

La voiture et les mythes qu'elle véhicule

Produit industriel star du XX^e siècle, l'automobile a créé tout un système captif autour d'elle, jusqu'à induire une véritable dépendance économique, sociale et psychologique. L'impératif écologique réussira-t-il à remettre en question la « bagnole » ?

Pour ceux qui allaient devenir les « gilets jaunes », la hausse du prix des carburants fut la mesure de trop. La goutte qui fit déborder le réservoir. De manière plus générale, il est rare que les annonces contraignantes concernant l'automobile – limitation de la vitesse à 80 km/h, multiplication des radars, augmentation du coût du contrôle technique – ne déclenchent pas l'ire des populations. Et pour cause : en dépit des critiques dont elle fait l'objet, la voiture individuelle continue d'occuper dans nos vies quotidiennes une place essentielle, voire vitale, dès lors qu'on n'habite pas au centre d'une grande ville. Le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par véhicule ne cesse d'augmenter (13 270 en 2016), le nombre de voitures neuves vendues également (2,17 millions en 2018), et celles-ci sont de moins en moins remplies (1,6 passager par voiture en 2015, contre 1,8 en 1990). Une tendance plus marquée encore dans les territoires ruraux et périurbains, où ce moyen de transport est majoritairement utilisé pour rejoindre son lieu de travail. Non par choix, mais par nécessité.

Selon les derniers résultats de l'Observatoire des mobilités émergentes, publiés en novembre 2018 par l'agence Chronos et l'Observatoire société et consommation (ObSoCo), 67 % des automobilistes déclarent en effet « ne pas avoir la possibilité de choisir leur mode de déplacement ». Mais ce chiffre global cache deux réalités bien distinctes : si ce « non-choix » concerne 32 % des ménages des grandes agglomérations, il bondit à 83 % dans les communes rurales isolées.

Le fossé se creuse donc entre les habitants des grandes métropoles, auxquels sont proposés plusieurs modes de transport, et ceux des zones rurales et de grande banlieue, sans autre alternative que la voiture. Et ce, alors même que cette dernière grève le budget des ménages les plus modestes, que la crise écologique impose de réduire drastiquement les émissions polluantes qu'elle génère, et que les énergies fossiles menacent de manquer dans un futur proche.

«Objet parfaitement magique»

Comment en est-on arrivé à cette absurdité ? A une telle dépendance individuelle et collective ? En 1973, dans *L'idéologie sociale de la bagnole*, le philosophe André Gorz décrivait déjà les raisons pour lesquelles la désintoxication était si difficile, pour ne pas dire impossible. «L'automobilisme de masse matérialise un triomphe absolu de l'idéologie bourgeoise au niveau de la pratique quotidienne : il fonde et entretient en chacun la croyance illusoire que chaque individu peut prévaloir et s'avantager aux dépens de tous», affirmait-il. Aujourd'hui, les mots ont changé, mais le constat demeure. «L'automobile est un objet passionnel, qui fait tellement partie de la vie des gens, de leur famille, de leur vécu, qu'on ne peut y toucher», estime Jean-Louis Loubet, historien et fin connaisseur de l'aventure automobile. «Devenue à la fois le symbole de l'économie nationale et de la liberté personnelle, la voiture participe du processus d'individualisation auquel on assiste depuis une cinquantaine d'années», renchérit Hervé Marchal, sociologue à l'université de

**«L'AUTOMOBILE
PARTICIPE
DU PROCESSUS
D'INDIVIDUALISATION :
ELLE DONNE
À CHACUN,
LITTÉRALEMENT,
LA POSSIBILITÉ DE
"CONDUIRE" SA VIE»**

HERVÉ MARCHAL
sociologue

Bourgogne. Elle donne à chacun, littéralement, la possibilité de «conduire» sa vie.»

Pour comprendre l'enchaînement qui a mené nos sociétés à ce système «tout automobile», il faut remonter à la fin du XIX^e siècle – moment où émerge ce moyen de transport à nul autre pareil, à l'inventivité et aux potentialités extraordinaires. C'est en Europe que naît la voiture, et c'est en France – où le réseau routier, encadré par l'École des ponts et chaussées, est de haute qualité – que le plus long trajet en automobile est réalisé en 1895 : Paris-Bordeaux-Paris, avec un seul arrêt de 22 minutes. Mais, très vite, les Etats-Unis reprennent la main. En 1907, on ne compte plus que 608 habitants par voiture outre-Atlantique, contre 981 en France et 3 824 en Allemagne.

Un an plus tard, Henry Ford met au point la Ford T, dont la fabrication en grande série ouvre la voie à l'automobilisme de masse.

Alors que la voiture, dans le Vieux Monde, restera réservée à l'élite jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, l'âge d'or de sa diffusion a lieu dès l'entre-deux-guerres aux Etats-Unis : en 1927, on y recense une automobile pour cinq habitants, soit un taux d'équipement des ménages que la France connaîtra seulement à la fin des années 1960. Mais, quel que soit le moment où elle se produit, les ressorts de cette diffusion de masse s'appuient sur les mêmes logiques sociales et économiques. Des logiques que l'on peut décrypter en termes de profits, pour les acquéreurs comme pour les acteurs de l'industrie automobile.

«Les premiers utilisateurs d'automobile appartenaient aux classes supérieures de la société, aristocratie, noblesse et haute bourgeoisie», rappellent les chercheurs Yoann Demoli et Pierre Lannoy, auteurs d'une récente *Sociologie de l'automobile* (La



« Une extension de la sphère du travail féminin »

Pour le sociologue Yoann Demoli, la voiture contribue à alourdir les charges familiales des conductrices, notamment en milieu rural

ENTRETIEN

Yoann Demoli est sociologue, maître de conférences à l'université Versailles-Saint-Quentin. Il est coauteur, avec Pierre Lannoy, de *Sociologie de l'automobile* (La Découverte, 128 p., 10 euros).

En France, l'usage de l'automobile se banalise au sortir de la seconde guerre mondiale, mais il faut attendre beaucoup plus longtemps pour que les femmes se mettent massivement à la conduire. Pourquoi un tel écart ?

Entre le moment où les hommes deviennent majoritairement des conducteurs et celui où les femmes les rattrapent, il se passe trente à quarante ans. Ce retard rejoint l'écart constaté en ce qui concerne le niveau d'éducation : jusqu'à une période récente, le nombre de bacheliers est resté nettement plus faible que le nombre de bacheliers. Mais il y a des raisons inhérentes à la voiture elle-même qui expliquent qu'elle ait d'abord été investie par les hommes.

Jusqu'aux années 1940, l'automobile, en effet, était avant tout un engin d'exploit sportif – domaine essentiellement

masculin. C'était aussi un engin technique, que les hommes avaient donc tendance à s'approprier. C'était, enfin, un engin de loisir, qui permettait de quitter la sphère domestique. Que les femmes ne prennent pas le volant permettait de les cantonner dans l'espace de la maison. Le phénomène est assez proche de ce qui s'est passé avec le vélo : quand les femmes ont commencé à s'en emparer, on a prétendu que cela allait les rendre lubriques ou bien stériles. De la même façon, on a soupçonné les pionnières de l'automobile d'être lesbiennes : puisqu'elles transgressaient une norme de genre, elles devaient également transgresser une norme de sexualité.

Quelles étaient ces pionnières ?

Ce sont surtout les femmes (ou les veuves) des ingénieurs qui ont inventé les premières automobiles – telle Bertha Benz, épouse du pionnier allemand Carl Benz –, ainsi que des aristocrates ou de grandes bourgeoises. C'est le cas de la duchesse d'Uzès, première femme à obtenir, en 1897, le certificat de capacité pour la conduite des véhicules. Ou encore de Camille du Gast : première femme licenciée de l'Automobile Club de France, elle devient, en 1901, la première Française à participer à une course auto-

mobile, le Paris-Berlin. Le tournant historique survient avec la Grande Guerre. Chauffeurs et mécaniciens étant envoyés au front, des femmes – là encore souvent issues des classes supérieures – sont sollicitées pour les remplacer. La proportion de femmes détentrices du permis de conduire augmente ensuite de manière régulière jusqu'à la deuxième guerre mondiale, qui marque un arrêt dans cette progression. L'idéologie vichyste – «travail, famille, patrie» – y est sans doute pour quelque chose : elle remet chacun à sa place. D'autant qu'en ces temps de rationnement, l'obtention du permis de conduire par les femmes devient secondaire au sein des ménages.

En 1981, 50 % des femmes détenaient le permis de conduire, contre 75 % des hommes. A la fin des années 2000, la proportion de jeunes gens devenus conducteurs devient quasiment identique quel que soit le genre. Les hommes et les femmes ne l'utilisent cependant pas de la même façon. Pour quelles raisons ?

Cette divergence d'usage est particulièrement marquée en milieu rural, et plus encore dans les familles avec enfants. Quand on est deux à travailler dans un couple et quand on n'habite pas en ville,

avoir deux voitures devient de plus en plus nécessaire. Or, très souvent, les hommes ont des lieux de travail plus éloignés que les femmes. Ce sont donc ces dernières qui se chargent, en plus de leur trajet professionnel, des trajets domestiques nécessaires au ménage. Les services (centre commercial, école, lycée, administrations) étant en général loin de leur domicile, elles vont donc multiplier les trajets et les kilomètres.

Au bout du compte, ces femmes vivant en zone rurale utilisent la voiture de façon plus intensive que les hommes, non pas pour le loisir, mais pour des raisons contraintes. De la même façon que l'introduction des appareils électroménagers n'a que peu modifié le poids et la répartition des tâches domestiques, la voiture a finalement eu pour résultat d'étendre la sphère du travail féminin, plutôt que de permettre aux femmes de s'en libérer.

Contrairement à une idée tenace – « femme au volant, mort au tournant » –, les hommes sont bien plus nombreux à être à l'origine des accidents mortels et à y perdre la vie. Comment l'explique-t-on ?

Les chiffres sont sans appel : en 2016, les hommes représentaient 76 % des tués sur les routes (plus de 2 600 décès) contre

24,1 % pour les femmes. Dans les accidents mortels, ce sont également les hommes qui sont le plus souvent au volant (84 % des conducteurs tués). Même si les hommes, populations urbaines et rurales confondues, roulent globalement plus que les femmes, et même si les trajets de nuit, plus dangereux, sont majoritairement masculins, ces facteurs objectifs n'expliquent pas à eux seuls une telle surmortalité masculine. Il faut plutôt invoquer les conduites à risque, qui divergent nettement, différentes selon le genre.

En 2014, 92 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel à cause de l'alcool étaient des hommes. De même pour la conduite sous l'emprise de stupéfiants ayant entraîné la mort (91 %). Les hommes sont aussi largement en tête dans les cas d'excès de vitesse, de dépassement dangereux, de non-respect des distances de sécurité... Ces comportements à risque ne concernent pas n'importe quels hommes : les caractéristiques de ceux qui sont morts d'un accident de la route ressemblent beaucoup à celles des suicidés – des hommes plutôt jeunes, issus de classes populaires, de milieu rural, célibataires ou divorcés. Ces prises de risque sont donc liées à de fortes crises d'identité ou de malaise social. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR C. V.



FANNY MICHAELIS

Découverte, 128 pages, 10 euros). *L'acquisition d'une automobile, objet rare et cher, apparaît pour celles-ci comme le moyen d'exprimer certaines valeurs par lesquelles elles estiment se distinguer des autres groupes sociaux : maîtrise de soi, raffinement, libre arbitre, indépendance.* » A ce profit de « distinction » – auquel les classes moyennes rêvent d'accéder à leur tour – s'ajoute, à mesure que la voiture devient accessible au plus grand nombre, un profit d'« accomplissement » : ce moyen de transport offre des loisirs jusque-là interdits, permet de rompre l'isolement des communautés, rend possibles de nouvelles pratiques qui vont progressivement devenir la norme. Tout est alors en place pour que changement technique et changement social s'alimentent réciproquement en faveur du « tout-automobile ». D'autant que ce dernier unit également les constructeurs de voitures et de routes, les producteurs de ciment, d'asphalte et d'acier, et les compagnies pétrolières autour d'un objectif commun, créant une vaste économie aux puissants intérêts.

Dans *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement* (Economica, 1999), l'urbaniste Gabriel Dupuy a analysé plus finement encore la dynamique évolutive de ce complexe « route-moteur ». Avec la voiture, estime-t-il, s'est produit un « effet de club » comparable à celui qu'on observe dans le développement d'autres réseaux techniques, comme celui du téléphone. Plus le nombre de personnes qui en disposent est élevé, plus les services et les infrastructures qui lui sont liés (station-service, routes goudronnées, caravane, etc.) augmentent à leur tour, procurant aux usagers des avantages croissants. Ainsi, constate-t-il, « l'entrée dans le système automobile se traduit, au-delà de l'utilité individuelle du bien acquis et employé, par une sorte de bonus d'origine collective ». La dépendance à l'automobile ne cesse ainsi de s'autoalimenter et de s'amplifier. Une servitude volontaire que Roland Barthes résumait, en 1957, dans ses *Mythologies*, par les premières phrases de son chapitre sur la Citroën DS 19 : « 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. »

Peu importe, dès lors, que la circulation urbaine devienne infernale : il suffit, pour sauver la voiture, de supprimer les villes, ou du moins de les étaler sur des centaines de kilomètres et des banlieues autoroutières. Les Etats-Unis furent les premiers à le comprendre, qui inspirèrent à Ivan Illich,

« JE CROIS QUE L'AUTOMOBILE EST AUJOURD'HUI L'ÉQUIVALENT ASSEZ EXACT DES GRANDES CATHÉDRALES GOTHIQUES »

ROLAND BARTHES
philosophe, en 1957

précurseur de l'écologie politique, ce calcul saisissant dans son texte *Energie et équité* (Marée noire, 1973) : « L'Américain moyen consacre plus de mille six cents heures par an à sa voiture. (...) S'il exerce une activité professionnelle, [il] dépense mille six cents heures chaque année pour parcourir dix mille kilomètres ; cela représente à peine 6 kilomètres à l'heure. Dans un pays dépourvu d'industrie de la circulation, les gens atteignent la même vitesse, mais ils vont où ils veulent à pied. » En 1973 toujours, André Gorz enfonce le clou : « D'objet de luxe et de source de privilège, la bagnole est ainsi devenue l'objet d'un besoin vital : il en faut une pour s'évader de l'enfer citadin de la bagnole. Pour l'industrie capitaliste, la partie est donc gagnée : le superflu est devenu nécessaire. » D'autant plus nécessaire, en ce début de XXI^e siècle, que la « bagnole » a énormément gagné en confort et en technologie, devenant, pour nombre de ses usagers, un véritable petit « chez-soi ».

De l'émancipation à la contrainte
Même si trafic et pollution génèrent chez eux une certaine dose de stress, les automobilistes ont en effet une manière très personnelle, et non dépourvue d'agrément, d'habiter leur voiture. Selon le sociologue Hervé Marchal, cet espace privatif constitue même un « support identitaire », autrement dit « un point d'appui quotidien permettant à l'individu urbanisé de mener son existence en supportant ce qu'il vit : lui-même, les autres et le monde ». Pour mener à bien son ouvrage, *Un sociologue au volant* (2014), ce chercheur a réalisé de multiples entretiens avec des conducteurs réguliers en zone urbaine ou périurbaine. « Ce qui revient souvent dans leurs propos, c'est que la voiture est un endroit où l'on se sent exister, où l'on peut réfléchir, discuter avec soi-même, chanter à tue-tête sur ses musiques préférées... C'est un objet qui relève du privé et de l'intimité. » Un sas de liberté individuelle entre le travail et la famille, entre le dehors et le dedans, dans lequel on peut laisser libre cours à sa personnalité.

Crise économique et désastre écologique aidant, notre rapport à l'automobile pourrait bien, malgré tout, être en train de changer. « Si son usage ne se dément pas, sa symbolique s'est beaucoup érodée. D'une part parce que l'objet est devenu totalement banal, d'autre part parce que l'émancipation promise s'est partiellement transformée en somme de contraintes et de corvées – embouteillages, amendes, difficultés de stationnement », constate Philippe Moati, professeur agrégé d'économie à l'Université Paris-Diderot et coprésident de l'ObsoCo.

Il en veut pour preuve le succès des formules en LOA (location avec option d'achat), qui ont concerné, en 2017, 55 % des immatriculations de voitures particulières, selon la Fédération des constructeurs automobiles. Or, la plupart des personnes qui y ont recours n'en profitent pas pour devenir propriétaire de leur véhicule : au bout de quelques années du contrat, ils l'échangent contre un neuf. La voiture serait donc moins investie affectivement que naguère. Elle n'en reste pas moins un objet à usage personnel : malgré une augmentation régulière du recours ponctuel aux voitures de transport avec chauffeur (VTC) ou à l'auto-partage, l'automobile individuelle, selon une enquête menée en 2016 par l'ObsoCo, reste plébiscitée par près de 80 % des Français. Et les critiques auxquelles cette étude, restant marginales dans les discours de personnes interrogées.

Si la première de ces critiques évoque sans surprise les dépenses occasionnées pour les ménages, la deuxième, plus nouvelle, concerne la pollution. « Dans les représentations que nous nous faisons de la voiture, son impact environnemental a beaucoup progressé ces dernières années, confirme Philippe Moati. Les normes culturelles sont en train de bouger. Dans les grandes villes, on perçoit même, de la part de ceux qui en ont fait le deuil, une forme d'animosité vis-à-vis de l'automobile. » L'historien Jean-Louis Loubet, auteur d'*Une autre histoire de l'automobile* (Presses universitaires de Rennes, 2017), n'en demeure pas moins convaincu que la voiture a encore de beaux jours devant elle. Et voit dans les « low cost » (telle la gamme Dacia de Renault, dont le succès ne se dément pas) « l'un des secteurs les plus porteurs de ce début de siècle, avant la transition, inévitable, vers de nouvelles énergies ». Car acheter du low cost, affirme-t-il, « ce n'est pas seulement payer son véhicule moins cher, c'est aussi une façon de vivre relativement décroissante, sans superflu ». Une façon d'avoir, en fin de compte, une voiture simplement utile. ■

CATHERINE VINCENT

LE LIVRE

PORTRAITS DE DISPARUS ET PROPAGANDE RUSSE

Élevée au rang de « cause sacrée » par Vladimir Poutine, la commémoration de la Grande Guerre patriotique – ainsi que l'on nomme en Russie la seconde guerre mondiale – ne se traduit plus seulement par une imposante parade militaire sur la place Rouge. Depuis 2015, les célébrations de la victoire sur le régime nazi s'accompagnent d'un gigantesque défilé civil, baptisé le « Régiment immortel ». Une procession au cours de laquelle les vivants brandissent les portraits des morts d'hier, parents et grands-parents.

Ce 9 mai, 10 millions d'hommes et de femmes, selon l'agence Ria Novosti, ont ainsi marché à travers tout le pays, et même au-delà des frontières, dans de nombreux pays, sous l'impulsion des ambassades russes. A Moscou, comme il le fait désormais chaque année, le chef du Kremlin s'était lui-même de nouveau posté au premier rang de la foule avec une photo de son père, blessé au combat.



LE RÉGIMENT IMMORTEL. LA GUERRE SACRÉE DE POUTINE

de Galia Ackerman,
éditions Premier
Parallèle, 288 p., 20 euros

Née en 2012 à Tomsk, en Sibirie occidentale, l'initiative, rare manifestation indépendante dans la Russie de Poutine, paraît d'une juste inspiration : rendre hommage aux morts et aux rescapés de cette guerre abominable, qui fit 27 millions de victimes, en les faisant sortir de l'oubli. Mais, très vite, dès 2015, année du 70^e anniversaire de la victoire, les cortèges se sont mués en autre chose, comme l'avait confié au *Monde* Sergueï Lapenko, cofondateur du mouvement. « Certains essaient de trouver une idéologie dans le Régiment immortel. A ce stade, cela ressemble plutôt au 1^{er}-Mai du temps de l'URSS », déclarait-il avec regret.

C'est ce phénomène d'« encadrement » par les propagandistes du pouvoir que décortique fort bien Galia Ackerman. Cette historienne russe installée en France, chercheuse associée à l'université de Caen, démontre comment les « technologies politiques » du Kremlin ont accaparé le Régiment immortel, « apothéose païenne du culte de la nation », pour l'accorder à la nouvelle idéologie de l'Etat russe basée sur un patriotisme effréné et une militarisation sans précédent. Aujourd'hui, même des enfants, petits, défilent au pas de l'oise en uniforme dans des écoles.

Nostalgie de l'empire tsariste

Alors que la fin de la seconde guerre mondiale n'est commémorée chaque année que depuis 1995 en Russie, « plus on s'éloigne de l'événement, plus les célébrations sont pompeuses et militarisées », observe avec justesse l'auteure. La force militaire est ainsi magnifiée en même temps qu'elle prépare les esprits à d'éventuels conflits. Les chaînes de télévision matraquent le public avec force films et documentaires sur l'héroïsme et l'esprit de sacrifice d'une « génération de vainqueurs », selon l'expression de Vladimir Poutine. Staline est réhabilité, l'histoire officielle purgée de tout ce qui pourrait entacher le récit glorieux.

Les manuels scolaires occultent le pacte Ribbentrop-Molotov conclu en août 1939 entre l'Allemagne nazie et l'URSS, la participation aux combats de 1,2 million de Soviétiques dans les rangs allemands, ou le fait que cette guerre de survie nationale commencée en 1941, puis guerre de libération, s'est poursuivie par l'annexion de pays placés sous contrôle de l'URSS. « De tout cela, on ne peut plus parler en Russie : le territoire national est sanctifié par le sang versé. Son destin est de s'agrandir, certainement pas de s'amenuiser par la restitution de quelque territoire que ce soit », écrit Galia Ackerman.

L'exaltation du culte des héros morts, poursuit-elle, alimente « la supériorité intrinsèque du peuple victorieux – hier, aujourd'hui et pour toujours. Ceux qui ont vaincu le plus grand fléau du siècle dernier et leurs héritiers obtiennent ainsi le droit moral, une sorte d'« indulgence » quasi religieuse, d'agir en fonction des seuls intérêts de leur pays, car ce droit a été payé de leur sang ». Cette récupération, au profit de la seule Russie qui se pose en unique héritière de la victoire sur le « mal », au détriment des autres ex-pays soviétiques, s'appuie aussi sur la nostalgie de l'empire tsariste et la vision messianique du peuple russe, ravivée par l'Eglise orthodoxe. Un mélange qui permet de rassembler la population autour du pouvoir face à ses ennemis supposés, en particulier occidentaux.

Ce n'est d'ailleurs sans doute pas un hasard si les cortèges civils du Régiment immortel sont devenus de véritables démonstrations patriotiques organisées un an après l'annexion de la péninsule ukrainienne de Crimée en 2014. « La solitude géopolitique à laquelle la Russie s'est condamnée de son plein gré nécessite une armée puissante et une mobilisation de la population autour d'une idée nationale forte, celle d'un peuple vainqueur immortel, suivant aveuglément son leader, Poutine », analyse l'historienne.

Le Régiment immortel devient alors un puissant instrument, aux images abondamment relayées, qui « oppose un « nous » constitué de « justes » face aux « fascistes » historiques et contemporains : les Ukrainiens, les Baltes et parfois même l'ensemble des Européens ». Spontané à ses débuts, le mouvement s'est structuré au point que les portraits de vétérans sont parfois « fournis ». A Moscou, on en trouve jetés dans des arrières-cours, sitôt le défilé dispersé. ■

ISABELLE MANDRAUD