

L'auto (asservissement) mobile.

La bagnole, de l'autonomie à la dépendance.

Un voyage à bout de la voiture, sur les traces (de pneus...) de la 628-E8 d'Octave Mirbeau

par Franck Michel

Cet article est dédié à André Gorz, philosophe, pionnier de l'écologie politique et infatigable pourfendeur de la bagnole, mort le 24 septembre 2007.

« Inventée pour permettre à son propriétaire d'aller où il veut, à l'heure et à la vitesse de son choix, la bagnole devient, de tous les véhicules, le plus serf, aléatoire, imprévisible et incommode: vous avez beau choisir une heure extravagante pour votre départ, vous ne savez jamais quand les bouchons vous permettront d'arriver »
André Gorz, « L'idéologie sociale de la bagnole », in *Le Sauvage*, 1973.



Strasbourg - Une casse, le mythe brisé... Un mur de voitures... (photo FM)



Lisbonne - Symbole de richesse et de liberté, le mythe statufié... L'auto s'écrit sur les murs... (photo FM)

Introduction

« La voiture sera du monde le vrai logis »
Charles de Ligne, *L'art de voyager*, 1797.

Deux cent dix ans nous séparent de la date à laquelle a été publiée cette phrase du Prince de Ligne, et l'automobile, cette voiture à l'image de notre temps, qu'elle soit critiquée ou adulée, a le vent en poupe: ne parle-t-on pas de plus en plus de voiture écologique ou de voiture propre, ce qui est une aberration qui relève d'un effet de mode et plus encore de marketing. Le récent Salon de Francfort (septembre 2007) a vu les constructeurs rivaliser de prouesses dans l'espoir de mettre en avant des bolides plus électriques que jamais... Mais « *les affaires sont les affaires* » aurait sans doute dit Octave Mirbeau...

Cent ans après la publication de son récit, *La 628-E8*, nous évoquerons ici l'évolution d'un mythe qui perdure, celui de l'automobile ou de la bagnole (c'est selon) – de Morand à Barthes en passant par les entreprises de conquêtes coloniales automobiles du monde (des « croisières noire et jaune » jusqu'à l'actuel Paris-Dakar) –, ainsi que la place prépondérante, oppressante même, qu'occupe désormais la voiture individuelle au cœur de nos vies, de nos cités, de nos séjours touristiques, au risque de tuer le sens même du voyage, d'hypothéquer l'indispensable ouverture aux autres et d'entraver un peu plus la diversité du monde déjà durement à l'épreuve.

De l'autonomie dans le meilleur des cas à l'auto asservissement dans le pire des cas, l'auto est d'abord un objet mobile, et non pas un sujet que certains vont jusqu'à préférer à leur humaine moitié! En voiture, ou à cause d'elle, le *crash* n'est jamais très loin...

L'automobile a modelé nos modes de vie et nos façons d'être et de penser: de l'esprit de compétition à celui de l'aventure, avec son culte de la vitesse et sa culture de soi, le voyage en automobile a certes permis d'élargir l'horizon en toute liberté, de Mirbeau à Kerouac, mais il

a aussi montré toutes les limites humaines dès lors que, asservi à l'ordre du Progrès, l'homme – bien plus que la femme au demeurant! – livre son destin au pouvoir tout-puissant de la machine.

Un siècle sépare une belle époque pleine de rêves et une vieille Europe qui doute d'elle-même et se sent privée d'avenir : la *bagnole*, tout comme le voyage transformé en *tourisme*, ne seraient-ils dans ce contexte plus que de vulgaires moyens d'assouvir une véritable passion oubliée, mais ô combien fantasmée? La passion de l'ailleurs.

Et l'automobile, connaîtra-t-elle un autre destin que celui des s'apparenter à une prison mobile? Prison dorée pour certains, comme ces hommes d'affaires thaïlandais qui, dans les interminables embouteillages à Bangkok, installent leur « bureau mobile » – avec secrétaire et toilettes – à bord (à l'arrière) de leur véhicule avec chauffeur. Vitres teintées si possible et de toute façon fermées en raison de la pollution à l'extérieur et de la climatisation à l'intérieur... Alors? Liberté (chèrement) conquise ou servitude volontaire?

« Il faut bien le dire – et ce n'est pas la moindre de ses curiosités – l'automobilisme est donc une maladie, une maladie mentale. Et cette maladie s'appelle d'un nom très joli: la vitesse », écrit Mirbeau dans *La 628-E8*. Au volant de son « tacot », ou plus précisément de sa « Charron », l'écrivain Octave Mirbeau avait vu juste! Un siècle après avoir établi ce constat, l'automobile (« l'automobilisme » étant un terme sauf erreur en perdition) est toujours aussi vénérée dans le monde, l'hymne qui lui fut alors dédié s'étant déplacé vers d'autres continents. Pour le meilleur et surtout pour le pire, qu'il s'agisse de l'état de la planète ou de celui de ses habitants, plus individualistes et matérialistes que jamais. Pour ce qui est du rapprochement des peuples, un siècle d'aventure mécanique a fortement remis en cause les espoirs suscités à la Belle Epoque...

La voiture distingue et sépare, enferme même, bien plus qu'elle ne rapproche, même si des exceptions viennent toujours – à l'instar déjà du périple de Mirbeau – confirmer la règle. Le XXe siècle fut un siècle de progrès et de malheurs, la voiture n'échappe pas à ce constat: emblème de l'autonomie et de la liberté, notamment individuelle, l'automobile s'est progressivement affirmée comme un objet de consommation embarrassant, source de nouvelles formes de dépendance, la sacro-sainte liberté laissant la place à la déesse de la servitude plus ou moins volontaire.

A propos d'Octave Mirbeau

Octave Mirbeau (1848-1917) n'est pas seulement l'auteur remarqué de *Les affaires sont les affaires* et du *Journal d'une femme de chambre*, ni le polémiste le plus redouté de la Belle Epoque. Justicier des lettres et des arts, il a mis sa plume, d'une exceptionnelle efficacité, au service des grands artistes méconnus ou moqués (Monet et Rodin, Van Gogh et Camille Claudel, Pissarro et Maillol) et de plusieurs jeunes écrivains en butte à l'incompréhension et au mercantilisme des magnats de la presse et de l'édition.

Admirateur de Barbey d'Aurevilly et des Goncourt, de Knut Hamsun et de Thomas Hardy, disciple de Tolstoï, les yeux dessillés par Dostoïevski, il a été l'ami et le défenseur de Remy de Gourmont et de Marcel Schwob, d'Alfred Jarry et de Jules Renard, de Maurice Maeterlinck et de Georges Rodenbach, de Charles-Louis Philippe et de Marguerite Audoux, d'Émile Guillaumin et de Léon Werth. Et il s'est battu, avec un courage et une constance qui forcent

l'admiration, contre une littérature mystificatrice et routinière, contre une presse vénale et anesthésiante, contre un système éditorial reposant sur la réclame et la camaraderie, et, plus généralement, contre la société du spectacle (anticipant à sa manière sur Debord), qui n'a que faire des génies et ne reconnaît que les cabotins et les rastaquères. Sous le titre de *Combats littéraires* ont été recueillis tous les textes de Mirbeau (articles, préfaces, interviews, etc., grâce au travail minutieux de Pierre Michel) relatifs aux écrivains, à la vie littéraire et au journalisme de son temps. Un siècle après, ils n'ont rien perdu de leur actualité...

Après avoir fait paraître en 1899 *Le Jardin des supplices* et, avant cette date (en 1891), son fameux *Journal d'une femme de chambre*, c'est en 1902-03 qu'il effectue ses premiers déplacements en automobile et collabore dans la revue *L'Auto*. Mais la politique prime toujours, et dans la foulée, il écrit, dès 1904, des articles pour *L'Humanité* de Jaurès, et se bat entre autre contre le militarisme et pour la laïcité. En 1905, année de la première révolution russe, que Mirbeau soutient également, il entreprend son voyage dans le nord de l'Europe occidentale qui débouchera, deux ans plus tard, sur son récit qui nous intéresse ici: *La 628-E8* (1907).

Avant Nicolas Bouvier (avec *L'usage du monde*) et Jack Kerouac (avec *Sur la route*), Octave Mirbeau nous fait ici la démonstration que tout voyage vers l'autre et l'ailleurs – même s'ils sont proches et si le déplacement est effectué en voiture! – est d'abord un voyage à l'intérieur de soi. Dans ce récit de voyage en automobile, particulièrement précurseur, l'écrivain se met en scène et son héros romanesque n'est autre que sa propre voiture, un « héros » ambivalent dont il n'hésite pas à caricaturer les faits et méfaits, afin d'encourager aussi ses lecteurs, je suppose, à se méfier des promesses du progrès et d'une certaine modernité trop ravageuse. Le long XXe siècle en a fourni d'innombrables exemples.

L'automobile apporte indéniablement une plus grande liberté de déplacement (à ceux qui peuvent toutefois se le permettre: acheter ou louer une voiture, posséder le permis et les papiers en règle, etc.) mais, en même temps et au fil des décennies qui s'égrènent, l'automobile enchaîne en quelque sorte ses usagers les renvoyant à une forme de servitude volontaire dont notre société de consommation a le secret.

Les trois temps de cet article tournent autour de l'état de la « caisse », de la « tire » - donc aussi du tiroir-caisse de nos contemporains adeptes de l'auto – dans les années 1900, 1950 et 2000. L'automobile aura bien traversé le siècle en dépit de tous les périls, vraies guerres ou crises séculaires ou imaginaires tout en couleurs: 1900, péril jaune; 1950, péril rouge; 2000, péril vert... Ce texte évoque donc l'essor, les succès et les échecs, de l'automobile dans notre société (surtout occidentale), en partant du tournant du siècle, puis en évoquant les années fastes de l'après-guerre de 1939-1945, présentant enfin quelques-unes de ses plus récentes évolutions.

A propos du livre La 628-E8 et de l'auto à partir de la Belle Epoque

Printemps 1905: Octave Mirbeau part en voyage au volant de son auto, avec à bord sa femme et des amis. Son expédition épouse son époque, et de l'Atlantique à l'Oural, déjà, l'heure est à l'optimisme. Et la science conjuguée au nationalisme commencent tous deux à sérieusement miner le pouvoir des derniers clercs et monarques.

L'auto participe à ce mouvement de fond, véritable révolution sociale et culturelle avant l'heure: « L'automobilisme est un progrès, peut-être le plus grand progrès de ces temps

admirables » considère Mirbeau. Une belle époque donc, avant le chaos quelques années plus tard. En attendant, en cette période bénie par la séparation de l'Eglise et de l'Etat, « l'automobilisme » (comme l'écrivait Mirbeau) était tout l'inverse de l'immobilisme.

Octave Mirbeau a dédié ce journal de voyage en automobile qu'est *La 628-E8*, inclassable sur le plan littéraire puisqu'il est le produit d'un savant mélange des genres, au constructeur de son automobile, l'Angevin Fernand Charron. Il achète son engin en 1902, voyage au printemps 1905 et publie le récit de son périple chez Fasquelle à Paris en novembre 1907. Avec sa voiture, une Charron immatriculée « 628-E8 », l'écrivain-chauffeur parcourt le nord de la France, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne.

L'héritage ou l'action des souverains tels que Louis XIV, Léopold II ou Guillaume II, n'échappent pas à sa critique, et l'auteur brosse un impressionnant – voire impressionniste – tableau social de l'Europe du nord, à la veille de la Première Guerre mondiale. Un récit-témoignage précieux et prémonitoire puisque cette oeuvre est aussi un hymne à la paix et à l'amitié franco-allemande, pas évident à cette époque...

Certes, ce récit de voyage est d'abord un hommage à l'ère nouvelle et prometteuse de l'automobile, alors supposée contribuer au développement économique d'une Europe industrielle et rapprocher des peuples et des cultures qui traditionnellement s'ignoraient ou se faisaient la guerre... L'auto bouscule les terroirs et son arrogante mobilité dérange. Mais dans *La 628-E8*, Mirbeau ne fait pas simplement l'éloge de l'automobile, il en décrypte déjà les travers en tout genre, les illusions de la science et du progrès, et le pouvoir de la technique au service des nations plutôt que des hommes.

Retour sur la mécanique de l'histoire.

C'est en 1873 qu'Amedée Bollée sort de son atelier la première voiture à vapeur qu'il baptise « L'Obéissante ». L'animal ne faisant à cette époque déjà plus le poids devant la technique, il semble bien que d'emblée, on attend de l'auto qu'elle soit sans doute plus docile que le cheval... Rendu à l'état de jouet, l'auto rejoint pourtant le chien puisque l'homme en est le maître absolu.

Dès 1895, le moteur à explosion met hors-jeu son ancêtre à vapeur. Et dès les années 1890, le temps des automobiles démarre: la première voiture en série est la Panhard-Levassor, avec le concours d'un constructeur du nom d'Armand Peugeot. En cette fin de siècle, les premiers clients ne se pressent pas et sont avant tout des casse-cou... Si en 1895 seules 550 voitures circulent en France, dès 1900 le succès s'affirme rapidement. La vitesse s'impose déjà comme un critère de choix: « En 1899, le Belge Claude Jenatzy a réussi le fantastique exploit de dépasser le cap des 100km/h sur sa 'Jamais Contente', grosse torpille bourrée d'accumulateurs électriques » (Simon, 2004: 132). Mirbeau se contentera de 50 km/h et quelques... C'est aussi la vitesse qui fera dire à Paul Morand trente ans plus tard que « chaque fois que nous partons en auto, nous tenons nos vies entre nos mains ». C'était en 1928...

A l'aube du XXe siècle, on roulait sans permis mais avec autorisation, il faut avouer qu'on se méfiait alors de ces engins mal et sous-équipés... Les chauffeurs, par contre, nouveaux aventuriers héroïques de cette mobilité mécanique, se parent de lunettes, cagoules et fourrures. Tous les automobilistes sortaient alors toujours couverts, chargés d'une belle mais encombrante panoplie. A l'époque, les voitures étaient « ouvertes » et le pare-brise ne fait réellement son apparition qu'en 1905.

Pour voyager, la voiture devait rester découverte, comme le rappelle le journaliste Baudry de Saunier dans *L'Illustration* de cette période: « une des joies du voyage est que le visage et un

peu du corps baignent dans l'air, dans le soleil et dans toutes les odeurs de la terre, parce qu'on ne jouit bien du paysage que si l'on a la vue franche » (cité in Simon, 2004: 134). La voiture fermée n'est donc pas réellement propice à l'ouverture au monde. C'est Louis Renault qui, en 1898, réalise le premier châssis pouvant être fermé.

Cette époque est aussi celle du caoutchouc, de Michelin et des autres, des pneus qui permettent à certains privilégiés d'aller plus vite plus confortablement en échange d'une exploitation coloniale à outrance de régions entières d'Afrique ou d'ailleurs. Mirbeau, après avoir dans *La 628-E8* rappelé les tortures de cette nouvelle économie d'alors, dresse un constat réaliste que la plupart de ses contemporains sont alors très loin de partager: « Voilà les images que devraient évoquer presque chaque pneu qui passe et presque chaque câble, gainé de son maillot isolant. Mais on ne sait pas toujours d'où vient le caoutchouc. Ici, on le sait : il vient du Congo. C'est bien le *red rubber*, le caoutchouc rouge. Il n'en aborde pas, à Anvers, un seul gramme qui ne soit ensanglanté » (Mirbeau, 1907).

Mais revenons aux affaires économiques occidentales.

Au tout début du XXe siècle, la France domine l'industrie automobile: 600 constructeurs (110 en Grande-Bretagne, 90 en Allemagne, 60 en Amérique du Nord)... Mais ce rôle de leader s'estompe rapidement puisque, dès 1908, l'Américain Henry Ford applique le taylorisme naissant et propose sa Ford T à 15 millions d'exemplaires... Dans les années 1920, le taylorisme fait des petits, y compris en France avec Peugeot et Citroën, et la fabrication en série va de pair avec la « démocratisation » de l'automobile: de 550 en 1895, qui est aussi la date de création de l'Automobile-Club de France, le nombre de voitures de tourisme qui circulent sur les routes de France passe à 1,3 millions en 1934, soit moins de quatre décennies plus tard.

Toujours plus, en même temps que les Français découvrent plus massivement les vacances, les années cinquante donnent un coup d'accélérateur à la « voiture pour tous », notamment avec la commercialisation de la 4CV de Renault puis de la 2CV de Citroën au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Les guides deviennent routiers, les autoroutes se construisent, la 2CV symbolise la liberté de voyager et la multiplication des excursions en autocar participe aussi à cet engouement pour l'évasion routière organisée.

Au milieu des années soixante, Gilbert Sigaux note que « les départs en vacances des Français se font en voiture pour environ 70% des cas, 12 millions font du tourisme estival en automobile », tandis que seulement 6 millions préfèrent le train, moins d'un million le car, et 200000 l'avion (Sigaux, 1965). La voiture individuelle devient la reine des transports et la DS de Citroën sa moderne divinité.

Dans ce même mouvement, le camping – plutôt considéré comme un luxe dans les années vingt – se démocratise à son tour, via les congés payés de 1936, pour devenir réellement populaire à partir des années soixante. Suite logique: lorsque l'on additionne auto + camping, il en sort le caravanning sous toutes ses coutures (du camping-car à la caravane et aujourd'hui au *mobil home*). Celui-ci s'impose progressivement et, « en 1970, un Français sur cinquante pratique le caravanning » (Simon, 2004: 139).

On ne peut contester que dans ces années prospères, les fameuses Trente Glorieuses, le camping et l'automobile étaient de véritables symboles d'autonomie, vis-à-vis de son patron, de sa famille, de son village, etc. Les nouvelles modes musicales, artistiques, les mouvements politiques et contestataires, Mai 68 ou encore la dite révolution sexuelle, ne sont pas étrangers à cette liberté acquise ou conquise.

Et l'automobile a été, et reste toujours dans une certaine mesure, le moyen adéquat pour partir en quête de grand air.. Mais, de nos jours, lorsque l'on assiste aux gigantesques bouchons sur l'autoroute du Sud, à l'époque bénie où juilletistes et aoûtistes se croisent sur les restoroutes de la malbouffe, pour finir par se réfugier dans le camping-usine d'Argelès-sur-Mer, le plus grand d'Europe, on ne peut s'empêcher de croire que la nostalgie de cette liberté perdue se nourrit de masochisme voire de servitude aussi suffisante que choisie... Le récent film *Camping* (2006) – le camping du tournage est devenu lui-même une importante attraction touristique amenant sur place de nouveaux campeurs – retrace parfaitement l'esprit mythique du lieu de nos vacances passées, lorsque tout semblait encore possible et le bonheur dans le pré ou sur le sable...

Devant l'exigence toujours plus délirante de quête de « pureté », de recréer un « monde parfait » de la part des clients-rois, les campings se vident de plus en plus des indésirables: les (pourtant bien-nommés) « gens du voyage », les exclus et autres « sans » (abris ou papiers, parfois les deux), et même les enfants (bientôt les personnes âgées et handicapées?)... De la même manière qu'on expulse les « autochtones » de certains parcs naturels transformés en nouveaux paradis artificiels au service de l'industrie touristique, on expulse nos rejets trop bruyants: les jeunes dérangent, les enfants gênent, les bébés pleurent... La promiscuité s'avère de plus en plus difficile à accepter et donc à vivre pour nos contemporains, nos vacanciers, nos campeurs. Voyez la mode des campings « *kidless* » appelée à connaître un vif succès à l'avenir! Sans catastrophisme ni moralisme, il y a toutefois lieu de s'inquiéter sur l'état de notre société lorsque des campings pour satisfaire leur clientèle « en arrivent à mettre en avant l'absence d'enfants pour la quiétude des occupants » (Babou, Callot, 2007: 26)

Au fil du XXe siècle, le mythe de l'automobile s'est installé dans les têtes avant de se répandre comme une marée noire de ce pétrole dont la machine a tant besoin pour fonctionner : car il en faut du carburant pour alimenter et huiler la bonne mécanique des fantasmes. Le mythe donc perdure.

L'automobile s'est imposée jusque dans les foyers démunis qui n'hésitent pas à s'endetter pour « posséder » une voiture, et donc faire comme le voisin... Ou même faire mieux que lui en achetant un modèle de voiture plus puissant et plus prestigieux! De l'autonomie à la dépendance, l'auto n'est qu'un objet de consommation comme un autre, non un sujet qu'il faudrait impérativement bichonner, parfois même davantage que les plus proches humains de son propre entourage...

Le règne de l'automobile: liberté, progrès et... premières pannes

Les années d'après-guerre (1945-1955) voient l'accroissement de la consommation et la possession d'une voiture personnelle devient un signe extérieur de cette nouvelle richesse. Le besoin de liberté conjugué à la montée de l'individualisme fait de l'automobile le parfait moyen de s'évader du quotidien, d'échapper à l'emprise du monde du travail, bref de partir en vacances à la mer ou en voyage au bout du monde. Lentement, le mythe de l'automobile s'installe.

Parti des Etats-Unis, il gagne en audience avec « la fureur de vivre » ainsi qu'avec la nouvelle quête de liberté symbolisée par les poètes routards de la *Beat Generation*. En Europe, le relais est pris avec des partisans de l'aventure mécanique mais dont le souci premier est d'abord de fuir l'ennui et d'aller « voir » le monde de leurs propres yeux: *L'usage du monde* de Nicolas Bouvier sera, à ce titre et avant l'heure, la version européenne de *Sur la route* de Jack

Kerouac... Des générations entières grandiront – et voyageront – avec ces deux ouvrages en poche ou dans leur sac à dos. Synonyme de liberté, le périple automobile permet effectivement d'aller plus loin et de découvrir des lieux oubliés ou dénigrés par les guides officiels.

A bord de son véhicule, c'est aussi pour celle ou celui qui « pilote », tout un univers du mouvement qui vacille: « La voiture grand sport est une joie effrayante, sous le rapport du temps; on ne le gagne que pour mieux le perdre; rouler sur un bolide, c'est bailler sa vie » écrit Paul Morand, avant de poursuivre un rien pathétique: « L'amour des routes, inséparable de l'amour des voitures! Libération de la pesanteur et des servitudes humaines, joie à la fois sensuelle et morale, qui fait d'une auto la sœur d'une ondine. Cette fiction, qui en vaut une autre, transforme l'homme pressé, si ridicule vu de l'extérieur, en une sorte d'ermite, assis à son volant comme dans une grotte, un fakir trouvant dans l'extrême vitesse une immobilité adorable » (Morand, 1994: 104 et 107). Le mythe de la bagnole n'est pas seulement une affaire de bruits de moteur, mais aussi d'écrits du cœur plus ou moins rageurs.

En 1958 paraît *Vacances à tout prix!* de Pierre Daninos (écrivain mort en janvier 2005), où un chapitre entier est consacré aux « joies de l'auto », à la gloire des Dauphine, 2CV et 4CV. L'auteur y raconte ces rencontres inédites en bordure des routes de France entre automobilistes de toutes régions et nations: « La ronde est sans fin, l'univers roule, la France bouge ». Mais, on entrevoit déjà les dépendances et les limites de la fée automobile: la vitesse, les injures, le sexisme, la concupiscence, la jalousie, la concurrence. Sans oublier, le vol de véhicules, le crédit et l'endettement des ménages, l'enfer des garagistes ou l'augmentation du prix de l'essence, ou encore le mari qui préfère sa voiture à sa femme... Au fur à mesure que progresse le pouvoir d'achat des Français, l'auto s'impose dans le foyer tout comme sur la route des vacances. Au détriment évidemment des transports collectifs ou non polluants...

Roland Barthes avait parfaitement exploré, dès 1957 dans *Mythologies*, le mythe de la nouvelle déesse – en l'occurrence la Citroën DS – en montrant le processus de sacralisation de l'auto sur l'autel de la consommation. Jusqu'à nos jours, la publicité se chargera de convaincre, en dépit du bon sens écologique, les derniers résistants. A la même époque, Boris Vian se demandait, à sa manière, « pourquoi les constructeurs ont simplifié à ce point la conduite des voitures. Le démarreur électrique, c'est une aberration. Si les moteurs portaient encore à la manivelle, je suis sûr qu'il y a beaucoup moins de femmes qui piqueraient la voiture de leur mari à tout propos et hors de tout propos. Les constructeurs et les ingénieurs, emportés par le délire inventif, oublient par moment qu'ils sont des mâles. C'est une erreur funeste que nous payons aujourd'hui »...

La route et ses abords se transforment progressivement, pas encore en non-lieux, mais déjà en indispensables lieux de vacances, mention « à ne pas manquer » dans les guides. Avec *L'automobile notre amie*, titre d'un livre populaire de Jacques Loste, la nouvelle liberté de circuler se manifeste également avec l'essor des campings, des auberges, des infrastructures hôtelières en général, et bientôt des « *bed & breakfast* » importés du Royaume-Uni (tout comme d'ailleurs le camping).

A partir de 1955, le Ministère de l'Agriculture encourage la création de gîtes ruraux labellisés, afin de mieux accueillir les cohortes de touristes ayant optés pour le tourisme individuel. Le développement du caravanning complète le tableau, sans oublier que le tourisme collectif emprunte également la route: les cars transportent de plus en plus de touristes, surtout durant la période des dites « grandes vacances ».

Cette époque euphorique est évoquée par Paul Morand: « L'automobile nous a rendu les campagnes, les routes, les auberges, l'aventure et l'usage des espaces vides, entre les grandes villes, qui (disaient les citadins) étaient perdus depuis des siècles et abandonnés aux cultivateurs » (Morand, 1994: 111). On ne peut en effet nier que, hier comme aujourd'hui, l'automobile (mais aussi la moto, encore qu'en famille c'est déjà plus compliqué!), a permis d'échapper à la ville, à son caractère souvent étouffant et à son atmosphère suffocante, en partant le temps des vacances, d'un week-end, ou encore d'un jour férié, retrouver le bon air de la campagne, avec son silence et sa tranquillité apaisante.

C'est aussi le début d'une forme d'ingérence: la ville déménage à la campagne, avec certes les excursions, mais plus encore les résidences secondaires, etc. La démocratisation de la voiture individuelle a sans doute aussi un rapport, plus ou moins important selon le lieu, avec la fin des paysans dans l'Hexagone...

Les années 1950 voient la route prendre définitivement le dessus sur le rail. Les bouchons naissent, les problèmes de parking aussi. Les conflits surgissent, les insultes pleuvent... L'été, la route des vacances est envahie par un incontrôlable flot de voitures, et une organisation drastique de ce tourisme de masse en gestation devient rapidement inéluctable. La prise de route par les Français ne cesse d'augmenter: 65% en 1964, 79% en 1973 et 83% en 1979... Dès 1950, le réseau routier se développe, et les touristes investissent non plus seulement les « destinations » mais aussi les « itinéraires »: route des fromages, des vins, des plages, des crêtes; circuit des Cévennes ou de la Dordogne, des châteaux des Vosges ou de la Loire, etc. Les grands axes deviennent d'incontournables lieux de passage, non dépourvus de nuisances: l'encombrement de la Nationale 7, alors évoqué dans une chanson de Trenet, annonce déjà l'engorgement estival de l'autoroute du Sud...

Cette fameuse RN7 qui, depuis le début de l'année 2007, a été officiellement « déclassée ». Elle est donc récemment devenue une simple route départementale, rebaptisée D907 dans la Nièvre et le Vaucluse, D307 dans le Rhône, D6007 dans les Alpes-Maritimes; les milles bornes rouges de son parcours ont été repeintes en jaune, et la route mythique risque à l'avenir de sombrer dans l'anonymat. Tradition contre modernité, entre devoir de mémoire et souvenirs emprunts de nostalgie... A la fin de l'année 2006, d'anciens usagers de la Nationale 7 ont ressorti les vieux modèles automobiles pour occuper le bitume et tenter ainsi de lutter contre l'oubli, certains plaçant pour une inscription du parcours bitumé au Patrimoine national... Si ce dernier vœu risque bien d'être pieu, d'autres idées voient déjà le jour: des itinéraires historiques, balisés et commentés à l'aide de panneaux seront bientôt sur la voie, et des voyageurs malins à l'écoute de l'air du temps s'empareront du « concept » pour vendre ce nouveau « produit vacances »... A quand la Nationale 7, nouveau chemin de l'écotourisme?

Cela dit, si ici ou là une Nationale se voit déclassée en départementale, la tendance suit d'abord celle que prend le tracé du réseau routier décidé par le gouvernement. Et là, des routes transpercent de plus en plus les paysages, sans compter que la bien nommée « autoroute » va demain remplacer la route, là où ce n'est pas encore le cas. L'autoroute a aussi changé la nature du voyage en automobile, la découverte cédant le pas à la vitesse, et la possibilité d'aventure au souci de performance. Le temps devient le bien le plus précieux à ne perdre sous aucun prétexte. Les premières autoroutes modernes se construisent en même temps que se multiplient les Club Méditerranée et, entre les deux, on peut percevoir une similitude: l'automobiliste (sur l'autoroute) et le vacancier (au Club Med) sont tous deux séparés du monde par des grillages ou des remblais, des murs ou des *no man's land*. Une coupure avec le monde qui éloigne nos touristes de l'univers réel du voyage. Pour mieux vivre leurs vacances à l'ombre des cocotiers et surtout des soucis.

Les Suisses, c'est bien connu, sont de grands voyageurs. Au cœur du XXe siècle, deux récits célèbres que l'on doit à deux citoyens helvétiques qui ne le sont pas moins, *La Voie cruelle* (1988) d'Ella Maillart et *L'Usage du monde* (1992) de Nicolas Bouvier, nous informent sur les réalités du voyage en automobile: nous sommes en 1939 pour l'une, en 1954 pour l'autre. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, c'est à bord d'une Ford moteur V8 de 18 CV qu'Ella Maillart et Annemarie Schwarzenbach parcourent les routes afghanes. La voiture s'impose au fil du voyage, et en dépit des pannes et soucis constants, elle parvient même à s'humaniser, à dévoiler des émotions: « Nous laissâmes l'auto au milieu du village en gradins; elle était sur le point de râler » (Maillart, 1988: 111).

Pour Bouvier, c'est presque une décennie et demie plus tard qu'il arpente – avec le peintre Thierry Vernet – le détour des routes reliant Belgrade à Kaboul, au volant d'un modeste Fiat Topolino. Malgré le plein de précautions, l'automobile est le royaume des galères, et les deux compères se battent avec la mécanique défaillante: « Défaire tout le bagage, sortir la batterie (...) chercher des courts-circuits dissimulés par le cambouis, manier des vis grosses comme des rognures d'ongle, qui vous échappent, qui tombent dans le sable brûlant ou dans des touffes de menthe, et qu'on cherche interminablement à quatre pattes ». La liberté est à ce prix aussi. Et lorsque les difficultés se multiplient, on se demande bien pourquoi être partis en voiture... « Dans le dernier col, la route de terre est glissante, et les rampes trop fortes pour le moteur. Juste avant qu'il ne cale, je secoue Thierry qui saute, et pousse tout en dormant. Au prochain replat j'attends qu'il me rattrape. (...) Il fallut le gravir quatre fois pour coltiner le bagage jusqu'au sommet. Puis on empoigna avec des chiffons la voiture dont on ne pouvait plus toucher les tôles. Première, embrayer, sauter, pousser... jusqu'à ce que tout s'obscurcisse. Au haut du col, les pistons cognaient avec un mauvais bruit et les larmes nous giclaient dans les yeux. (...) Dormir dans la voiture, dormir, rêver sa vie, le rêve changeant de cours et de couleur à chaque cahot, menant rapidement l'histoire à son terme lorsqu'un cassis plus profond vous ébranle, ou un changement soudain dans le régime du moteur, ou enfin le silence qui déferle quand le conducteur a coupé le contact pour se reposer lui aussi. On presse sa tête meurtrie contre la vitre, on voit dans les brumes de l'aube un talus, des bosquets, un gué où une bergère en babouches, un rameau de noisetier à la main, fait passer un troupeau de buffles dont l'haleine chaude, sentant fort, vous réveille cette fois tout à fait: et on ne perd rien à débarquer dans cette réalité là » (Bouvier, 1992). Finalement, ce n'est que lorsque la voiture est à l'arrêt définitif, transformée pour l'occasion en bivouac, que le voyage reprend le dessus sur la technique, et la poésie sur le stress... Nicolas Bouvier écrivit également, comme pour excuser les tracasseries de sa Fiat Topolino: « Nous nous refusons tous les luxes sauf le plus précieux: la lenteur ». Aujourd'hui, pour retrouver cette sensation de lenteur, le voyageur préfère la marche à pied, voire le vélo... Tant mieux! De nos jours toutefois, la nostalgie de l'aventure mécanique conserve des adeptes (un récent récit de voyage en auto s'intitule ainsi *L'Afrique en deuche*), et les voyages en auto à bord de 2CV, 4L ou autres voitures dépassées relèvent d'un mélange d'exotisme et d'exploit à l'heure où plus rien n'est impossible... Cela démontre également une volonté de ne pas oublier une époque révolue, ce qui est bien compréhensible...

Déjà dans les années cinquante, et plus encore de nos jours, on est plutôt éloigné de la perception décrite par Octave Mirbeau il y a un siècle, même si l'auto reste, ici ou là, un moyen d'évasion inégalable: « Quelle merveille! On part quand on veut. On s'arrête où l'on veut. Plus de ces horaires tyranniques, qui vous arrachent du lit trop tôt, qui vous font arriver à des heures stupides de la nuit, dans des gares boueuses et compliquées. Plus de ces promiscuités, en d'étroites cellules, avec des gens intolérables, avec les chiens, les valises, les odeurs, les manies de ces gens... Viendrais-je si souvent à Amsterdam, s'il me fallait subir, toute une nuit, en un wagon, l'horreur de ces voisinages et le danger de ces haleines, quand on

a l'air vivifiant de la prairie, de la forêt? Oh non!... Et les flâneries libres, les belles, les délicieuses flâneries!... Le polder, le polder » (Mirbeau, 1907).

Dans la France de 1950, un ménage sur cinq possédait une automobile, en 1970 c'est déjà une voiture par ménage. En 2007, il y aurait 520 véhicules pour 1000 habitants, à en croire Pierre Gillet, auteur d'un pamphlet joliment titré *La tyrannie de l'automobile*: « à chaque seconde, trois personnes achètent une voiture quelque part dans le monde » (Gillet, 2007: 20). A la suite de nombreux auteurs, en particulier Colin Ward (1993), l'auteur dénonce les habitudes hypocrites typiques à l'univers de la bagnole: plus on sécurise le bolide (airbag, ABS, ceinture...) et plus on a tendance à rouler vite (et souvent n'importe comment!) puisque « c'est plus sûr »... A l'image du libéralisme triomphant, l'automobile vénère le culte de la performance, nourrit l'esprit de compétition et caractérise l'individualisme avec son « chacun pour soi », si possible autour de chez soi et dans sa bulle, cette propriété privée mouvante chère à l'ère des mobilités.

C'est également pour ces raisons que les transports en commun – du moins en milieu rural – survivent dans la perspective peu reluisante de disparaître prochainement... Enfin, le coût social et humain s'alourdit devant la puissance des chocs et des traumatismes. Rappelons seulement que plus d'un million d' « usagers », enfermés dans des carénages devenus carcasses, meurent chaque année sur les routes du monde. Pierre Gillet rappelle que rien qu'en France, 14 morts et environ 300 blessés par jour ont été comptabilisés en 2004 par la Sécurité routière, avant d'ajouter: « Dans une voiture, tout le monde sait où est la place du mort. Mais où est celle du vivant? ».

Conduire peut être une drogue et la route côtoie quotidiennement la mort. D'ailleurs, des usagers de la route à ceux de la drogue, le chemin est parfois étroit et glissant. La dépendance est souvent la seule issue au bout de la voie. On est comme possédé par un amas de tôle et il importe pour des âmes trop fragiles de posséder une voiture à tout prix: « A l'instar d'une drogue, l'automobile se présente comme la clé d'une cellule qu'elle ne cesse elle-même d'entretenir et de renforcer. Nous sommes conditionnés, bernés, manipulés et présentons tous les symptômes du toxico. La liberté de prendre sa voiture s'est vite transformée en obligation » (Gillet, 2007: 70 et 72). En effet, combien de trajets en auto à moins d'un kilomètre de son domicile ou de son bureau? L'aliénation remplace l'autonomie, et la dépendance crée un engrenage de soucis tout sauf indispensables mais rapidement ingérables.

L'automobile, la plaie du XXe siècle

Il y a cent ans, l'automobile ne suscitait pas encore l'engouement qu'on lui connaît depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale: « On reproche à l'automobile ce que l'on aurait déjà pu reprocher au chemin de fer: sa nature polluante (à croire que les locomotives ne faisaient pas de fumée!) et la transformation des paysages que suscitent les routes: ces coulées d'asphalte et de macadam traversant les campagnes. Ce ne sont que des alibis » (Urbain, 1991: 127). Et l'aristocratie – trop heureuse de bouger à son rythme et en bonne compagnie – rattrapera très vite la voiture en marche. Pour se l'approprier ensuite durant quelques décennies. Le tout dans le sillage de l'exploration, inaugurée par un Paris-Pékin en 1907, puis de la conquête automobile du monde dans les années 1920 et 1930. Une fois montrées ses prouesses à la terre entière, « la voiture procure aux voyageurs une liberté de déplacement si accrue qu'elle provoque, dès les années vingt, le développement d'une nouvelle forme de tourisme: le

camping automobile, avec ‘remorque-roulotte’ attelée à une ‘voiture de tourisme’ » (Urbain, 1991: 128).

La Belle Epoque signe ainsi le début de la fin d’une autre époque, celle de la voiture (à cheval) au profit de l’auto (à moteur), de la flânerie romantique à la rentabilité industrielle, ce que viendra confirmer tour à tour le taylorisme et le fordisme. La voiture remplacera progressivement le train dans la course au développement touristique. Et après avoir orchestré le succès naissant du cyclotourisme à la fin du XIXe siècle, le Touring Club de France se charge de la promotion du tourisme automobile, il s’occupe des infrastructures routières et de l’enjolivement des routes traditionnelles ou pittoresques, il s’attache surtout à construire des routes et des itinéraires touristiques. Voitures et voyages paraissent intimement liés, « à telle enseigne que le permis de conduire, jusque-là délivré par les ingénieurs des mines, le sera en 1924 par l’UNAT (Union nationale des associations de tourisme), fondée en 1920 ». Après la Seconde Guerre mondiale, le succès automobile connaît « une ampleur saisissante: en 1951, 60% des vacanciers ont utilisé le train pour partir (...), et 24% l’auto. Mais fin 1957, si 47% ont encore utilisé le train, 41% utilisèrent l’auto » (Urbain, 1991: 129).

Désormais, soit presque un demi-siècle plus tard, le mode de transport favori des vacanciers est l’automobile, celle-ci dépasse les 50% dans tous les pays européens, avec un score beaucoup plus important pour l’Allemagne, la Hollande ou les pays scandinaves. Certains voyageurs seront toujours plus conducteurs que marcheurs. Ainsi, Octave Mirbeau nous livrait, il y a plus d’un siècle, le récit palpitant d’une marche de 254 kilomètres au cœur de la vallée de la Loire: une expédition qui lui rappelle davantage les corvées militaires que la flânerie bucolique! Epuisé après une journée de marche « sac à dos », il revoit sans regret « les routes qui m’enlacent et me brisent les os, pareilles à de monstrueux serpents aux écailles de feu » (Mirbeau, 2002). Nul doute que l’auteur est plus à l’aise sur des roues que dans ses souliers: des années plus tard, Octave Mirbeau s’échappe en voiture – il fut l’un des rares propriétaires d’une automobile à cette époque, dans les premières années du XXe siècle – pour Amsterdam, périple qu’il retrace dans *L’éloge de la vitesse*. Ardent promoteur de la voiture individuelle et en avance sur son temps, il exprime à la fois son admiration pour cette « merveille » qu’est l’auto moderne et sa crainte en ce qui concerne déjà ses possibles dérives: « On s’arrête où l’on veut » précise-t-il non sans raison! Voilà bien, il est vrai, l’avantage indécrottable dont jouit, en tout temps, la voiture devant ses concurrents collectifs.

C'est aussi la cause première pour laquelle l’automobile, instrument privilégié de la touristification planétaire, sera toujours la reine dans tous les pays où triomphe l’individualisme, comme le souligne un manuel sur le tourisme dans le monde: « Facteur essentiel de la démocratisation du tourisme, la voiture individuelle assure plus de 80% des flux en Europe occidentale. Elle est par excellence le mode de déplacement familial, offrant la plus grande souplesse, facilitant les vacances itinérantes et l’accessibilité à tous les sites, à la différence du rail ou de l’avion. Le succès de l’automobile est tel que l’adaptation du réseau aux grands flux touristiques pose de nombreux problèmes en raison de la concentration des déplacements dans l’espace et le temps, comme le montrait avant 1992, la traversée de Lyon par le tunnel de Fourvière, avant la construction de la rocade Est » (Bloc-Duraffour, Mesplier, 2006: 32-33).

Dans toute l’Europe, l’essor du tourisme a une forte responsabilité dans la construction des autoroutes, des tunnels, des parkings, des sens uniques ou interdits, dans l’installation des radars ou des obscènes affiches publicitaires qui défigurent les paysages. Et la banalisation des « casses », ces modernes cimetières pour d’improbables carcasses tout droit sorties de

quelques cerveaux trop utilitaristes où se déploient la folie technologique des hommes. La fin de la voiture serait le véritable *casse du siècle* en cours, et la *fureur de vivre* d'un autre temps pourrait à nouveau s'engager sur une autre voie plus apaisée. Ralentir aussi les cadences et réduire la vitesse de croisière de nos sociétés anxieuses...

C'est ainsi que, dès 1927, Paul Morand s'inquiétait déjà de la vitesse des voitures: « Ce n'est pas la poussière des routes qui a blanchi mes cheveux, c'est ce vice impuni: la vitesse. (...) Aujourd'hui, l'homme pressé partage sa vie entre deux voitures. La quatre-chevaux, inoffensive, mobile, qu'il nomme sa voiture-stylo, et l'autre, la grande, la fière, toute gonflée de personnalité, avec remorque » (Morand, 1994: 105). La voiture, pourquoi la mettre sur la route?, s'interroge Morand, avant de lâcher: « Elle va si vite que le futur, sous ses roues, devient du présent ». L'auto est identifiée à un monstre sur lequel l' impatient consommateur se projette, « en caressant sa peau d'acier; oui, il a avec ce monstre aimé un commerce charnel, le long de la route pareille à un lit aux draps noirs. L'amour des routes, inséparable de l'amour des voitures! ». L'automobiliste se voyant réduit à n'être plus qu'une « sorte d'ermite, assis à son volant comme dans une grotte, un fakir trouvant dans l'extrême vitesse une immobilité adorable » (Morand, 1994: 107).

Il n'empêche qu'en l'an 2000, l'automobile demeure de loin le moyen de déplacement privilégié des Français. Cette autonomie de la mobilité paraît confirmer « le pronostic de développement durable de l'itinérance pour tous, collective mais atomisée en bulles de mobilité personnelles traçant leurs propres itinéraires et laissant accroire que l'heure d'une circulation touristique généralisée a bien sonné. Certes, la voiture est un vecteur d'autonomie. Mais pour faire quoi? A y regarder de plus près, étaient-ils si itinérants et si touristes que cela, ces 'fous' des années 1960 dans leurs 2CV, 4CV ou Dauphine? Quels étaient leurs voyages? » (Urbain, 2002: 120).

L'automobile et l'aventure ont tenté de s'accoupler, souvent pour le pire, tout au long du XXe siècle et au-delà: des croisières noire ou jaune d'antan au Paris-Dakar de nos jours. On a même créé une discipline, le sport automobile, pour assouvir les instincts des adeptes de la passion mécanique. L'histoire retiendra aussi que l'aventure automobile s'est fait l'agent de la colonisation. En 1922, André Citroën lance trois gigantesques opérations de promotion destinées à ouvrir de nouveaux marchés dans l'espoir d'écouler ses véhicules. La première de ces aventures fut la traversée du Sahara (hiver 1922-23), la seconde fut la Croisière noire (1924-25), et la troisième la Croisière jaune (1931-32). A propos de cette dernière, l'itinéraire reprenait en partie celui de la Route de la Soie, avec l'idéologie du XXe siècle en plus (Audouin-Dubreuil, 2002). Ces étranges et inquiétants explorateurs circulaient entre autres sur un engin qui fera école dans les administrations militaires, le *Scarabée d'Or*, sorte d'autochenille à l'allure guerrière. Ils pillaient quantité d'objets pour garnir ensuite les musées occidentaux, ils filmaient aussi leur aventure pour en perpétuer le souvenir aussi longtemps que possible. A l'instar d'autres aventures au goût amer, ces conquêtes mécaniques se firent dans le sillage de la colonisation et de l'exportation de la civilisation occidentale.

Revenons à la genèse des raids automobiles. On constate que l'année même de la parution du récit de Mirbeau, en 1907, est lancée par le journal *Le Matin*, la toute première croisière automobile: objectif visé, relier Pékin à Paris, soit 11000 kilomètres à parcourir... Les cinq participants sont des princes et des nantis, et dès le début du périple, sur la route de Pékin à Kalgan, note Marie Simon, « les véhicules doivent être tirés par des coolies ». Dur retour à la réalité coloniale qui jamais ne quitte le quotidien de nos aventuriers motorisés. La traversée dura 80 jours et le 30 août 1907, c'est le prince Borghèse qui entre en vainqueur à Paris. Tout

comme l'industrie automobile promise à un bel essor, la route et la voiture ne se départiront plus, dès lors, de l'esprit de compétition, faisant du culte de la vitesse la plus excitante des vertus de la modernité mécanique. La route est aussi politique et travaille pour les Etats en quête de puissance: « Pour le développement militaire et commercial des colonies, tout autant que pour celui de l'industrie automobile, il paraît alors important d'étudier la possibilité de réseaux routiers ». C'est André Citroën qui, passionné par l'immensité saharienne, lance en 1922 un raid vers Tombouctou. L'ancêtre du Paris-Dakar est né sur fond de décor colonial. G.-M. Haardt et L. Audouin-Dubreuil pilotent alors des voitures à chenilles, annonciatrices des chars d'assaut à venir. Le tourisme, surtout automobile, est aussi une manière pacifique de poursuivre la guerre... Au demeurant, on relève que « les chenilles ont été imaginées par le Français Kégresse, pour permettre au tsar de chasser en voiture dans la neige » (Simon, 2004: 29 et 31). Citroën continue son entreprise « civilisatrice » et souhaite développer des circuits touristiques entre La France et le Niger, ce qu'il commence à faire en construisant hôtes et campings sur le parcours... L'esprit colonialo-aventurier de l'époque se résume dans ces propos publiés dans *Le Matin* du 6 décembre 1924: « On dansera chaque soir aux sons d'un jazz ou d'une musique indigène, soit aux sons d'un phonographe ou d'un piano mécanique. On dînera certainement en smoking... L'Afrique française est pacifiée. Cependant, il ne faut pas tenter le diable et pour se prémunir d'un rezzou de pillards de Rio de Oro, il a été décidé de faire voyager les voitures par convois et de munir la plupart d'entre elles de mitrailleuses » (cité in Simon, 2004: 31). En 1973, Citroën poursuit sa route et organise le Raid-Afrique, avec les 2CV, puis c'est aujourd'hui le Paris-Dakar avec ses 4x4 entre autres engins de tueries collectives... Des bourgeois de 1924 aux bobos de 2008, en passant par les babas de 1973, le mythe tant de l'aventure que de la bagnole reste entier. Et tourisme et domination forment toujours et encore un couple qui dure.

Ainsi la colonisation a-t-elle amplement et durablement fait l'apologie des *bienfaits de la civilisation* que seraient en particulier l'automobile, mais aussi le train, le bateau, et bientôt l'avion. Les aventuriers de la route européens sauront utiliser à leur gré et dans leur intérêt ces *apports* pour le moins discutables: dès 1907, le rallye-raid Paris-Pékin en automobile n'aura été que le premier d'une longue liste à venir, pour terminer aujourd'hui dans les dunes du Paris-Dakar. Le succès de la « croisière noire », reliant Colomb-Béchar à Tananarive en 20 000 kilomètres et 8 mois (1924-25), annonce déjà celui, plus fort encore, de la « croisière jaune » en 1931-32. Ce dernier projet consiste à relier Paris à Pékin via l'Himalaya et, si l'entreprise s'avère téméraire, le but est toujours de montrer la supériorité de l'automobile par rapport aux autres moyens de transport... Le plus ironique dans cette histoire de la domination, c'est que la route suscite des appétits et engendre une compétition acharnée. Non seulement entre aventuriers d'un genre nouveau mais également entre Etats-nations aussi voraces les uns que les autres. Le long de *La route aux aventures: Paris-Saïgon en automobile*, l'auteur-chauffeur Guy de Larigaudie laisse transparaître sa grande joie « de constater que notre possession de l'Extrême-Orient, le plus beau joyau de notre Empire, supporte la comparaison avec les Indes anglaises » (Larigaudie, 1939: 236). De toutes les aventures mécaniques et coloniales, la « croisière jaune » fut la plus contemporaine dans l'esprit, en avance sur son temps: parmi la folle équipée, pas d'écrivain à la Michaux, mais un cinéaste, un géologue, un peintre, un naturaliste, un journaliste, un archéologue, etc. Tous les ingrédients furent donc réunis pour faire de cette expédition – en cette année 1931 d'Exposition Coloniale très fastueuse – la vitrine « médiatique » de la France coloniale et scientifique qui réussit...

L'aventure mécanique, ici héritière de l'aventure militaire puis scientifique, est progressivement remplacée par l'aventure humaine, par la solidarité et la rencontre, mais

également par la sacro-sainte *aide au développement* et ses avatars néo-coloniaux ou néo-impérialistes. Inspecteur des écoles primaires au Botswana, en Afrique australe, le Danois Lars Bonnevie explique que la route « respire d'hommes et d'animaux ». Quand à la voiture, elle était à ses yeux le lien névralgique avec les vingt-quatre écoles qu'il devait inspecter dans une région dont les *vraies* routes étaient inexistantes ou presque: « La seule route goudronnée du Botswana d'alors, route qui relie Mafeking, en Afrique du Sud, à Bulawago, au Zimbabwe », passait non loin du village de Tonota, où Bonnevie vécut plusieurs années. Au Botswana, « la route et la voie ferrée ne servent pas uniquement au transport, elles démontrent cette volonté de déflorer un pays qui vivait auparavant dans une sauvagerie virginale, dressant ses habitants les uns contre les autres et les lançant dans des migrations sans retour pour survivre aux bibles et aux fouets des Blancs » (Bonnevie, 1992: 11). Mais la voiture est bien plus que cela: elle est une extraordinaire force de *décivilisation*, un obstacle majeur sur le chemin de la liberté qu'elle prétend pourtant, un peu inconsciente, incarner!

Véritable manifeste anarchiste sur les transports, l'ouvrage *La liberté de circuler* de Colin Ward vient dénoncer le culte de l'automobile et de ses multiples ravages chez les hommes et dans la nature. L'auteur explique que l'automobile, avant de devenir une nécessité pour les familles en Occident, a d'abord fait son apparition en tant que jouet réservé aux riches. La voiture a modifié notre perception et notre quotidien du voyage, elle a également détruit la viabilité économique d'autres moyens de déplacement: « Les idées des gens peuvent changer, mais il est beaucoup plus difficile de changer leurs habitudes. Pourtant, ce sont des millions de décisions individuelles qui ont mené à notre esclavage vis-à-vis de l'automobile. Est-ce possible que des millions de choix individuels nous en libèrent ? Les pertes en vies humaines dues à l'automobile n'ont pas découragé les gens. Est-il envisageable qu'ils modifient leurs habitudes à cause du réchauffement de la planète et de l'effet de serre dont parlent les savants? » (Ward, 1993: 130). On peut aisément en douter! De nos jours, la fin de l'automobile n'est pas du tout à l'ordre du jour, mais ce n'est pas une raison de souligner le règne abusif et les inconvénients de ce mode de locomotion! Dans ce livre salutaire, écrit « pour en finir avec le mythe de l'automobile », Colin Ward suggère quelques moyens audacieux d'en sortir, de quitter cette voie meurtrière autant pour les hommes et les lieux que pour les idées et les libertés. Il milite activement en faveur du principe des transports en commun gratuits dans les villes et de l'investissement dans les chemins de fer et les taxis collectifs.

Pour le cas de la Grande-Bretagne, il énumère – pour s'en sortir – six revendications élémentaires:

- 1) « Cesser de construire des autoroutes » qui ont prouvé leur inutilité,
- 2) « Investir dans les chemins de fer » qui sont moins chers et moins polluants tout en assurant une plus grande sécurité aux passagers,
- 3) « Ramener le transport des marchandises de la route au rail »,
- 4) « Exiger des systèmes de transport urbain rapide, c'est-à-dire des tramways ou des chemins de fer légers, comme étant le moyen normal de se déplacer en ville »,
- 5) « Trouver des solutions économiques pour la campagne » du type taxis collectifs par exemple,
- 6) « Limiter la circulation automobile dans les villes » et donc donner (rendre?) la priorité aux piétons et aux cyclistes (Ward, 1993: 130-131).

Vaste chantier en vue, et en construction pour les générations suivantes...

L'auto est une plaie au quotidien, pour celui qui subit sa présence et même pour celui qui en est le (mal)heureux propriétaire: pollution, bruit, bouchons, stress, injures, règles,

interdictions, contraventions, péages, stationnement, réparations, révision, vignette, permis, etc. On me rétorquera que la voiture permet d'aller « comme je veux, où je veux et quand je veux ». Certes, l'argument est décisif, surtout dans un monde où le règne de l'individualisme a sans doute atteint son apogée. Aux Etats-Unis principalement, mais également en Australie, en Allemagne ou en Hollande, la voiture intègre pleinement le mode de vie – et même de pensée – de la plupart des habitants. Le danger immédiat est aujourd'hui ailleurs...

Modelés, commandés et soumis à un capitalisme prédateur sur fond de mondialisation généralisée, mais aussi à un mimétisme sur un Occident-modèle-à-tout, de nombreux pays pudiquement appelés « en voie de développement » lorgnent sur les clés des voitures des autres dans le fol espoir de pouvoir un jour se procurer les mêmes bolides. Tandis qu'en Occident il devient de plus en plus difficile de se passer de voiture! Par exemple, en septembre 2003, la journée européenne « En ville sans ma voiture » est tombée un lundi: « Mauvais jour, mauvais temps, la mobilisation a été moins marquée cette année pour la journée sans voiture. A Montpellier, par exemple, de fortes pluies orageuses ont provoqué la levée de l'initiative tout en perturbant gravement la circulation » (Cité in *L'Humanité*, 23 septembre 2003). Bref, l'automobile n'a jamais paru aussi indispensable à nos contemporains...

Qu'advient-il le jour – prochain – où plus d'un milliard de Chinois posséderont des Renault, des Mercedes, puis leurs propres marques de voitures? Tout au long de la décennie 1990, j'ai eu la chance d'aller traîner mes guêtres sur les routes du Vietnam, notamment dans les rues de Hô Chi Minh Ville (Saigon) et de Hanoi. Des escapades intéressantes car elles m'ont permis de comprendre les divergences entre la grande ville du sud *capitaliste* et la capitale du nord *communiste*: la première connaît une circulation qui rappelle celle de Bangkok une quinzaine d'années auparavant (on sait aujourd'hui dans quel borborygme urbain est plongée la « Cité des Anges »). Saïgon subit des embouteillages importants, les vélos se font de plus en plus rares remplacés par les motocyclettes, et peu à peu par les voitures. L'évolution laisse augurer du pire. A Hanoi, cité plus *contrôlée*, moins riche aussi et moins à même à se laisser gangréner par le consumérisme à tout-va, les bicyclettes locales ou chinoises font de la résistance, les deux-roues à moteur se multiplient mais les voitures ne font qu'une timide apparition pour l'instant. Résultat, on roule encore – à l'exception des petites ruelles animées de la Vieille Ville – à peu près correctement, sans trop de bouchons et avec une pollution moindre. Mais, là aussi, l'évolution va dans le même sens, le sursis étant simplement prolongé.

On fait, sans rechigner sinon contre les autres (qui bien sûr ont eu la même idée en même temps), ses courses dans les embouteillages: « A terme, la voiture va donc devenir elle aussi un lieu de consommation » (Bellanger, 2001: 84). A Bangkok, par exemple, des hommes d'affaires se sont adaptés à la situation chaotique du trafic urbain, à ses lenteurs inévitables et à ses embouteillages interminables, à sa pollution aussi: des automobiles sont équipées de WC et sont transformées en de véritables bureaux mobiles. On peut de nos jours déjà voir des films à l'arrière de certaines autos, comme dans les avions; Internet et le téléphone portable s'imposent comme de nouveaux compagnons de voyage à l'intérieur de la voiture. En provenance du Japon, le *m-commerce* est voué à un bel avenir sur la planète des pays riches: via le net, on pourra tout acheter n'importe où et n'importe quand, on pourra également manger n'importe quoi, au risque de finir un jour à manger tous la même chose, des sandwiches-express... L'auto trône malgré les désagréments aussi nombreux que divers. En France, les consommateurs utilisent ainsi toujours plus leur voiture pour faire leurs achats, « 88% aujourd'hui contre 50% il y a dix ans » (Bellanger, 2001: 53).

En Europe, la voiture conserve tout son mythe, malgré quelques critiques acerbes, ici ou là. Et les ventes se poursuivent, avec la bonne conscience en plus: pots catalytiques, essence sans plomb, augmentation du prix de l'essence et des taxes, etc. L'hypocrisie des constructeurs va même jusqu'à faire croire à leurs futurs clients potentiels qu'ils seront prochainement au volant d'une *voiture propre*... On sait pourtant que « rouler propre » est plus une illusion qu'une solution d'avenir, d'autant plus que l'expression, si elle est belle, se conjugue difficilement au présent, comme l'explique entre autre Pauline Gagne: « Les biocarburants de première et deuxième génération ne remplaceront que 20 à 25% du carburant fossile utilisé. La baisse de la consommation reste l'enjeu principal » (Gagne, 2007: 70). Les inquiétudes demeurent, s'aggravent même, et les désagréments liés aux déplacements en voiture ne peuvent qu'incommoder un peu plus tous les usagers de la route. Ces derniers manifestent en outre un regain d'agressivité et perdent patience, si l'on peut dire! D'aucuns sont d'ailleurs plus verts de peur que de coeur!

Les problèmes de stationnement – s'il est évident qu'au fil du temps il devient de plus en plus difficile, long, compliqué et cher pour trouver une place libre et se garer – ne datent cependant pas d'hier. Dans sa description du Carnaval de Rome en 1788, Goethe évoque les rues, les voitures et la cohue dans la ville, à cette période précise de l'année: « Deux files de voitures se meuvent lentement dans l'espace situé au milieu, et la place qu'à la rigueur une troisième voiture pourrait occuper est complètement remplie de gens qui ne marchent pas, mais qui plutôt se poussent dans un sens et dans l'autre. Comme les voitures se tiennent aussi longtemps que possible à une petite distance les unes des autres afin de ne pas se heurter à chaque arrêt de la circulation, beaucoup de piétons se hasardent, afin de prendre seulement un peu l'air, à quitter la cohue du milieu pour se mettre entre les roues de la voiture qui marche devant et le timon et les chevaux de celle qui la suit, et plus le danger et l'incommodité des piétons deviennent grands, plus leur humeur fantasque et leur audace semblent augmenter » (Goethe, 2002: 258-259). Depuis cette époque, la situation n'a cessé d'empirer, avec l'auto devenue objet de vénération et de consommation de masse.

L'éternel *affrontement* entre piétons et véhicules, marcheurs et automobilistes qui aujourd'hui prend une ampleur parfois très lourde, était déjà perceptible avant l'ère du moteur il y a plus de deux siècles. Nul doute que depuis ce temps, la vie du piéton-marcheur, en ville ou ailleurs, n'a pas gagné en sécurité ni en bien-être. Tous les feux rouges et passages cloutés du monde n'empêcheront pas les chauffards de foncer ni les voitures de rester au garage. Propagateurs d'une certaine conception du progrès, les constructeurs d'engins motorisés considèrent que le marcheur têtue est un automobiliste qui s'ignore, un motard en puissance, bref un *errant-lent* à faire avancer. (Trans)portés peut-être par le moteur à explosion, les constructeurs et les vendeurs d'automobiles n'ont pas toujours inventé la poudre: conditionnés par un système qui les dépasse, la voiture prend à leurs yeux une importance démesurée. Ne dit-on pas de certains automobilistes, attachés au « doux ronronnement du moteur » et à la « belle carrosserie » de leur bagnole, qu'ils préfèrent leur voiture à leur femme? En passant, on notera que pour certains, la profession « vendeur de voitures d'occasion », tout comme d'ailleurs celle de « guide touristique », ne sont pas des métiers nobles. A Malacca, au sud de la péninsule malaise, Nigel Barley – l'anthropologue en déroute – se fait interpellé par un homme, un guide manifestement, duquel il dresse le portrait suivant fort peu élogieux: « Il était petit, avec un air de fouine. Il parlait un anglais sirupeux. Il arborait une moustache de vendeur de voitures d'occasion. Un guide pour touristes, visiblement » (Barley, 2000: 85). Il reste donc des gens qui ne cèdent ni au mythe de l'auto ni à celui des vacances...

Au volant, la vitesse tue les pilotes confirmés sur les circuits des Grand Prix comme les automobilistes du dimanche sur les routes départementales d'une calme province française. Le pilote canadien Gilles Villeneuve se tue le 8 mai 1982 au volant de sa Ferrari rouge, le 1er mai 1997 c'est au tour du Brésilien Ayrton Senna de se tuer dans sa Williams-Renault, filant tout de même à 309 km/h sur le circuit d'Imola en Italie. Il n'y a pas doute, la vitesse tue les meilleurs pilotes comme les personnalités les plus en vue, personne n'est à l'abri d'une glissière, d'une crevasse, d'un piéton, d'un mur ou encore d'un pilier! Luc Bureau rappelle les faits: « Le dimanche 31 août 1997, à bord d'une puissante Mercedes S-600, qui déboule à une vitesse estimée à près de 200 kilomètres à l'heure, la princesse Diana et son ami de cœur Dodi al Fayad – qui tentent d'échapper à la traque des paparazzi – perdent la vie dans le tunnel de l'Alma, à Paris. La vitesse tue! Le nombre de décès liés à des accidents d'automobile tourne autour de 10.000 chaque année en France, de 90.000 sur les routes de l'ensemble de l'Union européenne, de 50.000 sur les routes étasuniennes, de 3500 sur les routes canadiennes. Jamais les guerres ne causèrent de telles hécatombes. La vitesse tue! » (Bureau, 2001: 192-193).

Auteur d'un récit intitulé *La route*, l'écrivain nigérian Wole Soyinka, un moment Ministre de la sécurité routière dans les années 1980, était exaspéré devant le carnage *offert* par la violence sur les routes au Nigeria (Soyinka, 1988). Partout, la route tue, et la folie automobile est en partie responsable du massacre organisé et officieusement admis. Les *expositions* en bordure des autoroutes, ou au milieu de certaines intersections au cœur des grandes villes du Sud, de châssis de voitures calcinées, défoncées, accidentées, sont censées dissuader les gens trop pressés ou trop inconscients, surtout les jeunes, à se lancer à *tombeau ouvert* sur les routes de Turquie, d'Egypte, de Thaïlande, du Vietnam, de Cuba, de France et de Navarre.

Arrêtons-nous un moment sur les formes et réformes en matière de sécurité routière sur le sol français. Depuis 1956, on recense dans le pays plus de 520.000 morts dans des accidents de la route. La voiture est au cœur de ce carnage et les jeunes en sont les premières victimes: « de nos jours, les 18-25 ans, qui représentent 10% de la population constituent 25% des tués » (Courau, 2003: 14). Un curieux détour par l'histoire nous apprend qu'avant les Etats-Unis, le pays par excellence de l'automobile fut d'abord la France: « On compte plus de 6500 engins en 1899 contre seulement 688 pour l'ensemble des Etats-Unis, 434 en Allemagne ou 412 en Angleterre » (Courau, 2003: 15).

Le nombre de véhicules en circulation augmente rapidement en même temps que le nombre d'accidents mortels. Au début des années 1980, Coluche précisera que « le champignon le plus vénéneux est celui qu'on a sous le pied droit ». La vitesse reste le fléau le plus dramatique. Et puis aujourd'hui de nouveaux périls viennent se rajouter aux dangers habituels: le téléphone au volant notamment! Suivant en cela une tradition française bien ancrée, l'équation « éducation routière + peur du gendarme » semble bien fonctionner, comme l'atteste la récente diminution du nombre de victimes sur la route (autour de 6000 tués sur les routes françaises en 2003). Mais pourquoi le bon sens et le respect ne l'emporteraient-ils pas un jour sur la répression et la peur de l'uniforme? En attendant, il n'est pas certain que le 30 octobre – pour le cas de la France – baptisé « journée de la courtoisie au volant », suffise à calmer les ardeurs et autres instincts primaires des conducteurs au volant de leur bolide...

Bref l'auto, comme le tabac, tue. On le dit et le redit, on le sait et on le ressasse. Mais pourquoi l'écrit-on sur les paquets de cigarettes et non pas sur les carrosseries des voitures? Si la vente de tabac, fortement taxée, apporte une part de recettes non négligeable dans les caisses de l'Etat, la vente de voitures – en France et à l'étranger – *enrichit* trop de monde (Etat, entreprises, publicitaires, garagistes, commerces, etc.) et concerne trop d'emplois à

l'heure où la menace du chômage persiste. Roland Barthes, dans son exploration des mythes contemporains, s'attaque à « la nouvelle Citroën »... du milieu des années 1950, la fameuse « DS ». La *spiritualisation* de l'auto divinisée à outrance est déjà à l'ordre du jour, et la DS 19 se mue aisément en nouvelle Déesse de la consommation. Dans un tel contexte et jouissant d'une telle popularité, il n'est pas étonnant qu'une voiture soit volée toutes les dix secondes dans le monde! La voiture sacralisée de la sorte échappe à la raison: « Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques: je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique » (Barthes, 1957: 150).

La publicité s'occupera de transmettre cette magie aux consommateurs toujours avides de foi facile, en bernant allègrement le consommateur lorsque, par exemple, une publicité diffusée au courant de l'été 2003 pour une marque de voiture italienne, fait apparaître cet unique message sur le petit écran: « Réapprendre à rêver ».

Au royaume de l'imposture, l'auto et la pub s'entendent et s'accordent parfaitement! La *bagnole*, nouveau Graal de l'homme moderne? Sacralisée, l'automobile est pourtant aussi – ou seulement – une caisse, un moulin enrobé de tôle, non? La voiture est tellement populaire que, pour consolider leur audimat, des chaînes de télévision (Canal Jimmy en France et avant eux la RAI en Italie) ont, depuis 1999, inauguré une émission atypique intitulée « La Route », et fonctionnant sur le mode d'un *road-talk*... Le principe est simple: à bord d'un luxueux 4x4, le conducteur-invité discute avec son voisin également invité, et les deux personnalités débattent des petits et grands problèmes du monde tout en faisant un bout de chemin ensemble. Le *tout-automobile* n'est plus très loin! L'auto, dernier refuge de la communication humaine? Pas sûr tout de même. Et, avec l'historien Mathieu Flonneau, nous sommes d'avis à dire que l'usage de l'automobile devrait être pacifié, cela passant inévitablement par un appel à la responsabilité de l'individu: « devenu réalité massive à partir des années 50, l'usage démocratique de l'automobile n'a pas eu et n'a toujours pas que d'heureuses conséquences. La condition d'un progrès, pour technique qu'il soit – c'est-à-dire humain... pour penser clairement et se débarrasser du fétichisme techniciste... –, tenant avant tout à ses capacités de civilisation, force est de constater à tout le moins une imperfection » (Flonneau, 2000: 6). Une imperfection qui vire parfois au tragique.

Un seul exemple de publicité pour une grande marque automobile, diffusée dans la presse au printemps 2003, illustre l'imaginaire qui se cache derrière la voiture. On y voit trois belles femmes plutôt dévêtues et aguichantes, se vautrer sur la carrosserie, en état d'excitation devant une si belle monture qui n'a même pas besoin de rouler les mécaniques. Bref, c'est ici bien le mâle consommateur qui est la cible des marchand de ferraille (les voitures destinées aux femmes sont vendues selon des procédés de marketing publicitaire très différents, on s'en doute!); le problème réside dans le fait que tout être humain – qu'il soit homme ou femme – voit dans cette image trois prostituées vénérant l'objet de leur désir: l'auto, mais également l'argent qui va avec. Et donc l'homme qui le gagne! Pour l'heure, c'est la femme qui est et reste l'objet du désir sexuel de l'homme, la voiture n'étant qu'un moyen à la disposition de l'homme pour *acquérir* la femme. Ce que résume d'ailleurs une autre publicité du même type, vue sur les chaînes de télévision françaises en 2002, où le commentaire *off* est explicite: « Il a la voiture, il aura la femme ». Qu'attendent les femmes pour casser ou brûler les voitures? Ce n'est peut-être tout simplement pas leur genre de combat... Ce que tendrait à confirmer la *mode* sans précédent, avec ses mythes et ses désenchantements, du mannequinat chez les jeunes filles. D'ailleurs, à côté de ces réclames, plus machistes que paternalistes, au message douteux, celle de Claudia Schiffer, vantant les bienfaits d'une autre voiture, passerait pour une

publicité féministe! Mais on est en droit de s'interroger aujourd'hui sur la *valeur* d'une femme, confinée au seul rôle d'objet de désir, en comparaison d'un beau morceau de tôle joliment assemblé avec amour par des hommes, et d'abord pour les hommes?

Avec un tel pouvoir de séduction, la voiture devient incontestablement un objet d'art: des artistes engagés exposent des voitures calcinées, d'autres, plus conformistes, utilisent l'automobile et ses pièces détachées comme autant de supports artistiques. L'*Artcar*, très en vogue sur la côte Ouest des Etats-Unis, fait de la customisation des carrosseries des voitures un moyen d'expression voire de subversion populaire. L'habillement sous toutes les coutures des moyens de transports individuels, dans l'empire mondial de l'automobile-reine, est également une manière – par le biais de l'art et du déguisement – d'échapper à la standardisation du modèle de la société américaine. Mais l'auto n'est pas devenue le symbole de la subversion politique pour autant...

La publicité recycle la politique – donc toute contestation – tout comme elle transforme la femme en machine à désir. Dans *Propagandes silencieuses*, Ignacio Ramonet évoque le statut publicitaire de la femme, un statut qui, appliqué à l'univers automobile, devient encore plus caricatural, comme l'illustre par exemple les femmes couchées sur les capots des vénérables voitures exposées au Salon de l'Auto! La femme « reste enfermée dans une parole qui, le plus souvent, ne la reconnaît que comme objet de plaisir ou sujet domestique. Elle est traquée et culpabilisée, rendue responsable de la saleté de la maison et du linge, de la détérioration de sa peau et de son corps, de la santé des enfants et de la propreté de leurs fesses, de l'estomac du mari et des économies du foyer. Au bureau ou à la cuisine, sur une plage ou sous la douche, sa dépendance ne varie pas: elle demeure esclave du regard du maître, l'homme la jugera quoi qu'elle fasse, et même si elle se 'libère' par son travail à l'extérieur, elle surveillera le hâle de sa peau, l'odeur de ses aisselles, la brillance de ses cheveux, la fraîcheur de son haleine, le relief de son soutien-gorge ou la couleur de ses collants » (Ramonet, 2003: 90-91).

A cette liste, on ajoutera la femme docilement assise dans la voiture, de préférence à côté de son mari, car au volant ses performances n'ont pas encore gagné les faveurs du grand public, mâle comme il se doit! Il suffit d'entendre les injures ou de regarder les gestes obscènes qu'ont à endurer les conductrices d'autos de la part de leurs rivaux masculins, à un feu rouge, à un stop ou ailleurs. Le rêve fou de certains automobilistes serait de voir les routes d'ici ressembler à celles d'Arabie Saoudite, les hommes derrière le volant et les femmes à côté des hommes ou, mieux, sur la banquette arrière.

A l'homme revient la machine et à la femme les fourneaux, le premier est devant, la seconde derrière, du déjà vu! Pourtant, la femme apeure trop l'homme pour qu'il lui cède la voiture, *sa* voiture! La femme et l'auto ont partie liée dans l'imaginaire masculin, toutes les deux – objets féminins au service de l'homme – (trans)figurent le désir et la crainte, l'amour et la mort. Eros et Thanatos. Et, entre ces deux *véhicules* du *danger*, il faut choisir... Laquelle des deux sera l'épouse officielle et l'autre l'incontournable maîtresse?

L'automobiliste – vraiment phallo et faussement macho – est un peu à l'image du citoyen moyen: prétentieux et suffisant. Ce que Binet met admirablement en images dans *Les Bidochon usagers de la route*. On y voit le bouchon d'autos râleuses fonçant toutes au ralenti au Salon de l'Auto, puis, une fois acquise la voiture de leurs rêves, le chef de famille rince la voiture à l'eau minérale, pour éviter les traces de calcaire, tout cela parce que le vendeur a laissé ses empreintes sur la carrosserie (Binet, 1994: 45-47)! Si le portrait de l'automobiliste en *beauf* franchouillard est caricatural, il ne correspond pas moins à une réalité souvent

constatée. Sans oublier que le tableau du *beauf-conducteur* de Binet n'a rien à envier à celui, plus classique, brossé par Cabu...

Plus sérieusement, mais dans le même esprit, le philosophe allemand Theodor W. Adorno a expliqué avec clarté comment les moyens de communications modernes isolent plus qu'ils ne relient entre eux nos contemporains. Le progrès sépare les hommes, et les moyens de communications éloignent les uns des autres, encore plus depuis que les autos ont remplacé le chemin de fer: « La voiture privée réduit les possibilités de rencontres au cours d'un voyage à des contacts avec des auto-stoppeurs parfois inquiétants. Les hommes voyagent sur leurs pneus, complètement isolés les uns des autres. Par contre, les conversations ne diffèrent guère d'une voiture à l'autre; la conversation de chaque cellule familiale est commandée par les intérêts pratiques. De même que chaque famille consacre un certain pourcentage de ses revenus au logement, au cinéma, aux cigarettes, exactement comme le prescrivent les statistiques, de même les sujets de conversation varient avec le type de voitures. (...) Les communications établissent l'uniformité parmi les hommes en les isolant » (Adorno, 1983). Un réquisitoire sévère contre l'automobile mais insuffisant pour parvenir à s'attaquer au mythe de la liberté de circuler, « véhiculé » par les convertis à la sainte voiture...

Dans un roman qui a pour toile de fond la France rurale des années 1970, à peine sortie des effluves soixante-huitardes et refuge des dernières illusions d'une introuvable et imprenable liberté, Denis Tillinac entretient à sa manière le mythe de la *caisse*, cette boîte de tôle à moteur – ici une 2CV blanche – censée procurer aux vivants une plus grande liberté d'être et de circuler. Un mythe de plus: « Un volant dans les mains, c'était le vent de la liberté dans le dos. J'avais le destrier, les éperons et les rênes; restait à savoir où nous irions cavalier. Le monde était vaste mais j'étais captif de mon irrésolution et, quand on me concéda le permis de conduire, je ne sais dévaler qu'un espace quadrillé par les routes de Monétay-sur-Loire, de Dompierre-sur-Besbre et de Varennes-sur-Tèche. On en a vite fait le tour » (Tillinac, 2003: 29). Pour se dépayser, le conducteur recherche d'autres frissons. La route autorise – et s'autorise – quelquefois tous les débordements: « A quinze ans, mon cousin Roland vole la voiture américaine toute neuve de son père. Il arrive à cent à l'heure à un croisement. Il freine, mais en bout de course, il percute un camion. Tout l'avant est enfoncé. Il sort de la voiture, le chauffeur sort du camion : c'est son père » (Romanès, 2000: 43).

Si pour Kerouac l'automobile n'est pas l'objet subliminal par excellence, elle offre toutefois l'illusion tant recherchée de la liberté en voyage: « Imagine si toi et moi, nous avions une auto comme ça, ce que nous pourrions faire... Oui! Toi et moi Sal [Sal Paradise est en fait Kerouac lui-même], on savourerait le monde entier avec une voiture comme ça, parce que, mon pote, la route doit en fin de compte mener dans le monde entier » (Kerouac, 2002). Après avoir roulé sa bosse en faisant du stop sur les routes américaines, Jack Kerouac s'embarque avec son compagnon Neal Cassady pour de folles équipées transcontinentales, à bord d'une Hudson Commodore de 1949: « Cassady ignore les limitations de vitesse et bloque le compteur à 110 miles à l'heure (176 km/h) » (Dister, 1997: 26).

Cet exemple n'est pas sans me rappeler un souvenir personnel où, en pleine traversée des Etats-Unis, un automobiliste m'a pris en stop puis, voulant se reposer et dormir sur la banquette arrière, il m'a demandé de rouler à sa place pendant deux ou trois heures, en ne dépassant pas la limite de vitesse autorisée de 80 km/h: sur une route monotone et perpétuellement droite, je n'avais qu'à attendre que mon preneur fut endormi pour accélérer un peu. Le plus drôle était de voir, une fois le propriétaire du véhicule réveillé, l'angoisse que

suscitait pour lui l'approche d'un simple virage... La route nord-américaine et la route européenne n'ont pas la même histoire, et leurs parcours et tracés respectifs le confirment.

L'automobile incarne une certaine idée du progrès tout comme l'autoroute. Cette dernière invite à la vitesse et au contrôle, à la ségrégation routière et au péage d'Etat. Comme son nom l'indique, l'autoroute est une route réservée aux autos. Les autres – camions et motos exceptés – doivent passer leur chemin... ailleurs! L'autoroute découpe le paysage et couronne le règne de l'auto et, dans une moindre mesure, celui du poids lourd.

Si, contrairement au chemin ou au sentier, la route rend déjà la vie dure aux voyageurs non motorisés, l'autoroute – efficacité, rentabilité et rapidité obligent – est encore plus exclusive: voit-on sur ces huit ou douze voies des vélos, des solex, des vespas, des tracteurs? Même les fameuses 2CV seraient aujourd'hui quelque peu véhicules *non grata*! Quant aux marcheurs n'en parlons pas, interdits de séjour sur l'autoroute, ils joueraient de toute manière leur vie à vouloir se promener sur la chaussée, soit fauchés par un fou du volant, soit intoxiqués par une overdose de carbone. Le seul marcheur occasionnel parfois accepté à l'entrée des bretelles d'autoroutes ou aux stations de péage est le stoppeur qui *mendie* sa proie mécanique tant bien que mal. De nos jours, les emplacements en bordure des autoroutes sont rares et tout est fait pour décourager le stoppeur à venir s'aventurer sur la grande voie sur laquelle il n'est pas le bienvenu! La police a vite fait de déloger le contrevenant, celui qui *vient contre* – donc contrer – la route et la loi. A moins qu'il ne s'agisse de *la* loi de la route, avatar routier de la loi du plus fort. Mais certainement pas les lois naturelles de la route qui, elles, se pratiquent d'elles-mêmes, dans un climat de doux chaos...

La morale de cette histoire est que le stoppeur n'est accepté sur le bout des doigts que parce qu'il participe à la même dépendance et dévotion au dieu profane automobile. Il n'y a que sur les rares autoroutes des pays du Sud que l'on peut encore voir, ici ou là, et non sans anachronisme ni sans danger, des carrioles, des vaches, des chiens, des colporteurs, etc., battre un pavé qui, dans nos contrées, est réservé aux seuls véhicules autorisés. Une situation qui diminue la vitesse de croisière et attribue un peu plus d'humanité au monde en mouvement sur l'asphalte.

Des infrastructures limitées, des lois moins strictes, un pouvoir d'achat moindre et d'autres soucis prioritaires font que ces régions pauvres du monde sont en mauvaise position dans la course au progrès; elles ont logiquement du *retard* sur les régions riches obsédées par l'exploit, la conquête, la victoire au bout du chemin. Seulement, prisonnières d'une modernité avilissante, nos sociétés – autrefois industrielles aujourd'hui technologiques – ont l'humanité qu'elles méritent. Eloignées des habitations, les autoroutes ont cependant un côté hautement positif: elles contournent les villes, ne polluent pas directement les randonneurs, les cyclistes ou les bébés dans leurs berceaux; elles préservent aussi, un peu, la tranquillité des personnes qui se refusent à les emprunter, elle est généralement *périphérique*, et celui qui n'y *monte* pas, n'en subit guère les effets immédiats. C'est déjà ça...

En résumé, l'auto peut s'avérer selon nous d'une grande utilité, elle peut servir l'homme à se déplacer et à voyager, et même à se rendre au travail, à moins que la voiture même soit un outil de travail. Soit. Mais l'auto doit rester un objet utilitaire, un banal objet de consommation comme un aspirateur ou une cafetière, mais en aucun cas un mode de jouissance, un alter ego par lequel s'exprimeraient nos propres refoulements, un exutoire dangereux et meurtrier, ou encore une *autre* femme... Objet viril par excellence – pensons à nouveau aux publicités pour les voitures – l'automobile est pourtant un mode de locomotion comme un autre: le mâle en mal de virilité doit trouver d'autres moyens, pacifiques et jouissifs, pour assumer ses passions. Mais c'est là un autre débat! Enfin, comme pour nous

inviter à faire usage de nos pieds *manuels* plutôt qu'à des roues *motrices*, et bien avant que la présente et aliénante civilisation automobile vienne assombrir notre paysage quotidien, Henry David Thoreau avait déjà pu remarquer au milieu du XIXe siècle: « Lorsque à de rares intervalles quelque pensée vient visiter l'homme tandis que d'aventure il marche sur une voie ferrée, alors les voitures passent à côté de lui sans qu'ils les entende. Mais, rapidement, par quelque inexorable loi, notre vie reprend son cours et les voitures repassent » (Thoreau, 1994: 117). La voiture encombre notre quotidien avec à la clé un contact plutôt restreint avec les autres et un bonheur pas forcément dans le pré...

Nous avons vu et revu la toute-puissance de l'auto, déjà pensée à la fin des années 1920 par Paul Morand: « On finit par vivre en voiture. La grande dépense moderne, ce n'est pas le logement, c'est l'auto; ce n'est pas le déjeuner, c'est l'essence » (Morand, 1994: 140). Des propos étrangement d'actualité huit décennies plus tard: le progrès se serait-il arrêté *en cours de route*? Déraison du voyage. Le vrai voyageur – si éloigné de l'automobiliste – c'est le chasseur de préjugés, le contrebandier d'idées, et le messager de la paix. L'école buissonnière passe par la route qui est une exhortation à la liberté autant qu'une école de la vie. La voie qu'on s'inflige volontairement se manifeste toute seule, « aucun besoin d'intervenir; la route travaille pour vous » (Bouvier, 1992: 49). La route ne doit – ne devrait – laisser personne au bord du chemin.

Le règne de l'automobile se poursuivra-t-il éperdument? Colin Ward nous rappelle l'une de nos *missions*: « Nous devons reconquérir notre indépendance vis-à-vis de l'automobile. Et, dans une société dominée par un pouvoir central, cela ne peut se faire qu'à travers des politiques agissant sur les tarifs pour inciter les gens à revenir vers des transports en commun améliorés. L'autre possibilité, qui serait d'agir sur les taxes affectant les automobilistes et les carburants ou de mettre en place des dispositifs complexes de péage sur les routes, ne ferait que pénaliser les pauvres, laissant la route aux riches, aux m'as-tu-vu et à ceux qui voyagent tous frais payés » (Ward, 1993: 130). La marge de manœuvre est certes étroite mais l'effort en vaudrait largement la peine et serait vite récompensé.

De nos jours, l'automobile est une drogue de plus en plus dure... et durable

Oscillant entre fléau moderne et objet d'une liberté sous surveillance, l'automobile est un « bien » qui, avec le temps et l'argent, ne cesse de faire du mal. Et en cinquante ans, la route a aussi perdu de sa saveur d'antan. La liberté que l'échappée belle au volant de sa voiture permettait en 1950 a été remplacée par l'asservissement à un moyen de transport permettant d'aller au travail et de partir en vacances en famille. Mais on ne prend plus sa voiture pour aller en Afghanistan, allez savoir pourquoi... Au-delà du contexte géopolitique qui rend la planète moins fréquentable, l'avion est bien entendu aussi passé par là. La banalisation des vols aériens – sans même parler de la vogue des *low cost*! – a permis de se passer de l'automobile pour aller au loin. Règles de conduite plus strictes, amendes plus lourdes, accidents et pollution, ou encore insécurité croissante et partage de l'espace routier plus difficile, constituent également des facteurs qui rendent moins agréable la vie de l'automobiliste.

La voiture entrave plus souvent la liberté de mouvement qu'elle ne libère l'utilisateur du capharnaüm des transports collectifs. Circuler en voiture individuelle dans les grandes cités relève du parcours de combattant, pour avancer dans la cohue ou pour trouver une place de stationnement. Le citoyen doit réadapter l'usage de son véhicule: il prend la voiture – de plus en plus un 4x4 (encore une atteinte à l'environnement et une agression du paysage!) – pour se

mettre au vert, loin du bruit de la ville et du monde. En même temps, d'un point de vue technique, les nouveaux modèles automobiles gagnent en sécurité et en confort (on nous bassine avec la future voiture « propre », mais demain est déjà aujourd'hui!), et le nombre d'accidents baisse en raison de mesures drastiques concernant la Sécurité routière. L'auto reste, néanmoins, aux yeux de certaines personnes, un moyen extraordinaire de prendre la tangente, de mettre les voiles pour retrouver un espace préservé propice à la nature et à l'intimité.

Moyen de déplacement privilégié des Français, l'auto reflète le mode de vie de nos contemporains: une autonomie de la mobilité que paraît confirmer la tendance actuelle d'une volonté de voyager seul au milieu de tous. Le touriste motorisé – *autorisé* – veut entièrement décider du cours de ses vacances, et la voiture procure l'illusion d'une autonomie relative, même si l'industrie du tourisme rattrape bien vite notre touriste. Auprès des jeunes, la fascination pour la « bagnole » et l'envie de parcourir la route à bord de son propre engin augmentent sans arrêt. Au cours de cette dernière décennie, près d'un million de permis de conduire ont été délivrés chaque année en France !

Pierre Gillet souligne l'usurpation en cours, dans notre société mondiale de consommation, en décrivant ce bolide polluant comme l'archétype même de la fausse liberté. Et si tout le monde vise la liberté, il faut commencer par passer le permis de conduire, « puis travailler longtemps pour se payer cette foutue voiture, l'essence, l'entretien, l'assurance, les péages, les parkings, les PV... Enfin, on doit s'attacher, ne pas boire d'alcool, ne pas fumer d'herbe, ne pas téléphoner... Cela en toute liberté évidemment » (Gillet, 2007: 72). Marcel Robert s'en prend aussi avec virulence à la voiture, voyant dans sa généralisation et sa fructueuse industrie une « économie du suicide ». Faisant la promotion des quartiers sans voitures (comme le quartier Vauban à Fribourg, souvent montré en exemple), il note avec raison que, finalement, ce n'est pas l'auto en tant que telle qui pose problème, mais sa « massification ». Et bien sûr la dépendance que cette situation génère: « Comme toute drogue, l'automobile provoque des ravages. (...) En outre, il existe un 'automobilisme passif' comme il existe un 'tabagisme passif' » (Robert, 2005: 50). La bonne nouvelle, si l'on peut dire, est que devant la tragédie écologique en cours, les villes européennes tentent de plus en plus de limiter la circulation automobile, avec tout un arsenal en perpétuelle mouvement et évolution: péages urbains, transports en communs réadaptés et encouragés, vélos en tout genre (Piro, 2007). Tout n'est donc pas perdu, mais il faudra faire vite pour retrouver cette indispensable lenteur...

Armé de son volant, l'automobiliste est grisé, comme envahi par des forces étrangères, et cela Mirbeau l'avait déjà noté pour lui, il y a un siècle: « Eh bien, quand je suis en automobile, entraîné par la vitesse, gagné par le vertige, tous ces sentiments humanitaires s'oblitérent. Peu à peu, je sens remuer en moi d'obscurs ferments de haine, je sens remuer, s'aigrir et monter en moi les lourds levains d'un stupide orgueil... C'est comme une détestable ivresse qui m'envahit... La chétive unité humaine que je suis disparaît pour faire place à une sorte d'être prodigieux, en qui s'incarnent — ah! ne riez pas, je vous en supplie — la Splendeur et la Force de l'Élément. J'ai noté, plusieurs fois, au cours de ces pages, les manifestations de cette mégalomanie cosmogonique » (Mirbeau, 1907). Quelques mois avant la parution de ce récit de voyage en automobile, une lettre de Jacques Rivière à Alain Fournier, datée du 5 juillet 1907, annonçait la même couleur vive: « Etre au volant, c'est comme gouverner. Et l'on a la sensation plus nette, parce que plus physique, de la domination. Et puis cette façon de brutaliser la nature ». En quelques mots tout est dit... En 2007, la rage se déverse toujours intésement sur la route, comme l'explique David Le Breton dans une études sur les conduites à risque sur les routes et chez les jeunes notamment, la voiture étant souvent perçue comme

une « prothèse identitaire ». Un siècle de vitesse nous a aussi démontré que « le risque routier est fondamentalement masculin » (Le Breton, 2007: 239).

L'automobile, objet de vénération et symbole sexuel, jouit d'un pouvoir de séduction aussi impressionnant qu'inquiétant. Dès le début des années soixante, on pouvait lire dans les colonnes de *L'Express*, sous la plume de Michel Bosquet (alias André Gorz), que « de la civilisation de la pierre, on est passé à la civilisation de la tôle »! Les Trente Glorieuses et l'automobile perçue comme symbole de réussite sociale sont passées par là, même si entre-temps on est entré dans la civilisation de l'atome, nouvelle ère qui nous rendrait la tôle presque sympathique ! Mais la tôle, froissée celle-ci, reste une réalité omniprésente de nos jours, dans les garages bien sûr, dans les médias ou les galeries d'art également. Après les ravages de la publicité, la voiture est même élevée au rang d'objet d'art : *Artcar* pour amateurs avertis ou simplement exposition de voitures empilées ou calcinées pour sensibiliser les automobilistes aux dangers de la route...

Dans le contexte du tourisme, l'usage de l'auto ne connaît pas la crise. En tant que fondement de l'industrie touristique, le transport est essentiel, la voiture donc aussi, surtout que c'est bien elle qui « autorise » en quelque sorte le mieux la liberté de se mouvoir pour ensuite avoir la liberté de découvrir. Là résident, au moins partiellement, les raisons de son succès. Pour les déplacements internationaux de touristes, « la part modale de l'automobile reste majoritaire: elle représentait 52% des voyages en 1990, et plus de 50% en 2000, ce qui représente une augmentation de 230 à 345 millions de voyageurs et une croissance annuelle de 3,8% » (Duthion, Ziv, 2006: 48).

Si tout comme le tourisme l'industrie automobile est en priorité une affaire de gros sous, elle a surtout « produit » au cours du siècle passé une véritable *culture automobile* qui, depuis plusieurs décennies, s'est propagée dans les moindres recoins de la planète. Reflet de nos fantasmes hérités d'une envahissante modernité, l'automobile est le parfait signe extérieur de richesse, le symbole à la fois du pouvoir et de la virilité. L'auto s'inscrit dans l'affrontement guerrier (le « char » - une caisse fortifiée! - n'est pas un terme anodin, et pas seulement au Québec!), elle renvoie symboliquement à la puissance mâle du feu (moteur à explosion), au sexe plus généralement (le bolide est un autre « moi », de substitution, plus performant, et l'obsession de l'orgasme n'est jamais loin, ce qu'on peut constater avec la publicité, les clips musicaux dans le rap notamment, les *pins-up* présentes à n'importe quel salon de l'Auto, les films comme *Crash*, etc.). Rappelons-nous la publicité vue à la télé pour une grande marque automobile: « Il a la voiture, il aura la femme »... L'auto est un (gros) sexe masculin de substitution: « Je suis le roi, ma bagnole c'est mon zizi! » annonce par exemple la page d'accueil du site *antivoitures.free.fr*...

La vénération ne serait pas complète sans la dimension religieuse, la voiture peut ainsi – selon certains accros ou « toxicomanes » – aussi bien remplacer le curé que la femme... Le culte qu'on voue à un tas de tôles assemblées dépasse l'entendement, et c'est vrai que souvent les adeptes n'hésitent pas à quitter leur habitat temporaire: *drive-in*, un terme qui veut tout dire, on mange à bord, et pour les plus atteints par la foi, on va même dans la salle de cinéma ou dans la chambre d'hôtel en voiture... Déesse moderne, l'auto est un lieu de refuge. Parfois pour le meilleur, souvent pour le pire.

D'espace de vie chanté par les Beatniks, la route s'est muée en territoire de survie. Au péril souvent de sa vie. L'individualisme grandissant jusqu'à l'extrême ainsi que la peur de l'autre si savamment entretenue par les médias contribuent à l'évolution des pratiques et usagers de

la route, de ses difficultés et ses spécificités. Le routard ou l'auto-stoppeur se fait plus rare, il risque d'attendre au bord de la route de longues heures. Souvent, il est remplacé par un exclu, un chômeur, un SDF, un « traveller » ou encore un « nomade du vide ». Dans notre imaginaire, nourri de séries télévisées américaines, la route est mafieuse, dangereuse, mal fréquentée (avant par les loubards et de nos jours par les terroristes, et sur le plan cinématographique, on est passé d'*Easy Rider* à *The Road to Guantanamo*)...

Cette voie dont tout le monde se méfie n'appelle plus la liberté ou la découverte, mais le péril et le repli ou, parfois, la course et la compétition, comme à travers le très discuté rituel néocolonial et meurtrier du Paris-Dakar (à ce sujet, cf. Lomo Myazhiom, 1998). Jadis ouverture sur l'horizon, la route aujourd'hui se rétracte, elle tend à se transformer en rue, avec ses bas-fonds, ses trottoirs, et ses occupants indésirables. La seule route qui fait encore rêver nos contemporains est celle de la culture (Route de la Soie, des Manoirs, des Vins...) ou celle de la campagne qui offre une chance de retraite auprès des fameuses « valeurs refuges », sans oublier aujourd'hui le prospère « terroir-caisse »...

La seconde partie du XXe siècle a vu le réseau routier tisser une immense toile dans tout l'Hexagone, le parc automobile exploser et les accidents se multiplier. En 1949 est créée la Prévention routière et le Code de la route de 1958 instaure pour la première fois le délit de conduite sous l'emprise de l'alcool. Les années hippies, celles de la route glorieuse et mythique, sont également les plus meurtrières: de 8 863 morts sur les routes de France en 1956, on est passé à 16 617 morts en 1972, un triste record jamais égalé depuis. C'est déjà ça de pris qui n'aura pas empiré...

Progressivement, la Sécurité routière devient un enjeu et une priorité politique que viennent corroborer des mesures drastiques: limitations de vitesse, port de la ceinture de sécurité obligatoire partout en 1979 (et à l'arrière en 1990), port du casque obligatoire pour les motards depuis l'été 1973, radars et contrôles policiers accrus, alcootest puis taux d'alcoolémie ramené en 1995 à 0,5 g/l de sang, etc. Des mesures cumulées qui contribueront à baisser considérablement le taux de mortalité routière. Entre 1956 et 2002, le nombre de véhicules en circulation (quatre roues et plus) a été multiplié par près de 8, passant de 4 443 000 à 35 144 000 : plus de véhicules mais moins de décès. C'est aussi la modernité qui est passée par là : davantage de prévention et de répression, sans oublier un meilleur réseau routier et des véhicules beaucoup plus sûrs.

A la fin des années 1990, le réseau routier de la France est l'un des plus denses de la planète, il s'étire sur près de 750 000 km. La route a encore un bel avenir devant elle! Moins d'accidents c'est bien, mais au prix d'un irrémédiable grignotage sur les libertés, et là c'est un peu moins bien...

Un Européen sur deux utilise sa voiture pour faire moins de trois kilomètres, un sur huit pour parcourir moins de cinq cent mètres... En Europe, 60% des déplacements urbains se font en voiture particulière, et 80% du trafic intérieur de marchandises se font par la route. Depuis 2000, en France, le parc automobile s'accroît environ de 450 000 nouveaux véhicules par an. Quotidiennement, la bagnole – efficace émettrice de gaz à effet de serre – reste la principale responsable de notre irresponsabilité citoyenne sur le plan écologique. Sans changements drastiques et radicaux de nos comportements – c'est-à-dire entre autre promouvoir réellement le vélo, le covoiturage et les transports en commun – nul espoir de séjourner demain sur une terre plus habitable, une planète par contre plus polluée et toujours plus inhumaine...

Ainsi en France, depuis 1970, l'auto ne fait-elle pas que des victimes humaines, elle défigure aussi les paysages et hypothèque les rencontres itinérantes: en 25 ans, le réseau routier a progressé de 610%, celui du réseau ferroviaire diminué de 12%... Le slogan, très en vogue ces derniers temps de promotion des lignes TGV (surtout en Alsace), « prenez le temps d'aller

vite! », ne suffira pas à renverser la vapeur! Et la couche d'ozone et ses avatars non plus, la pollution c'est toujours l'autre qui en est responsable: d'ailleurs, les 4x4 ont le vent en poupe, y compris – comble de l'aberration – en milieu urbain, il suffit de lire un récent numéro de la revue culturelle *Saisons d'Alsace*, presque entièrement consacré aux 4x4, consternant! Bref, et en dépit de l'engouement salubre pour le vélo qu'on constate avec bonheur un peu partout sur le Vieux Continent, la vénération que nos contemporains entretiennent autour de la figure de l'automobile, symbole de liberté – à tort ou à raison –, n'est pas prêt de disparaître.

L'évolution du monde court plus vite que celle des mentalités et, aujourd'hui, il n'est pas rare de rencontrer quelqu'un en train de s'installer au volant de sa voiture pour chercher un endroit pour faire son jogging... Comme le souligne l'écrivain et voyageur Michel Jourdan: « On part au désert pour échapper à tout ce qui mécanise la vie. Même Baudelaire si peu enclin à vivre au désert de la nature, écrivait: 'Le progrès aura si bien atrophié en nous toute la partie spirituelle' et: 'L'homme aime tant l'homme que, quand il fuit la ville, c'est encore pour chercher la foule, c'est-à-dire pour refaire la ville à la campagne' » (Jourdan et Vigne, 2007: 46-47). Beaucoup de nos contemporains « empruntent » leur automobile pour « regagner » leur résidence secondaire à la campagne, le temps d'un week-end ou des vacances, certes aussi pour « retrouver » la nature, mais pas trop tout de même...

Plus généralement, l'automobile règne en maître absolu dans le monde « industrialisé », en particulier aux Etats-Unis. Flint, la ville natale de l'agitateur, un brin populiste mais salubre tout de même, Michael Moore (Palme d'Or à Cannes en 2004 pour *Fahrenheit 9/11!*), est surnommée « *Vehicle City* », et sa voisine Detroit, « *Motor City* ». Sans voitures ou diligences, la vie américaine perd jusqu'à sa raison d'être: « A force d'être immergé dans une culture dominée par l'automobile, vous finissez par considérer votre voiture comme une extension de votre être. Votre bagnole, c'est votre salon de musique, votre salle à manger, votre chambre à coucher, votre salle de cinéma, votre bureau, votre bibliothèque et pratiquement le premier endroit où vous faites à peu près tout ce qui est important dans votre vie ».

Evidemment, les conséquences écologiques passent à la trappe devant la force du mythe de l'auto sacralisé sur fond d'un *American way of life* omniprésent: « Le moteur à combustion interne a fait plus pour engendrer l'effet de serre que n'importe quel autre phénomène planétaire. Près de la moitié de la pollution qui se balade dans l'atmosphère provient des saloperies que recrache votre pot d'échappement, et cette contamination fait plus de 200 000 victimes mortelles par an » (Moore, 2002: 131 et 132). Hélas, tout le monde ou presque (« après moi le déluge... »), le Système en premier, s'en fout aussi royalement que démocratiquement! Mais si la disparition des voitures n'est pas pour demain, tout un chacun peut déjà se détourner de la voie rapide, quitter les bouchons et autres embouteillages, pour se consacrer à l'essence de la vie plutôt que dépenser l'essence de sa bagnole. Le tout en « débouchonnant » quelques bonnes bouteilles sans l'angoisse de se transformer en tueur en série au volant d'un cercueil ambulancier ou de tomber dans une embuscade de policiers cachés derrière des buissons autoroutiers...

Ce détour bienvenu privilégie l'hédonisme et l'existence par rapport à la course au profit (pour qui?) et à la tendance mortifère qui régit de plus en plus notre existence sous domination! On rappellera une nouvelle fois que la route, en 2003 et dans le monde, a tué 1,2 millions de personnes et fait pas moins de 50 millions de blessés, ce qui n'est pas négligeable, avouons-le! Sûr que la sainte voiture individuelle n'est pas innocente dans ce triste record...

Véritable moteur des économies encore nationales, le secteur automobile est essentiel pour le « bonne » marche des Etats. Là est tout le problème. Il est tellement indispensable qu'il devient utopique d'envisager un monde sans voitures, un monde du coup également sans chauffeurs particuliers et sans chauffards en général. Sauf qu'il n'est pas encore interdit de rêver. Et qu'avec la pollution, la fin annoncée du pétrole, les crises sanitaires, les maux sociaux, les accidents de la route, les embouteillages monstres et les cris d'alarme pour la santé publique sont venus s'immiscer dans les bonnes affaires des industriels de l'auto: c'est bien connu, « ce qui est bon pour General Motors est bon pour les Etats-Unis » dit l'adage, encore conforté cyniquement par des faits avérés. On sait ainsi qu'aujourd'hui le chiffre d'affaires de General Motors s'avère plus élevé que le PNB du Danemark, celui de Ford plus important que le PNB de l'Afrique du Sud, et celui de Toyota plus élevé que le PNB de la Norvège (Gillet, 2007: 14). Dans un tel contexte, la fin de la voiture relève du pur fantasme ou d'un délire d'intellectuel enfermé dans une tour d'ivoire! Il lui suffit pourtant de descendre dans la rue pour changer d'avis sinon d'air...

La fin de l'ère automobile est encore hypothéquée ou retardée par de nouvelles stratégies commerciales qui surfent sur la vague médiatico-écologique, dont les deux exemples de l'heure sont le biocarburant (dont les bienfaits supposés sur la plan écologique sont désormais fortement revus à la baisse!) et la « voiture propre » (ce qui ne veut rien dire, ou alors on peut aussi raconter que l'eau est sèche!). D'une part, l'imposture qui consiste à nous faire croire que les biocarburants seraient la providentielle panacée et remplaceraient le pétrole devenu une denrée rare; d'autre part, l'automobile écologique ou propre n'est qu'un moindre mal qui masque plutôt mal les vrais défis et autres dangers en cours (cf. Nicolino, 2007). Il n'existe, constate pour sa part Vincent Cheynet, pas plus de voiture propre que de guerre propre. Après avoir décrit les coûts écologiques liés à l'omniprésence des véhicules motorisés, il note que « le problème n'est pas de construire des voitures propres, mais d'arrêter de produire des voitures ». CQFD! L'auteur partisan de la décroissance ajoute lucidement que « le discours des défenseurs de 'l'automobile écologique' rejoint en fait celui des promoteurs du 'développement durable' ou de la 'croissance soutenable' » (Cheynet, 2001).

Dans le même esprit salutaire de dénonciation du tout-bagnole, Marcel Robert montre dans un petit ouvrage très bien documenté que « un autre choix urbain est possible » (Robert, 2005: 49), encore faudra-t-il que nos contemporains veuillent bien un jour prochain opter pour un tel choix... De concert avec les compagnies pétrolières, les sociétés d'autoroute, les actionnaires des multinationales d'aujourd'hui en passe de remplacer les fonctionnaires des Etats d'hier, sans oublier les médias omniprésents, l'industrie automobile crée bien plus de besoins qu'elle n'en comble. De nouvelles inégalités apparaissent avec ladite « démocratisation » de l'automobile.

En voici notamment deux exemples:

1. Les commerces de proximité disparaissent car la liberté acquise grâce à l'automobile permet désormais de faire ses courses pour moins cher dans des hypermarchés situés loin des centres villes. La vie sociale en centre-ville se dégrade avant de disparaître. Ceux qui n'ont pas de voitures n'ont qu'à s'accommoder de la situation... ou acheter un véhicule. C'est ainsi que certains « cèdent » à la tentation, un peu forcée dira-t-on... En attendant, les personnes âgées, les citadins démunis et oubliés de la croissance, voire les étudiants (notamment étrangers) et ceux qui défendent et tiennent à leur vie de quartier risquent tous les jours un peu plus de sombrer dans telle ou telle forme d'exclusion plus ou moins dramatique.

2. Flexibilité oblige, on ne peut plus trouver un emploi près de chez soi puisque, toujours grâce à la voiture individuelle et à la supposée liberté de circulation, il nous faut d'abord conduire avant de travailler. Sans occulter le fait que la perte de temps et d'argent liée à ces déplacements est énorme; celle ou celui qui n'a pas de voiture et de permis se verra exclu de ce marché (de dupes) du travail voué à la sacro-sainte mobilité. Le citoyen concerné craquera probablement tôt ou tard, et prêt à travailler plus pour dépenser plus, il acceptera de passer son permis puis de faire un crédit pour l'achat d'une voiture... L'engrenage infernal est lancé. N'est-ce pas de la sorte que commence souvent un terrible processus de dépendance plus ou moins contraignante? Une panne de voiture, un bouchon interminable ou un accident de la route (ou les trois à la fois!), et c'est la galère assurée... que ne prendra pas en charge l'assurance de la voiture. Ensuite, avec le patron qui s'impose, le banquier qui dispose, la famille qui s'oppose, la menace de sombrer s'installe dans la durée et la dépendance devient de plus en plus douloureuse à supporter...

Dans *L'Express* (20 septembre 2007), on peut lire que « les pays en développement représenteront 30% des ventes mondiales de voitures particulières en 2015, contre 22% en 2005 et 11% en 1996 ». Au final, cela nous donne 70 millions de voitures commercialisées dans le monde en 2015 contre 51 millions de véhicules écoulés en 2005... Le mythe de la voiture continuera donc, si l'on peut dire, d'être bien véhiculé. Trop d'intérêts « suprêmes » et trop d'argent en jeu.

Après le christianisme et la colonisation, c'est semble-t-il toujours avec le même esprit de prédation que l'Occident poursuit ses exportations vers les pays du Sud et ailleurs! En 2007, ce sont plus de 500 millions de voitures qui circulent sur une planète de plus en plus enfumée; elles seront plus d'un milliard en 2015, ça promet... Les indicateurs ont beau passer au rouge, la révolution des transports alternatifs, elle, s'arrête au vert: « Les transports sont responsables de 13,5% des gaz à effet de serre, essentiellement sous la forme de CO₂, dont 9,9% pour les transports routiers, 1,6% pour le transport aérien, et 2,3% pour le transport fluvial et maritime » (Energie et développement durable, 2007: 42).

Pourtant, dès les années 1970, avec la mise au vert des révolutionnaires en herbe et l'esprit salubre de contestation, avaient sérieusement tiré la sonnette d'alarme à propos des doutes et des menaces que portaient en germe une société rendue servile par l'usage immodérée de la voiture individuelle. Ivan Illitch (1973) analyse alors les inégalités qu'engendre la civilisation de l'automobile, tandis qu'André Gorz s'attaquait aux fondements idéologiques d'une telle civilisation propice à enchaîner les citoyens à de faux rêves de liberté et surtout à de vrais cauchemars pour leurs enfants...

Le désengorgement des centres villes a contribué, comme l'a bien montré André Gorz, à l'éclatement des agglomérations en interminables banlieues autoroutières. Mais, précise-t-il, « les gens, finalement, ne peuvent circuler à l'aise que parce qu'ils sont loin de tout. Pour faire place à la bagnole, on a multiplié les distances » (Gorz, 1973). Et comme les gens habitent loin de tout (écoles, emplois, commerces, lieux culturels, etc.), il faut souvent qu'un ménage investisse dans une... seconde voiture! L'accumulation des « biens », toujours « toujours plus »... L'apparente autonomie révèle une nouvelle fois une dépendance radicale.

Tout nomade qui se respecte sait pertinemment que l'auto ne tient *naturellement* pas la route. L'arpenteur d'horizons nouveaux ou mille fois parcourus, d'abord à pied voire ensuite à deux roues, préfère toujours opter par le détour du chemin de terre, de traverse, bref quelque sentier ouvert sur l'imprévisible flânerie. La route ne vaut que par la déroute, et tandis que l'auto file tout droit, les traces de nos souliers serpentent dans le désordre et souvent avec joie pour n'arriver qu'à l'heure voulue et non pas imposée.

Ainsi, la route n'appartient-t-elle pas forcément à ceux qui se lèvent tôt mais plutôt à ceux qui l'empruntent en profitant du décor et en risquant donc de la quitter à tout moment (Michel, 2004 et 2005). La route ne vaut également que par la rencontre qui s'y déroule et que nourrit le voyage; hors, la route vue à travers la vitre de sa voiture risque fort de renvoyer à l'ennui, au fameux... *auto-boulot-dodo*! Et de la route on passe alors à la routine, oubliant au bord du chemin l'esprit du voyage...

Pour conclure, on remarque qu'en moins d'un siècle, l'automobile est passée de la liberté au servage, d'une image d'icône de l'indépendance à une image de repli où l'être humain ne serait plus qu'un esclave au service de la machine... A voir, car les choses ne sont pas aussi tranchées! Toujours est-il, qu'un siècle après la description qu'en donne Mirbeau dans *La 628-E8*, l'automobile reste la véritable « reine des transports », même si la « petite reine » (le vélo!) – et c'est tant mieux! – gagne du terrain, du moins dans nos contrées fatiguées par la surmodernité...

Indéniablement, l'automobile a donc remodelé nos modes de vie et modifié l'ordre de nos déplacements. Quant à la prédiction annoncée en exergue par le Prince de Ligne (l'idée de la voiture-maison omniprésente), à la fin du XVIIIe siècle, elle est plutôt confirmée, à la vue du nombre de caravanes, *mobil homes*, et autres voitures à vivre qui se sont vendues ces dernières années... L'automobile, son look et son usage, reflète l'air du moment. Dans un monde où la mobilité est autant un art de vivre qu'une contrainte pour survivre, l'homme du XXIe siècle se voit obligé – bon gré, mal gré – de s'installer durablement dans le mouvement, au risque d'une incontrôlable fuite en avant...

Mais nos sociétés ne s'en sortiront pas à coups de voitures « propres », d'énormes mesures de sécurité ou de nouveaux codes de la route. Pour survivre il faudra à la fois plus de courage, mais aussi plus d'esprit critique et plus de prise de risque... pour enfin parvenir à se séparer de son auto comme on quitte un compagnon de toute une vie... Il y a 30 ans, Edward T. Hall relevait ce qui reste d'une brûlante actualité: « Si nous voulons retrouver le contact perdu à la fois avec les humains et avec la nature, il nous faudra trouver une solution radicale aux problèmes posés par l'automobile » (Hall, 1978).

Il importe aussi de rendre nos territoires plus habitables que circulables, et il est donc évident que l'alternative au tout-auto ne peut être que globale: promotion de la marche et du vélo, mise en place de transports collectifs, plus nombreux et mieux adaptés, surtout en milieu rural, sensibilisation plus forte à l'écologie, changement des mentalités... Et sur ce dernier point, le défi s'annonce plus délicat, plus compliqué et plus lent.

Mais n'est-ce pas justement dans la lenteur que réside une bonne part du bonheur derrière lequel courent nos contemporains?

Bibliographie

- Adorno T. W., *La dialectique de la raison*, Paris, Gallimard, 1983 (1947).
Ardouin-Dubreuil A., *La Croisière jaune sur la route de la Soie*, Grenoble, Glénat, 2002.
Babou I., Callot P., *Les dilemmes du tourisme*, Paris, Vuibert, 2007.
Barley N., *L'anthropologue mène l'enquête*, Paris, Payot, 2000 (1991)
Barthes R., *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957.

- Bellanger F., *Escapes. Temps et lieux de la consommation*, Paris, Ed. Transit-City, 2001.
- Binet, *Les Bidochon usagers de la route*, Paris, J'ai Lu, 1994 (1988).
- Bloc-Duraffour P., Mesplier A., *Le tourisme dans le monde*, Paris, Bréal, 2006.
- Bonnevie L., *Botswana Blues*, Paris, Payot, 1992 (1990).
- Bouvier N., *L'usage du monde*, Paris, Payot, 1992 (1963).
- Bureau L., *L'idiosphère. De Babel au village universel*, Montréal, Ed. L'Hexagone, 2001.
- Cheyne V., « L'impossible voiture 'propre' », Paris, *Casseurs de Pub*, novembre 2001.
- Courau C., « Routes : 30 ans pour mettre fin à l'hécatombe », *Historia*, n°679, juillet 2003, pp. 14-18.
- Daninos P., *Vacances à tout prix!*, Paris, Le Livre de poche, 1958.
- Dister A., *La Beat Generation. La révolution hallucinée*, Paris, Gallimard, 1997.
- Duthion B., Ziv J.-C., « De la relation entre transport et tourisme », Paris, *Espaces*, n°236, pp. 46-55.
- Energie et développement durable*, « Changement climatique de A à Z », HS n°5, Paris, janvier 2007.
- Flonneau M., « Autos, un constat à l'amiable », *Libération*, Paris, 22 septembre 2000, p. 6.
- Gagne P., « La voiture verte en panne? », *National Geographic*, Paris, n°97, octobre 2007, pp. 68-71.
- Gillet P., *La tyrannie de l'automobile*, Paris, Homnisphères, 2007.
- Goethe, *Voyages à Rome*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2002.
- Gorz A., « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le Sauvage*, Paris, septembre-octobre 1973.
- Hall E. T., *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1978.
- Illitch I., *Energie et Equité*, Paris, Seuil, 1973.
- Jourdan M., Vigne J., *Cheminer, contempler*, Paris, Albin Michel, 2007.
- Kerouac J., *Sur la route*, Paris, Gallimard, 2002 (1957).
- Kerouac J., *Vraie blonde, et autres*, Paris, Gallimard, 2003.
- Larigaudie G. de, *La route aux aventures : Paris-Saïgon en automobile*, Paris, Plon, 1939.
- Le Breton D., *En souffrance*, Paris, Métailié, 2007.
- Ligne Ch. de, *L'art de voyager*, Paris, 1797.
- Lomo Myazhiom A. C., « De l'aventure missionnaire à l'aventure humanitaire », in F. Michel, ed., *Tourismes, touristes, sociétés*, Paris, L'Harmattan, 1998, pp. 73-93.
- Maillart E., *La voie cruelle. Deux femmes, une Ford vers l'Afghanistan*, Paris, Payot 1988.
- Michel F., *Autonomadie. Essai sur le nomadisme et l'autonomie*, Paris, Homnisphères, 2005.
- Michel F., *Voyage au bout de la route. Essai de socio-anthropologie*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 2004.
- Mirbeau O., *La 628-E8*, Paris, Ed. du Boucher-Société Octave Mirbeau, 2003 (1907).
- Mirbeau O., *Sac au dos*, Paris, Mille et Une nuits, 2002.
- Moore M., *Mike contre-attaque !*, Paris, Ed. 10/18, 2002.
- Morand P., *Le voyage*, Monaco, Ed. du Rocher, 1994 (1964).
- Nicolino F., *La faim, la bagnole, le blé et nous*, Paris, Fayard, 2007.
- Piro P., « Tout sauf la bagnole! », *Politis*, Paris, HS n°46, octobre-novembre 2007, pp.16-17.
- Ramonet I., *Propagandes silencieuses*, Paris, Gallimard, 2003 (2000).
- Robert M., *Pour en finir avec la société de l'automobile*, Paris, CarFree, 2005.
- Romanès A., *Un peuple de promeneurs*, Cognac, Le temps qu'il fait, 2000.
- Sigaux G., *Histoire du tourisme*, Lausanne, Ed. Rencontre, 1965.
- Simon M., *Voyageurs, petite histoire du nécessaire et du superflu*, Paris, EPA-Hachette, 2004.
- Soyinka W., *La route*, Paris, Hatier, 1988.
- Thoreau H. D., *Désobéir*, Paris, Ed.10/18, 1994.
- Tillinac D., *Incertains désirs*, Paris, Gallimard, 2003.

Urbain J.-D., *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Plon, 1991.

Urbain J.-D., *Paradis verts. Désirs de campagne et passions résidentielles*, Paris, Payot, 2002.

Ward C., *La liberté de circuler. Pour en finir avec le mythe de l'automobile*, Lyon, Silence, 1993 (1991).

Sur la toile

<http://www.ecrivains-voyageurs.info/pages/magazine.htm>

Consulter notamment le n°2 (2006) dont le dossier fut consacré au voyage en automobile.

www.antivoitures.free.fr

Des infos et des arguments pour lutter contre la bagnole. Sur ce site, on peut aussi télécharger le livre de Marcel Robert, *Pour en finir avec la société de l'automobile*, 2005.

Remarque

Ce texte est la version longue et remaniée de ma communication au colloque « Voyage à travers l'Europe, *La 628-E8* d'Octave Mirbeau », à Strasbourg, Palais universitaire, le 27 septembre 2007, et il reprend quelques extraits de mon livre *Voyage au bout de la route*, consacré à l'analyse sociale de la place de l'auto dans nos sociétés.