

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

Automobile



14,50
95,11 F

Gallimard



JEAN-PIERRE ORFEUIL

Entre autonomie et servitude volontaire

L'automobile ne transporte pas pour l'essentiel des biens, mais des personnes. Elle n'est pas « rangée » du côté de la production, mais de la consommation, et elle est même restée, jusqu'à la fin des années 1980 en France, du côté des consommations de luxe justiciables d'une TVA au taux majoré. Les modèles de prévision de parc automobile analysent les taux de motorisation comme une *conséquence* de la richesse bien plus que comme l'une de ses causes.

Alex Colville,
*Famille et
pluie*
1955,
tempera,
National Gallery of
Canada, Ottawa.

Ils établissent en effet une relation entre le niveau de richesse des pays (et, à une échelle plus désagrégée, des ménages) et le taux d'équipement : aux niveaux de revenu très faibles, les croissances sont lentes (élasticité au PIB inférieure à 1, car le niveau de richesse nécessaire pour « entretenir » un véhicule n'est atteint que pour une part faiblement croissante de la population et les ressources du pays ne sont que faiblement affectées aux routes). Au-delà d'un certain niveau, la croissance « s'emballe », le taux de motorisation croît plus vite que la richesse avec l'expansion d'une couche moyenne, avant de ralentir à mesure qu'on s'approche des niveaux de saturation. Ce lien entre niveau d'équipement individuel et revenu a été observé pour le vélo et le cyclomoteur tant que ces modes n'ont pas été surpassés, et peut être bien sûr observé pour l'automobile, avec quelques nuances : la forme des dynamiques et les niveaux de saturation varient assez significativement d'un pays à l'autre, en fonction du contexte géographique (densités) ou culturel (refus d'autoriser la conduite de telle ou telle catégorie de population), mais aussi d'options de politique publique : l'Italie est l'un des pays les plus motorisés d'Europe sans être le plus riche, le Danemark est l'un des pays les moins motorisés sans être le moins opulent...

Une autre construction, directement dérivée de la représentation du rôle des transports, est possible. Elle met l'accent sur les opportunités offertes aux personnes par les systèmes de transport et sur la capacité de ces systèmes à contribuer à faire de ces personnes des acteurs de leur propre destin. Dans cette perspective, tout ce qui permet d'échapper aux prédestinations issues du passé, tout accroissement des capacités de mobilité sociale, professionnelle, géographique, résidentielle et, bien sûr, en termes de déplacement, contribue à l'autonomie des personnes. Le développement des tramways et des chemins de fer dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, relayés par les autocars, le vélo et le cyclomoteur, ont par exemple largement contribué à une moindre dépendance du lieu de domicile au lieu d'emploi. Parce qu'elle combine les propriétés d'autonomie des modes individuels antérieurs (où je veux, quand je veux) et l'aptitude à la plus longue portée des transports publics, l'automobile est aujourd'hui le moyen de transport qui contribue le plus à l'autonomie.

Citons sur ce point Loren Lomaski : « La possibilité de conduire permet de choisir où nous vivons, où nous travaillons, et d'envisager ces deux choix séparément [...] Les plaisirs, proches ou lointains, sont plus à notre portée et nous pouvons en profiter selon un emploi du temps guidé par nos préférences [...] Notre aptitude à enrichir notre expérience dans un rayon plus

large est sensiblement accrue [...] Aucun projet syndical ne peut prétendre avoir eu un rôle d'émancipation approchant un tant soit peu celui de l'automobile, qui a accru le pouvoir de négociation des travailleurs »¹.

L'économiste ajoutera qu'en étendant les aires de recrutement des employeurs et les capacités de choisir les salariés les plus adaptés, l'automobilité contribue non seulement à l'amélioration de la condition de chacun, mais aussi à la croissance économique d'ensemble.

Bien que cette construction soit assez différente de la précédente, elle est également difficile à falsifier : les observations disponibles en France, mais aussi dans d'autres pays développés, suggèrent un modèle assez simple de dynamique des mobilités. Le développement des infrastructures rapides et celui des capacités de stationnement commode du côté de l'offre, celui de la motorisation permis par la croissance du revenu des ménages du côté de la demande, permettent une augmentation des vitesses et donc la multiplication des opportunités tout en maintenant stables les durées de déplacements et la part du budget qui y est consacrée. Il est en revanche aisé d'identifier ce qui est passé sous silence, à savoir que les lieux d'activité sont eux aussi mobiles parce que la capacité de mobilité accrue, notamment en automobile, est intégrée dans les stratégies de localisation.

Référentiels d'experts et référentiels de citoyens

La possession d'automobile

La « demande » d'automobile a un sens rigoureux et objectivable dans les statistiques de vente, comme l'est la taille des parcs automobiles en circulation. Le plus souvent, cette demande est implicitement assimilée à un désir latent. Le raccourci est habituel mais rapide. La transformation des perceptions à l'égard de l'automobile invite à s'interroger sur les composantes de ce désir, voire sur l'assimilation entre demande et désir.

Une fonction historique de la voiture² a été de signifier la position sociale et la réussite. Cette fonction-là peut perdurer à la marge, par exemple pour la primomotorisation des jeunes, mais elle disparaît avec la généralisation de la motorisation de ceux avec qui nous nous comparons, ceux avec qui nous entretenons des relations et qui appartiennent peu ou prou à notre catégorie sociale. Pour la motorisation des ménages, ce point a été atteint en France dans le courant des années 1970, avec la généralisation de la motorisation des catégories actives les moins opulentes. Ce point n'est évidemment

1. Loren E. Lomasky, «Autonomy and automobility», *Competitive Enterprise Institute*, 1995.

2. Nous utilisons ce terme à dessein, pour marquer la continuité avec les voitures à cheval.

pas atteint au niveau de la motorisation des personnes, et en particulier des femmes. Il semble toutefois que la plupart d'entre elles « investissent » moins d'elles-mêmes dans la voiture et même la conduite. Cette fonction pourrait perdurer dans les temps de motorisation de masse à condition que l'offre de véhicules soit très fortement diversifiée. On peut toutefois se risquer à faire l'hypothèse que cette fonction sera moins importante demain du fait de l'évolution des systèmes de valeur : si l'on en croit les sociologues, nous tendrions à valoriser plus chez l'autre ce qu'il est que ce qu'il a...

Par ailleurs, l'automobile a ajouté l'inscription personnelle dans le mouvement de la modernité : Catherine Bertho³ décrit avec saveur la compétence technique qu'acquerraient rapidement les premiers automobilistes, leur dialogue avec les constructeurs pour l'amélioration du produit, suite aux expériences heureuses ou plus souvent malheureuses qu'ils avaient faites. Cette tradition a perduré, bien qu'avec une intensité plus faible, pour l'entretien et la réparation des véhicules, en particulier dans la partie de la classe ouvrière dotée des compétences minimales. Elle a vocation à disparaître avec la complexité croissante des automobiles, et même le lavage fait l'objet d'une relation de service.

Une seconde fonction a été de se signifier à soi-même ses propres progrès : être motorisé alors que son père ne l'était pas, conduire alors que sa mère ne conduisait pas, conduire alors qu'une partie de sa vie adulte s'est passée en situation de dépendance à l'égard des transports publics a été l'expérience commune de nombre de conducteurs et de conductrices. La plupart des enfants ont aujourd'hui une expérience automobile sensible dès le berceau, un *habitus* conscient de l'automobilité dès les déplacements vers la crèche et l'école primaire. Arrivés à l'âge adulte, ils apprécieront l'autonomie offerte par la conduite, mais n'éprouveront pas le moindre sentiment d'ascension sociale ou de modernité par rapport à leurs parents, sentiment qu'ils peuvent au contraire éprouver très facilement avec un téléphone portable, un micro-ordinateur ou en naviguant sur Internet.

La mobilité

Dans les périodes de motorisation non généralisée, le médecin ou l'artisan qui s'équipe gagne en productivité et en confort et peut de ce fait plus facilement surpasser ses confrères. Le salarié qui s'équipe voit s'étendre très largement les lieux potentiels de son temps libre et s'améliorer les conditions de l'usage de ce temps : les images des « congés payés de 36 » qui nous montrent ici des trains joyeux mais bondés, là des couples dont le pique-nique

3. C. Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo*, Odile Jacob, 1999.

sort du coffre, font la différence. L'essentiel n'est sans doute pas dans la comparaison entre modes, mais dans le fait que, dans ces périodes, ni l'espace, ni la société ne se sont totalement adaptés à l'automobile. Dans cette phase, le détenteur d'automobile bénéficie certes d'un avantage comparatif sur celui qui n'en dispose pas, mais il n'a pas d'obligation d'usage exclusif et peut, dans les domaines où il le souhaite, conserver les éléments principaux de son mode de vie antérieur, parce que la distribution des activités dans l'espace est pour l'essentiel restée inchangée. La croissance de la motorisation ne dégrade pas encore la situation au regard de l'accès aux aménités⁴ de ceux qui ne sont pas motorisés : ils peuvent rêver d'autant mieux de se motoriser un jour qu'ils n'y sont pas contraints dans leur quotidienneté par une organisation de l'espace fondée sur l'automobilité. En bref, l'usage de la voiture en ville reste une option. Cette phase correspond en outre en France à une période de forte croissance économique, de tension dans les besoins de main d'œuvre, de construction de « rapports longs » entre les employeurs et les salariés, si bien que les employeurs s'impliquent à la fois dans le logement et dans la mobilité vers le travail de leurs salariés (transport employeur). La motorisation peut être pensée d'abord pour le plaisir, mais ses avantages sont tels qu'elle ne tarde pas à être utilisée en routine dans la banalité du quotidien et dépasse la « capacité de charge » des espaces centraux.

À la suite des grandes surfaces qui ont compris très tôt que la partie la plus solvable de la population était prête à « venir à elles », une grande partie de l'économie moderne (grandes surfaces, universités et centres de recherche, tertiaire supérieur...) profite des grands programmes de développement routier qui se dérouleront des années 1960 aux années 1980 et se construit hors des zones les plus centrales qui bénéficient seules d'une bonne accessibilité en transport public. En outre, les phases de crise et de restructuration aidant, le rapport entre employeurs et employés s'est distendu, le passage par le chômage devient fréquent. L'écart entre les emplois et les aménités raisonnablement accessibles sans et avec automobile se creuse : la détention d'une automobile devient une capacité stratégique pour accéder aux différents marchés urbains. Le « droit à l'automobilité » s'est transformé en injonction à la détention de véhicules. On peut trouver une forme de confirmation de ce qui n'est ici qu'une hypothèse dans différentes observations comportementales : un passage du permis assez généralisé et précoce, même dans des situations de revenu modeste, une détention du permis plus élevée dès qu'on quitte les espaces centraux ; une certaine atonie du marché automobile neuf (on n'immatricule pas beaucoup plus de voitures neuves au-

4. Elle dégrade toutefois déjà le confort d'usage de l'espace public.

jourd'hui qu'à la fin des années 1970); un vieillissement du parc automobile (la voiture « moyenne » a un an de plus qu'il y a dix ans et plus de 80 000 km au compteur); un développement important du marché de l'occasion (55 % des véhicules achetés sont d'occasion) et une part non négligeable de ces occasions est acquise avec un kilométrage élevé (20 % des occasions vendues ont plus de 100 000 km au compteur, près de 30 % plus de 80 000 km). On peut douter qu'il s'agisse là d'achat plaisir, et plutôt y voir le signe d'achats motivés par le besoin de capacité de participation aux autres marchés.

Dans ce contexte, et dans un contexte où la croissance de l'emploi féminin⁵ soutient un mouvement de fond sur l'égalité des sexes, l'usage de la voiture du foyer par l'un ou l'autre des membres du couple fait l'objet de plus en plus de tensions, et, croissance des revenus aidant, l'idée d'une voiture « personnelle » (par opposition à la voiture « du ménage ») fait son chemin. L'apparition de la multimotorisation (qui était, soulignons-le, assez absente des prospectives de l'automobile dans les années 1960) rend possible non pas la périurbanisation, qui a de fait été permise sous des formes restreintes par les réseaux de transport public, mais son extension à des catégories de plus en plus nombreuses de la population et sous des formes spatiales très peu contraintes. Avec l'éducation des enfants, le logement est en effet la « grande affaire » des Français, et l'option périurbaine devient d'autant plus attractive que les prix du logement sont à la hausse, que l'habitat social est en crise et que les coûts monétaires et temporels de la mobilité sont à la baisse. Une fois de plus, la liberté et la capacité d'autonomie offertes par l'automobile sont intégrées à une stratégie dans un autre domaine que celui de la stricte mobilité.

Dans ce domaine, si l'analyste relève avec raison que les choix sont opérés par les ménages eux-mêmes, une part non négligeable de ces mêmes ménages, en particulier ceux qui ne peuvent trouver en ville le logement correspondant à ce qu'ils considèrent comme des besoins minimaux en raison de ressources insuffisantes, considère ce choix comme contraint et l'usage intensif de l'automobile qu'il implique et les coûts qu'il représente comme contraints eux aussi. Dans le même temps, les personnes et les familles qui ont fait le choix de rester en ville, et dont la mobilité automobile urbaine est faible, vivent les circulations « étrangères » de plus en plus mal.

On ne multipliera pas les exemples de « dissonances » entre le discours produit par les analystes à partir de leur propre référentiel et la perception du public à partir de ses propres références, mais l'exemple du prix du carburant peut être éclairant. Les analystes reconstituent des séries de prix des

5. Et surtout d'un emploi féminin « normal », non conçu comme un « petit boulot d'appoint » dans la proximité du domicile.

carburants (essence et gazole) et n'ont pas de difficulté à montrer que le prix moyen du carburant automobile en France (en francs constants) est plus faible aujourd'hui qu'il y a 15 ans, en raison notamment des transferts massifs de l'essence vers le gazole, moins taxé, induits par la diésélisation du parc. Indépendamment des difficultés que peut avoir la population à raisonner en francs constants et de la médiatisation par la presse de toute hausse nominale des prix des carburants, la perception qu'ont les conducteurs peut être très différente : le passage au diesel est *leur* affaire et non un « cadeau » des pouvoirs publics, le « compteur de prix » est remis à zéro à cette occasion, et c'est l'évolution du prix du carburant nouvellement utilisé qui canaliserait l'attention.

• *La conduite*

Concernant la sécurité routière, le diagnostic d'expert est sans appel : le nombre de morts sur les routes a été divisé par deux depuis 1972, alors que les circulations ont doublé, si bien que le risque au kilomètre parcouru a été divisé par quatre.

Il n'en reste pas moins que 90 % des Français considèrent qu'« on n'a pas su ramener les accidents de la circulation à un niveau acceptable »⁶ et 70 % d'entre eux disent « se sentir personnellement mis en danger par l'insécurité routière »⁷. C'est le plus fort taux de perception de risque, largement devant d'autres items plus médiatiques comme le terrorisme, la chimie, la radioactivité et la vache folle, et les Français considèrent à 91 % que les premiers responsables sont les conducteurs eux-mêmes. On ne peut pas ici parler de réelle contradiction entre les diagnostics d'expert et l'opinion, mais il est clair qu'une division par quatre du risque ne vaut pas satisfecit. On formulera ici quelques hypothèses, sans prétention à l'exhaustivité, susceptibles d'expliquer cette situation.

La première est bien sûr la référence à un idéal type de sécurité absolue, ou à tout le moins d'un niveau de sécurité très supérieur, dans un contexte où un certain *habitus* de la mortalité précoce (guerres, accidents miniers, etc.) a disparu. Il suffit ici de rappeler par exemple que la route est la première cause de mortalité des jeunes adultes.

La seconde est de nature purement statistique et historique : avec le développement de la circulation, de plus en plus de personnes ont eu un proche accidenté, ce qui est aussi une référence mentale.

La troisième pourrait être liée au fait qu'on perçoit au moins autant les situations de danger, qui comprennent les accidents évités de peu, que les

6. Sondage CCFA, septembre 2000.

7. Sondage IPSN-BVA, 1997.

« accidents arrivés »⁸. On notera à l'appui de cette hypothèse que l'accident qui se trouve n'avoir que des conséquences matérielles reste fréquent (environ 5 millions pour les seuls automobilistes). L'accroissement collectif des capacités de conduite de la population et l'amélioration des voitures permet sans doute d'« éviter de peu » un plus grand nombre d'accidents, la ceinture et les coussins gonflables transforment peut-être des accidents potentiellement corporels en accidents matériels, mais ces situations de risque sont mémorisées. La population conductrice s'est en outre diversifiée, avec un plus grand nombre de femmes et de retraités, qui peuvent considérer comme risquées des situations que des jeunes classeraient plutôt en plaisir de conduite. Enfin, mais c'est une évidence, là où l'expert rapporte le risque au kilomètre parcouru, l'individu le rapporte à sa propre personne, indépendamment du fait qu'il conduise plus...

La quatrième est probablement que la perception et l'expression du risque par les personnes renvoient aussi aux stratégies de prévention qu'elles déploient. Une part significative des gains de sécurité est liée au fait que nous accompagnons plus souvent nos enfants à l'école, que nous leur interdisons le vélo en ville, que nous offrons moins de cyclomoteurs à nos adolescents, que nous aidons nos grands adolescents à acquérir une culture de sécurité avec la conduite accompagnée, que nous sommes de plus en plus conscients que nous empruntons plus les autoroutes pour des raisons de sécurité, etc.

Concernant confort, vitesse et congestion, rappelons à nouveau le diagnostic d'expert : les vitesses auxquelles nous nous déplaçons au quotidien (tous modes confondus) augmentent d'environ 3 % par an, et les seules vitesses de déplacements en automobile augmentent elles aussi, y compris en Île-de-France⁹. Il n'en reste pas moins que 64 % des Français considèrent qu'« on n'a pas ramené à un niveau acceptable les embarras de circulation »¹⁰. Là encore, on ne peut parler ni de contradiction absolue, ni de satisfecit à l'égard des progrès enregistrés.

Premier élément, les embarras de la circulation peuvent renvoyer à la vision de l'automobiliste (à travers sa vitesse) ou à la vision du piéton en ville. Dans ce domaine, s'il est exact que les circulations n'ont pas beaucoup augmenté dans les parties denses des villes, il est tout aussi vrai qu'elles n'ont pas diminué... En outre, les dispositifs techniques qui améliorent la sécurité du piéton conduisent souvent aussi à dégrader le confort de la marche (sécurisation du franchissement des coupures impliquant des détours importants par exemple). Enfin, en termes peut-être plus prospectifs que rétrospectifs, le vieillissement de la population amènera plus de piétons¹¹ dans

8. Le transport aérien, l'industrie nucléaire ont une culture d'analyse du « quasi-accident ».

9. Voir à ce sujet les résultats de la dernière enquête globale.

10. Sondage CCFA, *op.cit.*

nos villes, donc de personnes exposées.

Concernant maintenant la vitesse, commençons par « décortiquer » le diagnostic :

Les progrès de vitesse (tous modes confondus) sont pour partie liés aux transitions modales : qu'on se déplace plus vite en voiture qu'à pied, en RER ou train régional qu'en autobus n'est pas spontanément mis au crédit du progrès.

La croissance de la vitesse automobile est pour partie liée à l'allongement des distances (les enquêtes mesurent les durées « porte-à-porte »), qui réduit la part des « temps terminaux » (recherche de stationnement). En outre, la croissance des offres privées de stationnement (au domicile, au bureau, au supermarché) réduit en valeur absolue ces temps. Là encore, cette croissance « objective » de la vitesse a peu de raison de se transformer en satisfaction à l'égard d'une action des pouvoirs publics.

Les progrès de vitesse sont aussi très largement liés à l'évolution des territoires de la mobilité : beaucoup plus de circulations de type interurbain, beaucoup plus de circulation sur autoroute, etc. L'automobiliste qui faisait auparavant le trajet en traversant villes et villages est sans aucun doute sensible à l'amélioration. En revanche, ceux, plus nombreux, dont le schéma de mobilité a changé et qui se trouvent aujourd'hui emprunter l'autoroute alors qu'il ne faisaient pas le trajet auparavant ne vivent pas une expérience d'amélioration. À l'inverse, ceux qui n'ont en rien changé leurs schémas de mobilité (mêmes lieux de domicile, de travail, d'activités diverses, mêmes itinéraires), ont toutes chances d'avoir vu leurs conditions de déplacement en automobile se dégrader, soit sur le plan du confort (ils rencontrent plus de véhicules sur leur parcours, ce qui accroît leur travail de conduite et augmente le besoin de discipline de soi, leur vitesse est moins « libre »), soit sur le plan de la vitesse.

On notera enfin que même si l'embouteillage reste relativement rare, il peut être plus présent dans l'univers mental sous forme d'éventualité, d'autant plus que l'information sur les conditions de trafic, dont une des fonctions est de prévenir ces situations, est de plus en plus abondante.

11. Ce qui n'est nullement contradictoire avec le fait que de plus en plus de retraités sont motorisés.