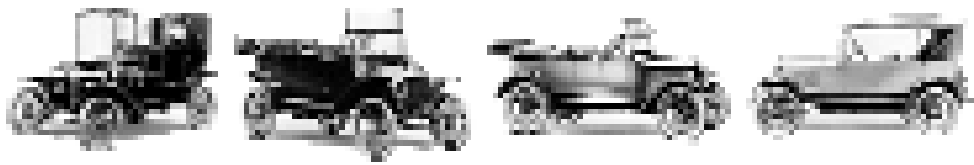
À cette époque, l'ensemble forme automobile/couleur apparaît dans le paysage urbain. Depuis Platon, la pensée occidentale privilégie la forme pure, la couleur des choses étant reléguée au second plan quand elle n'est pas purement et simplement occultée. Le maquillage, le masque, la couleur sont en général suspectés de travestir la réalité, de la féminiser, de l'orientaliser. Jusqu'aux années trente, toutes les voitures étaient noires. On a prêté à Henry Ford la phrase suivante : « Vous pouvez commander une Ford de n'importe quelle couleur, à la condition qu'elle soit noire ». La boutade de ce grand industriel puritain protestant s'inscrit dans la logique chromoclaste des valeurs de la Réforme. Une représentation nouvelle du monde en noir et blanc apparaît, rendue possible par l'invention de l'imprimerie en terre d'Empire. Le médiologue ne saurait se satisfaire de cette explication si l'on sait que le temps de séchage des couleurs claires des peintures et vernis de cette époque était beaucoup plus long que pour le noir et qu'ainsi les carrosseries en attente encombraient les ateliers : perte de place, perte d'argent.

Dorénavant, l'automobile perd son statut de machine pure pour devenir un objet culte, culte de la vitesse, de la puissance, de la beauté, que l'aphorisme *citius, artius, fortius*, résume clairement. Personnages à part entière, ces automobiles d'exception ont un rôle de premier plan dans la trame de l'intrigue, au cinéma, dans le roman moderne et la bande dessinée.

## Design automobile et imaginaire national, la forme et la couleur

L'Europe, France et Allemagne d'abord, bientôt rejointes par l'Italie et l'Angleterre, inventera les principales innovations techniques qui ont fait l'automobile. C'est l'Europe qui, après trois millénaires de création et d'évolution artistique, a su réaliser des automobiles d'une beauté propre<sup>6</sup>, œuvre d'artisans, héritiers du savoir-faire hippomobile. Mais c'est aux États-Unis que se développera pleinement cette industrie. Ce pays jeune, au passé récent, sans pesanteurs culturelles, peuplé d'immigrants hétérogènes, se tournera résolument vers l'avenir, sans se préoccuper de l'Histoire, pour inventer une nouvelle. Ce passé récent, symbolisé par la conquête de l'Ouest au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, inspirera Henry Ford lorsqu'il créera en 1908, pour

3. *Desire*, Franck Borzage, USA 1936.  
4. Limousines Packard 1936.  
5. Cabriolet Auburn 1936.  
6. Le Corbusier : « Montrons donc le Parthénon et l'auto afin qu'on comprenne qu'il s'agit ici, dans des domaines différents, de deux produits de sélection, l'un ayant abouti, l'autre étant en marche de progrès ».



Ford  
*Model T*,  
 1912, 1913,  
 1923 et  
 1927.

le marché intérieur et pour le reste du monde, son célèbre modèle T. Celui-ci sera produit à 18 millions d'exemplaires jusqu'en 1926. Première voiture à être construite en grande série industrielle, elle est proche des chariots de la conquête de l'Ouest. Ce sera la complice de Tintin pour ses aventures africaines<sup>7</sup>. Destinée aux fermiers plus qu'aux citadins, elle est de conception rustique. Ses grandes roues autorisent le franchissement de chemins accidentés sur un immense territoire où se développe l'agriculture intensive. Sa boîte à deux vitesses, suffisante pour la conduite en terrains plats, donnera aux Américains le goût d'une conduite souple, à l'inverse du pilotage nerveux des latins. À partir de 1935, essentiellement sous l'impulsion de deux ingénieurs français<sup>8</sup>, les boîtes automatiques seront au point. Celles-ci équiperont la majorité de la production d'outre-atlantique dès 1950, et conviendront aux Américains pour les raisons exposées ci-dessus.

Le cinéma muet, dans le registre burlesque, fera de la Ford T, ce monument culturel américain, et de ses épigones des comédiennes facétieuses mises en scène par Harold Lloyd et Buster Keaton<sup>9</sup>. Citons encore, avec *L'Étrange Sursis*<sup>10</sup>, une équipée fantasque entre vieil homme et enfant. Nous retrouverons dans le huis clos de *Paris-Texas*<sup>11</sup>, sur un registre plus grave, Harry Dean Stanton et un enfant. Wim Wenders a choisi ici un vieux *pick-up* Ford 56. Rappelons que le *pick-up*, auquel les Américains sont très attachés si l'on consulte les chiffres de production, est un phénomène culturel incompréhensible aux Européens. C'est un avatar de Ford T, vécu sur fond de conquête de l'Ouest fantasmée.

Les sociétés occidentales industrialisées ont été très tôt fascinées par la mobilité dont elles se sont dotées grâce au phénomène automobile. Dès l'abandon généralisé des carrosseries anguleuses vers les années 1930, les pays constructeurs ont développé un vocabulaire formel conforme à leur imaginaire national. Nous avons esquissé plus haut ce qui correspondait aux sources de l'automobile américaine, la Ford T et le *pick-up*. Ajoutons à cela les grandes berlines à la mesure d'un espace semblant illimité, pourvues de gros moteurs dévoreurs d'un carburant abondant donc peu coûteux, ces « américaines aux flancs glacés » dont parle Morand<sup>12</sup>. Après la dernière guerre mondiale, les carrosseries s'inspireront d'éléments aéronautiques. Le mythe d'Icare sous-tendra longtemps l'imaginaire des auteurs de concept-cars américains. Les ailes arrière des Cadillac 1948 seront une citation explicite des chasseurs *Loockeed*.

L'industrie italienne produira des machines brillantes, sensuelles<sup>13</sup>. Le bruit du moteur et celui de l'échappement étant une préoccupation importante pour

7. Hergé, *Tintin au Congo*, Ed. du Petit Vingtième en noir et blanc 1934, Ed. Casterman en couleurs 1947.  
 8. Sensaud de Lavaud et Gaston Fleischel.  
 9. *La Croisière du Navigateur* et *Les Trois Âges*, Buster Keaton 1923.  
 10. *L'Étrange Sursis*, USA 1939, Harold S. Bucquet.  
 11. *Paris-Texas*, RFA 1984, Wim Wenders.  
 12. Paul Morand, *Hécate et ses chiens*, Flammarion 1954.  
 13. *Pierrot le Fou*, F. 1965 Jean-Luc Godard, Alfa-Roméo Guilletta 1964.

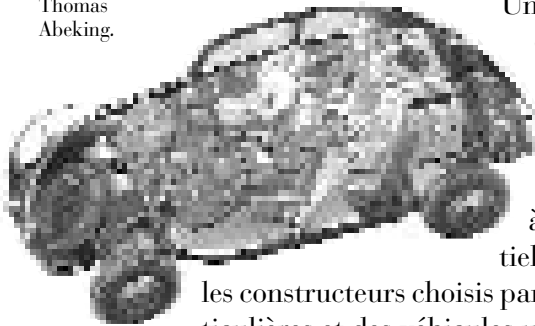
les fabricants et les acheteurs. L'industrie britannique conservera plus longtemps les formes classiques et anguleuses héritées du passé. Elle inventera néanmoins ces petits engins de sport spartiates et ludiques<sup>14</sup> qui seront appréciés des militaires américains de retour au pays et qui s'avéreront une fructueuse source de rentrées de devises. L'Allemagne gardera jusqu'à maintenant le goût des voitures puissantes et massives qui se sont épanouies sous le III<sup>e</sup> Reich. Souvenons-nous de ces machines de course et de guerre qu'étaient les Auto-

Union de record en 1938, les Mercedes et Maybach des dignitaires nazis<sup>15</sup>. Ces voitures sont plus que jamais associées dans l'imaginaire collectif à des notions de haute qualité technologique et de domination routière.

La France de la reconstruction tournera le dos à sa production de véhicules prestigieux, essentiellement à cause du plan Pons, qui répartira entre les constructeurs choisis par le gouvernement la production des voitures particulières et des véhicules utilitaires. Il faut aussi noter l'influence des puissants syndicats majoritaires dans les Usines Renault, nationalisées depuis peu. Les ingénieurs de cette firme se préoccuperont très tôt de donner aux Français l'équivalent de la voiture du peuple voulue par Hitler.

Les voitures du peuple naissent dans une phase sociétale spécifique, dès que la demande collective se fait tellement prégnante qu'elle étouffe dans l'œuf toute volonté individuelle. Ce qui coule de source dans un régime totalitaire et qui sous-tend la conception de la KDFwagen<sup>16</sup> est aussi valable pour la 4CV<sup>17</sup> de 1946. Il en est de même de nos jours. Certes, le choix pour le consommateur n'est pas réduit à un ou quelques modèles imposés par un ordre venant d'une instance supérieure, en revanche on constate que le conformisme ambiant impose un produit-type à un genre de consommateur déterminé. On acceptera mal d'un honorable cadre supérieur de l'industrie, marié et père de trois enfants, qu'il se rende à son travail au volant d'une petite décapotable anglaise au tempérament fantasque ou avec une très grosse cylindrée qui risquerait de perturber l'ordre hiérarchique. On l'acceptera par contre très bien, et au nom du même conformisme, d'un artiste de renom ou d'un membre d'une profession libérale. Il en est de même de la couleur. Si la palette de teintes et de combinaisons proposées par les fabricants semble infinie, dans la réalité du paysage urbain, l'acheteur réduira son choix à trois grandes familles de couleurs. Ces couleurs/valeurs sont le clair (le blanc plus ou moins beige, le gris clair et le gris métallisé – couleur très en vogue au-

Brochure  
Volkswagen,  
vers 1937,  
graphisme de  
Thomas  
Abeking.



14. *La Belle Américaine*, F.1961 Robert Dhéry/MG-TD, 1960.

15. *Le Roi des Aulnes*, Volker Schlöndorff, F.-All. 1996 : gamme de Mercedes 1938.

16. Plus connue sous son premier nom de Volkswagen, création du docteur Ferdinand Porsche, dé-baptisée par Hitler. Elle reprendra son nom après la guerre et elle connaîtra le succès que

l'on sait.  
17. *France, Années Zéro*, le Grand Chantier, Jean Cherasse, F. coproduction F3/INA.



aujourd'hui et qui fut celle des « flèches d'argent » allemandes d'avant guerre, le sombre (le *kuanos* des grecs anciens englobant le noir, le bleu, le vert sombre), et une couleur véritable à nos yeux : le rouge plus ou moins saturé<sup>18</sup>. Cette classification date d'Aristote et elle a perduré jusqu'aux découvertes de Newton. L'observation d'un parking de supermarché, par exemple, le confirme généralement. Il y a bien sûr quelques exceptions pour certains types de petites voitures, décapotables ou coupés, d'un jaune agressif ou d'un vert criard, par exemple. Ce ne sont presque jamais des automobiles statutaires, du moins en Europe. Cet état de fait a permis à nos administrations de singulariser leur flotte de véhicules. En France, les Postes se sont réservé le jaune, la DDE l'orange, EDF le bleu. Poursuivant le même but, les taxis new-yorkais se repèrent aisément dans le paysage urbain par leur couleur d'un jaune intense.

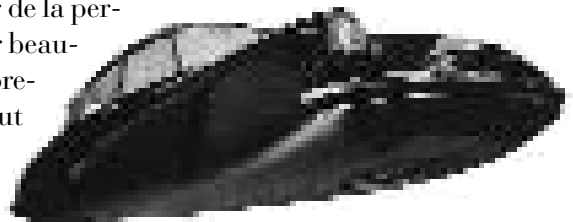
Dès 1945, la Régie, comme on l'a dénommée, concevra pour la Compagnie des Taxis Parisiens, sur une base de Juvaquatre, l'esquisse d'un véhicule monocorps que l'on peut considérer comme l'ancêtre de l'Espace puis du Scénic actuel, de formes douces, féminines, matricielles assez semblables à un i-Mac, les deux véhicules étant les références indiscutées dans ce genre nouveau. Renault inventera encore la première voiture créée spécialement pour la femme, à son image, dans un registre de formes rondes et douces. Pour la première fois, une automobile ne sera pas affublée de parechocs en acier ou en inox, métal évoquant les armes de combat, mais protégée par des parechocs en matière plastique moins rigides et moins agressifs. Cette voiture aura une descendance féconde : Twingo, Clio, dessinées dans le même esprit.

La marque familiale Peugeot sera associée à l'image de produits traditionnellement robustes, très appréciés aussi en Afrique.

Citroën marquera l'imaginaire national puis mondial en fabriquant des produits décalés. La légende entretenue autour de la personnalité visionnaire de son créateur y est pour beaucoup. Sortie en 1934, la Traction-avant sera la première voiture française de série monocoque tout acier<sup>19</sup> produite d'après le modèle américain.

Étudiée avant-guerre, la Très Petite Voiture deviendra la rustique 2CV<sup>20</sup> en 1948, le minimum automobile : quatre roues sous un parapluie. En 1955, la DS 19<sup>21</sup> singulier OVNI sur roues, déclenchera une tempête au Salon. De la forme insolite de la carrosserie aux asservis-

Brochure célébrant le grand prix de la Triennale de Milan attribué à la DS en 1957.



18. Michel Pastoureau, *Dictionnaire des couleurs de notre temps*, Bonneton 1999.  
19. *Le Bon et les Méchants*, F. 1975, Claude Lelouch.  
20. *Le Corniaud*, F. 1964, Gérard Oury.  
21. *Les Tontons Flingueurs*, F. 1963, Georges Lautner.

sements hydrauliques, en passant par le tableau de bord futuriste et son volant monobranche, tout était fait pour dérouter le visiteur.

Le Japon et son industrie automobile à la conquête du monde entier, demeure un cas singulier. Il n'a pas la légitimité des nations pionnières en matière d'automobiles, sa production nationale ne se développant qu'à partir des années 1960<sup>22</sup>. Ce pays de grande culture, d'une riche tradition architecturale, mais sans passé automobile et sans références à des modèles mythiques, a un imaginaire débordant pour inventer de nouveaux et nombreux concepts de véhicules roulants, qui heurtent le goût des consommateurs européens habitués à des formes consacrées<sup>23</sup>.

### Films de course, films noirs, films d'aventures...

Le cinéma se devait de célébrer à sa façon le culte de la vitesse, cet autre aspect de la richesse, en l'exaltant sur le mode héroïque et en inventant un genre nouveau, le film de courses. Celui-ci naîtra aux États-Unis.

Le classique du genre, *La Foule Hurl*<sup>24</sup>, distille une symphonie de feulements mécaniques dans le registre des aigus, feulements qui nous sont devenus familiers depuis la banalisation des retransmissions de courses à la télévision. Ces films recevront un accueil mitigé.

Par contre en France, *Un Homme et Une Femme*<sup>25</sup> aura un grand succès. Ce film a l'originalité de présenter la course et ses préparatifs lors des temps d'arrêts sur les stands. Procédé original et audacieux, car l'automobile étant magnifiée par le mouvement, la filmer au repos et partiellement démontée risquait de choquer le spectateur. De plus, Lelouch nous montre une performance de la Ford Mustang pilotée par Jean-Louis Trintignant sur la grande route des années soixante, ceci sur fond d'intrigue amoureuse.

Vitesse et puissance de l'automobile seront brillamment illustrées par un autre genre bien particulier : le film noir ou film policier. Notre auto comédienne casse-cou trouvera là un registre spatial à la mesure de son talent en exécutant à la demande les figures spectaculaires liées à la grande vitesse : dérapages, têtes à queue, glissades, tonneaux... Le premier du genre, *Scarface*<sup>26</sup>, figera définitivement les ingrédients : la ville, la nuit, la pluie rendant l'asphalte luisant, personnages taciturnes et limousines sombres, cris et crépitements d'armes automatiques. Le chef d'œuvre étant sans doute *Le Grand Sommeil*<sup>27</sup> où l'on voit Humphrey Bogart magnifiquement cadré à travers pare-brise et glaces latérales cerclées de chromes. Le procédé fera école dans *La*

22. En réalité, Mitsubishi a construit sous licence des Chrysler dès les années 1920.

23. Par exemple, le récent Suzuki Wagon R+, tout en hauteur, que l'on pourrait qualifier de voiture orthopédique.

24. *La Foule Hurl*, USA 1932, Howard Hawks.

25. *Un Homme et une Femme*, F. 1966, Claude Lelouch.

26. *Scarface*, USA 1931, Howard Hawks.

27. *Le Grand Sommeil*, USA 1946, Howard Hawks.

*Fureur de Vivre*<sup>28</sup> notamment, et dans le cinéma de Godard. Le film *Pierrot le Fou* magnifiera le plan fixe de Belmondo et d'Anna Karina derrière le pare-brise panoramique de leur américaine, les reflets périodiques des lampadaires d'autoroute créant un effet digne des artistes de l'art cinétique contemporain, Takis et Schoeffler. Avant-guerre, les voitures projetées sont des business coupé et les limousines des marques emblématiques de la grande industrie automobile américaine : Chevrolet, Buick, Nash, Hudson, Packard... En France, ce sont d'abord les tractions-avant Citroën conduites à la fois par gangsters et policiers, puis des voitures banalisées, des voitures de grande série.

Le film d'aventures, genre voisin du précédent et interférant à l'occasion avec lui, mettra surtout en avant la performance pure parfaitement maîtrisée par des conducteurs d'exception, généralement des hommes. On pense immédiatement à James Bond. Dans le premier de la série, *James Bond 007 contre Docteur No*<sup>29</sup>, le héros est sauvé grâce à sa petite décapotable anglaise poursuivie par les tueurs en corbillard Cadillac noire. Dans *Goldfinger*<sup>30</sup>, c'est une Aston-Martin qui s'avère bien supérieure à l'américaine Ford Mustang qui la traque. Et dans *Demain ne meurt jamais*<sup>31</sup>, c'est une voiture allemande BMW qui tient la vedette. Suprême fantasme exaltant la technologie germanique, cette voiture obéit à son maître et se conduit elle-même. Il faut remarquer que l'agent secret gagne à tous les coups grâce à ces voitures européennes, perçues comme plus fiables et plus performantes que les lourdes productions d'Outre-Atlantique. Nous ne pouvons passer sous silence ici la plus longue poursuite automobile représentée au cinéma dans *Bullitt*<sup>32</sup>, entre deux coupés américains de grande série sur les collines de San-Francisco. Elle sera beaucoup copiée, avec des voitures plus proches de la réalité quotidienne<sup>33</sup>. Ces films ont laissé une empreinte profonde sur de nombreux conducteurs, essentiellement des hommes, s'identifiant aux acteurs virtuoses. En faisant l'apologie romancée de ces conduites à risques, certains metteurs en scène ont joué avec le feu, d'autres nous ont fait sourire. Dino Risi dans un sketch extrait des *Monstres*<sup>34</sup>, « La rue est à tout le monde », métamorphose Vittorio Gassman, piéton militant, en automobiliste fou dès qu'il est au volant de sa petite Fiat 500.

### L'automobile entre Eros et Thanatos

Le cinéma a su révéler le rapport amoureux, parfois érotique, de l'homme à la voiture. Le jeune homme de *Christine*<sup>35</sup> aura un véritable coup de foudre

28. *La Fureur de Vivre*, USA 1955, Nicolas Ray.  
 29. *James Bond 007 contre Docteur No*, GB. 1962, Guy Hamilton.  
 30. *Goldfinger*, GB. 1964, Guy Hamilton.  
 31. *Demain ne meurt jamais*, GB. 2000, Roger Spottiswoode.  
 32. *Bullitt*, USA 1968, Peter Yates.  
 33. *Le Casse*, F. 1971, Henry Verneuil.  
 34. *Les Monstres*, I. 1963, Dino Risi.  
 35. *Christine*, USA 1983, John Carpenter.

lorsqu'il découvrira dans un terrain vague la Plymouth 57 rouge qui lui sera fatale. Jeanne Moreau, dans *Ascenseur pour l'Échafaud*<sup>36</sup>, caresse amoureusement l'aile de ce qu'elle croit être la voiture de son amant en prononçant son nom.

Cinéma et automobile ont jusque-là mêlé harmonieusement leurs destins. La caméra a été longtemps fascinée par sa brillante partenaire qu'elle a si bien su mettre en valeur. Les rapports se terniront à l'aube des années soixante, d'abord sur le mode ironique. Dans *Mon Oncle*<sup>37</sup> Tati mettra en scène l'absurdité du monde moderne et des voitures américaines.

Dans *L'Homme Orchestre*<sup>38</sup> on assistera à une course absurde filmée en accéléré sur la Promenade des Anglais, entre la Fiat rouge de Louis de Funès et la Lamborghini jaune de son rival perfide. Il est à noter que le cinéaste n'a pas choisi par hasard ces couleurs. Nous sommes dans un pays méditerranéen, le rouge est la couleur des voitures de courses italiennes souvent victorieuses, le jaune, depuis le Moyen Âge, est la couleur réservée aux traîtres, aux chevaliers félons.

Cette lassitude croissante envers l'automobile est sans doute un effet pervers de sa démocratisation : elle qui envahit l'espace urbain et au nom de laquelle on éventre les villes. Dès les années cinquante, les carrosseries ont tendance à s'uniformiser, DS Citroën exceptée, comme ce fut le cas dans le paysage urbain d'immédiate avant-guerre. Mais l'effet de très grand nombre accentue cette impression d'uniformité. Les crises pétrolières successives des années 1970, les premières prises de conscience écologiques achèvent d'ébranler l'édifice. Après Eros, Thanatos. Comme dans la réalité, la voiture tue à l'écran. Elle tuera de différentes façons. À son volant, on peut se suicider. Dans *Jules et Jim*<sup>39</sup>, la mort-spectacle sera programmée par Catherine sous le regard de Jules, son torpédo se jetant dans le vide. Le grand bateau ivre de *Thelma et Louise*<sup>40</sup>, une Thunderbird, subira le même sort.

Le cauchemar automobile arrive avec *Duel*<sup>41</sup>. C'est un Léviathan de la route, un énorme *truck* qui poursuivra la berline banale de l'homme ordinaire dépassé par son destin.

Photogramme  
extrait du film  
de Peter Yates,  
*Bullitt*,  
Collection Cahiers  
du cinéma.

36. *Ascenseur pour l'Échafaud*,  
F. 1957,  
Louis Malle.  
37. *Mon Oncle*,  
F. 1958,  
Jacques Tati.  
38. *L'Homme Orchestre*,  
F. 1970,  
Serge Korber.  
39. *Jules et Jim*, F. 1962,  
F. François  
Truffaut.  
40. *Thelma et Louise*,  
USA 1991,  
Ridley Scott.  
41. *Duel*,  
USA 1972,  
Steven Spielberg.

Il se poursuit avec *Enfer Mécanique*<sup>42</sup>. L'auto sans conducteur apparent est un être néfaste qui tue, une divinité chtonienne d'un noir mat funèbre. Le dessin de cette voiture satanique a été fortement inspiré par celui de la Facel Vega, voiture de grand luxe française de l'époque. L'Amérique a souvent tendance à imputer le mal à ce qui est étranger à son système de valeurs.

Avec *Crash*<sup>43</sup>, le malaise s'accroît. La décapotable<sup>44</sup>, elle aussi brun noir et couverte d'une poussière semblant sortie des entrailles de la terre, est une arme qui provoque l'accident mortel. Les protagonistes de ce drame semblent fascinés par les corps appareillés de prothèses chromées, tels d'inquiétants hybrides homme/auto. On ne peut s'empêcher de penser aux représentations hallucinées de l'imaginaire macabre moyenâgeux, à ses instruments de torture telles les vierges de Nuremberg.

### Vers un degré zéro du frisson ?

Cependant l'auto peut sauver des vies, c'est le cas dans *Les Oiseaux*<sup>45</sup>. D'abord à l'intérieur d'un *break* où les enfants peuvent se réfugier lors d'une première attaque générale des oiseaux, puis lors du départ final au petit matin, la magnifique musique du moteur de l'Aston symbolisant l'espoir de sortir de l'Enfer.

Le cinéma contemporain met en scène une auto banalisée, semblable à celle de la réalité quotidienne. Dans *La Chambre du Fils*<sup>46</sup>, le *break* familial choisi par le metteur en scène pourrait être tout différent de celui-là, cela n'aurait aucune importance. On le voit très peu de l'extérieur, l'important étant de mettre en espace l'habitacle où se jouent des saynètes familiales, la vie au quotidien, avant et après le drame.

L'auto n'a plus de rôle majeur dans *Le Fabuleux Destin d'Amélie Poulain*<sup>47</sup>. L'héroïne ne conduit pas, son père ne semble pas posséder d'automobile, et le jeune homme incarné par Mathieu Kassovitz se déplace en deux-roues, les voitures étant dans ce quartier de Paris une gêne sensible pour l'épanouissement des citadins. Cependant, les films vantant les prouesses d'une auto extra-ordinaire ont encore un bel avenir, surtout chez les jeunes adeptes du *tuning* et pour les publics populaires, si l'on en croit les succès répétés de *Taxi I* et *Taxi II*.

La montée des nuisances engendrées par le flot d'automobiles qui envahit les villes avait déjà été perçue par Bergson<sup>48</sup> en 1932, bien qu'il rende justice à l'automobile en reconnaissant la nécessité de sa production de masse.

Le frisson de l'auto originelle peut trouver son sens dans la publicité que

d'une automobile est aujourd'hui pour tant d'hommes l'ambition suprême, reconnaissons les services incomparables que rend l'automobile, admirons cette merveille de mécanique, souhaitons qu'elle se multiplie et se répande partout où on a besoin d'elle, mais disons que pour le simple agrément, le plaisir de faire du luxe, elle pourrait ne plus être si désirée dans peu de temps d'ici, sans toutefois être délaissée... »

42. *Enfer Mécanique*, USA 1977, Elliot Silverstein.

43. *Crash*, Can. 1996, David Cronenberg.

44. Lincoln Continental 1963.

45. *Les Oiseaux*, USA 1963, Alfred Hitchcock.

46. *La Chambre du fils*, I. 2001, Nani Moretti.

47. *Le Fabuleux Destin d'Amélie Poulain*, F. 2001, Jean-Pierre Jeunet.

48. Henry Bergson, *Les Deux Sources de la morale et de la religion, mécanique et mystique*, 1932 : « Et puisque la possession

faisait la marque Delage en 1936 pour vanter les qualités de ses superbes automobiles : « Comme un souffle léger dans la campagne silencieuse, rapide et fière, elle passe ». On pense à Françoise Sagan qui nous décrit « des moments de pur bonheur » passés au volant. Alors, dans un futur proche, quel frisson l'auto en phase terminale<sup>49</sup> nous donnera-t-elle ? Sans se risquer à une prospective à long terme – on voit bien les limites de l'exercice un peu vain qui consiste à imaginer l'auto du futur d'ici vingt à trente ans –, on perçoit dès maintenant le type de rapports nouveaux qui s'établissent entre les hommes, les femmes et l'automobile. Celle-ci devra être avant tout sécuritaire. Obsession de l'homme occidental, « zéro mort », sur les routes et lors d'une guerre entreprise pour la défense des valeurs démocratiques, c'est le même combat. Finies les vitesses politiquement incorrectes, le frisson sera médiatique et le conducteur se contentera de vibrer devant son téléviseur avec les héros des Grands Prix. Le pilote des origines prenait son plaisir dans le bruit, les vibrations et les odeurs fortes de sa machine, dans une certaine réalité rugueuse à étreindre, alors que le nouveau conducteur veut être relié en permanence avec le monde extérieur par son électronique embarquée, par Internet, par ses systèmes de repérages dans l'espace, d'une manière abstraite, bien isolé dans la sphère confortable de sa bulle communicante

49. Régis Debray, *Les Diagonales du médiologue*, Bibliothèque nationale de France 2001, rapprochement esquissé avec l'opposition intellectuel originel/intellectuel en phase terminale développée dans l'ouvrage.

**Professeur à l'ENTPE et à l'EAL en « Espaces publics et jardins », designer et scénographe, Guy Marcon a conçu pour la Ville de Lyon et pour le CAUE du Rhône de nombreuses expositions d'architecture. Publications en cours : *Historique de l'Espace public* et *Mémoire et symbolique des lieux* pour le CERTU.**