

RÉMY PRUD'HOMME

# La haine de l'automobile

Qui donc a écrit : « les problèmes d'énergie et d'environnement sonnent le glas de la culture automobilistique. Cette culture et ses valeurs ne sont plus soutenables. Nous vivons la fin de l'automobilité. Nous allons voir l'émergence d'un autre futur, caractérisé par de véritables communautés et par une démocratie élargie, libérée du matérialisme, de la possessivité, de la fuite en avant et de l'exploitation que la culture automobile a encouragé » ? Un trotskiste at-tardé, un vert extrémiste, un Européen sû-rement ? Pas du tout.

Jacques  
Monory,  
*Dynamobile*,  
1985, acrylique  
sur toile (détail)  
© ADAGP, 2001.

C'est un honorable universitaire américain du nom de Flink, en 1975, dans un livre intitulé *The Car culture*. Nous avons tendance à croire que la haine de l'automobile est une maladie française ou européenne qui épargne les Etats-Unis. Il n'en est rien. C'est au contraire en Amérique du Nord que l'on trouve les ennemis les plus résolus de l'automobile.

Tout commence dans les années soixante, cette période de remise en cause des hiérarchies et des idées établies. La décennie débute avec quelques voix anti-automobiles criant dans le désert, et se termine avec un déluge de livres, d'articles et de rapports vouant aux gémonies l'automobile. Ces critiques ne cherchent pas à résoudre les problèmes spécifiques – et bien réels – posés par l'automobile. Ils définissent l'automobile comme un problème en soi. Ils ne s'intéressent pas aux détails de la congestion ou de la pollution. C'est l'automobile en général qu'ils veulent éliminer. Leur vision et leur langage sont ceux de la morale, de la religion, de la Bible. Ils montrent un peuple tombé dans le péché, conduit par ses propres *Véhicules insolents* (Keats 1958), trompé par *Les Superautoroutes supermensonges* (Leavitt 1970), engagé sur la *Route de la ruine* (Moabray 1969). La bataille finale approche. Ce sera celle de *L'Automobilité contre l'humanité* (Schneider 1971). C'est seulement par le repentir que l'Amérique peut espérer aller *Au-delà de l'automobile* (Stone 1971). Le livre éloquent et influent d'Emma Rotschild, qui date de 1973, est de la même veine. Il est intitulé : *Le Paradis perdu : le déclin de l'âge auto-industriel*. On n'y trouve pas seulement des vaticinations, mais aussi des prophéties. L'ère de l'automobile y est présentée comme touchant à sa fin. C'est aussi l'idée qu'exprime Flink dans *The Car culture*. De toute façon, il n'y aura bientôt plus de carburant, prédit Lester Brown en 1976 dans un livre au titre frappant : *Rouler à vide*. À côté de tout cela le petit pamphlet de notre grand Alfred Sauvy, *Les Quatre roues de la fortune*, qui tient fondamentalement le même discours, apparaît comme une bien modeste contribution française à un courant essentiellement américain.

Les démentis apportés par la suite des évènements n'ont pas entamé la foi de ces croyants. L'usage de la voiture n'a fait qu'augmenter. Le nombre des accidents a diminué. La consommation énergétique a baissé. Les réserves de pétrole ont augmenté. La pollution des voitures a été réduite. Les vitesses se sont accrues. Nos croisés n'en ont cure. Leurs disciples, et eux-mêmes, tiennent toujours le même langage. Ils considèrent toujours la fin de l'automobile à la fois comme désirable et comme inéluctable. En 1995, un certain McKibben écrit : « Le progrès réalisé dans la solution des problèmes environnementaux est trompeur : nous ne faisons aucun progrès sur les pro-

blèmes de fond, parce qu'ils n'ont pas les mêmes causes. Les uns viennent des défauts des automobiles ; les autres de l'existence même de l'automobile ». Cette critique ontologique est tenue dans l'influent *New York Times Magazine*. Les médias en effet reprennent largement à leur compte ces propos soi-disant contestataires. L'Europe et la France ne sont évidemment pas en reste. En 2001, vient de se créer en France une association intitulée : « Tout plutôt que l'automobile ». Tout, c'est tout dire.

Cette haine de l'automobile est d'autant plus bizarre que l'usage de l'automobile triomphe partout, aux États-Unis, bien évidemment mais aussi en Europe. 84 % des Français adultes ont une voiture à leur disposition, et ils l'utilisent. En province, 98 % de ceux qui ont une voiture à leur disposition la prennent lorsqu'ils ont besoin d'un transport mécanisé. Mais les mêmes Français se montrent – dans les sondages, pas dans les faits – assez largement hostiles à l'automobile, favorables aux transports en communs et aux restrictions à l'usage des voitures, au moins tant que ces restrictions touchent les autres. L'enfer, c'est la voiture des autres.

Cette haine et ce comportement schizophrénique appellent explication et analyse. Un pauvre économiste comme moi est mal équipé pour les donner. Il y faudrait un sociologue, un psychologue, un psychanalyste. Esquissons cependant quelques pistes explicatives.

La première concerne les *lobbies*. Contrairement à ce que l'on entend parfois, les *lobbies* anti-automobiles sont beaucoup plus puissants que les *lobbies* pro-automobiles. Le « *lobby* automobile » existe, je l'ai rencontré, c'est l'Union Routière de France. Mais l'Union Routière, c'est M. Christian Gérondeau tout seul, avec sa fidèle secrétaire, et un tout petit budget. Rien à voir avec les *lobbies* du rail et des transports en commun. La SNCF a des directions entières, comportant des centaines de personnes, pour faire des études, de la publicité, des revues. Les transports en commun ont le GART (Groupement des Autorités Représentatives de Transport), qui emploie également des dizaines de personnes, et qui a l'appui de dizaines de personnalités politiques. Le budget de ces institutions est bien cent fois plus important que celui de l'Union Routière. Il en va de même au niveau international. Les chemins de fer sont regroupés dans la puissante Union Internationale des Chemins de Fer (dont le siège occupe un bâtiment entier à Paris près de la Tour Eiffel). Les transports en commun ont l'Union Internationale des Transports Publics (à Bruxelles), qui organise plusieurs conférences par an, publie une revue trilingue et occupe le terrain. La route n'a guère, au ni-

veau mondial, que la Fédération Routière Internationale qui n'a que de petits secrétariats à Genève et à Washington.

Le poids différentiel des *lobbies* pourrait expliquer le fait que sur beaucoup de questions précises et vérifiables, la perception des réalités automobiles est systématiquement biaisée, et toujours dans le même sens. Les Français, interrogés, pensent que la durée moyenne des trajets domicile-travail en région parisienne est de 1h 20, alors qu'elle est de 27 minutes. Ils pensent que 49 % de ceux qui vont travailler quotidiennement en voiture rencontrent habituellement beaucoup d'embouteillages, alors que le pourcentage réel est de 7 %. Nous pensons ce que les *lobbies* nous disent de penser plutôt que ce que nous voyons.

Une deuxième explication est psychologique. L'automobile, c'est tellement jouissif que cela en est suspect. Dans des pays de culture et de tradition judéo-chrétienne, une activité aussi agréable que conduire une automobile ne peut pas être acceptée sans réticence. La comparaison avec la sexualité a été faite cent fois. Elle n'en est pas moins pertinente. La haine de l'automobile fait penser à la haine de la sexualité qui a longtemps prévalu chez les religieux, les puritains et les bourgeois européens ou américains. Tout plutôt que la sexualité ! Comme dans le cas de la voiture, ce qu'il s'agissait d'interdire, de contraindre, de limiter, c'était surtout la sexualité des autres, et en particulier celle des femmes. Mais le mécanisme psychologique est le même. La jouissance donne une mauvaise conscience, dont on se débarrasse par la condamnation. On expliquerait ainsi que les États-Unis puritains produisent plus que l'Europe de diatribes fondamentalistes contre l'automobile, tout en utilisant encore plus l'automobile.

Une troisième explication est à chercher du côté collectiviste des transports en commun par rapport au côté individualiste de l'automobile. Il est vrai que l'automobile est un instrument de liberté, qui permet d'aller où l'on veut, quant on veut, symboliquement et réellement. Les ennemis de la liberté des individus et les amis de la contrainte collectiviste, ceux qui savent mieux que vous ce que vous devriez faire – et ils sont nombreux, même s'ils sont honteux – n'aiment pas l'automobile. Ce n'est pas par hasard que dans les pays communistes l'usage de l'automobile a longtemps été interdit aux particuliers (et réservé à la seule *nomenklatura*). De plus, l'automobile incarne ou figure symboliquement le marché et le capitalisme, par rapport au train du socialisme réel. Pour beaucoup de ceux qui ont rêvé le collectivisme,



Daijna Ross,  
Thaïlande,  
© Daijna Ross.

et qui n'ont pas fait le deuil de son échec social et économique, défendre à tout prix les transports en commun et haïr l'automobile est une façon, largement inconsciente, de ne pas se renier tout à fait.

Enfin, il y a une quatrième explication qui est la haine du succès. Il y a beaucoup de gens qui n'aiment pas ce qui marche, ce qui réussit, ce qui se développe, ce qui est heureux, parce que cela les renvoie à leurs propres échecs ou faiblesses. On reconnaît là l'un des ressorts de l'antisémitisme. Pour beaucoup, un système, un groupe, un homme qui réussit, c'est un système, un groupe, un homme à abattre. La haine de l'automobile, c'est sûrement en partie la haine de celui qui est heureux ou qui le donne à croire. Ce n'est pas malgré son succès que tant de gens détestent l'automobile, c'est à cause de ce succès.

**Rémy Prud'homme est Professeur à l'Université Paris XII.**