

Document annexe

1973, le mythe de la « bagnole » face à ses excès

[Romaric Godin](#), Mediapart, 23 juillet 2023 à 10h18

Pas de doute, l'été 1973 signe la fin d'une époque. Le 1^{er} juillet, pour la première fois, une limite de vitesse sur les routes de France (à l'exception des autoroutes) est généralisée, à 100 km/h. Et le port de la ceinture devient obligatoire (dans les véhicules qui en sont dotés) en dehors des agglomérations. De quoi faire râler beaucoup d'automobilistes, persuadés que les mauvais conducteurs, ce sont les autres.

Les deux mesures ont été annoncées trois semaines plus tôt, le 12 juin, par le premier ministre, Pierre Messmer, à l'issue d'un conseil interministériel sur la sécurité routière. La décision a été prise en catastrophe, après un week-end de la Pentecôte au-delà de l'hécatombe : en trois jours, 138 personnes ont perdu la vie sur les routes et 4 400 ont été blessées.

Quelques drames marquent les esprits, comme ce camion fou qui le 7 juin dévale à reculons et à pleine vitesse la rue principale en pente de la sous-préfecture de l'Eure, Bernay, fauchant une vingtaine de personnes et en tuant six. L'année 1973 prend le chemin de la sinistre année 1972, où l'on a compté pas moins de 16 545 personnes tuées sur les routes.

Depuis cinq ans, les gouvernements sont conscients que cette augmentation continue des accidents et de la mortalité est difficilement soutenable. Mais l'heure n'est pas à la « *coercition* ». Le 4 juin 1973, avant même ce week-end meurtrier, le ministre des transports, Olivier Guichard, estime, en inaugurant le nouveau tronçon de l'autoroute A9 entre Orange et Nîmes, que ce sont les infrastructures qui feront baisser le nombre de décès sur les routes. Depuis 1969, « tables rondes » et « comités » regardent largement les voitures passer.

En 1973, le ton change. L'opinion est de plus en plus favorable à une limitation de vitesse générale. L'impact des bilans décomptés à la télévision ou à la radio joue fortement. Le 12 juin, le présentateur du journal de 20 heures de la première chaîne, Léon Zitronne, résume le week-end de la Pentecôte : « *La route signifie donc de plus en plus le tombeau.* »

Un mois plus tôt, un événement télévisé a marqué les esprits et préparé l'opinion à un changement radical. Le 17 mai, le journaliste de télévision Michel Tauriac filme, pour le documentaire *Mazamet, une ville rayée de la carte*, une [opération ville morte](#) dans cette localité du Tarn qui compte autant d'habitants que de personnes décédées sur les routes en 1972.

Pour autant, le débat fait rage. Malgré les expériences suisses et allemandes de limitation de vitesse à 100 km/h, qui ont montré un effet très net sur les décès, une partie de la population et le très puissant lobby automobile résistent. La limitation de vitesse donnerait un faux sentiment de sécurité, qui pénaliserait les « bons conducteurs », confondus avec les « mauvais ». Et puis, il y a les arguments économiques, un peu vagues il est vrai. Dans un article du 1^{er} décembre 1973, *Le Monde*, tout en saluant la réglementation, s'inquiète des « *plusieurs millions d'heures perdues* » à cause des limitations de vitesse...

Mais en ce mois de juillet, le « pire » pour le règne de l'automobile reste à venir. Malgré ces restrictions, qui apportent immédiatement une baisse de 9 % du nombre de tués sur les routes, l'été 1973 sera le dernier de la « civilisation de la bagnole ».

À l'automne, le choc pétrolier conduit à des pénuries de carburant. Aux États-Unis, les derniers jours de l'année sont marqués par une réduction de l'approvisionnement des stations-service de 15 %, ce qui donne lieu à de longues files d'attente. En Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, on décide d'interdire l'usage des automobiles le dimanche pour réduire la consommation.

En France, on essaie de résister. Si les courses automobiles sont interdites, on tente de conserver un semblant de normalité. Mais plus la crise s'aggrave, plus il faut en venir à des mesures de réduction de la consommation. Le 3 décembre 1973, l'impensable est annoncé. La vitesse est limitée sur les autoroutes à 130 km/h, à 120 km/h sur les « voies rapides » et à 90 km/h partout ailleurs. Les mesures sont présentées comme « temporaires », mais c'est un séisme pour un gouvernement qui n'avait cessé de défendre l'absence de limitation de vitesse sur les autoroutes.

Le 12 juin, Pierre Messmer avait exclu ces symboles du progrès de ses mesures de réduction de la vitesse avec cette formule : « *La règle sur les autoroutes restera la liberté.* » Son ministre Olivier Guichard n'hésite pas, devant les députés, le 6 décembre, à insister sur le caractère temporaire de la limitation sur autoroute. « *Je redouterais les effets d'une limitation prolongée de la vitesse sur les autoroutes* », affirme-t-il, avant d'ajouter : « *Si l'autoroute devait perdre sur la route l'avantage appréciable de la rapidité, elle risquerait de faire perdre à la nation les autres avantages qu'elle lui apporte.* »

Cette identité concentrée autour de l'automobile, de l'autoroute et du progrès est partagée par le président Georges Pompidou, grand défenseur des projets autoroutiers jusqu'au cœur de Paris. N'est-ce pas lui qui, en tant que premier ministre (de 1962 à 1968) puis président de la République depuis 1969, a mené à bien la réalisation du boulevard périphérique, quienserre entièrement la capitale depuis avril 1973 ?

N'est-ce pas lui qui a défendu, par la voix des différents préfets de Paris, l'établissement de voies rapides sur les berges de la Seine ? Et n'est-ce pas lui qui, en 1964, a défendu ce projet, qui paraît aujourd'hui effrayant, de transformer le canal Saint-Martin en voie automobile rapide, projet qui est toujours, en 1973, dans les cartons ? D'ailleurs, un de ses derniers actes en tant de président, avant son décès le 2 avril 1974, sera de porter, le 13 mars 1974, la limitation sur autoroute à 140 km/h.

Sans voiture, pas de Trente Glorieuses

C'est cette même année, en 1974, que Jean Yanne met en scène une France occupée par les armées maoïstes dans son film *Les Chinois à Paris*. Devant la recrudescence des accidents de la route, le haut-commissaire chinois décide d'une solution radicale : la confiscation des automobiles individuelles. L'abandon des voitures donne lieu à des scènes paroxystiques. La civilisation, ou du moins celle que conçoit la France d'alors, semble se dérober.

Rien n'est ici dû au hasard. Après 1973, le rapport à la voiture individuelle est questionné. Avec le choc pétrolier, les ventes reculent pour la première fois depuis la guerre. Mais on ne se débarrasse pas facilement d'un objet aussi central. Car ce que l'on appelle les Trente Glorieuses ou, de façon plus précise, la période de croissance fordiste-keynésienne, repose d'abord sur la généralisation de l'usage de l'automobile.

La voiture individuelle n'est pas qu'un produit parmi d'autres. C'est la marchandise par laquelle on fait passer toutes les autres et par laquelle on justifie l'ensemble de l'organisation socio-économique de l'époque.

La production automobile ne représente que 6,2 % de la production industrielle française en 1973. Mais derrière cette production directe, il existe une immense activité indirecte : les équipementiers, la sidérurgie,

la chimie, l'industrie pétrolière, les services d'entretien, la publicité, les activités financières et assurancielles ou celles de la construction des routes.

Toute l'organisation sociale tourne également autour de l'automobile, qui est un des premiers objets de consommation. En 1973, trois ménages français sur quatre disposent d'au moins une voiture individuelle. C'est par elle que la « société de consommation » peut se développer. C'est grâce à elle que l'on peut faire ses courses dans les supermarchés (dont le premier a ouvert en juin 1963 à Sainte-Geneviève-des-Bois dans l'Essonne) ou que l'on peut consommer du tourisme à un rythme inédit.

Ce sont les gains de productivité de l'automobile qui ont permis à la fois le développement de nouveaux marchés, le financement de la protection sociale et l'augmentation globale du « pouvoir d'achat ». C'est aussi la perspective de l'acquisition de l'automobile et des pseudo-plaisirs qui l'accompagnent qui permet à une grande partie de la main-d'œuvre d'accepter les conditions de travail de plus en plus rudes qui accompagnent toujours les hausses de productivité. Et ce n'est pas pour rien que cette croissance a pris le nom de « fordiste », puis que s'est développé le « toyotisme » dans les années 1960. Ce sont les grands groupes industriels qui créent et révolutionnent les modes de production globaux.

La construction du besoin

Sans voiture, pas de Trente Glorieuses, donc. Mais la domination de la « bagnole » dépasse largement la sphère économique. Ou plus exactement, elle n'aurait pas été possible dans la sphère économique sans une emprise croissante dans le domaine culturel.

L'automobile individuelle est devenue, en trois décennies, un bien indispensable, un besoin constitutif de l'individu contemporain. Il est aussi le cœur de son mode de vie. Le 26 décembre 1973, alors que les autorités états-uniennes tentent d'inciter les New-Yorkais à utiliser les transports en commun et le covoiturage, un certain William Christinson répond au *New York Times* qu'il n'en est pas question, « *pas même si je devais mourir* ». Et de s'expliquer : « *Le plus beau jour de ma vie, cela a été quand j'ai pu m'offrir deux voitures pour aller et venir comme je veux.* »

Le phénomène n'est pas un phénomène de classe, il traverse toute la société. Les enquêtes d'opinion montrent ainsi, en France, que les plus réticents dans les années 1970 à la limitation de vitesse sont les cadres franciliens aisés. Mais comment en est-on arrivés là ?

Dans un ouvrage synthétique paru en 2019, *Sociologie de l'automobile* (La Découverte), Yoann Demoli et Pierre Lannoy expliquent les différentes sources de ce phénomène. On y trouve évidemment l'élément de « *distinction* » qui constitue l'ossature du désir de voiture, qui, avant-guerre, était un objet de luxe devenu bientôt à portée du plus grand nombre. Cette diffusion « *verticale* » est favorisée par une société qui valorise de plus en plus les « *avantages* » de la motorisation et s'organise de façon croissante autour de l'automobile. Progressivement, le « *désir* » construit par la publicité, le cinéma, la littérature ou les médias se transforme en nécessité pour aller travailler, se divertir, faire ses courses.

Cette construction du besoin n'est pas neutre. Ce qui est ici valorisé, ce n'est pas seulement le « *déplacement* » ou la « *commodité* », c'est aussi une *forme* de déplacement, individuelle et empreinte de puissance. La valorisation de la vitesse, associée à la puissance, à la masculinité, à la liberté et à la jeunesse, n'est pas « *naturelle* », elle est le fruit d'un travail de labour des esprits des consommateurs par la mise en avant des technologies de vitesse : à travers le sport automobile (le championnat du monde de Formule 1 est lancé en 1950), ou les films en provenance des États-unis glorifiant vitesse, puissance et héros masculins « *libres* ».

Tout cela construit ce que Roland Barthes appellera en 1963 une « *mythologie* ». Mais notons une nouvelle fois que cette mythologie n'est pas neutre : elle répond aux besoins d'un système productif, elle en est le reflet social et elle en est le produit.

La voiture individuelle devient alors un objet « *politique* » au sens plein du terme : c'est un objet qui participe de la constitution et de l'organisation de ses choix. Et c'est en cela que la voiture ne peut exister sans un personnel politique, là aussi au sens large. Comme le notent les auteurs cités ci-dessus : « *L'automobile doit sa force à l'importance des acteurs qui soutiennent son développement.* »

Du mythe de la liberté à l'oubli de la dépendance

Un des ressorts, hautement politique là aussi, de ce mythe, est l'association de la voiture individuelle à la « liberté ». On n'insistera jamais assez sur l'importance de ce levier, qui prend une ampleur particulière dans le cadre de la guerre froide. La supériorité du « monde libre » réside dans la voiture, non seulement parce que la sphère occidentale est capable de produire davantage d'automobiles, et de qualité supérieure à celles du bloc de l'Est, mais aussi parce qu'elle a rendu accessible cette « *liberté d'aller et venir* » individuellement.

Il est donc logique que les États-Unis soient le cœur de cette civilisation de la liberté. Peu importe que cette liberté soit fortement conditionnée et réduite au temps libéré par un travail qui devient à la fois plus indispensable pour s'offrir les délices de l'automobile et plus pénible pour satisfaire une productivité croissante nécessaire au modèle « libre ». Peu importe aussi que la massification de l'automobile conduise à des bouchons tentaculaires, que les autoroutes conduisent à allonger les temps de trajet, que l'automobile soit, finalement, un objet très coûteux (c'est sa fonction) ou encore que l'on risque fortement de se tuer ou de se blesser.

L'automobile reste un précieux outil de liberté et de souplesse économique. Elle a désenclavé la ferme. Elle a désenclavé la ville, même si parfois elle l'encombre.

Tout disparaît devant le mythe de la liberté qui permettrait d'échapper à la société. « *Je ne suis pas un animal social le matin* », se défend William Christinson. Et tous ses menus inconvénients sont oubliés. Cette pseudo-autonomie devient le bien le plus précieux de l'homme moderne. Mieux, elle devient la modernité elle-même. Celle qui, comme dans le film de Jean Yanne, définit la frontière entre civilisation et barbarie, donc entre « monde libre » et « bloc de l'Est » ou entre « modernistes » et « passéistes ». Avec l'automobile, l'humanité entre dans l'âge moderne. Et toute critique de la voiture devient inacceptable.

Dans la séance parlementaire du 6 décembre 1973, Olivier Guichard prend sur ce ton la défense de la voiture individuelle. « *Nous n'allons pas traiter l'automobile comme un péché contre l'homme naturel selon le catéchisme du rousseauisme moderne* », clame-t-il. Et de poursuivre : « *L'automobile reste un précieux outil de liberté et de souplesse économique. Elle a désenclavé la ferme. Elle a désenclavé la ville, même si parfois elle l'encombre : qu'on se souvienne de cet employé de la nouvelle de Maupassant, éternel Parisien qui n'aura un jour connu la campagne qu'en passant un dimanche dans quelque banlieue sordide.* » Peu importe qu'elle transforme ladite campagne en banlieue sordide. Le mythe est là, il justifie tout, même les morts.

Car si l'automobile est la modernité, celle qui fait sortir la France de sa version préhistorique à la Maupassant, alors ces montagnes de cadavres qu'elle charrie ne sont que les martyrs malheureux mais indispensables du grand processus de modernisation. C'est bien cette vérité terrible qui domine l'esprit des dirigeants politiques d'alors, à commencer par celui de Georges Pompidou.

On s'en assurera par une anecdote un peu, en apparence seulement, éloignée de notre sujet. Le week-end précédant l'hécatombe de la Pentecôte se tient le salon de l'aéronautique du Bourget. On y présente, le

dimanche 3 juin, le prototype d'un avion supersonique soviétique, le Tupolev Tu-144, considéré comme un concurrent potentiel pour le Concorde franco-britannique. L'avion explose à basse altitude au-dessus de Goussainville, tuant les six membres de l'équipage et huit personnes au sol, en blessant plus de trente autres.

Le ministre des armées, Robert Galley, réagit ainsi : « *Je crois que, dans l'histoire de toutes les sociétés humaines, les grands progrès ont été jalonnés de drames tels celui-ci.* » Et le 6 juin, lors du conseil des ministres, Georges Pompidou acquiesce : l'accident témoigne des « *risques inévitables* » dans la conquête du ciel. On a là la confirmation de l'idée principale qui préside à la nonchalance face aux drames de la route : ce ne sont que des « *drames inévitables* », le prix à payer pour parvenir à la « *liberté* » et à la « *modernité* ».

Cette acceptation de la mort au volant passe même en réalité par sa glorification et sa poétisation. La mort de [James Dean](#) s'inscrit dans cette mythologie du « prix à payer » pour être libre et puissant et fait écho à une forme de valorisation achilléenne de la mort automobile. La tolérance face aux accidents dans le sport automobile, alors extrêmement nombreux, s'insère dans cette banalisation de la mort au volant qui, finalement, devient un « événement normal » de la vie contemporaine.

Ce fait semble acquis lorsque Claude Sautet construit son film de 1970, *Les Choses de la vie*, autour d'un accident de voiture. Un film où l'automobile est un personnage en soi. On y entend d'ailleurs ce dialogue qui résume l'époque. Un personnage se lamente : « *Ils roulent tous trop vite* », mais un autre répond : « *Trop vite, trop vite, faut pas dire ça, il allait à sa vitesse.* »

La « civilisation de la bagnole » n'est pas morte

La voiture, exemple même de la construction des besoins par le capital, montre combien il est difficile de penser sortir de son emprise sans réfléchir à la nature de ces besoins.

En 1973, l'essayiste Ivan Illich engage, dans un livre intitulé *Énergie et équité* (republié en 2018 aux Éditions Arthaud), une critique d'ensemble de la civilisation de l'automobile. Pour lui, l'industrie automobile a pris le contrôle, le « monopole » du besoin de mobilité. Ce monopole détruit alors la jouissance et la convivialité de ce besoin : « *La consommation obligatoire d'un bien qui consomme beaucoup d'énergie restreint les conditions de jouissance d'une valeur d'usage surabondante.* »

Tout ce que construit la voiture individuelle ne vient pas pour faciliter la vie des individus. Ces derniers deviennent encore plus dépendants d'une industrie polluante et dangereuse qui remplit d'autres fonctions, économiques et politiques.

La bagnole, ça tue, ça pollue et ça rend con.

Dans les années 1970, la critique de la « bagnole » devient courante. Outre Ivan Illich, l'écologie politique naissante a la voiture individuelle en ligne de mire, à l'image d'un René Dumont, candidat à l'élection présidentielle de 1974 qui proclame en conférence de presse : « *La bagnole, ça tue, ça pollue et ça rend con.* » Trois ans plus tard, Jean Yanne publie un roman de piètre qualité, *L'Apocalypse est pour demain* (Éditions Jean-Claude Simoën), qui, sous un autre angle, dénonce l'emprise automobile. Il y décrit un monde à la 1984 où les hommes naissent, vivent et meurent dans leurs voitures et sont désormais gouvernés par l'automobile.

Mais cette critique restera de peu d'effet. L'année 1973 a peut-être écorné la « civilisation de la bagnole », elle l'a peut-être forcée à changer, mais elle ne l'a pas détruite. Loin de là. Bien sûr, il y a eu, depuis, un changement majeur qui commence en cet été 1973 : celle de la fin de la complaisance pour les morts de la route. Une limite de l'acceptabilité sociale pour ces drames a été posée, on ne reviendra plus dessus.

La réglementation n'a cessé de se durcir, avec des résultats concrets : en 2022, 3 267 personnes ont péri sur les routes françaises, ce qui est encore beaucoup trop, avec près d'un tué toutes les trois heures. Mais c'est cinq fois moins qu'en 1972.

L'image de la voiture s'est aussi modifiée, avec l'émergence du risque environnemental et de la sensibilité à la pollution. Pour une partie de la population, celle des centres urbains notamment, l'objet n'est plus aussi désirable. Il est remplacé par d'autres modes de transport comme le vélo, qui impriment peu à peu leur marque dans le paysage urbain.

Sans doute, la voiture individuelle n'incarne plus autant la modernité et la réalisation de soi qu'en 1973. Les mythes de la modernité sont passés à d'autres technologies, pour lesquelles, au reste, on semble prêts aux mêmes sacrifices. Mais il ne faudrait pas s'y tromper : il s'agit là d'un effet de banalisation de l'objet plus que d'une quelconque « libération ». L'emprise de l'automobile individuelle sur la société contemporaine prend peut-être des formes différentes, mais elle n'en reste pas moins immense. Et d'ailleurs, lorsqu'il a été question de réduire à 80 km/h la limite de vitesse sur les routes secondaires, la levée de boucliers a été massive et le gouvernement Philippe a dû faire marche arrière.

Une enquête d'opinion ([commandée à Ipsos par un acteur du secteur](#)) de 2022 croyait pouvoir affirmer que seules 3 % des personnes répondantes considéraient qu'une « *vie sans voiture* » serait un « *bonheur* », tandis que 72 % la jugeait « *impossible* ».

J'aime la voiture, j'adore la voiture, j'aime conduire, j'adore conduire.

[En 2018](#), 87 % des ménages français détenaient une voiture et 36,8 % en avait au moins deux. En 2004, chiffre le plus ancien dont dispose l'Insee, ces taux étaient de 79,5 % et 31,8 %. En d'autres termes : la voiture continue de progresser, même si le marché est évidemment beaucoup plus mûr que dans les années 1970.

La situation est sans doute un peu plus complexe aussi. Les effets de la civilisation de la voiture ont rendu son usage incontournable dans les zones rurales ou semi-rurales, où les services publics de transport ont rapidement disparu. En 2018, 91 % des ménages ruraux possédaient une automobile contre 67 % des ménages franciliens. Mais il y a aussi la persistance du mythe de la liberté, et même de la puissance, comme le montre le succès des modèles de SUV ou de 4x4.

En 2019, Bruno Le Maire, le ministre des finances, pouvait ainsi proclamer lors de la Journée de la filière automobile : « *J'aime la voiture, j'adore la voiture, j'aime conduire, j'adore conduire.* » Et d'ajouter, avec le sens de la mesure et de l'emphase que l'on connaît au poète du gouvernement : « *Les voitures, c'est la liberté. Ceux qui les attaquent devraient se souvenir de l'Union soviétique. Pas de voiture, pas de liberté. La voiture, c'est la France, c'est la culture française.* » Un discours que l'on pourrait croire directement sorti de 1973.

Sans doute la voiture est-elle devenue désormais non plus tant un objet de modernité qu'un symbole d'un monde finissant dont la nostalgie envahit le conservateur Bruno Le Maire. Au reste, il n'est pas le seul : les conservateurs font de la voiture le centre de leur discours défensif contre les prétendues attaques des écologistes et des « wokistes », souvent au nom d'un misérabilisme prétendant que la voiture serait nécessaire aux pauvres et sa critique le signe d'un mépris de classe. Une vision qui n'a guère plus de réalité que le mythe de la liberté automobile...

Mais il n'empêche : la société actuelle n'est pas réellement sortie de la « bagnole ». Elle en est même loin. Le dernier demi-siècle n'a fait que confirmer sa place économique et sociale. Deux chiffres permettent de s'en convaincre. Les immatriculations de véhicules neufs en 2019 étaient en France de 2,2 millions environ,

soit dix fois plus qu'en 1973. Et le maillage autoroutier du pays est aujourd'hui de 12 379 kilomètres, soit cinq fois plus qu'il y a 50 ans.

La civilisation de l'automobile se porte donc bien, en France, mais encore davantage ailleurs.

Bien sûr, dans les économies occidentales, la production automobile a changé de visage. Les grandes usines remplies d'ouvriers inscrites dans des bassins de fournisseurs ont laissé place à des usines d'assemblage très robotisées. En France, à ce prix, la production a pu se maintenir tant bien que mal. En 2005, on fabriquait encore autant de voitures qu'en 1973 (3,1 millions contre 3,2), mais dans des conditions différentes : avec moins d'emplois et de fournisseurs locaux.

Depuis, la pression sur la rentabilité a conduit à un effondrement de la production française, [qui n'a été que de 920 000 en 2022](#), soit le niveau de 1962, avec des délocalisations massives.

Mais cette vision occidentale ne doit pas faire oublier que l'automobile continue à être une activité centrale ailleurs, notamment dans les économies en croissance de l'Asie. Certes, le point haut de la production mondiale a été atteint en 2018, avec près de 97 millions de véhicules contre 85 millions en 2022. Mais en 2000, cette production n'était que de 58 millions de véhicules. Tout se passe comme si le capitalisme ne pouvait se développer sans cette « béquille » qu'est la voiture individuelle et la culture qui l'accompagne.

La crise écologique aurait pu être l'occasion de s'interroger sur ce modèle. Mais sa remise en cause serait trop profonde pour une société en crise. Besoin créé par le capital, l'automobile individuelle est désormais un fondement de la société capitaliste, mais aussi son recours ultime.

C'est pourquoi, plutôt que de s'interroger sur les besoins de mobilité et les meilleures façons d'y répondre, le système économique se lance dans une nouvelle fuite en avant, celle des voitures électriques. Le rêve est celui d'une redite du miracle des Trente Glorieuses avec, à la clé, un renouvellement du parc et de nouvelles infrastructures, autrement dit, c'est un rêve de nouvelle croissance où la Chine, devenue l'an passé premier producteur mondial de véhicules, a une longueur d'avance.

Un demi-siècle après l'hécatombe de la Pentecôte en 1973 et le premier choc pétrolier, les illusions ont la vie dure et le fétichisme automobile continue à bien se porter.