

Compte-rendu Journée du GERPISA n°221

Les routes de la République *Pourquoi et comment défendre l'automobilisme en France en 2015 ?*

Vendredi 13 novembre 2015, 14h-17h
CCFA, salle Etoile, 2 rue de Presbourg, 75008 Paris

Discutants :

Bernard JULLIEN, Professeur, Université de Bordeaux, bernard.jullien@ens-cachan.fr

Yoann DEMOLI, Sociologue, CREST/INSEE et OSC-SciencesPo, yoann.demoli@gmail.com

Présentation et discussion du rapport *Vive l'automobilisme!* **(1) *Les conditions d'une mobilité conviviale*** **(2) *Pourquoi il faut défendre la route***

Jean-Pierre ORFEUIL (non présent)

Ingénieur statisticien, professeur, ENPC et Institut d'Urbanisme de Paris / UPEC

orfeuil@univ-paris12.fr

et

Mathieu FLONNEAU

Maître de conférences en histoire contemporaine - Université Paris I, IRICE-CRHI/P2M

Mathieu.Flonneau@univ-paris1.fr

Introduction

Cette séance fait suite à la publication d'une note en deux volumes, remise par les universitaires Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuil au *think-tank* « libéral, européen et progressiste » Fondapol, qui s'inscrit à contre-courant de la pensée dominante pour faire le point sur les critiques formulées à l'encontre de l'automobile en France. Elle souligne le manichéisme qui consiste à opposer des transports collectifs vertueux et une automobile coupable de toutes les nuisances. La note déconstruit la parole autorisée, « moralisée », et son reflet dans les politiques publiques, en décalage total avec la part modale de la voiture dans la réalité géographique et sociale. Elle propose une approche globale des mobilités et des systèmes de transports dans leurs usages réels, notamment à travers une logique de coûts et de bénéfices privés et sociaux, soulignant la place et l'utilité réelle de l'automobile en France – notamment pour l'employabilité et les échanges économiques. Elle remet en perspective historique les effets négatifs (insécurité, pollutions) de l'automobile, qui devraient être mesurés rationnellement.

La notion « d'automobilisme » mise en avant par les auteurs permet d'élargir la réflexion à l'ensemble de l'éco- système routier, lu comme une infrastructure majeure qui joue un rôle de lien social, au sens *républicain* du terme, et oblige à mesurer l'ampleur réelle du déploiement de l'usage de l'automobile personnelle ou collective. Les autocars « nouvelle génération » sont en effet aussi au programme.

Plutôt qu'une reprise linéaire de ces arguments, l'auteur, historien, président du groupe de recherche Passé-Présent-Mobilité (P2M), auteur d'une thèse sur l'histoire de l'automobile à Paris et de nombreux ouvrages sur l'histoire des transports et de la mobilité, nous explique le paradoxe de l'étrange absence de l'automobile dans la mémoire collective, de la perception erronée de la place de l'automobile dans le débat public, qui explique pour partie les représentations et les politiques publiques menées, bien souvent hostiles et peu conscientes de leur improductivité.

Présentation par l'auteur

D'abord le support « politique », offert par la Fondapol, permet une certaine libération de la parole, dans un contexte de « populisme automobile » qui est une préoccupation pour les auteurs dans un contexte global de mauvaise humeur nationale, qui résulte d'une scission entre un usage massif et des représentations déficientes – d'où le titre initial « les routes de la république ». Cette note n'est pas un

éloge de « l'automobile à la papa », insécure, irresponsable, polluante. La confusion de l'argumentation avec celles des pamphlets anti-radars qui fleurissent est tout simplement de mauvaise foi et intenable. Les auteurs ne défendent pas un automobilisme, parfois à juste titre, indéfendable. Pour autant, M. Flonneau regrette que ce soit uniquement un point de vue défensif, presque gêné, qui soit utilisé dans le monde académique spécialiste des mobilités pour parler de l'automobile.

Alors que la question parisienne de la mobilité est relativement anecdotique, que l'automobile progresse dans le monde entier, « il n'y a qu'une France médiatique, celle de Paris devenu hostile à l'automobile » regrette M. Flonneau. A tel point que la question automobile a été complètement évacuée des schémas du Grand Paris. Pourtant la route fait bien partie du « socle commun » de notre société. A contrario, les coûts divers de politiques des transports inspirées par « la fascination de l'élite urbaine française pour le modèle d'intermodalité suisse ou hollandaise », voulant proposer à tout prix une alternative à l'automobile (« Grand Paris Express », SNIT, tramways des villes moyennes), ou l'automobile telle qu'elle existe (réseaux de recharge des véhicules électriques), pourraient avoir un fort impact sur les finances publiques. L'auteur rappelle d'ailleurs que les transports publics ne financent que 30% de leurs coûts et obèrent durablement les finances publiques.

Pourquoi cette hostilité à l'automobile ? En historien, l'auteur insiste sur le fait que l'automobile est un phénomène culturel, politique, patrimonial, toutes choses qui ont été ignorées et qu'il tient à mettre en avant dans ses ouvrages.

Alors que Paris s'est trouvée à l'épicentre de la civilisation automobile dès le début du XX^{ème} Siècle, que l'automobile était fortement pourvoyeuse d'emplois ouvriers, visibles dans l'espace urbain, cette réalité automobile a été refoulée du patrimoine visible. Au contraire de ce qui est observé en Allemagne, il y a également en France un déficit de mémoire et de (re)connaissance historique de l'automobile. Absente des « lieux de mémoire » identifiés par Pierre Nora – ce qui n'est pas le cas dans les entreprises collectives historiographiques comparables italiennes ou allemandes -, elle n'est mise en valeur que dans un seul musée en région parisienne et encore n'est-ce qu'une section parmi l'histoire globale du patrimoine technique. De ce point de vue, l'objet se coupe progressivement et logiquement du corps social.

Cette méconnaissance constitue un des soubassements des représentations erronées, qui conduit à des politiques publiques marquées par un décalage entre les manières de penser les mobilités et la place réelle de l'automobilité pour les ménages.

Questions/débat

- Tommaso Pardi souligne le décalage entre l'ampleur médiatique prise par l'autopartage, le VE..., avec ce qui est proposé par l'industrie. L'automobile est-elle conservatrice ?
- En sociologue, Yoann Demoli loue la pluralité des sources de l'étude (enquêtes nationales transport, budget famille, comptes de la nation ADEME, observatoire) ; il insiste néanmoins sur la nécessité d'une analyse précise, et non « moyenne », de la stratification sociale de l'automobile, qui montre que la voiture demeure proportionnellement beaucoup plus chère pour les ménages pauvres.
- Bernard Jullien souligne le fond du propos : la normalité de l'action publique sur les mobilités et l'automobile se construit sur une perspective parisienne – en particulier la réglementation anti-pollution. En termes de business models, il souligne ce paradoxe que, la production de la « voiture populaire » ayant été délocalisée, le seul espoir de nos constructeurs serait de « devenir allemands »
- Tommaso Pardi, enfin, rappelle la tradition de l'automobile populaire en France ; il la met en regard du très fort ancrage socio-territorial des constructeurs allemands.
- Ultime paradoxe souligné, celui des politiques anti-automobiles, par des normes excessivement exigeantes, qui produisent une offre de plus en plus chère à l'acquisition et un parc en vieillissement accéléré, en Europe de l'Est notamment.