

BERNARD

CHARBONNEAU

L'Hommauto

DENOËL

BERNARD
CHARBONNEAU

L'Hommauto

DENOËL

DU MÊME AUTEUR

Teilhard de Chardin, prophète d'un âge totalitaire. Éditions Denoël, Paris, 1963.

Le Paradoxe de la culture. Éditions Denoël, Paris, 1965. Nouvelle édition augmentée d'un texte sur la science, sous le titre de *Nuit et jour*.

Célébration du coq. Éditions Robert Morel, Alpes de Haute-Provence, 1966.

Dimanche et lundi. Éditions Denoël, Paris, 1966.

L'Hommauto. Éditions Denoël, Paris, 1967.

Le Jardin de Babylone. Éditions Denoël, Paris, 1969.

La Fin du paysage. Conception, photographies et légendes de Maurice Bardet. Éditions Anthropos, Paris, 1972.

Le Système et le chaos. Critique du développement exponentiel. Éditions Anthropos. Paris. Réédition Économica, 1990.

Tristes campagnes. Éditions Denoël, Paris, 1973.

Notre table rase. Éditions Denoël, Paris, 1974.

Le Feu vert. Autocritique du mouvement écologique. Éditions Karthala, coll. Poing d'interrogation, Paris, 1980.

Je fus. Essai sur la liberté. Imprimerie Marrimpouey Jeune, Pau 1980.

Une seconde nature. Imprimerie Marrimpouey Jeune, Pau, 1981. L'État, Édition Économica, coll. Classiques des sciences sociales, Paris, 1987.

Nuit et jour. Science et culture. Éditions Économica, coll. Classiques des sciences sociales, Paris 1991. Contient *Le Paradoxe de la culture*, 1965. *Critique de la science*, 1984-1986.

Sauver nos régions. Écologie, régionalisme et sociétés locales. Éditions Sang de la Terre, coll. Les dossiers de l'écologie, Paris, 1991.

Il court, il court le fric. Éditions Opales, Bordeaux, 1996.

Un festin pour Tantale. Nourriture et société industrielle. Editions Sang de la Terre, Paris, 1997.

Bernard Charbonneau

L'Hommauto

DENOËL

© 1967, by Éditions Denoël

2003, pour la présente édition

9, rue du Cherche-Midi, 75006 Paris ISBN 2-207-25501-8
B 25501-1

Au mort inconnu de la seconde tuerie motorisée.

La vie et l'œuvre de Bernard Charbonneau

Bernard Charbonneau est né en 1910 à Bordeaux. Dès l'adolescence, il manifeste son goût pour l'environnement et les espaces naturels. Adeptes des voyages à pied ou à vélo, il explore le Sud-Ouest, traversant sac au dos les forêts des Landes jusqu'à l'Espagne. Après un baccalauréat de philosophie et des études d'histoire et de géographie, il obtient l'agrégation en 1935.

À vingt-quatre ans, titulaire de son premier poste d'enseignant à Bayonne, il fait la rencontre d'intellectuels qui influenceront beaucoup sa pensée : Emmanuel Mounier, qui vient de fonder la revue *Esprit*, et Jacques Ellul, à la fois philosophe, juriste et théologien protestant, qui amorce une réflexion sur le progrès économique et la technique. Bernard Charbonneau crée avec eux des « clubs de presse » et des groupes de discussion. Dans le sillage de Mounier, son groupe devient « le groupe personnaliste du Sud-Ouest ». Soucieux d'harmonie avec la nature et de respect de l'environnement, il poursuit sa vie d'escapades et de randonnées dans des régions encore peu développées, telles la Galice ou les Pyrénées espagnoles.

Professeur à Bordeaux en 1938, il s'y marie. Face à la guerre, à l'Occupation, à la lutte antinazie, Bernard Charbonneau se tient en retrait. L'événement majeur de ces années-là restera pour lui l'explosion atomique d'Hiroshima. En 1945, il termine son premier ouvrage : *Le Pan se meurt*, où il donne ses premières analyses de la « grande mue » de l'espèce humaine vers la civilisation technico-industrielle. Avant tout penseur de l'hégémonie de

la technique, de la menace industrielle, il reste à l'écart de l'effervescence idéologique et politique de l'après-guerre.

À l'écart et loin des villes : c'est en effet à Laroin, dans les Pyrénées-Atlantiques, qu'il construit sa maison en pleine campagne, non loin de l'école normale de Lescar où il enseigne. Commence alors pour lui une vie de précurseur solitaire de ce qui ne s'appelle pas encore le « mouvement écologique ». Il sait à quel point le sentiment de la nature est subversif dans cette société française qui se rue sur la consommation et la croissance. D'ailleurs, ses premiers livres mettent plusieurs années à trouver un éditeur.

Au fil des années 50 et 60, il devient l'observateur critique d'une société où l'équilibre séculaire entre l'homme et la nature semble condamné. Dénonçant le règne de la technologie, le fétichisme de la consommation, la dictature de la valeur marchande, Charbonneau est l'un des pères de la pensée écologique moderne. En 1949, il publie à compte d'auteur *L'État* où sont confrontés totalitarisme politique (essentiellement stalinien) et hégémonie techno-scientifique. Il publiera ses quatre livres suivants chez Denoël.

Sa pensée trouve un écho dans les mouvements écologistes naissants des années 1970. Pourtant, il se tient à distance de ce « retour au naturel », comme si la soi-disant politique de l'environnement n'était que le complément illusoire de sa destruction. Le sentiment de la nature s'exaspère à mesure qu'il disparaît. Malgré tout, il donne régulièrement des articles dans *Combat Nature*, la revue des associations écologiques. Il participe également à la fondation du Comité de défense de la côte aquitaine, qui s'oppose à certains aménagements du littoral, ainsi qu'à la fondation du Groupe du Chêne, et au réseau européen Écoropa. Tour à tour essayiste analysant les pièges du développement (*Le jardin de Babylone*, 1969, *Le Paradoxe de la culture*, 1965, *Le Système et le chaos*,

1973), polémiste doté d'une verve ironique (*L'Homme auto*, 1967, *Il court, il court le fric*, 1996) ou encore anthropologue du quotidien (*Un festin pour Tantale*, 1997), Bernard Charbonneau, mort en 1996, a composé une œuvre multiple, au carrefour du pamphlet et des sciences humaines, et aux accents prophétiques.

Avis au conducteur

Stop ! Voie sans issue. Demi-tour ! Le temps n'est plus où les civilisations se définissaient par le Christ ou la Liberté. Aujourd'hui, les religions, heureusement réduites à l'esprit, n'ont aucune action sur les mœurs ni sur la politique et les idéologies sont en crise. Ce n'est plus un Dieu, ni même un principe, qui préside à notre société, mais un fait : une machine, ce gros cafard aux yeux fixes, l'automobile, ainsi nommée parce qu'elle se meut d'elle-même. À 150, elle fonce droit au but, vers l'avenir. Lequel ? Nul ne sait.

Si quelque Sénélite découvrait l'Europe ou l'Amérique, il définirait leur civilisation comme celle de l'automobile. Elle est notre idéal ; chaque automne nous allons l'adorer devant l'autel où elle brille de mille feux. Et elle hante nos rues comme nos rêves. L'économie de la France ou des U. S. A. est, pour une bonne part, une économie de la bagnole ; que Ford ou Renault vende mal, ou que leur production décline, la crise, le chômage et la Révolution menacent le pays : c'est Volkswagen qui a probablement sauvé jusqu'ici l'Allemagne de l'Ouest d'Hitler. Que la crue de la matière à roues monte toujours plus vite, la prospérité règne, et la foi dans l'avenir. L'auto envahit le temps : d'après Gallup, les Américains passeraient 18,22 % de leur journée dans leur voiture. Et elle façonne l'espace ; elle déblaie dans le tissu des maisons le vide cimenté nécessaire à sa ruée ou à son repos. Car il lui faut non seulement des voies de plus en plus larges, mais un logement ; on pourrait dire : une autre cité et un autre citoyen.

Il est d'ailleurs peut-être en train. L'homme occidental tend à faire corps avec sa bagnole ; sans roues il n'est plus qu'un misérable homme-tronc : un piéton. Ou plutôt,

impatiente au bord du trottoir, la bagnole attend son homme ; car il faut bien que lui aussi regagne son garage, c'est-à-dire sa maison. L'homme-auto forme un tout dans sa coquille à moteur. Il va, l'auto l'avale, la portière claque et il démarre. Il vient et, après un dernier rot, la bagnole accouche de la personne humaine ; mais elle la récupère bientôt. Contact, l'auto ronronne ; il fallait l'homme pour lui donner la vie. Il la conduit, mais désormais c'est l'engin qui l'entraîne. Quand l'invincible mécanique fonce en jetant sa clameur, qui se douterait qu'elle renferme un délicat mammifère que le moindre choc suffit à meurtrir ? Il faut qu'un accident vienne la broyer pour qu'un filet de sang filtrant à travers les tôles nous fasse découvrir qu'elle dissimulait un corps, et peut-être une âme.

L'auto-mobile commande ; c'est le poids de l'univers et de la société qui nous cale les fesses sur son siège. Nous vivons en bagnole ; nous y roulons sur des autoroutes, nous y mangeons dans des restauroutes ; nous y dormons, nous y faisons l'amour ; et nous y mourons. Toute divinité exige sacrifice, et la belle déesse lève un tribut qui est à la mesure de son prestige et de sa puissance. Elle prélève sa dîme ou son quint sur le budget de la ville et le salaire du travailleur ; pour lui permettre de courir après l'ombre de la nature et de la liberté, en retrouvant finalement au bout de sa course la foule et le bruit qu'il avait fuis : l'automobile. Et tout sacrifice est sanglant. Chaque année plus de dix mille morts et deux cent mille blessés tombent en France dans la tentative de percée du week-end, - sans compter les ruines matérielles, qui ne sont pas toutes remboursées par le tribut, toujours plus draconien, prélevé par les assurances. Pas un Français qui n'ait frôlé la mort, qui ne soit un jour atteint dans sa chair ou ses affections. Mais qu'importent ses morts à l'offensive ensoleillée qui se rue vers les plages ! Parfois des uniformes noirs et un drap blanc sur l'asphalte stoppent notre élan ; il faut bien vivre

et progresser, et nous écrasons l'accélérateur. C'est le grand départ vers l'Éden, Français, en voiture ! Votre cercueil vous attend ; l'enterrement du pauvre dans les tôles minces d'une 2 CV, ou celui du riche dans les crocs d'acier d'une Jaguar.

Désormais nous pouvons foncer ; il suffit d'une imperceptible pression. Seulement, vers quoi ? Et comment ? Nous avons une auto, il nous reste à nous en servir. Mais pour que le chauffeur reprenne ainsi le volant, il faut qu'il aille à rebours de sa pente, qui est de laisser faire la machine. Certains diront : si la banquise à moteur bloque les villes, il n'y a qu'à bâtir la ville des autos, sinon des humains. Et si la bagnole tue, c'est la faute à la route, ou mieux encore au conducteur ; il suffira de le doter d'un troisième œil, et d'une autre conscience. Après tout, la R 16 a bien succédé à la De Dion, pourquoi pas Superman à Dupont ?

Mais comme l'hommauto forme un tout, je crains qu'il ne faille à la fois changer la carrosserie et le moteur : la bagnole avec son chauffeur. Si celui-ci change d'esprit, je ne doute pas qu'il ne change de corps : de voiture. S'il n'est plus l'esclave, mais le maître de sa vitesse, comme l'y invite le code, il réclamera un engin plus sûr, même s'il est moins rapide ; il lui demandera de le mener quelque part : au bord de la Marne et non du Styx. L'important c'est la fin, non le moyen, du transport ; plutôt que notre auto, là où elle s'arrête.

Comme au premier jour, c'est à l'homme de faire l'essentiel du parcours, en se servant de ses muscles et de ses méninges. Nous y sommes. Stoppons ; coupons le contact. La nuit explose, et l'immensité. Ouvrons la portière et naissons à notre corps : marchons. On ne pénètre pas à cheval dans sa maison.

Première partie

Vivre en bagnole

Auto-mobile

L'auto-mobile est dite plus communément auto. Ce qui souligne bien l'essentiel, qui n'est pas dans le transport mais dans son automatisme. La voiture à âne, par exemple, n'est pas automobile ; elle dépend de l'âne, et même un peu de son maître, tandis que souvent l'auto mobilise son conducteur. Dans l'une, de toute évidence, le moteur se distingue du châssis, tandis que dans l'autre il se dissimule sous le capot, comme les tripes dans le ventre, ou la cervelle dans la tête du piéton. Tiède et gluante de graisse ou de sang, la vie circule par mille canaux dans les intérieurs. La complication est à l'envers ; l'endroit, impeccablement verni ou tiré à quatre épingles, oppose à l'examen sa rassurante simplicité. L'auto-mobile forme un tout, comme le piéton qui, bien plus que le char à bœufs, fut le premier auto-mobile humain.

L'auto n'est pas seulement auto-mobile, l'automate est aussi auto-crate. Certes, la créature fut un jour conçue par Dieu, ou par Panhard. Mais il y a longtemps que le souvenir s'en est perdu et, depuis le coup de pouce originel, elle a fait son chemin. Elle a évolué ; chaque année, pour des raisons qui ne tiennent qu'à elle-même, il lui pousse quelque nouvel organe. L'auto devient ; protéiforme, tantôt elle se pare de lyrisme nickelé, tantôt elle copie les formes souples de la nature, sans autre motif que de séduire son homme pour l'inviter à s'accoupler. L'Occidental a inventé l'auto pour aller où il veut ; et finalement il va où va sa bagnole, c'est-à-dire n'importe où, car une machine est sans pensée. L'automate tend à échapper à son demiurge quand il devient trop rapide et trop puissant. Un déclic suffit à déclencher l'avalanche ; au départ, elle murmure à peine sur l'asphalte, mais bientôt le vent se lève, et l'ouragan. Et plus s'accélère cet élan qui, croyons-nous, nous libère, plus il nous est difficile de le guider. Plus

s'accélère la vitesse, plus le virage devient impossible, et le coup de frein périlleux. Le pied au plancher, il n'y a qu'une voie : la ligne droite ; ce trait blanc qui plonge en sifflant vers l'horizon est un rail dont nous ne pouvons sortir. L'auto fonce, - sans doute est-elle munie d'un volant pour permettre au conducteur de s'y cramponner. À cette allure bientôt elle décolle, enlevant l'homme pour le mener vers un autre monde qui n'est plus le sien. La voiture s'est muée en fusée, que nul radar ne contrôle. Comment la rattraper ? Nos muscles et nos nerfs ne sont plus assez prompts. Seule la pensée est encore plus rapide.

1

Historique de la bagnole

Pour se mouvoir à son aise l'homme est devenu l'hommauto. Il s'est donné un autre corps qu'anime le feu de Zeus, captif d'une lourde châsse d'acier. Il n'a plus qu'à penser, qu'un geste à faire, pour déclencher l'éclair. Mais il est d'autant plus serf de sa machine, et de l'organisation qu'elle exige. L'hommauto s'est voulu centaure ; mais s'il ne craint plus les dieux et sa propre faiblesse, il se réveillera un jour cloué au sol par le corps de fer qu'il s'est donné.

Genèse. Comment l'auto-mobile naît de l'im-mobile.

Ford l'a pressenti, après Hegel, le devenir de la bagnole est celui de l'Esprit, qui est Liberté. Malheureusement, chez l'homme, le moteur dépend toujours d'une encombrante carrosserie : corps, État ou société ; plus celui-là devient puissant, plus celle-ci est lourde. En voulant une bagnole, une liberté, qui soit toute à tous, n'allons-nous pas l'interdire à chacun ?

L'im-mobile a précédé l'auto-mobile. Pendant des millénaires, le corps et l'esprit humains furent englués, dans la glèbe. L'homme fut longtemps un paysan qui faisait partie du paysage, il n'allait pas le voir ; et s'il en décollait tant soit peu, c'est par l'effort de ses muscles, en progressant pas à pas. Il ne voyageait pas, il n'allait pas de la montagne à la mer, en automne, il descendait avec ses troupeaux des alpages ; ou il partait en pèlerinage à Jérusalem pour mourir. Et comme il faut bien faire de nécessité vertu, l'idéal ne consistait pas alors à foncer

toujours plus vite, en quatrième vitesse, mais à rester là, sans sortir de son village ou de sa condition ; tout au plus était-il question de retourner, en marche arrière, vers quelque archétype parfait. En guise de roues, l'homme avait des racines.

Mais l'homme n'est pas un arbre ; bientôt, quelque chose se mit à bouger, dans son corps ou dans sa tête. Aller ailleurs, trouver mieux... se mouvoir. Le désir, le démon de la connaissance et celui de l'absolu l'engagèrent dans des chemins qu'il devait s'ouvrir au fur et à mesure qu'il avançait ; et l'esprit s'exaspérait de ces cuisses et de ces pieds pesants qu'il devait traîner à sa suite. Alors fut inventée la roue qui dévale toujours plus vite pour peu qu'il y ait pente. Il ne manquait qu'un moteur, et c'est en voulant dompter l'énergie solaire que Phaéton fut victime du premier accident d'automobile. Mais accélérons encore et la roue quitte le sol, la liberté de l'homme devient celle de l'oiseau, Phaéton devient Icare. Malheureusement l'invention de l'avion précède toujours celle du parachute.

Se mouvoir, soi-même, devenir auto-mobile. Le rêve de liberté hante l'immobile ; comme d'ailleurs la nostalgie de l'im-mobile hante les errances de l'automobile, - si elle fonce ainsi c'est à la recherche d'un garage. La liberté, l'automobile idéale, c'est le Saint-Esprit, qui va et souffle où il veut. La puissance du moteur est absolue, tandis que le poids du châssis est nul : donc pas de problème de freinage, ni de parking ; libre de tout ravitaillement, indépendant de l'infrastructure, capable d'atterrir n'importe où, le Saint-Esprit des chrétiens réalise le rêve auto-mobile, la liberté absolue : la symbiose de l'auto et de l'avion. À un niveau plus modeste, l'auto-mobile est un produit de la liberté bourgeoise ; la Jefferson - Ford n'est plus le char des Dieux mais une liberté de série, vendue à tempérament à tous les citoyens ; elle est seulement construite assez solidement pour permettre à la dernière

génération de *farmers* de se risquer sur les pistes qu'avaient ouvertes les pionniers. Tandis que la Renault, création de l'individualisme bourgeois français, remplit une fonction de prestige, bien plus que morale ou utilitaire. Cette cellule à moteur a permis à l'individu non seulement de sortir des rails pour aller là où cela lui plaisait, mais il a pu ainsi tenir sa personne et sa famille à l'écart des fréquentations douteuses du P. L. M.

Malheureusement toute liberté humaine qui s'incarne prend forcément du poids. Se mouvoir... n'importe où et de plus en plus vite. Mais alors, ce sera sur des routes qui, pour aller partout, devront recouvrir la terre. On croit fabriquer des automobiles, on fabrique une société. Et si la bagnole, à force d'accélérer sa vitesse, arrivait un jour à se donner des ailes, elle n'en serait que d'autant plus déterminée. L'avion (et surtout la fusée) moderne ne dépendent plus des fantaisies du parasite humain qui provisoirement l'encombrent ; ce bolide suit une orbite encore plus stricte que celle des météores.

Préhistoire. - Du piéton, et de la pédale.

L'homme est parti à pied, il arrive en voiture : il n'y aurait pas d'auto si le piéton ne l'avait inventée. Et c'est encore à pied qu'il rentre et sort de sa bagnole. Nous perdons trop de vue ces réalités premières. Le passé survit dans le présent et détermine l'avenir : il y a encore quelqu'un d'assis sur le siège. Il faut bien commencer par le pied qui est l'*alpha*, et peut-être l'*oméga*, de l'automobile ; aujourd'hui encore il reste indispensable à l'accélérateur.

Au fond, qu'est-ce qu'une voiture ? Un pied, en plus rapide, - mais combien plus lourd et encombrant. Dans cette tortueuse Europe, où caser nos quatre roues ? Passe encore pour l'immense Amérique ! Tandis que le pied !

Souple, discret, en prise directe avec le mollet par le joint de la cheville, il lui suffit d'un trottoir. Et allez donc danser avec une bagnole !

Faut-il glorifier le pied, au moment où le coussin d'air va succéder à la roue ? Peut-être qu'ainsi protégé des durillons il va devenir à la mode comme l'art roman ou Lascaux. Le pied peut sembler primitif ou lourd ; sans cette assise horizontale jamais l'anthropoïde n'aurait atteint la verticale. Inébranlable, claudélien, le pied nous enracine, semble-t-il, dans le cosmos. Et contrairement au préjugé, sa sensibilité est grande. Nue, au contact du sable ensoleillé, cette plante dont les pétales sont des orteils s'épanouit de plaisir : la moindre chatouille la bouleverse. Volupté suprême ! prendre son pied ; mais il est vrai qu'un rien nous les casse. Le pied fonde l'homme ; privé de pied, réduit au cerveau, l'intellectuel n'est qu'un cul-de-jatte. Et pourtant cette base : le pied, n'est pas sans rapport avec le mouvement. On lui reprochera la dépense d'énergie qu'exige son va-et-vient, et la lenteur de son allure ; quelle autre carrosserie serait mieux adaptée à l'homme, aussi personnalisée, que celle qu'il supporte ? Et quelle autre offrirait ainsi une visibilité totale, grâce à la vitre largement ouverte de l'œil ? De toutes parts s'étend la vue ; pas un lichen du rocher, pas une nuance du vert de la feuille n'échappe au piéton. On me dira que dans son véhicule il n'est pas assis, certes. Mais la maîtrise de la vitesse y est aussi parfaite que la vue. On a médité du pied ; il n'est pas si stupide ; il tâte, il pèse, il pense. Tout espace qu'arpente le pied devient immense, plein de saveur et de relief, riche de mille possibles. Et ce qu'il appréhende, il le voit ; le pied autant que la main est l'œil de l'aveugle.

Le mouvement alternatif du pied s'oppose à celui, circulaire, de la roue ; et la synthèse fit la bécane, cette acmé d'un machinisme à hauteur d'homme. Avant de poursuivre l'examen de l'évolution du pied vers l'auto, il

nous faut considérer ce diverticule sans avenir du grand fleuve du Progrès. L'âge d'or du vélocipède est à peu près contemporain de la voiture à pétrole. Ultime création de l'individualisme bourgeois, le vélo est monoplace ; sauf le tandem qui est biplace, mais on sait que le couple, l'égoïsme à deux, est la société limite de l'égoïsme libéral.

Humain, et tant soit peu anarchique, le vélo triomphe avec *Les Copains*. Mais, comme toutes les grandes œuvres, celle-ci est tardive ; le raid sur Issoire est sans lendemain : aux grandes vacances de l'été 1914 les copains durent troquer la bécane contre les bons vieux godillots. Que pouvaient-ils d'autre ? Tout au plus scandaliser Ambert ; et Ambert ne fut détruit que trente ans plus tard par Volkswagen. La III^e République a vécu ; aujourd'hui le vélo ne triomphe de la bagnole qu'au Tour de France. Pour survivre il a dû s'adapter en devenant le vélomoteur, ce bâtard que Peugeot fit à la petite reine.

C'est la combinaison de la roue et des quatre pieds du bœuf qui fit le char mérovingien, ce lointain prototype des Cadillac présidentielles. Le char mérovingien est sûr, car le moteur se trouve être le frein ; aussi le bœuf fut-il vaincu par le cheval, arabe ou carolingien. Le vrai débat d'ailleurs n'a pas tellement opposé le bœuf au cheval que le cheval à l'homme de pied, qui est son vieil adversaire. C'est le cheval qui l'emporta d'abord à Andrinople, puis le fantassin à Courtrai ; en attendant que le fantassin motorisé les mette tous deux d'accord, quelque part sur la Vistule ou sur la Meuse. Car s'il y a un débat du cavalier et de l'homme de pied, il n'y en a plus entre l'automobile et le piéton.

Aujourd'hui le piéton disparaît, avalé par l'automobile. Il a perdu la partie dans les villes, traqué sur la chaussée jusque entre les clous par les bagnoles qui n'attendent que le feu vert pour lui bondir dessus. Et il est chassé du trottoir où ces dames s'installent. Il n'a plus voix au

chapitre, leur tonitruant bavardage lui cloue le bec. Il ne peut ouvrir la bouche de crainte d'être asphyxié par leurs pets. Quant à la route, il ne sait plus s'il doit tenir sa gauche ou sa droite. Piéton, prenez garde à droite, la voiture menace vos arrières ! Prenez garde à gauche, la bagnole vous charge de front ! Les Ponts et Chaussées ne lui laissent même plus la place d'un sentier, il ne lui reste qu'à s'enterrer dans le fossé ; et c'est bien pire dans les bourgs, où la crue de l'asphalte le colle le dos au mur devant le peloton des bagnoles. Où est le temps où, sac au dos, tenant le guidon d'une main, Adam et Ève prenaient la route ? Le piéton ne suit plus une route, il longe une voie ferrée, à chaque instant giflé par des express. Le piéton est une survivance, un obstacle qui pousse parfois l'impudence jusqu'à se faire écraser. Celui qui s'avance à pied, il faut le mettre au pas ; la gendarmerie s'en occupe. Elle considère à juste titre tout homme de pied comme suspect : un vagabond, un hors-la-loi du code de la route ; une sorte de résidu qui traîne on ne sait pourquoi sur le bas-côté. Le piéton est forcément insolite ; déchaussé de ses pneus, dévêtu de ses tôles, l'homme sans auto est en quelque sorte à poil, aussi obscène qu'un limaçon sorti de sa coquille. Il est normal que la police l'inculpe d'attentat à la pudeur automobile.

Histoire : De la voiture, avec ou sans cheval.

Pendant longtemps la voiture fut à la traîne du cheval, qui était l'essentiel ; l'homme chevauchait plutôt le moteur, qui était muni d'une selle comme aujourd'hui la moto. Mais, sauf l'exception du centaure, l'accord de l'homme et de sa monture n'était pas parfait ; à la différence de la Simca, le cheval n'était pas personnalisé, il restait personnel en dépit de la bride. Et il n'est pas question de

monter plusieurs chevaux à la fois. Le Progrès tournait court ; le Progrès est moins celui du cheval ou du chauffeur que celui de la voiture.

Le moteur étant donné par la nature, il restait à s'intéresser à la carrosserie : d'où le carrosse, qui permit de multiplier les chevaux. Mais le carrosse est-il déjà une voiture ? On pourrait en douter, car il lui manque l'essentiel : la vitesse et le confort. Le carrosse n'est pas un moyen de transport, ses chromes délirants n'ont pour raison que d'éblouir les foules. Aujourd'hui il ne sert que dans les grandes occasions ; même la reine Élisabeth ne le prend que deux fois par an pour aller en ville, à l'ordinaire elle se sert de sa Daimler qui est une sorte de carrosse embourgeoisé et laïcisé. Cependant méfions-nous, le carrosse survit dans la voiture. Malheureusement ce n'est plus seulement pour ses dorures qu'on l'adore, mais pour son allure.

La voiture : berline, coupé, cabriolet, naît avec la grande Révolution, qui fut plutôt celle de la machine. On perfectionna d'abord la carrosserie, faute d'améliorer le moteur : le cheval, ou le carburant : l'avoine. Mais l'utile n'élimina pas tout de suite la gloire ; faute d'aérodynamisme, la familiale de Louis XVI arriva trop tard à Varennes. À quoi bon perfectionner la voiture si le cheval ne suit pas ? Stephenson eut l'idée d'y atteler une locomotive ; mais il faut bien le dire : la locomotive a du mal à sortir des rails et, pour ce qui est du départ, elle n'en fait qu'à sa tête. L'idéal d'un siècle de liberté c'est le chemin de fer sans rail, la voiture sans cheval. Le rêve du bourgeois occidental est de disposer d'un wagon, ou mieux, d'un compartiment automobile qui parte à n'importe quelle heure. Le train est à la fois massif et hiérarchisé ; il rassemble les individus, mais il oppose les classes, tandis que la bagnole atomise la société ; en principe elle la fait éclater dans l'espace. Mais comme l'individu n'est peut-

être qu'un rêve de l'ancienne société et que toutes les bagnoles visent le même but, le nez contre le cul, elles se constituent en train, dont chaque wagon serait locomotive.

L'automobile ne fut pas tout de suite automobile ; la machine ne put s'avouer d'un coup comme telle. Il y eut un temps de gestation où la voiture fut provisoirement à pétrole, comme la lampe. Elle fume comme la machine à vapeur. Elle reste en relation avec son chauffeur, qui doit la réinventer à chaque instant. Elle n'est que par moments auto-mobile ; la panne assure un rapport constant de la raison humaine et de son produit, dont le progrès technique profitera. Le démontage artisanal sur le bas-côté l'emporte alors de loin sur le montage industriel à la chaîne. Le chauffeur a souvent l'occasion de s'instruire, il n'est pas dupe de l'illusoire simplicité qu'oppose à son examen le vernis du capot.

À l'origine la voiture devint auto-mobile sans cesser d'être voiture. Le cheval et les brancards disparurent, et il n'en resta que l'arrière-train. Dans cette voiture-tronc, le moteur - j'allais dire le sexe - fut dissimulé dans un coffret de tôle. Il s'agissait moins de le mettre à l'abri de l'air que de cacher pudiquement les palpitations obscènes des cylindres. L'humanisme bourgeois qui glorifie la mécanique en a aussi honte. Mais surtout, si le moteur se manifeste au grand air, le mobile n'est plus auto. Tout s'explique, le miracle n'a pas eu lieu ; l'homme n'a pas créé la bagnole mais un être hybride où un moteur traîne tant bien que mal une carrosserie... Jusqu'en 1914 il n'y eut donc pas d'auto, mais seulement une voiture sans cheval ; le miracle du progrès fut d'abord négatif, il fit s'évanouir l'attelage. La logique eût été de donner à l'auto la forme d'un cheval mécanique. Après tout, il y eut bien vers cette époque, pour les enfants, le bicycle-cheval ; pourquoi pas pour les adultes l'auto-cheval ? Sans doute parce qu'il n'y a pas de cheval à quatre places.

Alors, faute de faire un tout de la bagnole, il restait à la camoufler sous les ornements de la Culture, et la voiture fut embellie par l'Art. Au début du siècle la carrosserie prolifère. Dans la limousine le capot prend du ventre et s'orne de phares globuleux, tandis que, tel un laquais à l'entrée d'un hôtel, le chauffeur en livrée trône, majestueux, sous la marquise. Et près des portières cannées on cherche d'instinct les palmiers en pot. Comme autrefois le carrosse, la limousine a moins pour but le transport que la présentation. Des glaces biseautées maintiennent à l'abri de l'air cette sensitive, la femme du monde, qu'une débauche de capitons de satin protège contre l'odieux pelotage des nids de poule. Quant à monsieur, entre lui et les vulgarités du moteur, il interpose le chauffeur...

Mais il y a aussi des hommes ou des femmes de progrès, des *sportsmen* qui domptent la torpédo. Autant que pour se protéger de l'air, pour pénétrer dans la stratosphère de l'âge industriel, l'homme revêt un scaphandre d'astronaute : une peau de bique, ou plutôt de bouc, symbole de maîtrise et de virilité. Des lunettes sous-marines cachent les yeux, moins pour les protéger des poussières que pour hypnotiser les phares du monstre. Quant à la femme, pour séduire l'auto, elle a plutôt recours au mystère. La gracieuse sylphide de la Belle Époque se dissimule sous une voilette, et s'enveloppe de ces écharpes qui seront fatales à Isadora Duncan, la Poésie s'étant enroulée dans la mécanique. Mais ces temps sont bien finis ; sans renoncer à son sex-appeal, Madame a pris le volant.

Pendant quelque temps l'auto a dû s'accommoder de la société de l'homme et du cheval ; elle s'est débarrassée du cheval, mais elle s'encombre encore de l'homme. À Paris, jusqu'en 1920, c'est à peine si quelques taches de cambouis maculent un tapis de crottin. Tandis que Ford

liquide l'Amérique des pionniers, Michelin se balade dans la campagne de Balzac ; voyager dans l'Italie de Montesquieu avec les agréments du confort moderne fut le privilège précaire de la première aristocratie automobile. Mais ce double jeu, pénible et plaisant, ne pouvait pas durer. Dès la veille de la Première Guerre mondiale, la bagnole se démocratise : le derrière de la torpédo s'allonge, et les banquettes font des petits, l'autocar naît. La bagnole devient quotidienne, les travailleurs découvrent les joies de l'autobus de six heures ; et la R. A. T. P., grande dame, leur offre même un chauffeur en livrée.

Mais c'est surtout la guerre, cette explosion du progrès, qui démocratise l'automobile ; en septembre 1914, De Dion et Gallieni payent au peuple une balade en auto sur la Marne. Combien de paysans montèrent alors, pour la première et la dernière fois, en voiture ! Plus tard Ford, qui motorisait la démocratie américaine, mit ses chaînes à la disposition de la Justice et du Droit. Et en juillet 1918 Renault lançait le premier modèle de voiture nationale qui fut construit en grande série en France. Un modèle à chenilles, solide, mais un peu lent et de visibilité médiocre, qui ne valait pas celui qui fut utilisé plus tard dans les brillants rallyes de la maison Rommel.

Après Versailles, l'industrie mobilisée pour la guerre le demeura pour l'auto ; et sur ses chaînes Citroën n'eut qu'à remplacer les obus par les 5 CV. La production en série vulgarise la bagnole ; elle devient petite bourgeoise avant d'être prolétarienne. La France se réduit à la famille restreinte : Monsieur, Madame, et BB Peugeot, – sans doute faut-il attribuer à son exigüité le malthusianisme regrettable qui fit alors le malheur de notre pays. D'autant plus qu'en Allemagne un démocrate inspiré annonçait justement la mise en train de la Volkswagen, et dans ce but construisait des autostrades : finalement le peuple, faute d'une voiture par famille, dut se contenter d'un tank par

escouade. Tout le monde sait que la Mercedes est encore plus solide et rapide que la Citroën ; mais comme les militaires ont la mauvaise habitude de foncer en aveugles sur les grandes routes de l'Histoire, tôt ou tard il leur arrive de se heurter et il n'est pas de blindage qui y tienne. Le char du grand Reich fut victime du mauvais état des routes moscovites où il fut mis à mal par des hordes de piétons, tandis qu'en Normandie il s'emboutissait sur le pare-chocs d'une grosse Américaine.

Cependant, Boëing aidant, l'Europe en revenait au stade du char mérovingien, ou plutôt du vélo-pousse. Avec l'aimable collaboration de la *feldgendarmerie*, le problème de la circulation était provisoirement réglé dans les villes, sauf sur quelques grands itinéraires militaires, où les bombes contribuaient à la formation du fatal « bouchon ». Pendant ce temps la bagnole fait retraite sur cales. Le réservoir à sec, amputée de ses pneus, elle rêve aux grands espaces. Tant de liberté refoulée devait à la fin faire explosion : la libération de l'Europe fut immédiatement suivie de celle de la bagnole. Les seigneurs du grand Reich s'étaient réservé le monopole du volant ; après leur départ la France brimée le reprit ; de toutes parts des tractions à cocarde foncèrent pour des missions aussi urgentes que mystérieuses : bien qu'il tût un peu tard pour courir après Guderian. Dans ses bureaux, Renault, désormais national, préparait l'avenir ; à la suite de l'Amérique, la civilisation de l'auto avait débarqué en Europe. Si Marx régnait sur les principes, Ford allait gouverner la pratique. Les bombes prévoyantes avaient un peu partout déblayé des voies, et des parkings. L'invasion mécanique avait commencé, qui menace aujourd'hui de détruire Paris ; et contre celle-ci il n'y a pas encore de Résistance.

2

De l'espèce et des genres automobiles

L'automobile fut d'abord une voiture à moteur. Mais dans un système fondé sur le principe de la mobilité sociale, il n'y a pas de canon ou de tondeuse à gazon qui ne devienne tôt ou tard automobile. Il n'y a que la tombe qui prétende encore rester en place, sous sa dalle de granit. Ainsi dans cet univers automobile tout bouge ; sauf son maître qui somnole au centre du cyclone ronflant.

De la familiale.

La bagnole par excellence c'est la familiale, tous les autres genres d'automobiles méritent à peine ce nom. Il manque quelque chose au coupé comme son nom l'indique ; qui l'adopte se coupe de la masse automobile, et vise à la singularité. Quant au cabriolet, ce véhicule capricant n'est qu'une coûteuse fantaisie pour star de cinéma ou fils de famille, un déni à l'utile et à la morale bourgeoise, qui s'en venge en le vendant à un prix prohibitif. Le cabriolet évoque les grandes passions, ou les grandes vitesses, et sa cabriole en général ne pardonne pas. Ce véhicule dont la mode recule en même temps que se répandent les vertus communautaires, familiales ou nationales, témoigne d'un individualisme pur, tout au plus d'un égoïsme à deux. Comme l'amour, le cabriolet n'a qu'un temps, et bientôt Roméo et Juliette doivent installer tant bien que mal leurs petits dans le spider. Alors la sombre berline quotidienne succède à la calèche rutilante des jours de fête.

Pourtant la berline ne fut pas toujours la berline, elle fut d'abord la torpédo. Cet engin de mort, qui n'a pourtant jamais torpillé que des chats, faisait régner la terreur à l'aube de l'automobile. À soixante à l'heure l'hommauto s'y grisait d'un ouragan de vitesse ; mais la vitesse augmentant sans arrêt, renonçant au torpilleur balayé par les embruns et le vent de la nationale, il dut s'enfermer dans une sorte de sous-marin hermétiquement clos qui le tient à l'abri des courants d'air et du paysage. Avec la familiale la bagnole sort du luxe et de l'exception pour accéder au nécessaire et au sérieux. En renonçant à cette sorte de parapluie pastoral dénommé capote, fermée sur elle-même autour de son chauffeur comme l'œuf autour de son embryon, l'automobile atteint enfin sa perfection. Mais parfois il lui vient une nostalgie de la liberté, et le toit de cette cave de tôle s'ouvre sur le ciel.

Le cabriolet, c'est la folie ; la familiale, la raison : on couche un soir avec une Triumph, mais on épouse une 404 pour la vie. La famille, et non le couple ou l'individu, reste la cellule de base de la société automobile. En principe, Monsieur tient toujours le volant, tandis que Madame, à ses côtés, exerce le contrôle et commente l'action ; tandis que derrière la sympathique troupe des bébés se chamaille ou tète son pouce dans le cadre grandiose du Saint-Gothard : les voyages forment la jeunesse. Seul le fidèle Médor reste le nez collé à la vitre de sa niche automobile. Considère-t-il le paysage, ou rêve-t-il d'un autre monde où les réverbères ne lui fileraient pas ainsi à cent à l'heure sous le nez ? À pied, Monsieur pouvait espérer prendre la tangente, grâce à la familiale sa famille le suit partout.

Cependant s'ébauchent les signes d'un changement. Soucieuse d'accéder à la liberté, c'est-à-dire au pouvoir, Madame s'empare du volant, et du coup Monsieur peut se consacrer à autre chose qu'au péril de la route, par exemple à la lecture des derniers résultats sportifs. Et la

familiale fait elle aussi des petits ; elle accouche de la R4 de Madame, et de la 2 CV du nouveau bachelier. C'est bien normal, la femme aussi est une personne automobile ; elle possède aujourd'hui le droit de vote, elle a reçu ce feu vert qui donne le droit de stopper aux feux rouges. Pourquoi s'en tenir là et ne pas motoriser Bébé, nanti d'un petit Rotondor à radar incorporé qui le mènerait comme par hasard à l'école ?

Du taxi, de l'autocar et du camion.

La familiale est la cellule de base de la société automobile bourgeoise. Mais celle-ci pourra-t-elle jamais accorder la liberté automobile à tous les individus et à leurs familles ? Les marxistes en doutent, qui suspectent Ford d'aliéner l'homme à la Bagnole plutôt qu'à l'idée. Et quand le camarade Khrouchtchev voulut dépasser Staline, en surmontant le conflit de l'individu et de l'État, il imagina de multiplier des taxis à bon marché que les citoyens trouveraient partout à leur disposition. Mais le vice de la propriété est indestructible : dans une voiture publique on n'est pas chez soi ; l'amant de Madame Bovary devait être bien démuni ou bien pressé, pour en être réduit à faire l'amour à la sauvette dans un fiacre. Et encore, en fiacre on va au petit trot, tandis que l'implacable taximètre est peu propice à la décontraction amoureuse. Pour que le goût du cagnard privé s'abolisse, il faut rien de moins que la grande fiesta guerrière ; et alors toutes les bagnoles sont mises en commun, c'est-à-dire raflées par l'État. L'on comprend qu'ayant donné leurs voitures, les chauffeurs donnent alors leur vie. Cependant il semblerait que la réquisition des bagnoles tende à prendre des formes personnelles. Parfois, particulièrement pressés de retirer des fonds d'une banque, certains empruntent au pied levé une traction-

avant. Et d'autres font de l'auto-stop au bord des routes : mais en général ce sont des jeunes qui pourraient se servir de leurs jambes. Au fond, au lieu de l'interdire comme il en est de temps à autre question, pourquoi ne pas institutionnaliser l'hospitalité automobile ? Il serait entendu que l'auto-stoppeur en profite à ses risques et périls, et ce qui est pour les jeunes une simple faveur deviendrait pour les vieux un droit.

En se donnant à tous l'auto devient l'autobus. Mais l'autobus est généralement spartiate ; pour ce qui est du confort il s'en tient au strict nécessaire. Il est militaire, même un vote unanime de ses voyageurs ne saurait faire démordre le 138 de son itinéraire. Consacré aux fantaisies du loisir, l'autobus se camoufle en autocar ; mais les fantaisies de l'autocar sont aussi strictement minutées que les travaux de l'autobus. Soi-disant démocratique, cette grosse bagnole est surtout dictatoriale ; les voyageurs de l'autocar ont été débarrassés par Cook des soucis de leur liberté, ils n'ont plus à s'inquiéter du volant, ni du choix de la route, ils sont libres ; ils n'ont plus à agir, ni à penser. Dans l'autocar il n'y a qu'un homme libre, un chef, soi-disant aux ordres du peuple : le chauffeur. Comme il est humain, il a bien voulu faire stopper le char de l'État pour permettre au peuple de satisfaire un besoin urgent, et il jette un coup d'œil sur sa montre. Si les moutons s'égaillent, un bref coup de klaxon les rameute autour de la bagnole mère. Même quand ce surhomme se donne l'air d'être démocrate, il le fait bien sentir au troupeau qui multiplie les avances à son berger ; et toutes les brebis rêvent de plaire à ce bélier.

L'autocar permet de cultiver à longueur de journée jusqu'en plein mois d'août les vertus communautaires de l'autobus quotidien. Quel plaisir d'être proche de son prochain ; et au lieu de ressasser le trop bref et insipide Aubervilliers-Clignancourt, de faire Irun-Séville et retour

en cuisant ensemble dans les steppes de Ciudad Real ! On comprend que la S. N. C. F., jalouse de la fraternité de ce surautocar, le Boëing, songe à supprimer les derniers réduits de l'individualisme : les compartiments, et à construire une société roulante où l'espace serait rationnellement distribué, c'est-à-dire rationné, à chaque voyageur. Le compartiment compartimente la société globale, il isole les déserteurs de la vie collective et encourage les vaines conversations ; tandis que d'un seul coup d'œil, le chef de l'autocar peut s'assurer que le peuple est là, attentif à ses ordres et que nul libidineux ne chatouille sa voisine. L'autocar moralise et instruit, en même temps que de bons conseils ou d'utiles commentaires, des micros diffusent de la musique : si le Mozart convient aux douceurs de l'Anjou, la Chevauchée des Walkyries est recommandée pour l'Izoard. Tout ce que l'œil saisit est ainsi aussitôt interprété par l'oreille. Il n'y a plus qu'un point faible dans l'autocar, ce sont les vitres ; en dépit de la vitesse, de mauvais esprits seraient tentés d'y voir ce qu'ils voient. Tandis que, si on les remplaçait par des écrans, ils ne verraient plus que ce qu'on leur montre.

Le travailleur est la dupe de l'autocar ; au fond, l'autocar n'est qu'un camion aménagé pour le transport du bétail humain. On s'est contenté de le vernir de couleurs gaies et de le munir de dérisoires fauteuils individuels ; mais c'est le même châssis et le même diesel. Le camion n'a pas cette hypocrisie, et là est tout son charme. Rude, prolétarien, couvert de bosses et de boue comme un poilu de Verdun, sentant la frite rance, costaud et goguenard, le camion règne sur la route, où il ne cède le pas qu'à regret aux fragiles voitures. Visiblement il jubile pendant que la frémissante DS hume les éthers complexes du gas-oil ; bon prince, le camion lui dégage un étroit couloir où elle se glisse péniblement en serrant les fesses. Le camion s'en fout, il a l'autorité, qui appartient encore à la force et au

travail, et non au loisir ; puisqu'il s'emmerde, il emmerde tout le monde. Le camion est invincible, il est la force. $E = 1/2 \text{ de } MV^2$, la masse multipliée par la vitesse, rien ne peut arrêter cette avalanche indéfiniment accélérée par la technique automobile au mépris de toute sécurité routière sinon l'Im-mobile : le platane, ou le roc fondamental. Pour nous rassurer, le camion orne parfois son postérieur d'un « 60 » ou d'un « 80 » que la timide 2 CV qui s'efforce de le doubler a tout le temps de contempler. Soixante à l'heure, mon cul, proclame le facétieux pachyderme. Le capital qui se méfie du peuple prétend humaniser le camion, et il annonce périodiquement que, pour le confort du travailleur, il va faire la synthèse de la Rolls et de la benne à ordures. Mais le camion retourne vite à son vomissement ; et c'est avec volupté qu'il retrouve le débraillé sordide, l'uniforme de cambouis de la grande armée du travail motorisé, proclamant au grand jour des autostrades cette vérité que la société automobile cherche à dissimuler : que la bagnole, c'est la corvée.

Du tracteur, et de quelques autres engins automobiles.

Jusqu'au dernier conflit mondial, la campagne restait étrangère à l'automobile, elle a prolongé la tradition de l'im-mobile. Collé à la glèbe, le paysan ne bougeait guère, et s'il s'avisait d'accélérer, le bœuf le freinait ; et le soir les vaches prenaient majestueusement possession de la nationale, laissant tomber leurs bouses avec mépris, juste sous le nez des radiateurs bouillonnant d'indignation. Il faut bien le dire, le bœuf tracteur et son homme formaient bouchon dans l'économie automobile. Il fallait le déraciner, lui ajouter des roues pour accélérer la production, lui faire consommer, en même temps que des produits, du temps et de l'espace. Mais comme l'inertie paysanne est grande et

qu'il est difficile de moderniser ses champs, l'insertion du paysan dans la société industrielle a pris la forme d'un engin bâtard dont le train est à mi-chemin de celui du Garonnais et de la Dauphine.

Le tracteur n'est pas un herbivore comme le bœuf, il consomme de l'essence, et surtout du paysan, si j'en crois les statistiques, en Europe, environ une trentaine au kilomètre carré : tandis que la campagne se dépeuple d'hommes, elle se peuple de moteurs. Et désormais, au paysan succède une variété rurale de l'hommauto ; aujourd'hui un paysan sans tracteur n'en est plus un, s'il n'en a pas l'emploi, il l'achète quand même pour se suicider : la fonction du tracteur est de concentrer les terres autant que de les cultiver. C'est le tracteur qui est l'appareil moteur du paysan survivant ; il ne s'agit plus de traîner aux carrefours, mais de payer les traites du bœuf mécanique. L'agriculteur n'a plus à envier comme autrefois le bourgeois : lui aussi peut faire faillite. Et il n'a plus à jalouser l'ouvrier dont il emprunte la casquette. Le paysan aussi a l'honneur de servir une machine, et il s'installe même dessus. Cahoté à longueur de journée par les explosions du diesel, le cultivateur se cultive ; il se tasse sur son rond de cuir, ou plutôt de fer. Mais il ne peut guère y somnoler ; si le tracteur lui permet de travailler plus vite, il lui faut désormais rendre, et investir. Et au début du machinisme il faut toujours commencer par l'investissement-travail : c'est-à-dire trimer deux fois plus pour payer l'outillage qui supprimera - demain - le travail. Le paysan que le tracteur n'a pas éliminé se cramponne à la glèbe et au volant, mais il est toujours sur le point de faire la culbute. Le tracteur se lève toujours avec le soleil, mais pendant les belles nuits d'été, insomniaque, ses yeux de lune ouverts sur les sillons, il va et vient jusqu'à l'aube. Le tracteur a déraciné le paysan, mais, même motorisé, il a du mal à filer du même pas que l'industrie et le commerce :

avec ses 20 CV, le tracteur encombre la route comme autrefois les bœufs. La terre colle quand même aux pneus de l'agriculture moderne ; quand donc filera-t-elle elle aussi à cent vingt sur l'autostrade de l'expansion ?

Le tracteur est une des premières automobiles qui ait réalisé la synthèse de la fabrication et du transport. Celle-ci devrait se généraliser. Il fallait bien qu'un jour un grand esprit méconnu eût une de ces idées simples que peut seule inspirer la passion du pouvoir ou du gain : du temps se perdait pendant le transport. De là, la bétonneuse automobile qui fabrique du ciment durant le trajet entre la gravière et le chantier. Espérons que l'esprit de progrès ne s'en tiendra pas là, et que nous aurons bientôt le marteau-pilon, le laminoir, le haut fourneau automobile, etc. Pourquoi pas, même, l'école automobile ? Un éminent ministre s'est avisé que l'on dispersait en vain un personnel précieux dans des écoles de campagne et il a donné l'ordre de procéder au « ramassage » scolaire : ainsi les petits campagnards connaîtront aussi les joies de l'autobus de 18 heures. Mais tant qu'on y est, pourquoi ne pas leur faire des cours ? En arrivant à l'école ils auraient déjà avancé leur programme. Au fond, pourquoi ne pas motoriser l'habitat ? L'auto-bus-dortoir est la conclusion logique de la banlieue dortoir.

Tout engin peut devenir automobile, non seulement la voiture, mais la bêche, l'escalier, le couteau, le fauteuil. Finalement, pourquoi pas l'homme lui-même ? L'association de l'homme et de l'auto reste précaire. Dupont s'est déjà aperçu qu'il était ridicule de traîner ses jambes à la remorque de sa tondeuse et il s'est assis dessus ; encore un petit progrès, et Dupont, définitivement greffé à son Rotondor, n'aura plus besoin de ses mollets qui vont s'atrophier progressivement. Pourquoi ne pas se débarrasser de cet arrière-train superflu et remplacer le moteur alternatif par le rotatif ? Quel avenir pour Renault

si ce genre de prothèse devenait obligatoire ! Plus de risque de chômage dans l'automobile ! À peine sorti du ventre de sa maman, Bébé serait sectionné en deux et muni de sa traction arrière. Mais il serait stupide de s'en tenir là. Si le bas du corps humain ne vaut pas grand-chose, que dire du haut ! La direction notamment fonctionne au petit bonheur. Qu'on le remplace donc également par une machine, et l'homme deviendra aussi heureux, aussi efficace et moral, aussi dépourvu de problèmes qu'une DS toute neuve. A-t-on jamais vu une DS à l'agonie hurler d'angoisse et de douleur ou pisser du sang ? Si elle ne s'encombrait pas d'un conducteur, la DS périrait dignement sans se plaindre. La science nous a appris que le haut comme le bas de l'homme n'est qu'une machine imparfaite, ayant mécanisé le bas, mécanisons le haut. Alors cette larve : l'hommauto, sera devenu l'insecte parfait : l'auto.

3

Morphologie de la bagnole

L'automobile se compose d'une carrosserie, d'un moteur, et accessoirement d'un conducteur. Pratiquant la méthode inductive, nous irons de la superstructure à l'infrastructure, bien que l'on ne sache plus aujourd'hui si l'auto est un produit du conducteur, ou le conducteur un produit de l'auto.

De la carrosserie et du moteur.

Le langage qui retarde toujours se réfère encore au carrosse, et il s'obstine à comprimer des chevaux dans un moteur ; c'est pour cela qu'il explose. Mais depuis la guerre la carrosserie a évolué, comme la société elle-même, l'automobile tend de l'esthétique au fonctionnel : le principe de ses formes serait, paraît-il, l'efficacité. Mais l'efficacité ne serait-elle pas le mythe suprême, la poésie, de l'ère industrielle ? Que cette littérature automobile soit classique comme dans la Peugeot, ou d'avant-garde comme la DS, le prétexte de celle-ci c'est le bon vieil aérodynamisme qui donna, vers 1930, le postérieur en pointe de l'archaïque 302. Depuis, Picasso et Pinin Farina aidant, nous avons redécouvert l'angle droit. Plutôt que de la technique, la désuète DS relève de la science-fiction des années 50 ; c'est un prototype raté de fusée, qui n'a réussi jusqu'ici qu'à atterrir en pièces détachées dans la luzerne.

Le Progrès, paraît-il, se justifierait par la Raison. Ce n'est plus le cas du progrès automobile. Avec la Traction, l'auto a déjà atteint son plafond ; pour ce qui est de l'essentiel, elle

n'évolue guère. Si elle change, c'est bien plus par mode, et parce qu'il faut faire marcher le commerce. Au fond, autant que pour son utilité, nous l'admirons pour sa beauté. Mais la beauté des machines est éphémère ; en quelques années elle passe du prestigieux au ridicule ; et la belle bagnole doit attendre dans quelque purgatoire poussiéreux que le temps lui rende ce style propre aux bahuts et aux torpédos de haute Époque.

L'auto ne serait pas l'auto si elle n'était munie d'amortisseurs et de pneus ; elle ne serait qu'une sorte de char à bancs en prise directe sur le roc primitif. Avant Dunlop, la conscience humaine restait en rapport avec la terre par l'intermédiaire des fesses ; le pneu permit de nier le sol, d'oublier la vitesse et de donner à l'auto la douceur du vol à voile. Bourré d'air à éclater, le pneumatique est fait de ce marbre où l'on taille les sculptures. Mais qu'il crève, et rien de plus lamentable. Avachi, son intestin rose à l'air, une fois dégonflé le rêve du pneu, il ne reste à l'auto que les dures réalités de la jante.

L'essentiel de la bagnole, le feu caché qui l'anime, réside dans le moteur. Mais le secret du moteur se retire progressivement derrière l'iconostase brillante de la calandre. Il ne relève plus du bon sens vulgaire, de la raison du chauffeur ou de son garagiste, mais de la Vierge Mère de Billancourt. De moins en moins le conducteur moyen devra se préoccuper de ce qui se passe sous le capot. Déjà il n'est plus question de tripoter le radiateur pour s'assurer si l'eau du thé est à point, ou de ranimer le moteur en le chatouillant avec une manivelle. L'auto, comme le piéton, devient un être achevé, clos sur sa propre perfection. Seul le mécanicien, ou le chirurgien, peut ouvrir les intérieurs ; à moins qu'un choc ne mette les tripes à l'air. À quoi bon considérer le moteur ? Il est si compliqué et le faire marcher est si simple ! Il n'y a plus de moteur, il n'y a qu'une auto-mobile. Le moteur n'existe pas, lorsqu'il

se met à exister c'est mauvais signe ; quand l'homme auto sent ses cylindres ou son cœur, la panne fatale n'est pas loin.

L'auto n'a plus de moteur, mais une vie qu'une étincelle suffit à ranimer. Alors la bagnole frémit, s'ébroue, cligne de l'œil et jette un regard circonspect sur la route ; un bref jappement, et elle s'élance. La bagnole a son langage, qui trahit ses passions. Son hennissement, toujours impérieux mais débonnaire en temps normal, tourne à la sirène d'alerte en période de rut ; peut-être que la nature bienveillante a voulu ainsi nous avertir qu'il vaut mieux alors s'en garer. Saisie par le délire de la vitesse, la bagnole affolée lance ce triple cri de joie qui est un cri de mort. Comment se fait-il que la gendarmerie alertée n'en profite pas pour mettre le fauve hors d'état de nuire ?

Le moteur est l'élément noble de l'auto : un super-cheval qui, las de ruer dans les brancards, se serait installé dans la voiture. C'est pourquoi sa valeur s'exprime en chevaux : plus on en pousse dans le moteur, plus sa puissance augmente. Tantôt cette cavalerie se loge à l'avant en déléguant ses pouvoirs par le biais du pont arrière, tantôt elle se dissimule honteusement dans la croupe de l'auto. Prise ainsi en traître par cette action contre nature, la malheureuse tire, désormais poussée, semble fuir, les cylindres et le feu dans les reins. Mais le moteur, las d'étouffer dans la malle arrière, reprend bientôt les devants.

Avant d'être au plein de sa forme, tout moteur en principe doit être rodé ; à la différence de son chauffeur qui peut tourner à plein régime au sortir du permis. Rongeant son frein, l'arrogante R 16 doit supporter d'être dépassée par les R 4. Il est vrai qu'une pancarte bien en vue proclame son état. Elle souffre en silence, tout en méditant des revanches futures. Son cas est exactement l'inverse de celui du char de l'État. C'est quand il est tout neuf qu'il

marche à fond de train ; en temps de révolution le moteur chauffe furieusement et il y a de la casse, mais comme l'homme est l'essentiel de l'État, les pièces de rechange ne manquent pas. Puis à la longue ce bel élan se calme ; une fois rodée la bagnole politique s'humanise, tandis que la rouille et la crasse commencent à la ronger. Quand le rythme de production des sociétés et des voitures était plus lent, entre la folie de la jeunesse et la décrépitude de la vieillesse, il y avait une longue période de maturité où s'équilibraient les vertus et les vices du nouveau et de l'ancien. Malheureusement aujourd'hui, à peine avons-nous rodé notre bagnole qu'il nous faut songer à une autre.

Le moteur, comme toute créature, doit son existence à l'Essence, dont il distille le nectar en expulsant le résidu sous forme de vapeurs bleuâtres. La société qui célèbre le culte de l'Auto baigne dans cet encens qui sort de ses entrailles. Le moteur automobile est dit à explosion en raison de ses digestions difficiles ; aussi l'opère-t-on parfois du rectum pour l'empêcher d'être étouffé par ses propres gaz. Malheureusement l'ablation du pot d'échappement ne fait que développer ses cordes vocales. L'Essence est vraiment l'essence de l'automobile, et demain de l'homme. Non seulement la bagnole s'en nourrit, mais elle matelasse les routes des produits qu'elle ne peut digérer. Quand elle en macule son chauffeur, elle le nettoie au pétrole ou au savon de pétrole ; elle l'habille de plastique, et demain elle l'en nourrira. La Faculté accuse le pétrole d'être cancérigène ; en tout cas il ne semble pas l'être pour l'auto qui s'en alimente, ou plutôt le seul cancer provoqué par Esso c'est la prolifération indéfinie des bagnoles et du plastique.

Du débrayage et du frein.

Un vrai moteur fait corps avec sa bagnole ; mais aujourd'hui encore ce mariage n'est pas sans crises, il arrive que le débrayage interrompe momentanément cette union. L'âme divorce d'avec le corps : privés de leur jument, furieux, les chevaux s'emballent. Mais de cette petite mort, l'élan de la bagnole ressuscite d'autant plus vif. Quoi qu'il en soit, le débrayage témoigne d'une intervention abusive du conducteur dans la vie intérieure de l'auto. Aussi celle de demain sera sans doute opérée de cet appendice.

Si le débrayage est suspect, le frein l'est encore plus. Le moteur c'est l'élément positif de la bagnole, dont la raison d'être est le mouvement accéléré. Le frein en est l'élément négatif ; c'est pourquoi il se dissimule lâchement dans les roues, qui sont faites pour rouler et non pour être bloquées. Dans le système automobile, le frein est réactionnaire ; avec la complicité du pied, il sabote le bel élan de la bagnole. Heureusement que la Révolution triomphe toujours de la Réaction, et que les progrès de l'offensive dépassent de loin ceux de la défensive. Le stop est contraire à la dignité de la bagnole ; comme le *Queen Mary* elle a tendance à continuer sur son erre, et ne tolère d'arrêt que majestueux. L'action du frein se produit toujours a posteriori, bien au-delà du point d'impact ; plutôt que par le frein, le vrai coup de frein est donné par la vache qui débouche paisiblement dans le tournant ; ou bien il ne fait qu'imprimer un nouvel élan à la bagnole, qui se propulse en travers. Le frein n'a d'action que lorsque l'auto n'est pas vraiment auto-mobile, lorsqu'elle flâne en ville au pas. On peut en dire autant du pare-chocs ; il pare assez bien celui du chat ou du poulet, déjà moins celui de l'affreux vélo dont le guidon peut encorner la carrosserie ; pour ce qui est de parer le choc du platane, le pare-chocs terrorisé court se cacher sous la banquette arrière. Il est tout juste bon à donner un coup de museau amical dans les

fesses de la bagnole pour l'inviter à se pousser le long du trottoir.

Mais autant le frein sert peu, autant son mythe est nécessaire à l'automobile ; un peu comme le mythe de la souveraineté du peuple à l'État totalitaire. Il maintient en effet la légende d'un contrôle de l'homme sur l'auto-mobile. Je peux foncer, puisque je peux m'arrêter à chaque instant ; à 140 à l'heure je vois soudain un orphelinat me couper la route : je stoppe. Le frein est à la base du système juridique automobile qui suppose que le conducteur doit être toujours le maître de sa vitesse. L'homme n'est pas encore mûr pour s'embarquer dans une bagnole sans freins ; il commence tout juste à supporter de se passer d'avertisseur. Mais déjà dans les descentes, seul le moteur peut mettre un frein aux emballements de la bagnole.

À rapprocher du mythe du pare-chocs et du frein, celui de la ceinture de sécurité. À 140 le fœtus automobile a le choix entre la fausse couche contre le tableau de bord et la césarienne qui l'expulse à cent mètres de là. Dans les deux cas le risque est grave, on comprend que le chauffeur rêve à des bras maternels qui le maintiendraient sur le sein moelleux de la bagnole. Malheureusement la vitesse est telle qu'il risque alors de périr dans l'étreinte passionnée de sa ceinture de sécurité. Pourquoi pas le système inverse inauguré dans la DS, en y ajoutant certains ustensiles tirés de la capsule Gemini ? Au moindre choc, la bagnole-fusée éclate en projetant ses occupants dans le ciel, d'où ils retombent en parachute.

Encore plus compliqué que le moteur : le conducteur. Au fait conduit-il encore ? Pourquoi cette soi-disant « direction » qui, à de telles vitesses, ne sert qu'à déraper. Le conducteur ne serait-il pas un organe fossile, une sorte de glande plus ou moins atrophiée, qui eut une fonction décisive au démarrage de la bagnole et qui maintenant subsiste seulement par inertie ? Un beau jour ne

disparaîtra-t-il pas, remplacé par quelque radar, laissant la bagnole devenir enfin vraiment automobile ? L'homme n'aura plus rien à faire qu'à se laisser transporter comme un colis : laissez-vous faire, laissez-vous aller, c'est cela la liberté. Il faut bien le dire, le conducteur est le dernier obstacle au progrès de l'auto. Sans lui elle serait bien plus rapide, et bien plus raisonnable. Le point faible ce n'est pas le frein mais le pied, le réflexe de l'œil est bien plus lent que celui des phares. Mais c'est surtout le moteur du moteur : le cerveau humain, qui reste à la traîne. Il n'est pas fonctionnel, il répond à d'autres besoins que ceux de la bagnole ; il s'enflamme ou s'endort on ne sait trop pourquoi : un œil photo-électrique que ne brûleraient pas ainsi les feux rouges. La bagnole humaine est sainte, elle est sacrée, il n'est pas question d'y toucher ; si on veut la sauver, ce n'est pas de carburateur qu'il faudra changer, mais de chauffeur.

Le conducteur est en effet de moins en moins automobile, sa marge d'auto-nomie se réduit tous les jours. Une vue aérienne des bas-côtés d'une nationale, le dimanche à l'heure du casse-croûte, permettrait de la mesurer à quelques centimètres près : dans la plupart des cas, elle varie de un à deux mètres, quelques non-conformistes vont jusqu'à dix. Tandis que la famille automobile satisfait ses besoins naturels ou s'abreuve, maman se détend ; le capot entrouvert elle hume elle aussi le grand air de la campagne. Le dimanche, à la pêche, les bagnoles s'installent au bord de l'eau, où leurs esclaves leur font faire trempette. Tandis que Monsieur se hasarde sur les berges pour taquiner le goujon, Madame reste en général dans le bocal avec ses petits : la bagnole porte bien plus de neuf mois les embryons d'hommautos, ils ne naîtront vraiment qu'à l'âge du permis de conduire. L'indéfrisable protégé des périls de la nature dans sa boîte de verre et de tôle, Madame lit, tricote, et mijote dans le jus du transistor.

Tandis que Monsieur court l'aventure, sa vestale l'attend au foyer. Elle n'a pas tort : tôt ou tard un mari doit revenir à sa femme, et surtout à sa bagnole.

De plus en plus l'homme fait corps avec sa voiture, et il lui devient difficile de s'en extraire ; c'est avec peine qu'on l'en dégage quand il y meurt. Pourquoi abandonner la bagnole pour manger ou se distraire ? D'où, pour l'hommauto, les restauroutes et les cinéroutes des U. S. A., c'est-à-dire de l'avenir. Où elle est, nous sommes ; sans quitter notre banquette nous pouvons jeter un coup d'œil sur l'écran en pinçant les fesses de notre voisine. Et entre deux pompes à essence, nous savourons le bifteck frites ; avec un plein d'Esso, nous pouvons commander un demi-bordeaux. Car il est dit que l'hommauto ne vivra pas seulement de Super.

Jonas est rentré dans le ventre de sa baleine, et il n'en ressuscite plus. Dans le sein de l'auto l'homme mue ; coincé dans sa 4 CV, il se ratatine en prenant la position confortable du fœtus. Le cul, bientôt de plomb, s'écrase pour se coller en ventouse au dunlopillo ; tandis que les reins épousent le dossier, le ventre proémine. Par contre le bas du corps s'atrophie, l'appareil moteur s'immobilise : la petite voiture fait parfois le paralytique. bercé par le ronron du moteur et la sourdine de la radio, l'hommauto rêve dans son œuf capitonné. Le temps fuit, et l'espace dont les bornes kilométriques comptent les secondes. Éternel, le ruban d'asphalte plonge de l'avenir dans le passé, ça et là zébré de pompes à essence. Des visions fugitives s'effacent sur l'écran du pare-brise ; qu'elles se brouillent, et il suffit d'un coup d'essuie-glace pour les effacer. Tout n'est que spectacle, apparences, hormis ce stop qui nous cloue sur place. L'auto est la seule réalité de l'auto ; pour l'homoncule qui végète dans la sphère de la bagnole, elle devient le macrocosme qui l'englobe à tout jamais. Quand donc vomira-t-elle son fruit, son auteur : le

mammifère adulte et vertical, au lieu du voyeur, le voyageur, le promeneur autonome ?

4

Sociologie de la bagnole

Le char du Progrès s'est ébranlé, et peu à peu il s'accélère ; mais il n'emporte pas seulement ses passagers, avec lui c'est l'univers humain tout entier qui démarre. La technique détermine l'économie, qui détermine à son tour la politique et le social : du temps de Marx, le moteur c'était la machine à vapeur, aujourd'hui c'est la machine à essence, qui va autrement vite. Elle est notre fatum autant que l'outil de notre liberté. Nous avons une auto parce que nous la désirons, et parce que nous ne pouvons faire autrement : il faut bien que les travailleurs l'achètent pour avoir du travail. Nous avons notre auto parce que les autres en ont ; comment supporter de rester seul tout nu sur le trottoir ? Et d'ailleurs la chaussée va bientôt le dévorer. Car le flot monte, et d'autres autos munies de griffes et de pelles se précipitent pour lui ouvrir une issue. La patrie automobile est en danger ! Il faut bien que le gouvernement la sauve, en préparant l'Avenir des vingt millions de bagnoles peuplées de cent millions de Français. Trop tard pour discuter, nous sommes embarqués : on ne saute pas d'une voiture en marche. Tant mieux si au bout de l'autostrade nous nous broyons sur quelque mur ! Depuis Hegel nous savons que le Progrès c'est simplement ce qui advient.

De l'économie et de la politique automobiles.

Au cœur du système industriel occidental siègent les reines-mères de l'automobile : quelques géants mécaniques

où la machine engendre inlassablement les machines. Nul ne sait au juste ce qui s'accomplit dans les profondeurs fumantes et tonnantes où la bagnole est en gestation. Une armée de piétons, paraît-il, l'aide à naître, car il leur faut bien gagner, outre leur pain, leur bidon d'Esso quotidien. Toutes les activités du pays : la chimie, la politique et l'acier, la science et la finance, convergent pour alimenter ce ventre fécond d'où sort une interminable procession d'embryons multicolores : des larves d'autos encore inertes, dont trains et péniches disperseront la semence à travers la France. Bientôt, s'éveillant, elles grouilleront sur les routes et dévoreront l'espace, n'en laissant que le parenchyme.

La machine est lancée, et sa vitesse en multiplie le poids, quel gouvernement oserait se mettre en travers ? Les capitaux sont engagés, les matières premières, et par conséquent les hommes : il n'est pas question de faire marche arrière à cent à l'heure. La France c'est la Régie Renault, il faut bien qu'elle roule. Tandis qu'un peuple de travailleurs se mobilise pour servir la chaîne sans fin d'où sort l'automobile, leur masse peut étancher le flot montant de la masse des bagnoles : c'est ainsi que Ford a élevé le producteur à la dignité de consommateur automobile. Mille voix lui suggèrent son devoir, qui hantent notre vie comme le murmure de la mer. Certaines nous le hurlent en rouge sur la grand-place, tandis que d'autres nous le susurrent en bleu dans l'intimité du foyer ; nos rêves sont bercés par le chant de la bagnole-sirène, dont la tête et les seins sont d'une pin-up mais la croupe d'une Rolls. Bien plus que le vieux désir de se balader ailleurs, c'est la pression de la société tout entière qui pousse le travailleur à rendre à l'auto ce gain qu'elle lui procure. C'est pour cela qu'elle l'enchaîne à la chaîne, et que pour être sûre qu'il ne la trahira pas, elle le condamne aux travaux forcés de l'achat à crédit. L'auto le lie au travail, et quand le travailleur est

bien crevé, elle le mène se distraire là où il doit consommer.

Il le faut d'autant plus que l'économie automobile ne saurait se contenter de tourner à un régime de croisière, elle doit croître, toujours plus vite, comme le Progrès lui-même. Il faut que sans arrêt la Production-Consommation s'accélère, c'est pour cela que chaque année les autos se font plus rapides et que leurs couleurs changent ; c'est pour cela que plus les bagnoles se multiplient, plus leur existence est éphémère. Ainsi, le système automobile dévore toujours plus vite ses déjections. Heureusement que toujours plus léger, ce produit est facilement éliminé : aussitôt consommées, dans un pré, il ne reste bientôt plus des bagnoles que les carcasses. Ainsi la courbe de la production automobile monte sans arrêt vers la noosphère de la Bagnole absolue. Malheureusement c'est celle de l'espace terrestre qui plafonne, car jusqu'ici l'industrie automobile ne produit pas du mètre carré, elle en consomme. Que faire ? Encore un petit effort, poussons le moteur, et l'auto ne tardera pas à quitter l'asphalte pour aller en chercher dans Uranus.

Le grand Plan qui hante la pensée occidentale c'est le Plan routier : le Peuple ne réclame plus une Constitution mais une Consul, donc des autostrades. L'électeur, ce n'est plus aujourd'hui le piéton mais le chauffeur : la Nation s'identifie à son parc automobile. Le temps est passé où les communes construisaient des cathédrales ou des places : il ne s'agit plus de flâner sur la voie publique mais d'y circuler, aussi ne dit-on plus des rues mais des sens uniques. Le préfet de Paris n'est plus aujourd'hui que celui des bagnoles : sa grande affaire ce n'est plus la zone rouge mais la bleue. Depuis que l'homme occidental s'est installé sur son siège, il ne distingue plus les choses avec le relief que leur donne l'œil du piéton, il ne les voit qu'à travers la glace de son pare-brise. La Politique est l'art de

l'adaptation de l'homme et de son esprit au réel, c'est-à-dire aujourd'hui à l'automobile ; mais comme la cavalerie va bien plus vite que l'infanterie, le gouvernement n'a plus le temps de prévoir comme autrefois, et ce qu'il appelle faire l'Histoire, c'est courir après la bagnole. Ou bien, le pare-chocs dans les reins, il lui déblaie la piste en toute hâte, de peur d'être écrasé. À moins que l'idéologie et la Politique, trônant encore dans leur vieux carrosse en panne sur le bas-côté, l'intendance ne fonce à 130 à l'heure à la poursuite du général en chef qui lui manque. Jamais l'Histoire n'est allée aussi vite, mais la vue de ses conducteurs ne dépasse pas le bouchon de leur radiateur.

De la campagne et de la ville automobiles.

Nous avons pris le volant pour aller voir le paysage, mais ce paysage, de plus en plus, c'est l'auto qui le fait ! Nous pensions avoir acheté une berline, et nous découvrons que c'est un bulldozer doublé d'une goudronneuse. Elle déblaie et déroule devant nous cette moquette grise nécessaire à sa course triomphale. La route de l'auto, et non plus celle des diligences ; elle en arrache les arbres, allonge les courbes, tendant obstinément à ce grand dessein : un trait sur la page blanche d'un espace vide de tout obstacle. Et un beau jour la nationale devient enfin la voie automobile en soi : l'autostrade.

Le paysage définitivement rejeté à la limite de l'horizon systématiquement fermé par deux bandes blanches, l'auto ne retient plus de la route que l'essentiel : la droite ou la sinusoïde, dont la fugue monotone prolifère çà et là en trèfles indéfiniment compliqués : des échangeurs, paraît-il, mais on n'y échange que des bagnoles contre des bagnoles. Comme autrefois la voie ferrée, ou le métro dans les villes, l'autostrade s'est émancipée des servitudes qu'imposent la nature ou les hommes. Immuable, elle poursuit son rêve

automobile, qu'enferme absolument le grillage qui la protège de l'irruption désastreuse du dehors. Elle survole les fleuves, elle ignore les villes. Plus que le train, l'autostrade c'est le pur transport, qui ne connaît rien entre le départ et l'arrivée : ni temps, ni espace, mais un instant éternel que divisent de temps à autre des signes abstraits. Qui s'y engage est pris par le flot ; à perte de vue s'étend l'Amazone des autos qu'un calme de gazon sépare en deux courants : nul Robinson n'a jamais pris pied dans cette île. Le rebord de ciment file, immobile ; un pont surgit du néant, et s'y replonge. En gros plan le cul de la bagnole, et derrière, son mufle qui vous talonne. Parfois l'obstacle d'un camion : « Je roule pour vous », précise-t-il sadiquement. À droite, à gauche, les comètes dévalent, enfin lâchées ; des projectiles frôlent des projectiles. Les kilomètres tombent dans le compteur : 437... 436... 435... Il fait lourd, l'autostrade ronfle, le nez dans l'essence. La nuit vient, qu'éteignent les premiers phares ; et bientôt, goutte de feu dans un fleuve de feu, la bagnole se crève la vue à percer, non pas l'obscurité mais la lumière. 130... 132... 130... le compteur maintient le cap, sa lueur luit faiblement dans l'habitacle. L'accélérateur à fond, le pilote n'a qu'à laisser faire ; la voie est libre, l'œil électronique enregistre automatiquement les signaux. Virage... imperceptiblement la main appuie sur le volant. Rouge..., un déclic, le pied gauche se soulève tandis que le droit s'abaisse. Vert, le disjoncteur se déclenche et la voiture repart. Il arrive parfois qu'il se détraque, et alors ce n'est plus une auto, mais un convoi dont vingt wagons se percutent. Mais pourquoi faut-il que vingt chauffeurs s'en disputent la conduite ?

Venue de la ville, par la ville, la bagnole retourne à la ville, qui disparaît peu à peu sous le flot de son produit. Car la ville qui l'a inventée n'était pas celle de l'auto, elle n'était que la cité des hommes, tout au plus des chevaux.

Comment la bagnole pourrait-elle aller se chercher un paquet de gauloises dans ces ruelles ? Heureusement que les rois ont construit des parcs et des places triomphales où elle peut provisoirement s'installer ; mais quelle voiture-pie nous débarrassera de ces Invalides qui obstruent le parking ? Paris est mal adapté, et surtout le Parisien ; ce véhicule réduit prétend à un gîte immense et coûteux tandis que sa bagnole s'esquinte au grand air. Pourquoi ces maisons ? Il suffirait d'un garage. Si le chauffeur acceptait enfin de dormir dans son auto, le problème de la circulation serait résolu en même temps que celui du logement.

La ville, et l'homme qui la hante, est le goulot d'étranglement de la bagnole ; il faudra bien tôt ou tard le faire sauter. On peut multiplier à l'infini les autos, non l'espace, ni le temps. Alors il ne reste plus qu'à accélérer le mouvement, à décoller les bagnoles du trottoir pour les jeter dans le maelström automobile. « Circulez ! » Tel est l'impératif kantien d'Autopolis. « Pourquoi ? - Je ne veux pas le savoir ! - Pour circuler, pour consommer de l'essence et de l'auto. Ne ralentissez pas, circulez ! - Pour aller où ? - J'ai autre chose à faire qu'à vous le dire. » Il n'y a pas de départ, ni d'arrivée, seulement la Circulation, qui doit être de plus en plus fluide. Circulez donc ! Accélérez sur place en attendant de vous garer, il n'y a plus de parking en attendant le box souterrain final. Et encore ! Car lui aussi gaspille de la place : dans cette zone noire le stationnement est limité à dix ans.

Et la bagnole circule, elle tourne indéfiniment dans le manège des boulevards extérieurs. C'est le tournis automobile, symptôme annonciateur du fatal « bouchon » ; dans cette circulation dérégulée on passe sans transition de la diarrhée à la constipation automobile. Car il faut bien que la bagnole tôt ou tard se risque dans la cité de Colbert ou de Philippe Auguste. Égarée dans le labyrinthe tortueux où se glissait un peuple de piétons, la bagnole gronde et

s'impatiente. Les moteurs chauffent, la tension monte, les claques-sons bientôt vont exploser. C'est le bouchon, qui pète enfin en projetant un jet rugissant, aussitôt bloqué un peu plus loin. Et c'est en vain que municipalités et pouvoirs publics se dévouent à lui débayer la voie, que les interdits se raffinent ; la marée qu'alimentent les sources en folie de Flins ou de Sochaux ne cesse de monter. La bagnole submerge les quais, broute les espaces verts ; car elle déteste l'arbre qu'elle essaye en vain d'arracher à coups de pare-chocs. Mais elle a beau ronger les trottoirs, hélas ! tôt ou tard elle bute contre les façades ; il faut donc les abattre.

La bagnole a envahi Paris, enfoui sous la tôle, chloroformé par le bruit et l'éther de l'essence. Et demain l'invasion victorieuse exigera qu'il soit détruit. Comme il se doit, - à commencer par les bords de la Seine, - les arbres seront coupés et les murs rasés ; et pour les empêcher de repousser, le vainqueur y sèmera du sel, ou plutôt du naphte. Quant aux naturels du pays, c'est-à-dire ses hommes, ils seront chassés de la terre, refoulés dans le sous-sol, ou suspendus dans le ciel à la cime de quelque tour. À moins que les derniers Indiens ne soient parqués dans des Parcs, dernière île, ultime Eden à jamais isolé dans un Pacifique d'autos. Et l'archéologue un jour s'interrogera sur ce mot dépourvu de sens : boulevard. Pourquoi le citadin y flânerait-il ? Il ne s'y entend plus ; un océan déferle, dont le grondement noie palais et paroles. Et l'homme ignorant l'homme va droit devant lui, muet, telle la machine, ou bien à tout jamais isolé dans son atome d'acier. La place, l'agora où s'élaborait l'opinion, n'est plus qu'un cyclone de moteurs que domine encore le dernier citoyen : le flic. Paris n'est plus ; ce n'est pas Hitler mais Renault qui l'a détruit.

Du loisir et du travail automobiles.

Prométhée a brisé les chaînes qui le fixaient au Caucase originel, il s'est évadé en bagnole ; et maintenant il y reste, c'est sa nouvelle prison. Et cette tôle se double d'une autre enceinte de motels, de panneaux et de stations-service : des vitres de l'auto le captif n'a vue que sur le panorama de l'auto. On ne se débarrasse pas aussi facilement des Dieux, ni du poids des montagnes.

Le grand prétexte de la bagnole c'est la liberté : le voyage. Mais c'est la machine qui impose l'itinéraire. L'auto ne peut couper à travers champs, elle a besoin de routes, et pas n'importe lesquelles ; elle exige l'asphalte, et le plus doux, le plus large et le plus droit sera le meilleur. La bagnole a les pieds sensibles, ils tâtent les aspérités du sol, et le moindre choc à son pont arrière se répercute douloureusement dans le coccyx et la tête de son homme. S'il tente de prendre les traverses, il est vite ramené dans le droit chemin par Michelin. Pour peu que l'auto traîne derrière elle sa maison, - la caravane, - elle ne sortira plus des nationales.

Ces routes, la société automobile les a bâties, et c'est elle qui les enseigne. L'hommauto circule là où il peut, mais là aussi où il doit. Il sera de moins en moins libre de choisir son chemin. Sa vue étant comblée par les périls de la route et les agréments du paysage, il reste à lui boucher les oreilles en ajoutant au bruit du moteur celui de la radio. Une voix amicale maintiendra le contact de la bagnole et du Central-garage en lui indiquant les routes qu'il importe de suivre, les nationales libres, ou qui sait même, les chemins ombreux. Pour peu que la radio commande le volant, ainsi pourrait être automatiquement assurée, en même temps que la décentralisation, l'humanisation de la circulation automobile. Quittant l'autostrade, la légion des autos pourrait enfin coloniser l'intérieur où les piétons seraient tentés de tenir le maquis.

Voyager en bagnole ? Mais voyager c'est aller et venir, stopper, faire demi-tour et repartir. Et la bagnole n'est pas faite pour flâner, mais pour rouler à cent vingt : la marche au pas fait chauffer ses poumons. Elle a son train, de plus en plus rapide. Si, par une brèche du rempart terne et bariolé qu'elle interpose entre nous et l'univers, surgit l'éclair d'une clairière, ce que l'auto nous offre est aussitôt perdu. Comment la forcer à stopper ? Nos muscles ne sont pas faits pour bloquer un météore ; et si nous le tentions, il s'en vengerait en nous broyant contre un arbre. Comment faire d'un obus un moyen de transport ? Ce n'est pas si simple qu'il paraît, la machine a son inertie propre, et l'homme aussi la sienne. Nos sens sont trop paresseux, notre volonté trop débile. Pourquoi faire demi-tour quand nous pouvons aller plus loin ? Plus loin, toujours plus loin, où il en sera de même. Laissons faire ; comment couper, avec les gaz, l'invisible cordon qui nous lie au coussin ? Le toit est trop bas pour se lever ; tout est prévu pour nous maintenir dans la position assise, ou plutôt affalée.

Alors, hypnotisés par ce serpent bleuâtre que la bagnole n'en finit pas d'avalier, il ne nous reste plus qu'à laisser se dérouler la TV - en couleurs mais pas en relief - dont les nuées fuient derrière la vitre. Si le film nous ennue, un coup d'accélérateur et il file encore plus vite. Au fond pourquoi le voyage en bagnole ? Il demande encore trop d'efforts, et ne subsiste que par la croyance ridicule à l'existence d'une réalité. Le voyage se réduisant de plus en plus à l'immobilité du spectacle, une société soucieuse de résoudre le problème de la circulation devrait ouvrir dans chaque foyer la pseudo-fenêtre d'une TV automobile. Devant l'écran serait installé un siège, et pour les maniaques un volant. Le pied au plancher, il leur serait alors possible de voyager aux Antipodes, jusque dans Mars ou dans les mondes imaginaires. L'auto y gagnerait la

sécurité, le silence et le confort ; et le chauffeur pourrait s'endormir sans danger dans son fauteuil.

La bagnole nie la distance, mais du même coup le paysage : ce n'est qu'à pied qu'on peut sans péril y entrer. Plus la bagnole se perfectionne, plus le pays se retire dans le lointain ; tout autour des voies qu'elle fréquente elle engendre un parenchyme de ferrailles, de foules et de béton, qui ne cesse de s'épaissir. Elle adore tout ce qui est nature : mers, vieilles cités ; c'est ainsi qu'elle enkyste l'objet de ses amours dans une gangue d'immeubles et de bruits. La bagnole est moutonnière, le troupeau des hommes se multiplie par celui de leurs voitures ; et la masse automobile a le don d'ubiquité : être ici ne l'empêche pas d'être là, à la fois au four et au moulin, c'est-à-dire à la montagne et à la mer. Comme, la pelle automobile aidant, les Ponts et Chaussées lui multiplient les voies, le bourrelet cancéreux qu'elle sécrète comblera bientôt les derniers vides, faisant de l'Europe entière un seul bloc d'asphalte.

On ne se débarrasse pas comme cela de l'auto, elle est aujourd'hui partout. Quand nous la trompons avec le train ou l'avion, grâce à la S. N. C. F. et à Air-France, notre épouse est là qui nous attend à l'arrivée. Nous la prenons pour sortir de la ville, mais la ville en auto s'évade avec nous. Elle est là, ronflante qui nous talonne tandis que nous tentons de prendre d'assaut la porte d'Orléans. Vomissant toute sa matière humaine dans sa matière automobile, elle nous tient compagnie tout le long du parcours. Quand nous accélérons, elle cherche à nous doubler ; Réaumur-Sébastopol nous suivra jusqu'à Nice... ou plutôt Billancourt. Car la ville automobile n'est ni la ville ni la campagne, mais la banlieue : un Tanezrouft dont BP est la seule fontaine. Pas d'arbres dans cet univers saturé d'hydrocarbures ; de part et d'autre de la route s'étend une auréole de pourriture : un terrain vague éventré de trous,

hérissé d'engins et de cahutes ; un bordel où gueulent partout les lanternes rouges de la réclame. Ces machines, ces tranchées, est-ce un chantier, ou un front ? En tout cas, partout les cadavres s'accumulent. Le passé est détruit, l'avenir n'est pas édifié, et en attendant de toucher au but, la bagnole traverse d'interminables limbes, boursouflés çà et là de tas d'ordures. Car la belle bagnole n'a pas la propreté du chat, ni même du piéton, elle n'enterre pas ses selles, elle les abandonne au petit bonheur sur les bas-côtés, où leur parfum remplace celui des fleurs ; elle est flemmarde, et sa débâcle est parfois si rapide que le tapis des matières déborde du fossé jusqu'au bitume. Grâce à l'auto, la Zone que la ville rejette à sa périphérie atteint aujourd'hui cent kilomètres de rayon. L'hommauto peut partir sans crainte, il ne sortira pas de son univers ; dans son motel il dormira dans le ronflement et l'odeur familière des moteurs. Qu'il n'ait pas peur, il ne quittera pas sa maman, le restauroute est juste au-dessus de l'autostrade. Il n'est pas seul, il est avec les bagnoles.

L'hommauto n'a qu'un rêve : partir, mais sans sortir de chez lui. S'il bouge c'est parce qu'il se sent mal dans sa peau, et sa carrosserie de Sarcelles. Mais comme il ne peut concevoir d'autre foyer, partout où il va il traîne avec lui sa tunique de Nessus : l'univers automobile ; et pour le fuir il va répandre ailleurs le germe de sa maladie. D'où cette agitation fébrile, ce manège progressivement accéléré, fort justement dénommé tourisme. L'homme qui veut du mouvement sans bouger s'en va vite ailleurs découvrir qu'il n'a pas quitté sa place ; et il continuera d'en faire le tour à la recherche d'un illusoire parking. Sa seule patrie c'est l'auto. Les jeux sont faits. Il ne lui reste plus qu'à brancher le pilote automatique, à disposer les sièges et à s'étendre en attendant la fin dans sa bagnole.

La bagnole c'est la liberté, et par conséquent le loisir dont elle est inséparable ; c'est ce que pense aujourd'hui

tout le monde, y compris les chauffeurs de camion. Je roule pour moi... Mais je roule aussi pour vous. La bagnole ce n'est pas seulement le loisir, c'est la société automobile tout entière, et par conséquent le travail. Au boulot ! Avalons en quatrième vitesse notre café noir, sautons au volant. Contact... La journée commence.

Tout homme travaille aujourd'hui pour gagner et nourrir son auto ; c'est probablement pour cela que la semaine de cinquante heures a remplacé depuis la guerre celle de quarante. Et comme la bagnole doit se dégourdir les muscles pour éveiller son appétit, elle a besoin de concentrer au maximum le travail, dans une journée aussi bien que dans une semaine continue. C'est ainsi, quand son homme est au bout du rouleau, qu'elle lui procure l'indispensable repos du week-end ou des six heures.

La journée est finie, le travailleur n'a plus qu'à s'affaler sur la banquette, et au volant. Car c'est en machine que nous allons servir les machines. Le transport s'ajoute au travail, grâce à l'auto nous avons vaincu la distance, et nous nous baladons chaque jour un peu plus loin pour rejoindre notre établi ou notre bureau. Chaque jour nous avons les plaisirs du week-end en regagnant notre dortoir campagnard ; le travail est fini, mais les machines ronflent d'autant plus ; et plus la production des autos augmente, plus ce plaisir dure. En autobus ou en bagnole, nous sommes maintenant des millions de touristes à jouer au bouchon. D'année en année, la durée des transports augmente : ils sont si nombreux et si perfectionnés ! Peut-être qu'un jour l'auto nous sauvera du travail en nous empêchant d'y arriver.

Aujourd'hui la bagnole est moins le jouet du dimanche qu'un outil quotidien. Moyen d'évasion ? Allons donc ! D'intégration dans la prison sociale. Tout est prévu pour nous contraindre à nous en servir. Dans une telle société, sans permis de conduire, l'homme n'est plus qu'un mort

vivant ; privé de moteur et de roues, le travailleur n'est qu'un paralytique ; s'obstinerait-il à marcher qu'il ne trouverait plus de trottoirs. Comment atteindre à pied l'épicerie d'en face ? Et la nationale ne se traverse pas à la nage.

Chacun de nous cumule deux métiers : le sien et celui de chauffeur, et ce n'est pas toujours le premier qui est le plus dur. Le caprice du gosse de riche est devenu l'arme du fantassin motorisé. Et comme la femme a été émancipée, c'est-à-dire mise au travail, elle aussi a pris le volant. C'est au volant qu'elle va faire le marché, bien que les parkings soient combles aux environs. Quelle commodité ! Quel gain de temps ! Elle continue d'avoir toujours ses gosses sur son dos, ou plutôt dans l'arrière-train de sa 2 CV, pour les mener au jardin ou à l'école ; leur doux gazouillis commente la berceuse du moteur. Comme nous tous, Madame est pressée, et la machine augmente son rendement. Mais, zut, la route est bouchée ! Je vous préviens, Monsieur, que ce n'est pas le moment de lui faire de l'œil en attendant le feu vert. Parée, frisée pour la volupté, mais la lèvre mince et l'œil dur, la pin-up automobile n'est pas là pour la bagatelle. Ni vous d'ailleurs, Monsieur ; malgré son féminin, la bagnole n'a pas de sexe.

Mais le travail dans cette société devient un vice ; nous avons pris le pli et le volant nous colle aux doigts. Que ce soit pour faire un mètre ou mille kilomètres, il nous faut y aller sur quatre roues. Notre loisir, c'est notre travail de chauffeur. Pourquoi se fatiguer à prendre l'autobus pour gagner la gare ? Quel repos d'aller de Bordeaux à Paris en conduisant le Sud-Express !

Du nomade et du sédentaire automobiles.

La raison d'être de l'auto c'est le mouvement, - dans l'immobilité. Pour projeter sa cargaison au loin, la bagnole la bloque dans une boîte hermétiquement close, dont la surface corrigée est calculée, cette fois, au millimètre près : même grosse, la voiture est petite. Monsieur se glisse au volant, tandis que Madame, reptilienne, se love à la « place du mort ». Le couvercle tombe avec un bruit de piège, tout est en place : les petites sardines sont sagement serrées sur la banquette arrière. Et la famille commence à baigner dans cet inimitable arôme d'Esso, de plastique et de sueur, qui émane de tout foyer automobile. La bagnole ventouse peut se détacher du trottoir, elle n'en colle que mieux aux fesses de ses passagers. Et plus elle accélère son mouvement, plus elle le nie. À 130 à l'heure, il n'est pas question de mettre le nez à la fenêtre ; au creux du cyclone, la bagnole moderne se claquemure, et elle ne restitue qu'un filet d'air soigneusement filtré par le moteur. Aussi on a beau mettre les gaz, l'auto ne bouge pas dans la ligne droite, elle fonce en frémissant à peine : flèche plantée dans l'espace, tarière à percer le temps. Quelque part, de l'autre côté du miroir, bornes et bourgades dégringolent ; une aiguille tâtonne sur un cadran : 140. Et le chauffeur, frustré de la vitesse, accélère encore, mais le pied se cogne au plancher. Ah ! Où est le beau temps où l'on dévalait les côtes en roue libre ? Où est cette danse des mollets, ce chatouillement du nombril qui fait la vitesse ? Divin vertige, où es-tu ?

Mais dans la mesure où la bagnole est mouvante, sa course exaltante entraîne une angoisse ; ne va-t-elle pas quitter le sol ? Comment, en dépit des roues et de leur course, bâtir sa familiale sur le roc ? Il y faut quelque magie. Aussi voit-on parfois pendre au cul de la voiture un bout d'intestin, corde ou chaînette, qui traîne sur la route. Ainsi s'opère la synthèse de l'enracinement et du voyage, de la stabilité et du mouvement. L'homme de Cro-Magnon

qui subsiste au volant de toute 404 n'a pas à s'inquiéter du Progrès ; même à 120, la bagnole ne décolle pas, Peugeot reste en contact avec les forces telluriques qui nourrissent et protègent la Vie.

L'hommauto associe en lui le nomade et le sédentaire ; l'auto vole vers l'horizon, et l'homme se claustré. Levez les vitres, ce dévoreur d'espace a peur des courants d'air. Pourquoi cette agoraphobie ? Autant qu'à la paralysie des pieds, elle est peut-être due à la vitesse : l'auto va trop vite pour qu'on la quitte. Dans ce monde mouvant il faut se défendre du vertige de l'élan ; tout bouge, mais rien ne change : l'abandon au Progrès postule l'immuable. Nous pouvons appuyer sur le champignon, la France sera toujours la France, qu'elle soit munie d'une lance ou d'une bombe H. Et l'Homme, toujours l'Homme, qu'il se déplace dans la diligence de Karl Marx ou la fusée de Gagarine. Il peut muer et se mouvoir à l'infini, il ne risque pas de disparaître ou de s'égarer ; il n'y a pas de nature humaine. Pour se rassurer, il suffit de s'en tenir au réel, et à l'immédiat : au compteur ou à l'essuie-glace, tout au plus à la route qu'il faut quand même considérer. Le lointain : le paysage ou le risque de mort, ce n'est pas l'affaire de la bagnole, elle va trop vite pour penser ; heureusement qu'elle nous oblige à agir en nous absorbant dans la conduite.

À cent à l'heure, l'auto c'est l'illusion de l'immobilité et de l'abri ; pour le nomade moderne un ersatz de patrie. Il peut s'éloigner, il reste à sa place. Terrorisé par la vitesse, angoissé par l'espace, l'hommauto se constitue en point fixe.

Il se replie dans sa coquille qui devient le havre dont il ne peut démarrer ; tandis que l'auto elle-même ne sort pas de cette rampe d'asphalte au bout de laquelle rutilé immuablement l'inévitable station-service. Le froid, la pluie, le choc ou l'inattendu, ce gîte de tôle nous en

protège, et nous en sortons de moins en moins ; s'il nous arrive de le faire nous restons à portée du bunker où nous pouvons toujours nous replier. Le Karst ou le Trastévère nous menacent ? Vite ! Rentrons chez nous, Nénette et Rintintin, petits dieux pénates, tremblotent sur la lunette arrière. Qu'il fait bon écouter la radio, assis dans son fauteuil dans la tiède promiscuité du foyer !

Enfants, nous transformions en rêve notre maison en voiture, et nous imaginions l'univers familial nous suivant dans le vaste monde ; adultes, nous faisons de la voiture notre maison. La maison c'est bête : son cul de plomb la plante où elle est. Et puis il faut bien le dire, la bâtisse est aujourd'hui un luxe trop coûteux ; quand on pense que pour le prix d'un miteux pavillon on peut s'offrir une Rolls ! Aussi laissons-nous s'écailler les peintures des contrevents, mais caressons d'un chamois amoureux le vernis de la bagnole. La maison ? C'est à peine si nous y passons, le soir en rentrant de l'usine, et le dimanche nous filons ailleurs. De plus en plus nous vivons en voiture, autant nous y installer dès à présent. Nous y aurons notre oratoire avec un saint Christophe sommé d'un buis bénit, et dans son bocal nous mènerons notre poisson rouge voir la mer. Pourquoi ces murs de pierre quand tout est mouvement ? Ils ne sont pas rassurants en temps de séisme. À cette époque de mobilité sociale, il n'est pas d'auto qui ne soit grosse d'une caravane, prête à filer ici ou là, selon la fantaisie de l'individu, quand ce n'est pas sur l'ordre du patron ou de l'État.

Du capitalisme et du socialisme automobiles.

L'auto c'est la société, - à chaque milieu social sa voiture ; qui change de classe change de bagnole. Jusque-là

j'ai vécu en DS, et voici qu'il me faut songer à me retirer en 2 CV.

Aux enfers de la pyramide sociale, l'auto d'occasion. Au lieu de la bagnole vierge, qui sort des jupes de maman Sochaux, la vieille putain dont on ne sait au juste avec qui elle a couché. On peut lui rajouter une couche de fard, elle n'a plus l'odeur de vernis du pucelage intact. Elle est bientôt tout juste bonne pour les gitans et les beatniks ; et il est de plus en plus question d'emprisonner ces clochardes pour vagabondage automobile. Mais ne pas les confondre avec les coûteuses bagnoles médiévales, restaurées à grands frais par de riches amateurs !

La société normale commence avec la 2 CV ; cette petite sœur des pauvres en tôle grise et capulet de grosse toile permet de hausser jusqu'au 90 km l'humilité chrétienne. Mais le Peuple automobile c'est la petite et la moyenne bourgeoisie des R 10 et des R 16 ; le minimum vital s'établissant autour de 500 cm³, et l'honnête aisance au-dessus de 1400 cm³ le standard de vie moyen se maintient autour de 1000. C'est la Masse automobile dont chaque individu, s'il est fabriqué à la chaîne, n'en est pas moins « personnalisé ». Certes le moteur et même la carrosserie sont toujours de série, mais il reste le choix des couleurs. Comme la Liberté, la Culture est invincible.

Et puisque la société automobile est une démocratie, chaque auto peut rêver d'ascension sociale ; la 404 rêve de Mercedes, et la Mercedes de Jaguar. Au-dessus de la masse des ID qui jouent à la DS, s'élève l'Élite automobile. À ce niveau la voiture personnalisée peut même s'offrir un conducteur personnel : ainsi l'Alfa Romeo se choisit un chauffeur « pas comme les autres ». La voiture de l'Élite peut se payer le luxe d'avoir de la race, et elle pousse à l'extrême ses caractères. Ronflant comme le vent ou murmurant comme la brise, elle ignore le juste milieu petit bourgeois. C'est le cabriolet du jeune lion, la voiture de

boucher rouge sang, avec trompette triple çon, permettant à Bébé de faire coin coin pour épater les filles. Ou bien c'est la bagnole noire de son papa, fourgon capitonné pour cadavre ambulant de P. D.-G. Il n'y manque plus que des couronnes mortuaires pour que les funérailles nationales soient parfaites. Proposant derrière les glaces son sourire injecté de stéarine à l'admiration des foules, le grand chef fait une dernière promenade sur l'autostrade, avant de se retirer pour toujours dans son studio du Panthéon.

Quel que soit le signe qui orne leur radiateur, toutes ces classes appartiennent à une même société automobile. Mais l'Occident n'est pas encore la Terre. Il y eut un temps où deux sociétés semblaient se la partager ; qui allait l'emporter de Karl Marx ou d'Adam Smith ? Aujourd'hui on commence à découvrir que la vraie différence est peut-être entre les nations qui ont des bagnoles et celles qui n'en ont pas. Les peuples sous-développés peuvent se payer des fusées, à la rigueur des Zis ou des Cadillac, pas des Volkswagen : ils ne sont pas assez riches. La différence n'est pas entre l'économie d'État et la libre entreprise : la régie Renault est plus près de la Ford qu'elle ne l'est de Moskwitch qui, subjectivement progressiste par son idéologie, est objectivement réactionnaire par le rendement de son moteur et la ligne de sa calandre. Moskwitch d'ailleurs l'a bien compris, qui fait appel à Fiat pour humaniser, c'est-à-dire motoriser, ce qui fut l'U. R. S. S. de Staline.

À l'Ouest trône donc Sa Majesté la Bagnole ; et cette gracieuse souveraine règne autant dans les cœurs qu'elle écrase les corps. Mais pendant cinquante ans la civilisation de l'auto se réduisit au Far West : à l'ignoble et prestigieuse Amérique. Ce qui nous valut de beaux morceaux de littérature, médités par Chantecler dans son Hispano. Matérialiste Amérique entièrement absorbée par le paiement de sa Ford à tempérament ! Sordide antithèse

de la France des penseurs et des poètes de Valmy et de Verdun ! Faute de grives il faut bien se contenter de merles, et rêver de victoires à défaut d'une 5 CV. Jusqu'en 1939 la bagnole ne fut pas démocratique, mais bourgeoise ; l'instituteur qui, à grand-peine, s'en offrait une, changeait de camp. Il passait à l'ennemi, il rejoignait les Huns qui commençaient à chasser la III^e République des routes en écrasant ses chats et ses poules. M. Prudhomme oubliait que l'Amérique c'est seulement l'avenir automobile : Paris découvre en 1960 les problèmes du New York de 1920. Considérons-la dans ce miroir qu'elle nous tend ; c'est notre tête dans dix ans, et peut-être celle de l'U. R. S. S.

Après la Seconde Guerre mondiale, le général Motors a vaincu, et Astérix s'est offert une bagnole bien gauloise : si spirituelle, si originale par sa ligne d'avant-garde ! Le peuple a pris sa revanche sur la bourgeoisie, il lui a emprunté sa voiture, et c'est parce que le volant a pour lui tout l'attrait du nouveau qu'il cède parfois à la griserie de la vitesse. S'il frôle cyclistes et piétons, c'est pour se venger des chauffards qui le bouscullaient autrefois ; mais comme le piéton se fait rare, la bagnole, pour se défouler, en est de plus en plus réduite à écraser des autos.

Le Peuple ? C'est désormais celui qui se fabrique à la chaîne à Flins ou à Wolfsburg : les Droits de l'Homme sont désormais inséparables de ceux de sa voiture. *Le Canard enchaîné*, qui défendit longtemps la cause d'un peuple de piétons contre une bourgeoisie automobile, dénonce aujourd'hui les tyrans qui l'empêchent de faire du 130. Le despote veut priver le Peuple de pain, ou plutôt d'essence, et il l'enchaîne au trottoir en lui refusant des autoroutes. La Révolution gronde, et les triples cons vont bientôt chanter *la Marseillaise*. Mais si le Peuple veut aller à la Bastille en auto, il devra respecter les sens uniques. Car la bagnole, plus que Fouché, peut songer à raser Lyon, elle n'en est pas moins conservatrice. Pour ce qui est des révolutions

d'ancien style, je crains qu'elle n'y renonce de peur de rayer sa carrosserie.

À l'Ouest la bagnole ; et partout ailleurs la bagnole blindée : le bulldozer, le camion-benne ou l'automitrailleuse ; ou alors la grosse voiture pour quelques gros chefs. Le camion règne sur les routes poussiéreuses de l'Espagne de Franco en 1950, sur les nids de poules de la Yougoslavie de Tito ou les pistes de la Russie de Staline. Socialiste le camion, national-socialiste le tank, dont la marque est une cocarde. Mais en camion comme en tank, il faut rattraper et dépasser l'Amérique qui fonce devant dans sa Buick. La bagnole est un produit type du nihilisme occidental, elle est perpétuellement à la poursuite d'un ailleurs : d'un Dieu ou d'une Vérité qui se dérobe. Tandis qu'à l'Est l'individu peut se passer de véhicule ; il est déjà arrivé, - à moins qu'il ne soit pas encore parti. Ne connaissant jusqu'à Staline qu'un mouvement, celui de l'Histoire, il a pour bagnole l'autochar de l'État.

De la Révolution automobile.

La bagnole est sans parti pris, elle est tour à tour conservatrice ou révolutionnaire, mais dans les deux cas à sa façon. Elle embourgeoise les individus tout en bouleversant la société ; c'est moins le capitalisme de Louis Renault qui importe à la France que l'auto qu'il lui a fabriquée. Et Ford prépare aux U. S. A. un avenir qui sera plus loin du monde de Jefferson que celui de Lénine.

La bagnole est mouvement : Progrès, et la courbe du Progrès n'est pas linéaire, mais exponentielle. Pour l'instant nous venons à peine d'enclencher la deuxième vitesse, il nous reste à passer à la troisième, puis à la surmultipliée. Il y aura donc de plus en plus d'autos, de plus en plus rapides : c'est le défi, le destin automobile,

devant lequel tout homme doit s'incliner. Et le plan directeur du Paris de l'an 2000 envisage sans rire, avec le doublement de sa population, le triplement de ses bagnoles. Si nous voulons échapper à l'Apocalypse de l'explosion ou de la paralysie automobile, il nous faut accepter l'idée d'une révolution qui ne sera plus le fait d'une assemblée mais d'une dictature technocratique : c'est le Comité de salut public des Ponts qui dégagera les voies d'une motorisation de l'Histoire. L'accessoire : la société et l'individu humains, étant totalement aliéné à la bagnole, le Plan routier triomphera sans obstacle. Et si les bulldozers ne suffisent pas, la psychologie et la sociologie, à défaut d'humaniser la bagnole, automobiliseront l'homme.

Car si on arrive à liquider cet ultime obstacle, l'auto aura enfin l'époux qu'elle mérite. Les Églises, renonçant à prêcher la foi périmée en un Dieu qui triomphe sur un bourricot, célébreront Celui qui vient en Rolls ou en Volkswagen. L'État fera de l'existence humaine une éducation routière permanente. À peine sorti de son landau, bébé s'affaire à la remorque de ses Dinky Toys, en attendant de s'exercer sur les petites autos de la Prévention routière. Le peuple motorisé ne sera plus seulement formé par l'École libre de l'*Auto-journal*, l'éducation automobile devenant obligatoire, l'Université s'en chargera. L'École primaire lui apprendra le B.A. BA du langage et du code automobiles : ces signes, ou plutôt ces signaux, qui lui permettront, autant que de s'informer, d'être informé depuis l'Élysée qui gouverne toute bagnole. Ensuite, au lycée Michelin, dans des manuels rouges ou bleus, on lui enseignera, en même temps que l'état des routes, le culte des étoiles. Quand la personne automobile sera rodée, le baccalauréat auto : le permis de conduire, sanctionnera ces études. Dès à présent, bien plus que le droit de vote, ce permis de vivre est le signe de la

majorité ; la femme et les enfants restent mineurs tant qu'ils n'ont pas leurs quatre roues. Et comme la bagnole évolue, il faudra faire évoluer les hommes. Après tout on réalèse bien les moteurs, pourquoi ne pas recycler les chauffeurs ? De même que l'on retire de la circulation les modèles périmés, on en retirera les personnes hors d'usage. À soixante-dix ans les vieillards seront arrachés de leur cocotier, c'est-à-dire de leur volant, et contraints à la retraite par le retrait définitif du permis de conduire. Pour les dédommager on leur offrira un ultime tour en DS noire.

Mais l'éducation automobile concernera d'abord le vélocipédiste et le piéton qui risquent de perturber au premier chef la circulation. Naturellement le permis de marcher sera obligatoire, et il ne sera délivré qu'après un examen physique et moral particulièrement sévère, à des chauffeurs d'élite de Jaguar ou de Ferrari qui auront donné des preuves de leur aptitude à se conduire.

Dès maintenant s'élabore le nouvel Adam de la Jérusalem automobile, dont le principe ne sera plus la liberté, mais l'obéissance, et plus sûr encore, le réflexe. Le régime automobile n'est pas un régime libéral mais policier. La prolifération des bagnoles ne peut être assurée que par celle des lois ; c'est dans un dédale d'interdits que Joseph K... cherche à joindre en auto la place du Château ; déjà il faudrait un Code au chauffeur provincial qui se risque dans Paris. Qui dit lois dit sanctions, et celles-ci doivent s'exercer sur-le-champ : on peut laisser un poivrot zigzaguer sur le trottoir, non une bagnole ivre de vitesse sur la chaussée. Circulez ! À chaque instant l'armée des autos déclenche l'aboiement du sous-off, dont le pouvoir doit être indiscuté pour être efficace. Contraventions, menaces de prison peuvent seules dompter le délire motorisé. Et comme au temps de Saint Louis le tribunal s'installe sous un chêne au bord de l'autostrade pour exécuter le coupable après un semblant de jugement.

Qu'importent les erreurs, il faut faire un exemple ! Le peuple automobile sait bien que la police est son alliée, il la respecte pour se donner l'illusion de céder librement à son arbitraire. Il n'y a qu'à le voir sur la route ; le moindre képi suffit à calmer la plus arrogante DS ; aussitôt le compteur tombe, le moteur ronronne paisiblement, et Mirza, l'œil humide, file doux en rasant l'asphalte devant son dompteur. L'Automobile de France méprise encore le flic, mais elle aime son ange gardien : le sympathique agent de la circulation ; et surtout elle révère les motards. Prestigieux, sous le casque et l'armure de cuir de l'astronaute, ils chevauchent impassibles leurs dix palefrois. Ce sont les justiciers et les chevaliers errants de la route, en qui s'incarne la mystique automobile. Et c'est avec respect que le pécheur automobile reçoit la leçon de morale qu'ils lui infligent en guise de PV. La police routière annonce une société où régnera, plutôt que le pouvoir, l'autorité de la Police.

L'auto n'a que faire de la liberté ; plus sa vitesse est grande, plus le choix se réduit. À 120, la conscience est trop lente ; un insecte réagirait mieux, et surtout un mécanisme. Ainsi le *drill* routier des feux rouges et verts forme le nouvel homme. Qu'il soit respectueux, discipliné ne suffit plus ; il le faut automatique. Et le pli qu'il aura pris dans sa voiture, il risque de le conserver partout ailleurs. Peut-être qu'un jour, en guise de chauffeur, la bagnole disposera d'une sorte de robot électronique informé en permanence par une machine cybernétique détenant toutes les données de la Circulation. L'apocalypse automobile serait évitée. Le Meilleur des Mondes pourrait tourner de plus en plus vite en rond, sur place. La Révolution serait faite, la société étant devenue tout entière une automobile, la Police et l'État pourraient dépérir. La liberté régnerait enfin sur la Terre.

Deuxième partie

Mourir en bagnole

1

Du sacrifice automobile

À première vue l'auto c'est l'auto : un objet inerte que l'homme seul peut mettre en train ; rien de plus paisible qu'une bagnole dans son garage. L'auto n'est qu'un moyen au service de la personne humaine, un pied perfectionné. Et c'est vrai au départ. Malheureusement, si nos fins n'ont jamais été aussi incertaines, jamais nos moyens n'ont été aussi efficaces. C'est ainsi que, le transport devenant la fin du transport, un beau jour nous restons à tout jamais incrustés dans notre bagnole. À moins qu'elle ne nous éjecte en un lieu dont nul ne revient.

Du Saint-Esprit et de la fête automobiles.

La bagnole ce n'est pas seulement la bagnole. Fabriquée à la chaîne, elle fait descendre la Justice du ciel sur la Terre. Mais la Justice pour les hommes est celle qui leur donne à chacun leur liberté. L'auto, individuelle ou familiale, n'est rien d'autre ; et ce n'est pas seulement pour des raisons économiques que les régimes totalitaires hésitent tant à donner au peuple cette clef des champs. La liberté est mouvement personnel, et l'auto nous l'assure sous sa forme la plus tangible. Elle permet à chacun de nous de partir dans la direction qui lui plaît ; qu'importe si cette direction est celle de tout le monde ! Nous sommes tous ensemble sur la nationale 7, mais chacun dans notre propriété privée. Ce n'est pas comme en Russie où le peuple s'entasse dans des trains ou dans des cars ; chacun de nous entend le même Adamo sur son transistor

individuel, et nous n'avons pas sur le dos une hôtesse de l'Intourist pour nous donner un point de vue marxiste sur l'Elbrouz.

Partir... illico et à toute vitesse sur notre tapis volant ; il suffit d'avoir la clef de la boîte magique. Le feu est à la maison, ou plutôt l'ennui et la mort. L'offensive motorisée de juillet vers Saint-Trop' n'est qu'une débâcle automobile qui jette Paris sur les routes comme en juin 40. Quand toutes les bagnoles ont fui, comment rester seul dans la ville ? Ces rues vides, quels fantômes se préparent à les hanter ? Il faut partir... Où ? N'importe où vers le bonheur, là où le ciel est vierge de toute fumée, et l'eau de tout pétrole. Mais le bonheur, est-ce un lieu ? L'accès n'en est-il pas trop étroit pour tant de bagnoles ?

Il se pourrait qu'il ne puisse être atteint qu'à pied, et en personne. Qu'importe, le tout est de partir : quand on est en route vers le bonheur, on est heureux. Le bonheur c'est l'auto, son cambouis quotidien évoque un peu pour nous le pollen et le parfum des fleurs des Isles.

Nous étions assignés à résidence dans notre canton et notre peau, et Ford nous a donné des ailes, grâce à lui M. Perrichon est devenu un aigle qui peut survoler à sa guise l'univers. Et comme par ailleurs la chaîne de Taylor et de Détroit nous enchaîne, la liberté nous est d'autant plus nécessaire que l'auto précipite l'organisation de la société. La bagnole pour l'individu est un moyen de défoulement autant que de transport ; elle permet aux membres des catégories particulièrement brimées par le système industriel, notamment aux ouvriers et aux jeunes, de contenter un besoin de s'exprimer et d'agir qui ne peut plus se satisfaire dans le travail. Ce jour-là Pécuchet enfin se déchaîne, il met un tigre dans son moteur ; il rugit et se rue sur ses proies. Mais bientôt, comme la route est

encombrée, la vitesse tombe à 6 au compteur, tandis qu'elle monte à 200 dans sa tête. Ainsi la bagnole qui devait nous défouler nous refoule ; Freud ne pourrait-il pas s'associer à Citroën pour donner à la DS l'occasion de satisfaire sa libido ? Au lieu de platanes intraitables, les bas-côtés seraient peuplés de chiens, de chats – et pourquoi pas ? – de vieillards en plastique. L'auto, sans danger pour elle et pour les autres, pourrait leur passer sur le corps ; les crânes en polyéthylène éclateraient comme des noix, un pseudo-sang giclerait d'entrailles bleuâtres en nylon. Une bonne marche arrière achèverait d'écrabouiller l'ennemi. Calmée, repue, débarrassée du fauve qui hantait son moteur, la bagnole viendrait au pied du motard qui lui présenterait la note.

Mais en attendant un monde qui soit fait pour l'auto, elle en est réduite à foncer dans le vide. Elle n'a que du vent à se mettre sous la dent : de la vitesse. Le progrès automobile se réduit d'abord à celle-ci ; elle en est la preuve la plus simple : 100... 125... 150... le langage des chiffres est indiscutable. Le compteur du tableau de bord n'est pas là pour nous rappeler que nous allons vite, mais trop lentement ; et si ses chiffres les plus élevés dépassent la vitesse de notre auto, c'est pour nous inviter à en user au moins jusqu'au bout, en nous rappelant que toute Ami 6 n'est qu'un alevin de DS. Nous pouvons appuyer sur le champignon d'autant mieux que le confort accru des voitures permet de nier la vitesse en même temps qu'elle l'accélère : à 80, la De Dion volait sur la route ; à 100, la R 16 fait du surplace. Malheureusement, il n'est pas aussi facile d'augmenter indéfiniment la vitesse de l'homme qui tient le volant, ni celle du mur d'en face qui ne décolle pas de là où il est ; ni même celle du frein, qui à cent ne stoppera l'auto qu'à deux cents mètres au-delà de l'obstacle. Maître de notre vitesse ? Avec les voitures

d'aujourd'hui comment le pourrions-nous ? Surtout avec les chauffeurs d'autrefois.

Mais qu'importe la mort à qui est dans l'extase ! La vitesse est la mystique de l'automobile ; son progrès a peu à voir avec la raison ; le gain de temps, considérable de 6 à 100 kilomètres/heure, moins important de 100 à 120, devient presque nul de 120 à 140. Il faudrait que la bagnole devienne un avion, et c'est mauvais signe quand elle perd contact avec le sol. À cette vitesse elle est au bout du rouleau ; elle ne roule plus, elle flotte, comme on dit, voguant au gré des vagues de tribord à bâbord ; pas besoin de lui faire une prise de sang, ce n'est pas de vin qu'elle est ivre. Aussi pourquoi se traîner à 150 au moment où les fusées font du 10 000 ? Autant aller à pied.

Par nature l'hommauto est pressé. Non pour des raisons objectives, mais parce qu'une pression s'exerce de l'intérieur sur le chauffeur. Il n'y a qu'à le voir sur la route, fonçant comme après une proie, ou bien comme si, proie lui-même, il était traqué par quelque invisible chasseur. Il corne, il clame ; sans doute a-t-il une mission urgente à remplir. Ne vous affolez pas, il va simplement prendre l'apéro. Qu'importe le but ou la raison de la course, il veut arriver à l'instant même, ou - qui sait - avant d'être parti. On peut augmenter indéfiniment la vitesse de sa voiture, il ne sera content que lorsqu'elle fera du ∞ . Il veut nier la distance, le temps ; il court moins après les joies qui l'attendent à l'arrivée qu'il ne fuit la mort. C'est ainsi qu'en auto il la trouve.

Limiter la vitesse ? Dans une société automobile, autant mettre un terme au mouvement de la pensée. La liberté humaine ne souffrant plus de limites, à l'image de celle de Dieu, la recherche d'un ailleurs peut être indéfiniment accélérée. Arriver quelque part n'a plus d'intérêt ; ce serait retomber à pied, sur terre : l'exaltation du transport aboutit à sa négation. Sur la route, Jack Brabham ne poursuit

même plus Fangio, il court après l'absolu ; mais l'Esprit file plus vite que le vent, il se dérobe à la vitesse de la lumière. Et comme l'auto n'est qu'une machine humaine, et que l'homme ainsi que son univers est fini, attention à ne pas tomber dans le vide, ou à percuter sur quelque butoir !

La bagnole c'est la vérité et la vie, mais surtout la Voie, à laquelle tout doit être sacrifié, et le sacrifice humain est le plus haut de tous. Tantôt elle tire le sang de millions d'esclaves sou par sou, en leur volant chaque jour un peu de leur pain ou quelques tuiles de leur toit ; tantôt elle égorge à grand bruit sur un autel de bitume. Mais elle donne à ces hordes sans feu ni lieu l'illusion de la fuite dans la grande fiesta motorisée du week-end. À tous les pauvres il faut des fêtes pour compenser la grisaille des jours ; et les peuples dits « développés » sont particulièrement misérables. Ils ont une bagnole, mais ils manquent d'air, d'eau, d'espace et surtout de liberté. Aussi chaque samedi, les toros sont lâchés dans les rues comme à Pampelune ; et cette fois nous chevauchons le Minotaure. Dans toute fête la vie ne s'exalte qu'opposée à la mort ; et dans celle-ci, elle nous frôle à chaque instant. Pour la société industrielle la folie du week-end, dissimulée comme toujours sous des prétextes rationnels, remplit la fonction d'une guerre ; elle est un rutilant gaspillage de richesses et de vie, dans lequel se libère l'énergie surabondante de la collectivité et de ses membres. Le désordre ronflant qui se déchaîne aux portes de la ville est la condition de l'ordre de tous les jours : abruti par son week-end l'esclave est de nouveau mûr pour la chaîne. S'il n'y avait pas la bagnole les hommes peut-être s'ennuieraient, ils feraient la Révolution ou la guerre, et la société, faute de mobiliser l'économie pour l'auto, en serait réduite à la consacrer aux chars. De quels monstres n'aurait pas accouché la trop féconde Amérique, si elle ne gaspillait pas une bonne part de ses revenus à fabriquer ces gadgets ?

De l'extase et du réveil automobiles.

La vitesse produit sur la bagnole un effet analogue à la contemplation de Dieu sur les mystiques. Prise dans son rêve intérieur, elle subit un effet de lévitation et, tel saint Jean à Kempis, *transportée*, elle quitte le sol. C'est probablement dans cette intention que les Ponts et Chaussées, débarrassant son chemin de tout ce qui pourrait s'opposer à son élan, lui dégagent, plutôt qu'une route, un aéroport. Ils rasent murs et arbres, suppriment les détours, de façon à réaliser l'étendue d'asphalte sans repères, dans laquelle la bagnole peut donner le maximum de sa vitesse. Ce qui lui permet de se tuer d'autant mieux contre la bagnole ou, au lieu de s'écraser à 80 contre un platane, de se disloquer à 120 dans les choux.

Car sur terre, hélas ! toute droite a une fin. Et les Ponts obligeants préparent à la bagnole son petit Noël : le tournant. Non pas l'affreux tournant en épingle à cheveux, patibulaire, aux buissons mal rasés, que la vindicte routière désigne de loin, mais le tournant idéal. Accueillant, discret, scientifiquement calculé et rembourré, le tournant des Ponts attend l'auto que lui catapulte la ligne droite. De 130 à l'heure, elle s'immobilise à 90, le virage s'amorce, et quand son conducteur prétend la maintenir dans les rails, le libre arbitre de la bagnole se manifeste, et elle s'envoie en l'air. Le dérapage peut être dit parfois contrôlé, l'atterrissage malheureusement ne l'est jamais. Et, une fois de plus, en deux lignes dans un coin, la Presse fait part au peuple du plus commun des miracles automobiles : « Pour des raisons inconnues, X. a perdu le contrôle de sa voiture qui est allée s'écraser dans un champ. Le conducteur a été tué sur le coup. » La raison inconnue doit probablement se situer au-dessus de 120 km/h.

L'extase automobile se heurte tôt ou tard aux médiocres réalités de ce bas monde : cochon, mur ou enfant, à moins qu'elle ne plonge dans les eaux ou ne percute le roc fondamental. Le pneu X boit l'obstacle, mais il lui reste parfois sur l'estomac. On comprend que l'idéal de l'auto soit de tout supprimer, y compris le sol qui la porte ; mais il lui faudrait d'abord supprimer l'obstacle de l'auto. À la différence du dérapage qui se produit en pleine extase automobile, l'obstacle imprévu est un fait objectif : rien de plus objectif qu'un camion en travers de votre route. Un camion est un phénomène difficile à récuser ; heureusement il y en a de moindres que la bagnole peut nier.

Certains obstacles sont négligeables, ainsi la volaille dont la plume produit un effet pyrotechnique amusant ; mais un quintuplé dans un troupeau de canards n'est pas à dédaigner. Le chat n'est pas dépourvu d'intérêt, bien que le choc mou qu'il procure soit bref et que son sang risque de salir la belle robe groseille de la DS. Le chien serait un gibier plus noble. Mais il y a chien et chien ; si le carlin est insignifiant, je déconseille le danois dont le châssis est trop résistant, même pour les tôles de la Peugeot. Le conducteur adroit s'exercera à frôler les cyclistes sans les avertir, déclenchant un zigzag qui rappelle celui de la bécasse ; un coup d'avertisseur *in extremis* provoquera l'envol lourd du perdreau de la route : le piéton. Par contre il vaut mieux se méfier de certaines pièces de grande taille. Soudain, vomi par un de ces chemins secondaires que les Ponts s'obstinent on ne sait pourquoi à signaler, surgit le monstre préhistorique : la vache, accompagnée par la femme de Néanderthal : la fermière. Semant l'anarchie dans l'ordre automobile, elle brandit un drapeau rouge que la fière Mercedes est tentée de charger. Mais, par un choc en retour, celle-ci communique sa vitesse à l'obstacle, et c'est une vache-rhinocéros qui lui rentre à cent vingt dans le

moteur. Le propre de la vitesse étant de faire filer comme une flèche la montagne la plus inerte, la borne, en elle-même bonasse, peut devenir virulente ; je ne parle pas du chêne-mammouth.

2

Du cadavre automobile

Nickelée, invincible, la bagnole file droit au but vers le bonheur. Quand soudain... L'univers du gadget a explosé. Pour une fois la voiture est rentrée dans le décor. Mais le décor n'en est plus ; c'est du réel, du roc, comprimé par la vitesse. Et d'une épave échouée dans la boue sort un hurlement venu du fond des âges : l'éternelle plainte de la chair déchirée par les griffes du fauve ou le fer du vainqueur.

La circulation c'est la vie, quand son flot vient à se tarir, il semble que le sang se retire de nos veines ; une route vide est signe d'Apocalypse, et fuyant le silence inquiétant des chemins vicinaux, nous regagnons bientôt le tiède ronflement des nationales. Pourtant la mort nous y attend ; mais c'est au sein de la société et non dans la solitude. Parfois sur le bas-côté un squelette d'acier nous fait signe. *Memento mori...* D'autres obstacles, bien plus gênants, distraient bientôt notre attention. La circulation - la vie - continue ; si la bagnole est périssable, le flot des bagnoles est immortel.

L'auto c'est la vie ; mais elle n'en tolère pas d'autre que mécanique. Là où passent ses hordes, l'herbe ne repousse plus. Et tout autour de l'asphalte s'étend une auréole de désolation que dévastent les commandos qu'elle débarque dans la nature ; plus de fleurs, ni de champignons, ni de gibier, ni de poissons : s'il en reste, les indigènes, fusil au poing, sont prêts à les défendre. Plus de hérissons, ni de chiens, ni de chats, mais une étoile de tripes et de sang vite absorbée par le goudron. L'auto n'admet de vie que dans une cage ; et quand elle le peut, elle s'enferme elle-même

derrière un interminable grillage. Elle ne saurait faire un détour, et fonce droit sur tout ce qui bouge : dans toute DS somnole un tank qui s'ignore. Partout où elle passe, elle tue ; l'auto actuelle n'est plus un véhicule mais un projectile qui abat un oiseau plus sûrement qu'une balle. Toute route s'entoure d'une zone nécrosée où ce qui vit : insectes, gibiers, est condamné à disparaître ; si jamais les mailles du réseau routier se resserrent encore plus, c'est toute faune qui disparaîtra dans ce filet où circule la foudre.

Comme la ville, le village meurt écrasé par la bagnole. Plus d'abois de chiens, ni de cris d'enfants, la cataracte des moteurs ; il ne lui reste plus qu'à tourner le dos à la grand-route qui lui donnait autrefois la vie. Claquemurons-nous ; ce n'est pas le moment de sortir, la colonne motorisée défile dans la tranchée qui coupe en deux le bourg. Comment se fait-il que la S. N. C. F. se ruine à entretenir de coûteux passages à niveau sur des voies où il n'y a plus de trains, tandis que nulle passerelle ne nous aide à franchir ce P. L. M. où les locomotives haut le pied se succèdent toutes les dix secondes ?

La bagnole tue, elle asphyxie, broie les tympanes... Mais ce char de Jaggernaut écrase d'abord ses propres fidèles. Chaque année l'Occident paye un tribut de cent mille morts au moins et un million de blessés au Minotaure. L'automobile coûte chaque année dix fois plus d'hommes aux U. S. A. que la guerre du Vietnam, autant qu'une guerre mondiale ; et comme la guerre, la bagnole tue d'abord les jeunes : dans les pays développés, elle est la première cause de mortalité entre dix-huit et trente ans. Imagine-t-on la S. N. C. F. ou Air-France présentant un bilan annuel, sans cesse accru, de douze mille tués et cent mille blessés ? Plus personne n'oserait prendre le train ou l'avion, et le peuple indigné mettrait le feu au ministère des Transports. Je ne parlerai pas des effets secondaires : des

souffrances et des ruines que le délire automobile entretient, tout ce qu'il gaspille est forcément pris au logement ou aux hôpitaux.

Mais la divine et fatale bagnole présente deux aspects contradictoires ; elle est prestigieuse, et en même temps parfaitement ordinaire, donc rassurante. La bagnole n'est pas un cercueil, c'est un moyen de transport tout à fait banal. Imagine-t-on des entrailles et du sang sur des coussins si confortables ? La bagnole ne tue pas, c'est un *accident*, un événement aberrant qui ne se reproduira jamais, et qui ne peut arriver qu'aux autres. Et la bagnole ne tue pas, – parce qu'elle tue quotidiennement ; il suffit qu'un fait devienne quotidien pour qu'il disparaisse de la conscience. Le premier mort en auto a provoqué quelque remous, mais le millionième ? – Pourtant la General Motors aurait pu lui offrir une couronne mortuaire pour marquer ce record. Aujourd'hui mourir en auto c'est en quelque sorte mourir dans son lit ; aussi, tandis que le moindre cadavre de la S. N. C. F. a droit aux gros titres, le mort automobile se perd en deux lignes dans la chronique locale : on ne peut s'amuser à consacrer un titre à chaque tué quand la guerre est déclarée. Et encore le mort du front est sacré, tandis que celui de la route n'est qu'un mort profane ; Renault et Peugeot n'ont pas eu l'idée d'élever un monument au tué inconnu à Rocquencourt, dont Shell eût alimenté la flamme. Pourtant l'inconnu de l'Arc de Triomphe n'a-t-il pas été lui aussi la victime d'un accident de parcours dans le grand rallye Paris-Berlin ?

Comme son collègue en bleu horizon, le tué de la route plutôt qu'un mort est un disparu : si propre, si discret, si vite retiré de la circulation ! Il ne crie pas, ne vomit pas du sang. Il ne tient pas de discours et ne fait pas de petits comme le mort des tranchées ou des barricades. Il ne soulève pas les passions et n'a rien de pathétique ; il faut qu'il fasse au moins exploser un camion-citerne pour que le

public s'intéresse à son cas, – mais ce n'est pas tous les jours. Cette âme sans corps est tout juste bonne à hanter les statistiques ; elle n'est qu'une abstraction, un chiffre, moins révoltante que le mort du cancer. Le cancer n'est qu'un fléau de la nature, tandis que l'auto est un bienfait du progrès.

Plus que la mort tout court, la mort automobile vient comme un voleur. Tous ensemble nous étions partis pour la campagne automobile fraîche et joyeuse, et voici que le malheur vient nous choisir, un à un. Mollement bercés au sein de la bagnole, d'un seul coup l'embolie nous emporte : l'accident d'auto n'est qu'un accident de fauteuil. Autrefois on voyait venir la camarade de loin, elle arrivait cahin-caha, jouant des castagnettes sur sa Rossinante ; tandis qu'aujourd'hui elle fonctionne en Ferrari. Surgie d'un tournant, la mort motorisée fond sur nous dans un rêve ; et c'est l'esprit étrangement glacé qu'en un interminable instant nous nous sentons dérapier vers cet autre monde que la bagnole nous servait à fuir. Une ombre solennelle qui grandit, – un choc... La bagnole a franchi le mur du son ; nous avons crevé le décor, et nous nous réveillons au siècle de la tragédie. Car l'auto en général manque son coup, elle n'achève pas ses victimes. Elle égorge au petit bonheur, et ses couteaux sont ébréchés. Elle referme sur ses passagers une étreinte de fer et elle les grille, ou bien elle leur casse les reins si loin qu'ils agonisent pendant des heures dans un fourré. Parfois elle raffine en les noyant dans un canal, et la familiale devient un caveau de famille. Car la bagnole est sans parti pris ; elle estropie aussi bien les femmes et les enfants que les hommes ; et elle raffole des jeunes. Ceux-là auront ensuite toute leur vie pour se perfectionner dans la conduite des petites voitures. Désintégrée, la prestigieuse machine révèle enfin son mystère : qu'elle dissimulait un être humain. Un blessé ou

un cadavre automobile ressemble à n'importe quel autre. On se tue en auto ; mais chacun souffre et meurt à pied.

Des Pompes funèbres automobiles.

Après avoir submergé les villes, la bagnole sur ses vieux jours envahit la campagne. Elle y traîne quelques années une douce agonie, somnolant au fond d'une grange, d'où elle ne sort nue le dimanche pour aller à petits pas de l'église au bistrot. Et le soir, hésitante, elle zigzague en rasant les haies ; à moins qu'elle ne blagasse en plein tournant. On comprend que MM. Pisani et Dreyfus songent à retirer son permis à cette vieillarde déguenillée qui déshonore l'asphalte.

La bagnole prend sa retraite à la campagne, ou plutôt elle y échoue. De plus en plus, quand vient son heure, elle renonce à la grand-route pour finir dans les champs ; mais elle n'y met pas la discrétion des éléphants : la charogne automobile est longue à pourrir. Autant que des vaches, ce sont aujourd'hui des fantômes d'autos qui regardent passer les autos. Bientôt il n'y aura plus de paysage que la société automobile n'ait paré de ses étrons de fer. Tantôt, solitaires, les carrosseries monologuent dans les pissenlits, tantôt sagement rangées en files, elles attendent un ultime feu vert. Ou bien, accumulés par quelque furieux bouchon, les cadavres automobiles s'entassent.

Çà et là se dispersent les dépouilles rouillées de ce qui fut une existence automobile. Comme elles sont de plus en plus nombreuses, c'est à peine si nous jetons un coup d'œil sur ces produits d'un art brut, comprimés et recuits par le caprice de quelque César. Tels des écueils abandonnés par le reflux de la marée industrielle, ces carcasses baroques égaient la platitude des prés. Certaines brillent encore d'un ultime nickel, d'autres, mordorées par les flammes, nous

voient venir avec des yeux vides. Débarrassée de ses roues et de son chauffeur, la bagnole enfin s'enracine ; elle s'enguirlande de ronces, elle devient bucolique et les poules s'y installent. Elle se calme, et enfin s'humanise. Quand Giulietta échoue au fond de la rivière, parée d'algues telle Ophélie, le brochet volontiers s'y retire ; et par la lunette arrière son œil rond guigne les gardons. Mais si la société automobile abandonne ses bagnoles au petit bonheur, elle n'y laisse point les ossements de son chauffeur ; sans doute par survivance de quelque préjugé de piéton, peut-être aussi par crainte de faire baisser la vente. Pourtant en confondant les cimetières d'autos avec les cimetières d'hommes nous gagnerions pas mal de place. Déjà, l'hommauto ayant vécu et étant mort en bagnole, c'est en bagnole qu'on l'enterre. À fond de train une ambulance-auto l'avait conduit à l'hôpital, à peine moins vite un corbillard-auto le mène au crématoire, qui achève la besogne que la bagnole avait commencée. N'ayant pas plus de temps que d'espace à perdre, la société automobile doit expédier la corvée d'enterrement au plus vite ; empêtré dans ses jupes et son interminable queue, le corbillard-cheval bloquait la circulation. Même doté d'un moteur auxiliaire, le cadavre a tendance à tramer, il fait bouchon, sur la route comme dans la pensée ; il faut trouver un moyen encore plus expéditif.

Nous touchons ici au problème essentiel. Les hommes et les bagnoles vivants, on s'en débarrasse toujours en les faisant circuler, mais que faire de leurs dépouilles ? La production-consommation d'hommautos montant sans arrêt, leurs carcasses encombrent la piste ; et c'est en vain que des voitures en queue de pie de cérémonie blanche et noire s'efforcent de la débayer. Où les caser ? La Terre qui jusqu'ici avait fait preuve d'un si bon appétit n'arrive plus à consommer les dépouilles des consommateurs ; la carcasse de fer de la bagnole lui reste encore plus longtemps sur

l'estomac que celle de son chauffeur. Il y a bien le système du four ; il ne vaut rien pour des squelettes de fer. Sans doute la Terre n'est-elle plus à la mesure de l'homme ; pourquoi les fusées ne serviraient-elles pas à expédier la dépouille de cet éternel touriste dans le cosmos ? Au lieu d'une mesquine promenade à pied entre deux haies de buis, pourquoi Borniol et Cook ne s'entendraient-ils pas pour lui offrir une ultime croisière ? Au volant de sa chère bagnole, il pourrait faire du six mille, quelque part autour du Chariot sans risquer d'user son moteur. Ainsi la question clef qui n'est pas celle du trajet mais du parking final serait résolue. La bagnole et son chauffeur seraient arrivés au Paradis de l'Automobile.

CONCLUSION
Arriver en voiture

Il faudra bien qu'un jour ou l'autre le mammifère humain sorte de sa coquille. Debout, ou les pieds devant ? C'est au chauffeur d'en décider.

Nier ou penser la bagnole ?

Laissée à elle-même, la bagnole finit par se détruire. Le temps que sa rapidité nous donne, elle nous le prend aussitôt pour nous expédier ailleurs. Comme le téléphone ou l'avion, pour une corvée qu'elle nous supprime, elle nous en invente mille. Elle nous mène à la campagne, mais bientôt, l'auto aidant, nous ne trouverons plus à cent kilomètres de voiture la baignade ou la verdure qui nous attendaient à cinq minutes de marche. La bagnole, c'est la liberté de mouvement, individuelle ou familiale ; mais quand cent mille libertés motorisées se ruent au même endroit, c'est le bouchon. La démocratie occidentale prétend cumuler la liberté et la fabrication en série d'une masse toujours accrue d'hommes et de bagnoles : elle devra choisir. Bien plus vite encore qu'une République de piétons, la République motorisée est prise dans le dilemme d'un désordre ou d'un ordre total. Et seul un implacable totalitarisme routier pourra retarder quelque temps l'inévitable instant où cette lave ronflante et fumante se figera après avoir tout englouti. Il faudra multiplier les voies de toute urgence, comme on crève une digue en temps de crue. Il faudra éventrer les villes, cimenter les champs, édifier le labyrinthe total dont le fil d'Ariane, toujours plus compliqué, est un ballet de signes et de feux déclenchés par l'Ordinateur suprême. Et même si ce monstre social réussissait à se constituer, ce serait sans doute un monstre inutile. Car les progrès de la bagnole

vont si vite qu'il serait probablement construit pour une auto qui n'existerait plus.

Autant s'en extraire dès à présent pour la considérer, faire éclater la monade où se confondent le sujet et l'objet : le chauffeur et sa bagnole. Mais comme tout accouchement, cette opération est douloureuse. L'obstacle fondamental auquel se heurte tout examen de l'auto est un système de justifications où les raisons les plus contradictoires aboutissent à un même refus d'y penser.

La justification automobile n'a rien d'original. Comme toute société, celle-ci préserve sa structure par deux ordres d'arguments : l'auto est ce qui est, donc ce qui doit être ; mais par ailleurs il est vain de la mettre en cause, parce qu'en quelque sorte elle n'existe pas. L'automobile est un fait, la nécessité – historique ou divine, peu importe, cela dépend si le chauffeur est marxiste ou catholique –, que nous ne pouvons esquiver. Et elle est aussi le but suprême : la liberté et le bonheur pour tous, que la société se doit de réaliser. Mais ce réalisme se complète d'un idéalisme automobile ; la bagnole ne pose aucun problème parce qu'elle n'est rien : à pied ou à 150 à l'heure, l'homme sera toujours l'homme. Adam, Socrate ou Lénine seraient-ils mis en cause par un objet aussi ridicule ? Un ordre social nous serait-il imposé par nos machines ? – Allons donc ! C'est la morale, la religion ou la politique qui décident. De quoi ? – De tout, sauf des machines et de leurs effets.

La bagnole ne pose donc aucun problème, mais les platanes, les chauffeurs ou leurs villes. L'auto est, donc elle devient – de plus en plus rapide, cela va de soi ; les accidents peuvent augmenter, en réalité ils diminuent puisque le nombre des bagnoles augmente encore plus. Nous n'avons rien à craindre : en 1980, pour dix millions d'autos, nous n'aurons que vingt mille morts et trois cent mille blessés par an. La vitesse est tabou, il n'y a aucun rapport entre elle et les accidents, clame le lieu commun : à

80 un mauvais conducteur est plus dangereux qu'un bon à 130. - Et un bon à 80, serait-il plus dangereux qu'un mauvais à 130 ? Il y a peu de temps, Esculape fonctionnant aujourd'hui sur quatre roues, un congrès de médecins se penchait sur les accidents de voiture. 60 % d'entre eux aboutissaient à la conclusion que c'était l'excès de lenteur, bien plus que l'excès de vitesse, qui était à l'origine des accidents. Cependant 40 % établissaient quand même un rapport entre la vitesse et les blessures infligées par le choc. On voit que les progrès de la dynamique et de la traumatologie ne sont pas un vain mot.

Donc, si l'auto se broie à 100 contre un arbre, c'est la faute à l'arbre, qu'il faut abattre ; et si, ceci fait, elle se disloque à 130 dans un champ, il n'y a qu'à enlever le champ. En vertu de quoi les Ponts et Chaussées lui préparent sa piste d'envol vers l'autre monde. En pleine fournaise languedocienne, ils suppriment les ombrages, et le chauffeur peut somnoler dans son four ; la nuit il n'a plus de repères, et le jour il plonge dans un mirage éblouissant. Mais s'il se réveille, et s'il n'est pas aveuglé par l'ophtalmie, désormais pas un détail ne lui échappera de cette banlieue informe qui s'étend de Carcassonne à Nîmes. Les Ponts et Chaussées n'améliorent pas les routes, ils creusent seulement l'abîme solaire où le conducteur hypnotisé ira s'écraser. Pourtant, les statistiques à défaut du bon sens commencent à nous l'apprendre, autant que dans les tournants, c'est dans les larges lignes droites qu'on se tue. Cette route, autrefois étroite et bordée d'arbres, vient d'être superbement élargie : ce n'est plus qu'un autodrome qui attend ses Fangio. Ils n'y manqueront pas, ni les carcasses. Tel tournant autrefois pavé vient d'être adouci et matelassé de bitume, on y passe à 100 au lieu de 40, et il en est déjà à son cent soixantième accident. Comme le souligne un technicien pince-sans-rire : « La marge de sécurité apportée par l'amélioration d'une route

est en partie compensée par les risques plus grands que prennent les usagers^[1]. »

S'il y a des morts c'est donc la faute au conducteur : au « crime routier ». La bagnole étant tabou, c'est l'homme qui est en cause. Il faut traquer les déficiences physiques ; mais on découvre vite qu'un myope prudent est moins dangereux qu'un clairvoyant fou de vitesse : le conducteur redoutable c'est le révolté de la route. Il ne suffit pas de détecter les alcooliques, la Police doit arrêter tous les autres criminels du volant. Le système consiste à doter n'importe qui d'une fusée, quitte à pénaliser après coup celui qui s'en sert. Et cette répression est d'autant plus difficile que dans une société automobile elle est forcément mal vue. Après avoir promis une auto au peuple, on suspend sur sa tête l'épée de Damoclès du retrait du permis de conduire. Comment ne pas frapper au hasard, et si l'on frappe juste, ne pas être impopulaire ? Comment, « sachant qu'au-dessous de vingt ans les conducteurs ont deux fois plus d'accidents qu'entre trente et cinquante », ne pas faire ce que *Le Monde* appelle sans humour « du racisme anti-jeune^[2] » ? Tous les Droits du jeune Homme se ramenant en effet à celui de se tuer en bagnole.

La répression ne mettra pas fin à la tuerie motorisée parce qu'elle agit a posteriori ; mais aussi pour des raisons plus profondes : parce que l'homme n'est pas encore adapté à l'auto. Conduire est une façon nouvelle d'être dans le monde, dans un monde qui ne s'est pas encore accommodé de la vitesse, pour qui la vitesse c'est le danger, le mal, par opposition à la lenteur qui est traditionnellement sagesse. Aussi l'automobiliste se trouve-t-il en état de rupture permanente, et il « consomme de la vitesse avec anxiété^[3] ». Supprimons donc cette anxiété, cultivons l'euphorie, s'il le faut en utilisant le whisky, et les accidents diminueront. Le technicien n'entrevoit le

problème que pour le nier aussitôt. L'homme est effectivement dépassé par sa machine ; à cent à l'heure la responsabilité n'est plus la même qu'à six, faute du temps du jugement. Au volant le monsieur le plus poli se transforme en brute, - mais la brute c'est d'abord sa machine : je viens d'inonder de boue ce passant, mais en auto comment éviter la flaque - ou revenir faire des excuses ? Tuer en bagnole c'est tuer en rêve ; on comprend que le responsable, presque toujours, se sente innocent, et qu'il trouve normal que ce soit d'abord à l'assurance de régler la note. Comment le chauffeur, qui reste un piéton, pourrait-il suivre les progrès de véhicules qui dépassent maintenant le 10 000 ? La bagnole n'est qu'un cas particulier du rapport de l'homme et du progrès de ses moyens. Mais comme la machine est tabou, il n'y a plus qu'à bricoler l'homme. Tout est affaire de morale ou d'éducation : si Jésus-Christ tenait le volant, tout changerait sur les routes. À la condition qu'il ait l'œil d'aigle de Jupiter.

Et il est vrai que la difficulté tient d'abord au chauffeur ; à la différence de sa bagnole il ne progresse pas ; il se refuse à sortir du ventre de sa maman : la société, qui est pour l'instant automobile. Et peut-être qu'effectivement il n'y a pas d'homme dans ce véhicule qui fonce en roue libre dans les avenues du temps, pas plus qu'il n'y a de Dieu dans l'univers ; il n'y a qu'une ombre à peine entrevue dans sa course, un bruit de paroles qui sort d'une boîte. Qui parlerait aujourd'hui de la bagnole ? Certainement pas les Églises ; ayant raté le coche à vapeur, elles ont trop peur de manquer le coche à essence. L'ancienne théologie niait la machine, la nouvelle la consacre : un coup de goupillon donnera à Total une odeur d'eau bénite. Amen ! ainsi est-Elle.

Pour ce qui est de la critique, Rome n'ayant rien à dire, il ne nous reste plus que Moscou ou Pékin. La société n'étant

contestée que par celle d'en face, seuls quelques docteurs de l'Église d'Orient accusent le Petit Véhicule occidental de mystifier le peuple. Mais en général leurs discours concernent moins le capitalisme de la Régie Renault que celui du temps des calèches. Ils félicitent Staline ou Mao d'avoir résolu le problème de la circulation en réservant les autos à l'élite du Parti et aux Académies, et d'avoir remplacé pour les ouvriers le tour en bagnole par un tour dans les musées. Mais si l'Amérique s'avisait de priver de Ford les prolétaires de Détroit, alors, quels cris ! Et ils n'auraient pas tort ; car là où il y a disette d'autos il y a en général disette de vélos, et parfois de pommes de terre. D'ailleurs le rationnement des vélos n'a qu'une justification : la surabondance à venir des bagnoles. Elle demeure la fin concrète camouflée derrière les idéologies. Dès à présent, critiquer Peugeot n'empêche pas de ne pouvoir se passer d'une 404 ; et ceux qui méprisent la Packard admirent la Zis qui n'en est qu'une copie. Peu leur importe la machine, tout est dans la marque : ce ne sont pas des idéalistes mais des matérialistes. Pourtant leur prophète nous avait appris que le technique commande l'économique, et finalement le social. Au lieu de rabâcher la lettre d'une doctrine fondée sur l'expérience de la société de la locomobile, ne pourrions-nous pas nous inspirer de son esprit pour contester celle de l'automobile ?

Et si la religion et l'idéologie ne suffisent pas à éluder les problèmes posés par l'auto, il nous reste un ultime espoir : la Science. Ne nous inquiétons pas, elle s'en occupe, ou va s'en occuper. L'auto n'est pas notre affaire, n'y pensons pas, faisons confiance aux spécialistes. Pour ce qui est des routes, aux Ponts ; et pour ce qui est du chauffeur, aux sociologues et aux psychologues, qui finiront bien par en fabriquer un sur mesure à la bagnole. Dans le système automobile la société seule peut juger de la société, c'est ce qu'elle appelle l'objectivité ; c'est à la fondation Ford de

résoudre les problèmes humains posés par la Ford. Mais la Science comme l'auto n'étant qu'un moyen qui ne se réfère en principe à aucun critère religieux ou moral, au nom de quoi s'élèverait-elle au-dessus de la société qui la finance ? Si elle peut aider à préciser le détail, l'essentiel de la connaissance de la bagnole est d'abord l'affaire du conducteur qui la connaît de l'intérieur. Par conséquent le gros de ses problèmes relève de sa raison et de son langage. Pourquoi ? – Parce qu'il y vit, qu'il en souffre, et parfois qu'il y meurt. Parce qu'il fait l'expérience de la guerre non pas dans un laboratoire, mais dans sa chair, le simple soldat en a une intelligence qui échappe à l'État-Major. Non, je crains que cette bagnole ne soit pas vide ; du sang coule, et j'entends des cris.

Un autre chauffeur.

L'homme n'est heureux qu'en société : en bagnole parmi les bagnoles ; mais s'il s'éveille, il découvre pourtant qu'il y étouffe. Il se retrouve, enterré vif dans la tôle, et son auto ensevelie dans les autos^[4]. Comment sortir du cauchemar ? Comment sortir de sa peau : de l'humaine condition automobile ? Comment ouvrir la portière, traverser cette tempête de moteurs figés ? Un seul moyen de prendre l'air : la poésie, laisser l'esprit s'évader hors du tunnel dans les nuages. Mais le corps qui le tient le ramène bientôt à terre.

Il se peut en effet que, pour sortir de la bagnole, il faille d'abord s'en extraire en esprit ; et, pour ce faire, la raison n'aura pas trop de toute l'aide de la foi et de la poésie. Le chauffeur s'exercera donc à objectiver la bagnole. Cessant de faire corps avec son engin, il s'arrachera à son arrière-train mécanique, et le considérera, inerte devant soi, comme toute chose. Et alors, pour avoir distingué l'objet, il

retrouvera le sujet. Ce n'est pas vrai que l'auto soit automobile, c'est le chauffeur. Qu'il essaye : c'est le doigt du créateur qui anime la créature. Qu'il appuie du pied et elle bondit, qu'il le lève et elle stoppe ; il n'y a là rien de vivant, ni de magique, sauf pour le primitif que nous restons. L'auto n'est pas la liberté : celle-ci n'est qu'en nous ; la bagnole n'est qu'un moyen de transport, – rien de moins, ni rien de plus. Seulement il est plus puissant, et par conséquent plus dangereux. L'auto ne tuera plus le jour où elle aura cessé d'être une idole ou un gadget. Si le rythme du progrès n'était si rapide, on pourrait espérer qu'avec le temps elle passerait de la fête dans le quotidien, et que la raison l'emporterait sur le délire. Peut-être qu'en se prolétarisant, elle cessera d'être un sanglant moyen de prestige pour les masses qui viennent juste d'y accéder ; malheureusement l'auto sera toujours nouvelle pour la jeunesse. Mais pour que l'homme prenne ainsi ses distances, il faudrait que le sujet l'emporte en présence sur l'objet ; et que les fins s'imposent au moyen : que le but du transport soit l'essentiel du transport.

Alors l'homme ne serait plus aliéné à son œuvre, il deviendrait le maître de son outil : ainsi serait institué un usage de l'automobile. Conscient du prix exact dont il paye sa voiture, des forces et des faiblesses du chauffeur, il pourrait se servir de la machine sans être sa dupe ou son esclave, en usant selon les cas de l'accélérateur ou du frein. Nous aurions l'automobile de nos mœurs, et non les mœurs de notre automobile. On pourrait envisager une éthique ou un style de l'auto, comme il y en a du piéton depuis des millénaires. Mais ce n'est que dans la mesure où la vitesse s'adaptera à l'homme que l'homme pourra s'adapter à la vitesse ; pour qu'il y ait une véritable civilisation de l'auto, il faut que son rythme d'évolution ne dépasse pas celui de l'homme. Au fond combien savent aujourd'hui utiliser les possibilités qu'elle offre pour le

travail ou le loisir ? Nous allons tous vivre ou nous distraire aux mêmes endroits, alors qu'elle pourrait nous disperser où nous voulons. Mais pour devenir meneur au lieu d'être mené, il faut savoir s'en détacher : savoir faire cent mètres à pied jusqu'au bistrot du coin, ou jusqu'à Saint-Lazare. On peut imaginer une société où la voiture serait si profondément entrée dans les mœurs que le transport en auto serait le travail, et le départ à pied la fête. Déjà, dans les sociétés les plus développées du Nord se dégage de la masse du prolétariat automobile une aristocratie de piétons ou de cyclistes. Dans un monde où vivre c'est vivre assis et réagir par réflexes, quelle joie – surtout pour la jeunesse – devrait être l'usage des muscles et des sens, je ne dis pas de la pensée ! Pour voir, il faut se lever : se mouvoir. Tâter le terrain du pied : humer l'air glacé, sauter le gué, ruser avec l'indigène. L'avance se fait pas à pas ; c'est ainsi que Sisyphe élève les montagnes. Quand il arrive en haut, tout suant, il peut s'asseoir ; c'est bien lui qui les a dressées. La raison d'être du transport en auto c'est la marche.

Une autre bagnole.

Quand l'homme s'affirme, il se dresse droit sur ses pieds ; et il va, mû par la silencieuse puissance de son corps : et ses pensées suivent ses pas. L'homme c'est le piéton ; la société qui ne lui ménage pas un sentier témoigne ainsi qu'elle l'oublie, et qu'elle l'aliène à ses produits mécaniques. Si elle conservait un souci des humains, elle réserverait au piéton les chemins de sa liberté. Pourquoi pas d'abord dans les vieilles villes ? D'autant plus qu'ici, de toute façon, il faudra bien finir par les interdire aux voitures privées. Le miracle de Venise c'est moins aujourd'hui ses canaux que son silence ; imagine-t-on la beauté d'un Paris subitement vidé de ses

bagnoles ? Pour avoir la démonstration contraire, il suffit de penser à ce qu'est devenu Aix entre 1955 et 1965 : Aix est aujourd'hui englouti dans le bruit comme Herculanium le fut dans le silence. Qui entend ses fontaines ? Que reste-t-il de ses avenues, de ses places ? Je ne vois que des autos. Mais pour restituer les villes aux citadins, il faudrait commencer par leurs trottoirs.

Et ce n'est pas seulement les plus belles cités qu'il faudrait protéger du cancer automobile, mais les plus charmantes des campagnes. Ne plus multiplier les routes qui les transforment en banlieues, mais, pour l'agrément et la liberté du piéton, préserver les dernières îles vertes que l'Océan industriel bat de toutes parts. Entre les larges mailles de quelques autostrades, il n'y aurait que des routes réservées au trafic local et à la promenade ; la loi, et un tracé sinueux y limiteraient la vitesse. Et tout ce qui est forêts, bords de rivières ou corniches, ne serait accessible que par des sentiers ou des pistes cyclables. On peut même envisager des secteurs où l'auto serait maintenue à distance des maisons, pour ceux qui seraient prêts à payer le silence au prix de cet effort. Ainsi seraient assurées, en même temps que les réserves nécessaires à la faune, les zones de paix indispensables au repos et à l'activité des hommes.

Si le chauffeur sort en esprit de sa bagnole, le corps ne tardera pas à suivre. Si l'auto n'est pour lui qu'un moyen de transport, il exigera d'autres routes, et une autre voiture. Il se préoccupera moins d'aller vite que d'arriver à bon port. Il voudra des routes moins meurtrières, non parce qu'elles seront plus roulantes, mais moins ennuyeuses, n'endormant pas l'attention. En multipliant les lignes droites qui filent dans le vide on n'oublie qu'un détail : le chauffeur. Il faudrait au contraire casser de temps à autre la vitesse par une courbe, rétablir les pavés ou quelque autre obstacle pour ralentir l'auto dans la traversée des

bourgs ; ou bien canaliser les transports rapides dans cette autre voie ferrée : l'autostrade. Les routes pourraient être désencombrées d'une part du trafic, et la plus dangereuse ; il suffirait de réserver les transports à grande distance par gros camions aux chemins de fer. Et si la S. N. C. F. abaissait suffisamment ses tarifs de transports de voitures, beaucoup de conducteurs n'hésiteraient pas à lui confier la leur pour les longs trajets. Ce que la collectivité y perdrait en subventions aux chemins de fer, elle le regagnerait en économies sur les routes et leurs accidents.

Mais rien ne changera si la vitesse des autos n'est pas maintenue dans de justes bornes. Car tout est mis en cause, sauf l'essentiel. « Ces voitures qui tuent... » Parce qu'elles font du 140 ? Vous n'y êtes pas. Avec la ceinture de sûreté, le volant escamotable, ou le ballon de nylon qui se gonfle automatiquement en cas de choc... vous pourrez vous tuer un jour à 200 au lieu de 130.

Il s'agit moins de sauver l'homme que la vitesse de son auto. La vérité, c'est que l'automobile tue parce qu'elle va trop vite, et elle tuera encore plus quand elle ira plus vite. Les grosses voitures parce qu'elles sont trop rapides quels que soient leur poids et l'efficacité de leurs freins, les petites parce qu'elles copient la vitesse des grosses sans en avoir les moyens ; les bons conducteurs parce qu'ils ne sont pas seuls sur la route, et les mauvais parce qu'ils se croient bons. Malheureusement cette évidence a peu de chances d'être admise parce qu'elle contrarie les rêves du plus grand nombre et les intérêts de quelques-uns. Tout dépend de l'engin qu'on nous fabrique. Si notre voiture fait du 120 nous ferons du 120 ; et si elle fait du 150, à 100 nous nous tramons. Mais on n'arrête pas le cours du progrès, qui se définit au kilomètre à l'heure. En vertu de quoi, demain, M. Dupont disposera pour ses week-ends, en moins costaud, de la voiture de Fangio.

Et, cas limite, dès aujourd'hui sans permis spécial, n'importe quel adolescent riche peut foncer en Ferrari entre Nérac et Condom. Notre vie n'a peut-être pas de sens, mais dans ce sens nous fonçons en écrasant l'accélérateur.

Celui qui tue et ampute plus d'un million de personnes par an, ce n'est pas le chauffeur mais le moteur. L'hécatombe automobile n'est pas le fait de ce minable chauffard dépassé par sa bagnole : la personne responsable. Le tueur c'est Léon Bollée, ce rhinocéros, ou cette vamp d'Isotta Fraschini. Je ne vous donnerai pas le vrai nom : la loi et la coutume punissent le crime de lèse-bagnole et imposent l'auto-censure. C'est sans doute en vertu de cette loi que vous trouverez toutes sortes de statistiques d'accidents, sauf celles par marques et types de voitures ; sans doute les spécialistes n'y trouvent aucun intérêt. Pourtant les premiers responsables ne sont-ils pas les constructeurs, qui mettent entre les mains du Français moyen un engin de mort qu'il est impossible de stopper en moins de cent mètres à vitesse normale ? Notons accessoirement la propagande qui, de *Spirou* à *Paris-Match*, cultive à l'usage des petits bourgeois un ridicule nietzschéisme de la vitesse. Vas-y, Superman, mets un tigre dans ton moteur ! Il te dévorera.

Le renforcement des examens, qui n'enseignent rien sur ce que sera l'attitude du conducteur sur la route, et celui d'une répression qui n'agit qu'après coup, ne diminueront guère le nombre des accidents. Au lieu de compter sur les vertus d'un conducteur théoriquement maître de sa bagnole, il vaudrait mieux lui confier une autre auto, puisque le frein moral en reste au stade du frein à main. Les solutions ne manquent pas ; l'obstacle qui s'y oppose est moins sur la route que dans la tête du chauffeur. Pourquoi ne pas imposer aux débutants une voiture plus lente où ils feraient leur apprentissage de chauffeur ? Et

même les conducteurs chevronnés devraient être les premiers à réclamer une autre auto. Plus silencieuse, moins malodorante, comme pourrait l'être une voiture électrique dont il commence à être question ; plus durable et plus commode, notamment pour les familles qui ont besoin d'un outil et non d'un gadget ; un engin où l'ingéniosité des techniciens se serait tournée vers les freins autant que vers le moteur. Les progrès de la rapidité devraient être fonction de ceux de la sécurité, la loi devrait lier toute augmentation de la vitesse à une distance minimale de freinage ; les engins actuels pourraient nous assurer à 80 la même sécurité qu'autrefois à 30. Mais imaginer une autre auto c'est imaginer une autre société ; et peut-être même un autre homme.

Car vous lui ferez tout contester : la nature, Dieu, soi-même ; pas ses produits : religions, partis ou bagnoles. Ce n'est d'ailleurs pas d'aujourd'hui qu'il prend les choses à l'envers. Il voulait sortir, et il est rentré dans son auto ; il se cogne à la tôle, ou il se heurte aux vitres en croyant saisir le reflet de son bonheur. S'il continue il va périr asphyxié ou fou dans sa camisole de fer. Qu'il retrouve donc ses esprits, il n'a qu'une clef et une poignée à tourner ; mais encore faut-il passer la portière dans le bon sens. Ouf ! Que d'air ! Combien vaste et divers est le monde sur lequel elle s'ouvre, combien mouvant ! Dans ce silence, quelle vitesse !

Quatrième de couverture

« Paris n'est plus, ce n'est pas Hitler mais Citroën qui l'a détruit », constatait Bernard Charbonneau dans les années 60. Avec une verve et une drôlerie irrésistible, *L'Hommauto* décrit les ravages de l'automobile sur les sociétés modernes. Paysages dévastés, atmosphère irrespirable, hécatombes sur les routes : la religion de l'automobile se fonde d'abord sur un immense sacrifice humain. Comble de l'absurde, des véhicules conçus pour faire du 250 km/h finissent par ralentir et s'immobiliser. Le culte de la vitesse aboutit à la sclérose et à l'asphyxie. Avec une lucidité digne d'un Orwell de la civilisation automobile, Bernard Charbonneau annonce l'avènement du totalitarisme routier qui est aujourd'hui le nôtre. Paru en 1967, ce chef-d'œuvre n'a rien perdu de son actualité.

Né à Bordeaux en 1910, Bernard Charbonneau est l'une des figures majeures de la pensée écologiste française. Des années 30 aux années 70, cet enseignant d'histoire-géographie milita pour la défense de l'environnement et entreprit une profonde réflexion sur les ravages de la technoscience et du consumérisme.

Mort en 1996, ce penseur et écrivain inclassable laisse derrière lui une œuvre importante et méconnue.

[1] Cf. Le Monde, décembre 1966.

[2] Cf. Le Monde, décembre 1966.

[3] Cf. Le Monde, décembre 1966.

[4] Cf. le début du film de Fellini, *Huit et demi*.