

JACQUES REILLER

# Une dynamique de l'ambivalence

*L'auteur s'exprime ici à titre personnel.*

Il faut prendre l'automobile au sérieux en tant qu'opérateur global du social et partant, du politique : sur la trajectoire qui est la sienne, ce sont sans doute ses contradictions et l'écart qu'elle reconstitue sans cesse avec elle-même qui peuvent donner le plus utilement à penser. Entre les courts-circuits microbiens qui au Moyen-Age unifièrent pour la première fois le monde et la Toile planétaire récente de l'Internet, l'automobile prend rang parmi les principaux opérateurs de la mondialisation : vecteur proliférant comme les premiers, elle est tout autant consommatrice d'espaces virtuels que la seconde.

*Essais du  
tricycle dessiné  
par Gary Davis  
en 1949*  
© Hulton Getty  
Picture.

## Homogénéisation et différenciation

Il serait d'ailleurs erroné de postuler que la cybercirculation, qui permet de convoquer tous les lieux imaginables chez soi, pourrait mener à un assagissement des automobilistes, voire à un dépérissement de l'usage de leurs véhicules : outre que les technologies sont déjà consonantes et vont entrer franchement en osmose, la libre disposition de soi et les appétits de consommation indifférenciée que stimulent les écrans ne sont certainement pas de nature à brider la mobilité physique ou à assigner des clôtures à l'individu. L'Internet et l'automobile se confortent d'ailleurs d'autant plus qu'ils se distinguent tous deux radicalement des transports en commun qui, même lorsqu'ils ont le rayon d'action du train et de l'avion, assujettissent l'individu à des circuits de mobilité collective et prédéterminée sur lesquels il n'a pas de prise.

Phénomène planétaire cumulatif, la motorisation de masse ne cesse d'accentuer l'homogénéisation du monde. Figure de proue du capitalisme mondial et de l'accès à la consommation, l'industrie automobile pèse d'un poids considérable, avec sa galaxie d'équipementiers et de petites entreprises, avec aussi le contrôle géopolitique qu'elle impose sur les sources d'approvisionnement énergétique. Bien assise dès les années 1930 aux États-Unis, elle s'épanouit ensuite en Europe, puis, progressivement, sur les traces des Croisières Noire et Jaune, sur tous les continents dont elle scande toujours la marche, plus ou moins chaotique, vers le développement : le parc automobile d'un pays est en effet un des indicateurs les plus sûrs de la constitution d'une bourgeoisie, de la consolidation d'un marché intérieur et de l'amélioration des équipements. Autant dire que l'échelle de l'industrie automobile est clairement mondiale et que ses lois, comme ses effets, sont largement uniformes. Au gré de batailles boursières homériques, le capital ne cesse de se concentrer, ramenant par exemple en vingt ans le nombre de constructeurs indépendants de vingt-huit à dix. Tandis que ces derniers amortissent leurs coûts de production de masse ou investissent dans de nouvelles technologies selon des procédures et des proportions analogues, les différents pays se maillent quant à eux de réseaux de plus en plus homogènes et communiquant entre eux : réseaux routiers avec des signalisations et des caractéristiques techniques standardisées ; réseaux de filiales et de succursales des firmes ; réseaux de distribution des pièces détachées et des carburants. Toujours plus denses, ces différents réseaux forment la trame d'un espace unique et circulant qui, estompant les coutures frontalières,

est coextensif à la fois au marché et à l'impératif automobile : c'est ainsi qu'après la chute du Mur de Berlin, l'explosion des trafics en tous genres de véhicules a véritablement signé l'unification de l'Europe.

Ainsi, en raison de l'automobile, le monde se ressemble plus qu'il ne l'a jamais fait. Avec le cheval ou le chameau, l'homme participait d'abord de la communion organique avec le vivant et surtout, pouvait s'inscrire à l'économie, avec sa monture, dans à peu près n'importe quel paysage. Rien de tel avec l'automobile, qui fait rapidement système, restructure en profondeur l'espace dont elle s'approprie parfois le nom et qu'elle engrosse presque d'un contre-monde : elle commence par dérouler la piste puis, bientôt, l'asphalte, depuis les autoroutes jusqu'aux chemins vicinaux ; elle multiplie les ouvrages d'art et les équipements ; elle suscite un essaim de stations-services, de parkings, d'aires aménagées, de motels, de restaurants, d'installations ludiques et de relaxation. Avènement d'un monde interchangeable qui prolifère, ponctué de lieux, de gens et de sites de plus en plus substituables, sur tous les continents. Au-delà, le paysage est vu toujours davantage comme un fond de scène, un décor, d'autant que toute investigation d'un nouveau territoire par l'automobiliste convaincu de son droit à ubiquité provoque une nouvelle extension de l'univers de la voiture qui, à son tour, s'interposera.

Les territoires à forte concentration humaine sont bien sûr tout autant reformatés par l'automobile. À temps de déplacement constant – une heure par jour en moyenne – l'espace change de dimensions et se dilate brutalement : une fraction croissante de ménages accepte désormais d'aller travailler ou se divertir à des kilomètres, voire à des dizaines de kilomètres de leur habitation. La cité traditionnelle, multifonctionnelle, s'étendant lentement en tache d'huile et maintenant serré un entrelacs de proximités physiques, d'activités et de services, s'est dissoute dans l'urbain ou plutôt le périurbain, au gré des pénétrantes, des rocade et autres voies rapides, le long desquelles se délocalisent des productions et se regroupent des pôles ludiques. Dans ce territoire urbain, strié par les coupures radioconcentriques qui aimantent les flux, les espaces dissociés se spécialisent et se fonctionnalisent : plus on essaie de décongestionner le centre par des voiries largement dimensionnées, plus on valorise les espaces lointains et plus on renforce le processus d'émiettement urbain. Là encore, ce processus est à l'œuvre partout et déploie les mêmes effets sur tous les continents dont les agglomérations se ressemblent de plus en plus.



Et pourtant, alors même qu'elle œuvre à l'homogénéisation du monde et des modes de vie, l'automobile se veut toujours plus singulière : produit de masse, elle ne cesse, avec le concours empressé des publicitaires, de faire valoir qu'elle est unique et assortie au seul individu qui la convoite puis la conduit. Déjà, avec le recul historique, on constate que chaque voiture est d'une époque et d'un lieu et qu'elle est même souvent devenue leur emblème : de la Volkswagen du IIIe Reich à la Trabant de la RDA, des grosses Zis soviétiques aux limousines américaines qui font de la résistance à Cuba, des DS des années 1960 aux Safrane des années 1980, les automobiles, d'ailleurs magnifiées par le cinéma, sont l'icône d'une société et souvent d'un pouvoir. À travers elles, se lisent même la concurrence et les rapports de force internationaux, que les fusions ou implantations actuelles continuent à rythmer : la prise de contrôle de Nissan par Renault symbolise ainsi avec éclat un changement d'ère dans un pays qui prétendait il y a peu que ses enfants hurlaient de terreur à la vue des phares des Twingo.



Cette compétition, cette concurrence, inhérentes au capitalisme, loin de s'être assagies avec la concentration de l'industrie automobile, s'exacerbent aujourd'hui au plus près des différents groupes sociaux et même des individus qui, en proie au désir mimétique, veulent dans un premier temps s'agréger à un groupe valorisant puis creuser l'écart et la différence. Plus le marché devient mondial, plus il se diffracte en une multitude de produits et de modèles. Au rebours d'une voiture universelle qui n'a jamais vu le jour, chaque constructeur est obligé de raisonner en segments de marché toujours plus ramifiés et de varier presque à l'infini l'assortiment de ses séries, de ses modèles et de ses options. De fait, le rapprochement des modes de vie stimule chez chacun une volonté farouche de se distinguer de son trop semblable. La publicité aidant, chaque sous-tendance d'un groupe social va se croire obligée d'arborer, entre autres biens de consommation, l'objet automobile idoine, objet-phare à tous sens du terme, déjà en tant que second poste de dépenses dans le budget des ménages.



De haut en bas :  
DS Citroën  
(D.R.) ;  
Limousine  
américaine  
(© Louise Merzeau),  
Trabant est-  
allemande  
(© Daijina Ross).

Les voitures ne fréquentent donc pas les mêmes lieux. Le parking d'un ministère ne ressemble pas à celui du Pré Catelan, qui ne saurait se confondre avec celui d'une rave-party : des micro-sociétés automobiles se croisent fréquemment en s'ignorant. Les liens affinitaires s'expriment souvent par les véhicules, et pas seulement au gré des rallyes, des cortèges de mariage, des rodéos du samedi soir ou des games de BMW. Le communautarisme n'est pas

seulement sédentaire, il peut user d'un type de véhicules comme d'un signe de reconnaissance et d'appartenance à un groupe, à un réseau, éventuellement relié par la CB. Parfois, les affiliations se croisent et pour personnaliser encore davantage la voiture, on la décore d'affichettes et d'autocollants, du type du double cœur vendéen ou de la tête de Maure.

Restent tout de même les « sans-voitures » qui, si l'on excepte les impotents, les enfants et les vieillards, se distribuent aux deux extrêmes de l'échiquier social. Du fait de l'étalement périurbain, ce sont souvent les plus démunis qui sont rejetés en lointaine périphérie et qui, dès lors, ne peuvent absolument pas se passer de voiture pour leur travail et leurs sorties, quitte à obérer de façon déraisonnable des budgets modestes, quitte à vivre un véritable traumatisme quand ils les perdent, puisque ce sont en général les leurs qui brûlent. Ceux qui ne peuvent absolument pas se motoriser, et qui sont par là-même en situation aggravée par rapport à l'emploi, vivent littéralement confinés et en situation de relégation sociale, avec tous les phénomènes corrélatifs du ghetto. Inversement, dans les centres historiques, comme à Paris où un ménage sur deux n'a pas de véhicule, les couches intellectuelles et aisées peuvent facilement se passer de voiture, dans la mesure où toutes les aménités urbaines sont concentrées et où les différents réseaux de transports alternatifs sont suffisamment denses : le militantisme écologique s'exercera avec une conscience d'autant meilleure que les nuisances automobiles dont il s'agit de se protéger viennent surtout des banlieues.

Ainsi, même par défaut, même quand leur manque signifie luxe ou disgrâce, les voitures sont un facteur de distinction sociale et une sorte de prolongement de soi, de support d'image en confrontation permanente avec celle des autres. De la Papamobile à la vieille guimbarde en passant par le coupé sport ou la berline familiale, chaque automobile a son style et même, est un style : son occupant en répond. L'influence croissante et banalisante de l'automobile dans le monde entier reste indéniable, mais là où on aurait pu s'attendre à une grammaire planétaire un peu sommaire, on observe une combinatoire qui ne cesse de se sophistiquer, au point que l'individu se persuade presque que le but ultime de cette production de masse était de rencontrer son désir intime. Cette sorte de « babelisation » automobile, portée par son expansion même et par la compétition permanente, arrive donc à conjuguer interchangeabilité croissante des véhicules et exaltation des identités individuelles. Il convient dès lors d'examiner si et comment les automobilistes peuvent faire société.

## **Autonomisation et contrôle social**

Qu'elle fût subie ou consentie, la loi qui s'exerçait dans les sociétés traditionnelles pesait sur des sujets ou des citoyens pour l'essentiel assignés à résidence : l'organisation politique exprimait une sédentarité pérenne qui ne débordait guère des villages et des bourgs. L'automobile aura donc également transformé le rapport à la collectivité dans la mesure où elle permet non seulement une appropriation et une projection individuelles mais encore l'exercice unilatéral d'une volonté autonome dans un espace que celle-ci se met à gouverner.

Comme l'a garanti le Conseil Constitutionnel en 1977, le véhicule est le prolongement de l'habitation, une sorte de projection du domicile : le dépôt d'objets personnels et familiaux, la fermeture des portes et les alarmes, les vitres fumées disent assez cette duplication du cocon personnel et familial. L'automobile trouble l'espace public, le déborde et le privatise en se mouvant : c'est un des facteurs déterminants du brouillage des frontières entre l'espace privé et l'espace public. L'automobiliste s'approprie l'espace public pour son usage personnel, l'investit et le désigne à tout moment comme pouvant muter. Cette transformation du public en privé individuel pose évidemment le problème du rapport à la norme et à la collectivité dans la mesure où la conduite implique de nombreux contacts et interactions avec les autres automobilistes et aussi avec d'autres catégories d'usagers.

En fait, la puissance publique s'est toujours gardée de prendre la mesure de cette survalorisation de la sphère privée et de son extension permanente au détriment de l'espace public, du fait de l'automobile. Les politiques publiques se sont réparties sur des registres variés où elles se proposent toutes d'accompagner l'irrésistible croissance automobile, quitte à afficher parfois des ambitions régulatrices ou modératrices : il n'a jamais été question de brider le fer de lance exportateur de l'économie nationale, qui plus est vitrine sociale et technologique du pays, pas plus que de se mettre en travers de l'envie de voiture, la mieux partagée qui soit. L'État a beau n'être plus actionnaire ni ordonnateur des prix, il continue à montrer la plus grande sollicitude pour l'automobile qui lui rapporte de toute façon énormément. La politique d'équipement a ainsi toujours consenti des investissements considérables sur les grandes et les petites liaisons routières. De son côté et sans le proclamer, la politique d'aide à la pierre, de POS restrictifs et d'encouragements à la propriété pavillonnaire a eu un rôle déterminant dans l'expansion du périurbain et la généralisation de la voiture. Enfin, la politique de re-

cherche accordée aujourd'hui une nette priorité à la mise au point d'un moteur moins polluant et si possible à hydrogène.

Le point d'achoppement et, en même temps, la pierre de touche révélatrice de l'empêchement de l'autorité publique résident bien évidemment dans ce que l'on hésite à appeler politique de sécurité routière, tellement le tribut payé à l'automobile est effarant : chaque année, 8 000 morts – soit 22 par jour – et 170 000 blessés ; un Français sur cinq se retrouvera au moins une fois dans sa vie à l'hôpital à la suite d'un accident de la route, laquelle est la première cause de mortalité des moins de 25 ans. Même si on observe sur la durée longue un tassement de ces chiffres, leur énormité montre bien ce que le discours officiel, alternant depuis des décennies la componction navrée, l'annonce d'un alourdissement des sanctions et le lancement de campagnes de prévention, ne peut dissimuler : l'acquiescement profond du corps social à un rythme de pertes que l'on ne supporterait plus aujourd'hui dans aucun engagement militaire. L'impaviderité individuelle et la placidité collective sont d'autant plus frappantes qu'au nom du principe de précaution, l'opinion publique ne tolère plus la prise de risque et exige de l'État qu'il supprime radicalement toute possibilité d'être victime. Force est d'en conclure que fondamentalement l'activité automobile ne s'inscrit pas dans la sphère publique et la tient même délibérément à distance.

De fait, la conduite automobile reste une affaire privée et de prise de risque individuelle, accident de la route inclus. Activité par essence libérale, elle se place sous le signe de la concurrence, de la compétition et de la réalisation de soi-même. Fondamentalement, elle conteste la pertinence des normes générales et rigides du code de la route que deux tiers des conducteurs disent d'ailleurs facilement violer. L'automobiliste ne reconnaît pas aux représentants de l'ordre le droit de faire intrusion dans sa sphère privée en excipant de lois et de règlements, alors que le jeu qu'il assume repose au contraire sur l'appréciation permanente des interactions avec les autres automobilistes, sur les atouts comparés, les opportunités ponctuelles et l'histoire de chacun, c'est-à-dire sur l'absence de règles fixes. Comment peut-on m'opposer tel article du code alors que ma cylindrée est puissante, que la route était dégagée et que j'ai une bonne résistance à l'alcool ? La déploration traditionnelle des incivilités routières est largement impuissante à enrayer le déni d'autrui et de la vie en société auquel porte singulièrement la voiture : en dehors même des infractions caractérisées au code de la route, la liste est longue des comportements, depuis les radios poussées à tue-tête jusqu'aux rodéos, en passant par les queues-de-poisson et les rixes à pied entre conducteurs,

# L'après-pont

Entretien avec Léon GENDRE

maire de La Flotte en Ré, Conseiller général du canton

**CAHIERS DE MÉDIOLOGIE : Quel bilan peut-on faire du raccordement de l'île de Ré au continent ?**

Léon Gendre : La construction du pont partait d'un bon sentiment : procurer des facilités d'accès que le bac, trop encombré, et par ailleurs déficitaire, ne permettait plus. Et aider les Rétais en difficulté, par exemple les personnes malades en pleine nuit, car le bac ne fonctionnait pas la nuit. Avant les gens d'ici répugnaient à se rendre à La Rochelle, maintenant ils vont là-bas faire leurs courses. Mais il n'y a eu aucune étude d'impact, écologique ou social. Le seul critère fut la faisabilité et les convenances techniques. Les ingénieurs de l'équipement ont eu le dernier mot. On aurait mieux fait de confier l'étude à des philosophes...

Le pont a été ouvert en 1988, pour l'Ascension. Depuis lors, on a multiplié par cinq le nombre des passages de voitures sur l'île. Le bac avait une capacité de 250 véhicules par heure. On est passé à 1200. De 400000 voitures par an, nous voilà désormais à 2 millions. On va doucement vers l'autodrome. Tout est dans le " doucement ". On ne voit pas la montée de la voiture. C'est très progressif, comme la marée. Jusqu'au jour où on en arrive à la situation de blocage. Avec sa porte grande ouverte, l'île de Ré va risquer d'être laminée.

**Mais avec des bonnes retombées sur le niveau de vie ?**

*Rhêa* signifie abondance. L'île était déjà prospère au XVIII<sup>e</sup>, avec les armateurs protestants. Au XIX<sup>e</sup>, on a eu une vraie richesse agricole, avec le sol des marais salants et surtout la vigne épargnée par le phylloxera. Aujourd'hui, avec le tourisme, on ne peut pas penser niveau sans penser qualité de vie. Nous avons à présent, durant l'été, la pollution d'une ville moyenne.

qui attestent le bon plaisir individuel et la pure et simple application d'un rapport de forces. Il est également frappant de voir qu'à une époque où le réflexe de la mise en cause pénale joue à tout propos, le risque automobile reste le champ d'élection de la couverture assurantielle, volontiers forfaitisée, qui permet sereinement, par contrat individuel, de défrayer la casse, la blessure ou la mort.

L'impossibilité d'une sociabilité automobile et la transgression ouverte des normes par les conducteurs signifient clairement que ceux-ci récusent en profondeur l'hétéronomie et l'autorité publique. Après la désincorpora-



### Comment sortir de cette situation ?

Avec le temps... On ne pouvait pas, mentalement, se retirer d'Algérie sans passer par la guerre. Il a fallu, hélas, qu'il y ait des morts. L'auto, c'est un peu la même chose. Si vous arrivez trop tôt pour crier casse-cou, vous n'êtes pas écouté. En 1979, j'ai édité une brochure intitulée *Mise à mort d'une île*. Mes prévisions n'étaient pas mauvaises, mais cela n'a rien empêché. Je disais que l'île de Ré, en l'an 2000, serait transformée en un vaste drugstore et que la rupture de l'équilibre serait fatale. On n'en est pas encore à l'asphyxie, mais qu'en sera-t-il après la suppression du péage, en 2011? Nous avons déjà vu un embouteillage de 7 kms de voitures à la Pentecôte. La file, pour les grands week-ends, va jusqu'à St Martin. Plus de 10 heures de retenue. Le flux est supérieur au débit du pont, il faut trois heures pour l'écouler.

La vérité est qu'on ne peut pas être trop nombreux sur l'île de Ré. Il y avait 22 000 habitants en 1789, 8000 en 1945, 16 000 aujourd'hui. Pour 80 kms<sup>2</sup>. À Belle-Île, vous avez 8000 habitants pour 70 kms<sup>2</sup>. La qualité de vie, ici, était aussi dûe au fait qu'entre 1900 et 1950, on n'a pratiquement pas construit. Aujourd'hui, on pourrait absorber 80 000 touristes. Or, on dispose de 140 000 lits. 300 hectares sont constructibles. Mettez 10 logements à l'hectare, cela fait 3000 logements et 9000 voitures. L'île ne pourra pas les digérer.

Cela dit, tout organisme agressé secrète des anti-corps, et je ne doute pas qu'une politique volontariste de préservation du milieu naturel rétablisse un début d'équilibre. Depuis le pont, simple exemple, l'usage du vélo s'est renforcé. Il est à la fois nécessaire et plaisant. Cela a remplacé le tennis. Ici, sur terrain plat, le vélo permet de joindre l'utile à l'agréable.

Cependant, il n'y a pas eu assez de mesures compensatoires. Il faudrait développer les pistes cyclables, les espaces naturels protégés. Instaurer des transports en commun bon marché, une flotille de minibus. Relever l'écotaxe durant l'été, qui est prévue à 20 francs quand elle est de 5 francs aujourd'hui, sur les 60 francs que coûte le péage. Les avantages économiques du pont ne pourront pas longtemps compenser les inconvénients. Une île vit et doit vivre un peu hors du temps. Le pont est une erreur historique, sauf si on veut étendre jusqu'à l'île de Ré la place de la Concorde. Il faudra donc continuer à se battre.

Propos recueillis par Régis DEBRAY

tion urbaine et la désaffiliation sociale, cette sécession multiple par rapport au contrat politique et social met gravement en cause le lien collectif. Sans aller jusqu'à imaginer, comme le cinéma américain, un univers automobile à la *Mad Max*, mi-médiéval, mi-postmoderne, cette revendication généralisée d'autonomie, ou pour mieux dire d'anomie, repose la question du fondement même du lien social et des garde-fous collectifs. Pourtant, s'esquisser nettement aujourd'hui deux types de réassujettissement à la collectivité qui ne sont pas sans efficacité, même s'ils n'entretiennent plus guère de rapport avec la parfaite raison politique.

Faute de pouvoir continuer à être reçu de l'extérieur comme l'expression d'un ordre politique surplombant, le contrôle social passe de plus en plus par des micro-régulations fines qui renvoient l'automobiliste à sa subjectivité et qui lui proposent une gestion personnalisée de ses affects. La mauvaise conscience écologique est ainsi un premier vecteur : elle se réfère à une idée du bien commun tout en ciblant les pratiques individuelles et en instaurant une balance subtile entre plaisir et culpabilité, ce qui permet toujours de réguler les énergies. Le procès des nuisances de l'automobile enfle en effet à proportion des progrès technologiques qui rendent les voitures plus propres et moins bruyantes. L'intolérance aux émissions polluantes sera toujours plus forte au fur et à mesure que celles-ci deviendront résiduelles ; même quand le moteur ne consommera plus que trois litres aux cent, voire fonctionnera à l'hydrogène, il y a tout lieu de parier que la voiture sera encore plus démonisée. Cette représentation dominante a peu d'effets, nous l'avons vu, sur le désir d'automobile, sauf peut-être à le stimuler encore. Mais l'important est le conditionnement moral qu'elle instaure chez chaque conducteur, auquel les progrès techniques ne laisseront bientôt plus ignorer que telle balade de week-end a provoqué l'émission de telle quantité de monoxyde de carbone ou d'oxyde de soufre. L'examen de conscience individuel ramène ici à une solidarité, celle d'une faute collective contre la nature, la planète ou les générations futures, faute dont l'ensemble des automobilistes se sentent désormais comptables. Cette arithmétique des envies, des regrets et des remords, ces appels à contrition, qui finissent d'ailleurs de rapprocher la conduite automobile de la sexualité, ne sont certainement plus corrélés à une communauté politique ou à un projet rationnel mais internalisent en quelque sorte le contrôle social en exerçant une action sédative sur les individus en proie de nouveau à la métaphysique.

Si la culpabilité partagée peut faire société, il en est de même du commerce individuel de l'automobiliste avec des machines normées et disposées en réseau, qui vont s'affirmer bientôt comme un autre important facteur de contrôle social. D'ores et déjà, la bulle d'autonomie qu'est la voiture est truffée de calculateurs, de puces et de voyants qui conditionnent largement la conduite, sans parler des harnachements divers – ceintures de sécurité, sièges bébé... – qui assignent une place et une posture, ou encore des tickets d'autoroute ou des relevés de dépenses de tous ordres qui font des automobilistes autant de Petits Poucets. Si l'espace public est largement privatisé, on voit donc que la sphère privée est en même temps de plus en plus compénétrée par des dispositifs publics ou tout au moins de série. Or les progrès annoncés de l'électronique, renforcés par ceux des nouvelles technologies de la communication, vont se traduire bientôt par un contrôle intime de la psyché de chaque automobiliste et par une aide à sa conduite qui,

pour un peu, le reléguerait à une position d'assistant de son propre véhicule. Même si affleurent ici les univers inquiétants de Kubrick ou de Cronenberg, avec leurs hommes-machines ou leurs machines trop humaines, il ne s'agit nullement de science-fiction. La voiture intelligente ou communicante est annoncée : bourrée d'écrans et d'ordinateurs à commande vocale, elle ne se bornera pas à surveiller la nervosité du conducteur ou à empêcher son assoupissement, elle l'assistera dans la gestion de son trajet, lui proposera le meilleur itinéraire, dialoguera avec les capteurs ou plots magnétiques fixés le long des routes et se coordonnera avec le véhicule qui précède. Rendu plus disponible par cette assistance électronique, l'automobiliste en profitera pour consulter sa messagerie et vaquer à ses activités d'internaute. Là encore, l'intelligence collective du réseau garantira un contrôle intégrateur général tout en allant au plus près des desiderata et du confort de chaque automobiliste : ramenées à la psychologie et à la technologie, toutes les problématiques sociales auront été délestées de leurs dimensions normatives et politiques. Ainsi, un peu à la façon du dieu Shiva, l'automobile sape un ordre ancien vertical dont elle recycle ensuite les linéaments au profit d'une tout autre texture, réticulée et avec des lignes d'influx spécifiques. Elle aura non seulement restructuré l'espace physique, notamment urbain, mais encore bouleversé l'ensemble de nos représentations mentales. Elle garde aujourd'hui intacte cette capacité de métamorphose, y compris d'elle-même. Ce serait sans doute une erreur de l'enfermer dans le XXe siècle comme de l'opposer, en tant qu'ancienne économie, à la nouvelle : les technologies de l'automobile et de la communication qui s'arrogent d'ailleurs aujourd'hui l'exclusivité de la révolution, sont non seulement depuis longtemps en résonance, mais vont de plus en plus s'hybrider, accélérant encore le changement de civilisation.

Le ressort en est sans doute cette dynamique de l'ambivalence : l'individualisme de l'automobiliste est flatté quand bien même la production de masse des voitures développe partout des effets identiques ; et à peine les ensembles humains structurés se dissolvent-ils en une projection anarchique de monades automobiles que de subtiles contraintes les réorientent et les réordonnent. À la communauté organique soudée par un pacte politique, succède un nuage aléatoire d'automobilistes se servant de leurs mobiles, soit l'emblème de « l'être-pas-là », de la prothèse et de l'autisme. Mais on sent bien que derrière la disqualification des espaces institutionnels, de l'autorité politique et des normes, des réseaux horizontaux de pouvoir et de contrôle, d'un type plus sophistiqué, moins identifiable, se mettent en place, avec notamment l'automobile comme vecteur : l'objet tantôt extraordinaire, tantôt trivial, est ainsi devenu un de nos contemporains capitaux.

Jacques REILLER est Préfet, Directeur du Centre d'études et de prévision du ministère de l'Intérieur.