



HAL
open science

L'automobilisme et l'État

Guillaume Courty

► **To cite this version:**

Guillaume Courty. L'automobilisme et l'État: Restauration, dévalorisation et mobilisations de l'automobile. La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne, Bruylant, pp.89-99, 2007. halshs-00964067

HAL Id: halshs-00964067

<https://shs.hal.science/halshs-00964067>

Submitted on 27 Mar 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'automobilisme et l'État : restauration, dévalorisation et mobilisations de l'automobile

Guillaume Courty
Groupe d'analyse politique
Université Paris X Nanterre

Samedi 4 juin 2005, carrefour Monge-Maubert, cinquième arrondissement de Paris. Une Renault 25, empruntant le couloir des bus, immatriculée en Belgique, arrive à la hauteur d'une Audi 4x4 noire aux vitres fumées, arrêtée au feu rouge. Le conducteur de la Renault klaxonne, ouvre sa vitre et parle fort sans regarder l'autre conducteur : « maintenant y'z'ont des bêtaillères ! ».¹

« Automobilmism is a means of progress, of well-being, and of civilization ». G. De Chasseloup-Laubat, « Recent Progress of Automobilmism in France », *The North American Review*, vol. 169, issue 514, September 1899.

Les sciences sociales ont entretenu un curieux rapport avec l'automobile allant jusqu'à l'étrange silence de certaines disciplines (la sociologie par exemple [Lannoy]). Trop souvent, l'objet automobile et les moyens de transports sont un terrain dont les dimensions politiques sont relativement peu explorées². L'objet de cet article est d'ouvrir une perspective sur des usages contemporains de l'automobile, inséparablement politiques et sociaux. La raison est simple : l'automobilisme et l'automobiliste sont un terrain de recherche de processus caractéristiques de l'État moderne : des agents y revendiquent le monopole de la violence physique (une police) que des citoyens leur contestent. Les monopoles fiscal (impôts et taxes) et juridique (le code de la route) y ont été garantis par des agents de l'État. La violence symbolique n'échappe pas non plus à cet espace avec son imposition de hiérarchies sociales et économiques (les chauffeurs professionnels opposés aux conducteurs privés) et des inégalités qui en découlent (les taux d'accident par catégories sociales, classes d'âge et sexes).

Mais si l'automobilisme permet d'appréhender cette facette de l'État moderne, il offre tout autant l'occasion d'en observer d'autres formalisations telles que l'édification du territoire (objectivé par les cartes routières), la formation de l'économie moderne (le transport passe de l'activité « industrielle » au nouveau secteur tertiaire) et les « grandes » réformes (de la nationalisation avec Renault aux débats sur les missions de l'État en matière d'accident et de réparations des préjudices).

Confronté à tel « concentré » d'État dans l'automobile, il faut reprendre une formule chère à Norbert Elias pour le comprendre : avec l'automobilisme, nous sommes en présence de mobilisations non planifiées dont nous ne connaissons par l'issue. Au tournant du début du XXe siècle, des hommes ordinaires ont participé à la fabrique des biens qu'ils conduisaient et à la croisade pour le style de vie qu'ils considéraient comme inséparables de ces objets. De cette « isme » accolé à l'automobile (le *tourisme* est une invention concomitante) découle des effets dont les automobilistes contemporains sont toujours tributaires même s'ils n'en ont pas pleinement conscience. De cette période inaugurale, il subsiste des traces dans les illusions que permettent de se faire l'automobile et d'autres modes de transport (vélo, bateau, moto

1. Cette recherche effectuée entre 2003 et 2005 a porté sur l'observation des mobilisations dont l'automobile dans Paris était la cible ou l'objet.

2. L'histoire contemporaine permet de combler certaines de ces lacunes. Sur l'inscription de l'automobile dans la politique des transports de la première moitié du XXe siècle, voir J. Jones [1984].

même si les avions sont un cas à part) : croire dans l'utilité de ce mode de transport associe un complexe de discours sur les voyages, le sport, les transports, la liberté, la détente, la sécurité, le plaisir... L'automobilisme est donc également une idéologie, formée pendant cette mobilisation, recontextualisée depuis.

Mais, l'automobilisme n'est pas uniquement le produit d'une mobilisation politique ayant présidé à la mise en forme des règles de conduite [Courty, 1992]. C'est également une mobilisation inséparablement esthétique (des expositions, des salons, des concours), médiatique (des revues, des journalistes), économique (des entreprises et des ménages), linguistique (un vocabulaire plus ou moins accessible) et scientifique (des ingénieurs qui construisent aux médecins qui auscultent ou soignent).

La conséquence de cette invention politique et idéologique est la suivante. La route étant également le produit de cette histoire, les usagers de l'automobile ne peuvent y être désorientés qu'à condition de ne plus y trouver leurs points de repères, et également, à condition de ne plus y percevoir de marqueurs sociaux. Ce double frein, connu par ailleurs pour l'inertie qu'il fait peser sur les politiques de transports urbains³, n'empêche pourtant pas l'automobile d'avoir fait un retour aussi imprévu que remarqué au centre des luttes politiques et sociales. C'est cette étrange restauration de l'automobile qui est ici observée dans une conjoncture où la question de la réduction de sa présence en ville n'a pas trouvé de réponses politiques consensuelles.

La restauration d'un lexique en « isme »

Dans les sociétés industrialisées, l'automobiliste est devenu lentement un substantif transparent socialement. Grâce à ce mot, le conducteur échappe aux indices économiques et sociaux que rendent manifestes sa voiture ou sa manière de conduire. Mais le lexique des termes en « isme » ne comporte pas uniquement ce substantif à la neutralité utile. L'automobile, devenue un objet chargé d'histoires, est à la fois une catégorie hiérarchisée de biens matériels et une catégorie de classements des individus qui les possèdent ou les conduisent. Sous cette double apparence, elle permet donc, dans la logique de la distinction de P. Bourdieu [1979], d'assurer sa différence ou sa ressemblance tout en percevant la façade qu'offrent les autres dans leur vie quotidienne (le véhicule est plus visible que le domicile dans les relations professionnelles). En matière d'automobile, le parler ordinaire est passé d'un lexique rare à un vocabulaire plus étoffé d'« ismes » et d'« istes » qui fait l'objet d'un travail de restauration depuis la fin des années 1990.

Comme beaucoup de termes en « ismes » qui composent le lexique politique transformé au XIX^e siècle⁴, l'automobilisme compose autant un marqueur valorisé de pratiques sociales qu'un instrument de critique de certains styles de vie ou de certains programmes politiques ou industriels. Pour autant, avant la première guerre mondiale, l'automobilisme a été élaboré et perçu comme une doctrine, une conception éthique voire même culturelle de la vie, comme un mode de pensée d'un groupe social ou encore comme une promesse d'un avenir radieux pour la société. Pourtant, cette énumération est un parfait catalogue de notre amnésie de la genèse

3. Voir les travaux de G. Dupuy sur la dépendance automobile [1999] et de V. Kaufman sur la constance de l'usage de l'automobile même dans les espaces où des solutions de transport alternatives plus rationnelles sont disponibles [2003].

4. Ce lexique ne comporte que des mots rares jusqu'à la fragmentation de l'orthodoxie chrétienne [A. Höpfl]. Au XIX^e siècle, il connaît sa deuxième révolution linguistique en étant consacré dans les espaces artistiques et académiques (il recense les paradigmes et leurs adeptes puis catalogue les injures euphémisées entre auteurs et savants) et dans les espaces politiques et parlementaires en déclinant les mouvements politiques, leurs leaders et leurs militants (la matrice primaire est composée de conservatisme – libéralisme – socialisme).

de cet « isme ». Au départ, il a été tout cela pour ne devenir, que progressivement, un mot désignant un mode de déplacement individuel et motorisé⁵.

Un premier effet imprévu depuis l'invention de cet « isme »⁶ réside dans l'entrée de l'automobile dans la vie quotidienne de nos sociétés. Un indice de cette banalisation se trouve dans l'usage ordinaire « d'automobiliste » dans les langues contemporaines et de la disparition relative de celui d'*automobilisme*. Alors que les « ismes » sont des injures euphémisées autant que des mots totem (voir l'usage répandu dans les années trente de « fascistes » ou de « marxistes »), l'automobiliste est devenu « neutre » politiquement, perdant certaines de ses invectives passées⁷.

Banalisation ne signifie pas pour autant que l'automobile soit devenue un objet neutre socialement et politiquement. C'est pourtant l'impression qui pouvait s'imposer un siècle après son invention. Avec les projets politiques du « tout-automobile » [Flonneau] et les nombreuses campagnes publicitaires incitant à posséder ce bien, l'auto, la « bagnole » est devenue une preuve et un gage de l'entrée de l'individu dans l'âge adulte. Mais, depuis les années 1990, les soutiens politiques et idéologiques de la voiture personnelle ne disposent plus *de facto* des valeurs positives conférées jusque là à ce mode de transport. Paradoxalement, les années 2000 montrent une forte réactivation de l'objet qui reprend une place symbolique centrale imprévue dans les villes.

Avec ce retour de l'automobile comme objet politique de discours et de disputes, la langue contemporaine est elle aussi l'objet de restaurations linguistiques. La fabrique d'un nouvel ensemble de représentations ordonnées est en cours qui déborde l'objet voiture pour toucher les autres usagers de la route (voir l'émergence récente des « VTTistes » dans l'univers des « cyclistes »). La vente en nombre de véhicules dits 4x4 (et les mobilisations contre leur usage en ville) a suscité la création d'un nouveau groupe d'adeptes, « les 4x4istes », présentés par les médias (le Journal Télévisé de France 2 le 20 mars 2005 l'a vulgarisé) et dénoncés par des associations. Ce terme utilisé par les détracteurs permet à ses défenseurs de justifier l'achat de tels véhicules et d'expliquer l'utilité d'une telle dépense (voyager ou vivre « différemment » sont toujours mis en avant). En réponse, leurs propriétaires développent et entrelacent des discours complexes sur l'intérêt de ce véhicule et font ressurgir les éléments développés il y a plus d'un siècle par les protagonistes des premiers véhicules à moteurs.

D'autres constructions linguistiques et politiques sont d'un usage encore plus répandu même s'il faut entrer dans des « tribus » pour entendre ces mots (les sites internet sont une ressource permettant de saisir cette langue par delà les censures linguistiques que la presse et les élites imposent). Une journaliste (mariée sans enfant, 45 ans, vivant dans une « maison individuelle » dans « une ville proche de Paris » et possédant deux véhicules et une moto - dont obligatoirement un cabriolet qu'elle change tous les 18 mois -) explique au détour d'une phrase qu'elle est une « Cciste » (une adepte du Coupé Cabriolet). Et l'homophonie présente dans ce néologisme entre « ceux qui cessent » et ceux qui font scission est à l'origine de la création de ce nouvel « iste » : des adeptes de l'automobile qui ne se considèrent plus comme des *automobilistes* comme les autres.

5. Les débats académiques passent souvent par le doute de la pertinence euristique de ces mots. A. Toffler aurait ainsi créé le concept d'automobilité selon de M. de Certeau [1990, p.239].

6. La réussite de cette invention linguiste tient beaucoup aux nombreux espaces dans lesquels ses instigateurs ont été dire tous les bienfaits que ce mot et sa substance permettaient d'entrevoir. Les compétences sociales, les relations mobilisées expliquent la part prise par ces agents issus de la Bourgeoisie urbaine et de la noblesse. Mais il faut ajouter leur compétence linguistique (ils se font entendre en politique et à l'étranger) et leurs ressources littéraires (le coauteur de Fantomas P. Souvestre ou le polytechnicien C. Faroux, sont des journalistes incontournables de ce groupe).

7. « Autophobe » n'a pas réussi à s'implanter dans le langage courant à l'opposé de « chauffard ». Sur les luttes de classement sur les routes, voir L. Boltanski [1975] et P. Fridenson [1991].

Ces termes sont assez difficiles à entendre, tellement ces mots totem ne sont parlés que dans la tribu une fois le regard et les oreilles des autres mis à l'écart. Les membres de ces groupes ont des codes et des clivages opaques, ces adeptes se subdivisant entre eux. Il en est ainsi du numéro de série du véhicule et de la marque qui permettent de se situer dans un groupe d'adeptes : les « 307ccistes » ne se confondent pas avec les autres « CCistes ». Se considérant liés par un attribut commun, ils se retrouvent le week-end pour des convois et publient les photos de leurs véhicules sur leurs sites et leurs blogs.

Depuis longtemps, des noms de marques permettent de créer des néologismes assurant à ceux qui connaissent ces termes de se trouver sur internet (autrefois la presse spécialisée et les garages étaient des lieux de rencontre) et de trouver des solutions à leurs problèmes : des pièces détachées par exemple.

Il y a ainsi les « Bmwistes » (termes qui ne concernent que les propriétaires de motos) dont les propos échappent aux non initiés. « Là je vais faire du mauvais esprit: Je n'ai JAMAIS rencontré un BMWiste qui se soit plaint des réactions de suspensions liées au cardan, bien au contraire, ce levant des 2 roues c'est le pied, avec motricité et stabilité ... il est de notoriété constante qu'un BMWiste est capable de conduire n'importe qu'elle moto ». (voir <http://fdi.ath.cx/bm/gstory5.htm> site élaboré en 2001)

L'univers de l'automobile est donc toujours clivé entre adeptes⁸ : les « porschistes » (12700 pages), « peugeotistes » (2090 pages internet en 2003, 1500 en 2006), « toyotistes » (272 pages), « renaultistes » (246 pages) scandent les modes et les démonstrations que la voiture occasionne. Mais, certaines marques gardent leur spécificité en n'étant pas l'objet de ces investissements linguistiques : « mercediste » (1 usage), « mercedesiste » (3 usages) semblent aussi déplacés dans l'ordre des mots que l'usage populaire de ces véhicules neufs dans l'ordre social. Les sites internet ne doivent pas pour autant faire table rase du passé. Ces clivages ne sont pas tous récents et les familles abondent d'histoires affectives et de ruptures entre la marque du père ou du grand père et celle des garçons et des filles (elles entrent depuis peu dans cet univers de références et de consommation). Ces « istes » ont donc une longue histoire dans la vie quotidienne qui échappe beaucoup aux recensions des historiens.

La conclusion de cette restauration de l'automobilisme est la suivante : dans le langage ordinaire, l'automobiliste est un mot des dominants politiques et culturels qui, ne comprenant pas les relations nouées entre des usagers et certains véhicules, tentent de leur imposer leur conception de l'ordre politique et social. La richesse du vocabulaire employé par ceux qui résistent à ce discours dominant est un bon indicateur de la survie actuelle de l'objet automobile. En contrepartie, ces formes sociales de dépendance qu'implique l'automobile, étant le produit des stratégies de distinction et de mobilisation des individus, échappent aux injonctions du discours politique même relayé par les médias.

Les mobilisations politiques de l'automobile

L'automobilisme n'a pas été qu'une invention linguistique. Il a également constitué le produit d'une longue mobilisation politique - elle débute autour de 1890 -, éclatée dans l'espace social - elle implique au départ une fraction de la noblesse, des juristes, des hommes de lettres, des médecins comme des artistes et des politiques. Depuis cette période inaugurale, différents processus d'objectivation contribuent à mettre en forme ce qui compose, de manière là encore imprévue, les usages sociaux et professionnels de l'automobile. Sans ordre hiérarchique, les processus suivants interviennent successivement et parfois concomitamment : une codification des règles provoque des effets de longue durée dans notre société (les usages de l'automobile sont orientés par le code de la route). Une normalisation des standards de construction (des véhicules mais également des routes et des aménagements urbains) s'ajoute

8. Ce vocabulaire n'est pas propre à la société française. Les mexicains utilisent *rasquechismo* pour désigner le *tuning*, ses adeptes et leurs réunions. Voir le dossier consacré à ce groupe par *Géo*, février 2006, p.28.

aux règles en complétant la liste des possibilités offertes pour tels ou tels véhicules. Enfin, un étiquetage des catégories d'agents chargés de conduire s'opère en mettant en adéquation le conducteur, le type de véhicule conduit et le style de conduite (voir les maximes sur la conduite sexuée par exemple).

Ces trois processus combinés permettent de borner l'espace dans lequel les conducteurs peuvent se déplacer. Là encore depuis les années 2000, cette mobilisation politique de l'automobile produit de l'imprévu. Un premier exemple tient dans une manifestation où le véhicule est devenu le mode d'expression d'une catégorie sociale qui n'utilise pas la route professionnellement en dehors de ses déplacements individuels et des livraisons de ses produits. À Paris, le 28 novembre 2005, a été organisée une mobilisation pour laquelle les journalistes ne disposent pas de formules prêtes à l'emploi. Annoncée sur France Inter comme une « opération escargot », présentée au Journal télévisé du soir sur France 2 comme une mobilisation, la manifestation des restaurateurs pour la baisse de la TVA à 5,5% demeure un événement rare. Les manifestants circulaient dans des véhicules dont la plupart étaient banalisés, habillés d'une blouse blanche, affichant la toque du cuisinier sur la plage avant et maintenant leur klaxon en marche de façon continue. Le chiffre « 5,5% » peint sur les carrosseries permettaient aux passants de comprendre l'argument politique. Sur les trottoirs, les commentaires des spectateurs surpris par ce bruit, la forme du cortège et la profession présente insistaient sur cette découverte : « c'est une manif des restaurateurs ».

D'autres mobilisations montrent à quel point l'objet automobile est au centre de nouvelles luttes politiques et sociales. Les nuits de la Saint Sylvestre et les émeutes de novembre 2005 dans les « banlieues » ont focalisé l'attention des médias, des institutions et des particuliers sur les incendies des véhicules particuliers à tel point que les chiffres n'ont plus fait l'objet de communication de la part du ministère de l'Intérieur pour ne pas participer à la propagation du phénomène. Juste avant dans Paris, un groupe auto-désigné « les Dégonflés » prenait pour cible les 4x4 en les maculant de boue, en dégonflant les pneus et en posant un tract expliquant la méthode résumée par une des membres : « nous saisir de débats de société face auxquels les hommes politiques sont impuissants »⁹. En septembre de cette même année, la même catégorie de véhicules avait fait l'objet de manifestations d'associations écologistes devant des mairies d'arrondissement de Paris pour « en finir avec l'usage des 4x4 en zone urbaine ». Toute chose égale par ailleurs, ces mobilisations offrent une homologie avec les mobilisations britanniques contre les usagers de l'avion considérés par des associations écologistes comme des responsables de la pollution de l'atmosphère. À Paris, l'origine sociale du « coupable » n'est jamais nettement précisée même si des indices convergent vers le même groupe social. L'étude commandée par la direction de la voirie de la Ville montre que le revenu est la variable opératoire dans l'usage de l'automobile : plus il est élevé, plus les déplacements se font uniquement grâce à elle¹⁰.

Un dernier exemple de consécration de l'automobile dans la mobilité se trouve dans les guides touristes qui délivrent des conseils aux voyageurs pour assurer leur déplacement dans des espaces où ils ne disposent pas forcément d'un véhicule et où ils ont peu intériorisé les habitudes requises. Ces ouvrages diffusent une conception occidentale ethnocentrique de l'ordre automobile et permettent de mieux saisir « nos » propres limites mentales à la mobilité. Des éditions de quatre éditeurs depuis 1980 ont été dépouillées et composent un matériel parfaitement homologues dans l'espace et dans le temps des guides touristiques et des manuels de conduite du début du XX^e qui étaient publiés pendant la codification des

9. Entretien cité par *Le Monde* du 25 novembre 2005.

10. L'adjoint à la Mairie de Paris, Denis Baupin, a assorti la présentation de cette étude de ce commentaire : « On est très loin de la caricature que certains ont faite de notre politique en disant qu'elle était pour les bobos » (*Libération*, 27 octobre 2005). Cette enquête a été publiée dans *Ville et transports magazine*, n°386, 2005, « Voitures en Île-de-France : l'enquête qui dérange ».

règles de conduite sur route (ils donnaient des conseils pour voyager sans risque en France et offrent un tableau rétrospectivement riche des *a priori* parisiens sur les provinces et leurs populations).

Dans cette fin de XX^e siècle, ces guides précisent quasi systématiquement ce qu'est un véhicule dans ce pays, dans quel état est le parc, comment se présentent les routes et comment se caractérisent les usagers. « Soyez particulièrement attentif aux cyclistes, aux attelages, aux passants distraits, aux enfants jouant au milieu de la chaussée ou au bétail » (Maroc). D'autres partant de l'état des routes, donnent des conseils de prudence sur ce qui peut arriver au véhicule quand le conducteur n'y est plus : « toujours envahi de poussière. Mieux vaut donc protéger ce qui doit l'être » (les appareils photos, Maroc). Quand la route est en bon état encore faut-il prêter attention car « les Martiniquais roulent à vive allure ». Pour d'autres pays, les rédacteurs n'hésitent pas à refaire les règles en précisant qu'« une seule règle régit réellement les rapports entre conducteurs : le plus gros véhicule a priorité » (Thaïlande). Ou, croyant décrire une réalité uniquement exotique, ils insistent sur cette particularité qui fait que « bien que la plupart des conducteurs soient raisonnables et prudents, certains prennent un malin plaisir à doubler sans visibilité » (Malaisie).

La conclusion de cette réinscription de l'automobile dans des mobilisations est la suivante. Chaque camp en présence dans ces batailles politiques tente d'imposer un espace plus ou moins limité de déplacements aux autres. Reste à savoir comment un usager intériorise cette topographie et ose passer là où il n'est ni disposé, ni incité à aller - la mise en forme de la sécurité urbaine et des problèmes des banlieues rentrent également dans cette transformation des usages de l'automobile. Reste enfin à comprendre que l'automobile ne sert pas uniquement à se déplacer géographiquement mais, en même temps, à montrer, cacher ou transcender la part de l'espace que l'on croit maîtriser dans l'ordre social, dans un groupe social ou dans un territoire.

L'invention d'une cause difficile à plaider

L'automobilisme offre une dernière nouvelle caractéristique. C'est à nouveau une cause difficile à plaider dans les sociétés occidentales. Cette métamorphose ne prend pas les traits d'un retour du passé, cette conjoncture où la cause de l'automobile n'était pas acquise parce qu'elle entraînait en concurrence avec la valorisation du cheval dans les sociétés rurales¹¹ ; ou, dans les villes, parce qu'elle paraissait nuisible, bruyante, sonore et fumante dans des sociétés où l'engouement des élites pour l'hygiénisme [Corbin] déclassait ces pratiques immédiatement perçues comme nauséabondes. En observant maintenant l'inscription de l'automobile sur l'agenda politique, elle apparaît comme un enjeu contesté dans les questions traitées par les institutions politiques. Là aussi, Paris, fait figure de test de la capacité des acteurs politiques d'imposer la rétrogradation de l'automobile dans la hiérarchie des modes de transport dans l'espace urbain. Cette dévalorisation politique tient en partie à un autre ethnocentrisme, celui des catégories dominantes sur les « jeunes » et sur le « populaire ». Des fractions des élites tentent d'imposer leur conception de l'ordre automobile à ces catégories qui, en retour, n'arrivent pas à faire comprendre ce que sont leurs usages de ce mode de transport.

Les logiques du recrutement du personnel politique ont renforcé la surreprésentation des catégories dominantes socialement et économiquement et augmenté le vieillissement des

11. La période inaugurale de l'automobile livre sur ce point également des expériences politiques intéressantes. Le journaliste Pierre Giffard (1853-1922), publiciste connu de la cause automobile, candidat aux élections législatives dans la circonscription d'Yvetot en 1904 se trouve confronté à la distribution de son ouvrage *La fin du cheval* (publié en 1899) par des employés de De Dion contre lequel il avait pris à de nombreuses reprises position (dans l'affaire Dreyfus, dans les conflits entre les titres de la presse sportive et dans la concurrence interne à l'Automobile club de France). Sa carrière politique n'a jamais été plus loin ; De Dion, à l'opposé, était élu régulièrement.

représentants¹² : le tout ne facilite pas l'attention du champ politique pour le conducteur ordinaire, pour son style de vie (dont la conduite n'est qu'une manifestation parmi d'autres) et pour tout ce qu'il fait avec un véhicule. Les conseillers « route » ou « sécurité routière » sont ainsi chargés de pallier ce fossé en trouvant des alliés (les entreprises ou les maires¹³) dans cette entreprise institutionnelle visant à changer les mentalités.

Dans d'autres institutions, la fluctuation de la valeur sociale (et politique) reconnue à cet « isme » produit des effets lors des auditions des prévenus pendant les jugements des tribunaux correctionnels saisi du contentieux de la route. Il est désormais illégitime d'y soutenir publiquement que l'on est une sorte de « héros » de la route tout droit sorti du passé : que l'on roule sans respecter les limites de vitesse, que l'on téléphone sans cesse ou que l'on ne s'attache jamais. L'automobiliste doit s'y parer d'une « façade » institutionnelle sans laisser voir d'artifices. Lors de ces autres discussions, il doit pouvoir assurer et rassurer son entourage ou les institutions que sa pratique est conforme à cette nouvelle conception de la « bonne conduite » pour laquelle les médias ont déjà pris fait et cause en relatant négativement les excès de vitesse constatés sur certains axes et en participant à la dénonciation de signes de « mauvaise conduite »¹⁴. Dans cette nouvelle doxa¹⁵, le conducteur ne symbolise plus ni la modernité ni la virilité mais fait figure de responsable exemplaire de cette « brutalisation »¹⁶ des sociétés.

Un dernier effet dans le champ politique caractérise cette transformation de la cause des automobilistes. Il y a eu l'émergence d'un espace de contestations de certains usages de l'automobile suscité par des entrepreneurs de morale dont les luttes ont continué par delà l'instauration par les pouvoirs publics de solutions qu'ils demandaient. Pour l'automobile comme pour d'autres pratiques, la victime est désormais la figure qui préoccupe en premier les médias, les agents politiques et les acteurs juridiques. Il en découle une reformulation de nombreux problèmes où il ne s'agit plus d'encadrer une liberté mais d'empêcher l'accident (la conduite est donc criminalisée). Des variantes de l'hygiénisme adaptées au contexte et reformulées pour la route orientent ce traitement politique garanti par l'expertise scientifique de médecins. Une codification de nouvelles règles s'engage comme par exemple en matière de pollution. Le délit ne provient plus de la manière de conduire du conducteur mais de l'entretien que le propriétaire consacre à son véhicule.

La conclusion de ses trois métamorphoses de l'automobile pourrait être ainsi résumée : l'automobilisme est une croyance, encore largement intériorisée par des agents, en leur liberté individuelle d'aller et de venir alors qu'ils ne perçoivent pas à quel point elle est, pour reprendre la formule de P. Bourdieu, « conditionnée » - par l'histoire faite chose dans et sur

12. En 1982, l'âge moyen des représentants syndicaux et politiques était de 45 ans. Vingt ans plus tard, il est de 59 ans selon L. Chauvel [2002].

13. Pour les premiers, voir la remise par le ministre des Transports des premiers trophées « entreprise » de la sécurité routière organisés par la Sécurité routière en juin 2006. Pour les seconds, voir les rééquilibrages budgétaires effectués par le Gouvernement pour sensibiliser les élus locaux comme le montre le dossier du *Journal des maires*, n°3, mars 2006, « La sécurité routière, un question locale ».

14. La réalisation d'émissions télévisées de distraction sur le code de la route est révélatrice de cette entrée des médias dans l'imposition de cette nouvelle conception de l'ordre automobile.

15. L'activisme pour la cause automobile entraînait certains auteurs reconnus sur le terrain de la morale. John Grand-Carteret, écrivain français (1850-1927) auteur de deux ouvrages centraux (*La voiture de demain : histoire de l'automobilisme* en 1898 et *Almanach des écraseurs* en 1904) laisse une œuvre de plus de cent références avec un fort tropisme sur les mœurs françaises et allemandes. Hennequin, le rédacteur du rapport la Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles en 1905 publie *L'automobilisme* en 1909 puis fait partie des commissions sur le régime des mœurs puis sur la prostitution.

16. Cette notion est empruntée à G. Mosse [1999] dans un tout autre contexte. Il n'est pas question ici de comprendre comment des espaces politiques ont été habitués à l'usage intensif de la violence mais, dans une logique analogue, de saisir comment la mort de masse est l'objet d'une censure politique.

laquelle ils se déplacent - et « conditionnelle » – contrôlée et censurée de l'extérieur. Reste néanmoins, qu'en intériorisant ces habitudes de mobilité dans la vie quotidienne, les agents apprennent et intériorisent également nombre de savoirs transférables et ajustables dans d'autres objets susceptibles d'assurer leur auto-mobilité. Mais quand, pourquoi et comment pourra-t-on extraire l'automobile de ces pratiques ?

Bibliographie

- Boltanski L., « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la Recherche en sciences sociales*, n°2, 1975, p. 25-49.
- Bourdieu P., *La Distinction. Critique social du jugement*, Paris, Ed. de Minuit, 1979.
- Certeau M. de, *L'Invention du quotidien. I. Arts de faire*, Paris, Gallimard, Folio [Essai], 1990.
- Chauvel L., *Le Destin des générations : structure sociale et cohortes en France au XXe siècle*, Paris, PUF, 2002 (2^e édition).
- Corbin A., *Le Miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire au 18^e-19^e siècles*, Paris, Aubier [Collection historique] 1982.
- Courty G., « Le Sens unique. La codification des règles de conduite sur route », *Politix*, n°10-11, 1990, p.7-20.
- Dupuy G., *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 1999.
- Flonneau M., « Georges Pompidou président conducteur et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième siècle revue d'histoire*, n°61, jan-mars 1999, p.30-43.
- Fridenson P., « La société française et les accidents de la route, 1890-1914 », *Ethnologie française*, XXI, 3, 1991.
- Höpfl H., « Ism and ideology » in O'Sullivan N., *The Structure of Modern Ideology. Critical Perspectives on Social and Political Theory*, Aldershot, Elgar, 1989.
- Jones J., *The Politics of Transport in Twentieth-century France*, Kingston, McGill-Queen's University Press, 1984.
- Kaufmann V., « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°1, 2003, p.39-58.
- Lannoy P., « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie*, 44-3, 2003, p.497-529.
- Mosse G. L., *De la Grande guerre au totalitarisme. La brutalisation des sociétés européennes*, Paris, Hachette littératures, 1999.