

J'appartiens à une génération qui a aimé la bagnole. Jusqu'à la déraison. À dix-huit ans, j'achetais une vieille R8 Gordini qui ne tenait pas la route. Ma deuxième voiture a été une Alfa Roméo, « un piège à filles, un piège tabou », comme le fredonnait Jacques Dutronc. Ce qui guidait mes choix, c'était la vitesse. Le risque d'accident était monstrueux. J'appartiens à une génération qui a connu l'ivresse de la voiture.

Ivresse et vitesse, les deux mots riment pour la jeunesse dorée qui hantait Saint-Germain-des-Prés et Saint-Paul-de-Vence. « La vitesse n'est pas un signe, ni une provocation, ni un défi, mais un élan de bonheur », écrivait la romancière Françoise Sagan, l'auteur de *Bonjour tristesse*.

Durant les Trente Glorieuses, l'automobile est le moteur du développement, « l'équivalent assez

Pour le prix de ce livre, vous pourriez avoir une voiture

exact des grandes cathédrales gothiques », comme va la décrire Roland Barthes dans *Mythologies*. Et d'ajouter : « La voiture devient une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. »

L'auto devient surtout une formidable bête de scène. Elle incarne la liberté, la vitesse, l'érotisme. Le 4 janvier 1960, entre Sens et Fontainebleau, l'écrivain Albert Camus est tué en voiture à l'âge de quarante-sept ans. C'est à bord d'une Aston Martin que Roger Nimier, deux ans plus tard, trouve la mort. « Il existe une musique plus enivrante encore, écrivait-il peu avant, celle du vent qui frappe le pare-brise d'une voiture et les chevaux du conducteur. » La mort sur la route de tant de grands noms de la littérature ou du cinéma transforme la voiture en une véritable mythologie.

La photo est là, sur quatre colonnes, parue dans *Le Figaro* daté du 8 novembre 2004. Il s'en dégage une incroyable nostalgie. On y voit l'ancien Premier ministre du général de Gaulle descendre de sa Porsche 356 une clope au bec. Il s'appelait Georges Pompidou. « Il était très moderne et aimait conduire vite », témoigne son épouse, Claude Pompidou. Il était alors « moderne » d'aimer la vitesse ainsi

Libre bagnole

que d'apparaître une cigarette aux lèvres, même pour un futur président de la République.

Le rêve de mon père

Mon père, un modeste quincaillier qui vivait dans le Lot-et-Garonne, rêvait à la bagnole. À l'image de l'ensemble de la population pour qui la 2 CV ou la 4 L étaient de véritables icônes. Les familles nombreuses s'embarquaient l'été sur la mythique nationale 7, que chantait Trenet. Les embouteillages étaient le signal du départ et de la liberté. Tout naturellement, une vie de travail trouvait un aboutissement dans l'achat de la voiture. Et d'une voiture qui gagnait chaque année en confort et en vitesse. C'est l'époque de la DS, la voiture du général de Gaulle, qui représente, à elle seule, une mythologie.

J'appartiens à une génération pour qui la voiture aura été objet de désir. Les Académiciens eurent la lourde responsabilité au début du XX^e siècle de donner un sexe à l'automobile. Ils furent sept à participer à cette séance historique. On décida de consulter les experts de l'Automobile-Club qui se prononcèrent à l'unanimité pour l'emploi du masculin. Il faudra dire « un automobile ». Heureusement, l'usage populaire imposera le féminin.

Pour le prix de ce livre, vous pourriez avoir une voiture

Mais j'appartiens également à une génération qui a été confrontée aux nombreux et graves dérapages de la circulation automobile et qui a voulu comprendre les raisons de ces dérèglements. Morts et blessés qui se ramassent à la pelle sur les routes de France¹, pollution grandissante, congestion des villes, délocalisation des emplois : l'auto n'est plus le moteur du développement, elle ne porte plus les rêves d'une société, mais ses plaies. Pour un jeune aujourd'hui, l'achat d'un nouveau téléphone portable représente parfois un enjeu beaucoup plus décisif que l'acquisition d'une première voiture.

D'autant plus que nous n'avons pas toujours, loin s'en faut, la voiture dont nous rêvons. Le parc automobile français représente aujourd'hui 35 millions de véhicules ; 2 millions de voitures neuves seulement sont achetées chaque année en France. Et encore, ce chiffre a-t-il baissé ces dernières années puisqu'on atteignait les 2,4 millions de véhicules en l'an 2000. L'âge d'accession à la propriété d'une voiture neuve est aujourd'hui de

1. Quelques chiffres s'imposent. Depuis la Seconde Guerre mondiale, plus de 520 000 Français sont morts sur les routes, soit environ vingt-deux par jour et un toutes les heures. La situation n'est plus tenable.

Libre bagnole

quarante-trois ans. Du coup, les frustrations sont de plus en plus grandes. Sur fond de limitation de vitesse, de radars, de pertes de points de permis, de stationnement payant. Sans parler de la politique malthusienne et répressive qu'on voit à l'œuvre désormais, à Paris par exemple, sous la pression des écologistes.

Beaufs contre bobos

Je suis inquiet de la façon dont la collectivité entre dans une nouvelle guerre de religion. Une lutte féroce et stérile oppose désormais les beaufs partisans du « tout-bagnole » et les écolos favorables au « zéro voiture ». Le dossier des couloirs de bus enflamme les rédactions, anime les dîners en ville, jette la zizanie jusque dans les bars les plus conviviaux. Insidieusement, les mentalités commencent à croire que la voiture devient une sorte de vice inavouable. La municipalité parisienne fait voter des lois prohibitionnistes. « Comme pour la cigarette, les pays du Nord rejettent désormais la voiture », explique tranquillement sur France Inter, durant cet automne 2006, l'économiste et chroniqueur de *Charlie Hebdo*, Bernard Maris, qu'on a connu plus subtil. Et aucun journaliste en

Pour le prix de ce livre, vous pourriez avoir une voiture

face pour lui faire remarquer qu'il force un peu le trait.

Je suis inquiet pour l'avenir de l'automobile en passe de devenir, après la cigarette (je ne fume pas), l'ennemi public numéro un. J'ai vu des Suisses s'excuser de s'être rendus en voiture pour assister à une réunion de travail. L'automobiliste devient une sorte de paria.

Soyons raisonnables, la bagnole ne mérite pas cette indignité nationale. Souvenons-nous du formidable moteur qu'elle fut et qu'elle demeure pour nos sociétés et nos économies. L'automobile a apporté, elle apporte à la collectivité nationale 2,5 millions d'emplois directs et indirects et pour l'individu, des choix ouverts, du lieu de résidence au but de voyage. Liberté, j'écrirai ton nom.

Le citoyen que je suis ne veut pas qu'on casse ce formidable moteur de progrès. L'entrepreneur que j'ai été depuis vingt ans voudrait inventer de nouvelles façons d'utiliser la voiture. Cette révolution des comportements doit prendre appui sur un développement spectaculaire du marché de la location de voiture et un renoncement d'un grand nombre à la propriété d'un véhicule. Ainsi seulement contribuerait-on à réconcilier la voiture et la cité, la voiture et le plaisir, la voiture et la vie.