

## L'automobilisme est un humanisme

Mathieu Flonneau

**Ouvrage recensé :** Matthew B. Crawford, *Prendre la route. Une philosophie de la conduite*, Paris, La Découverte, « Cahiers libres », 2021, 368 p.

*Le dernier ouvrage de Matthew Crawford réhabilite la conduite automobile comme une pratique démocratique, qui accroît les libertés individuelles. Le « philosophe garagiste » relève aussi les dangers potentiels du recul de la conduite que promet l'essor de la voiture autonome.*

Plusieurs étonnements, sources de savoir, sont mobilisés par le dernier ouvrage stimulant de Matthew Crawford. L'échappée belle suggérée par la couverture de son édition en français – une *highway* vide « classique » ouverte vers l'infini avec un marquage au sol jaune axial – est à la lecture passionnante. Parue en pleine période de confinement sanitaire, ce qui en augmentait implicitement l'attractivité, cette traduction interroge sur la séduction provoquée par son auteur sur un lectorat d'ordinaire allergique à cette thématique. Nous souhaiterions dans ce compte rendu lever quelques malentendus qui participent à l'audience large et presque surprenante de ce livre, dont nous nous réjouissons sans réserve.

Plusieurs questions apparaissent. La première tient au propos même de l'auteur sur la « conduite », pourra-t-on encore lire dans quelques années ces 360 pages organisées autour de quatre parties très diverses ? Pourra-t-on encore surtout y être sensible ? Parti « Hors piste » pour arriver à « La souveraineté au volant », le texte virevolte entre « Une voiture à soi » (I), « Les sports motorisés et l'esprit du jeu » (II), « De l'art de s'autogouverner » (III), « C'est qui le nouveau patron » (IV).

La seconde interrogation porte sur l'écho favorable donné à la réception des travaux du philosophe américain, ancien consultant de *think tank* défroqué, revenu à « l'essentiel » qui comprend cependant certaines passions inavouables du temps d'avant, comme la réfection de sa VW Karman de 1975 ou l'entretien de ses motos, parmi lesquelles une puissante Yamaha – avec laquelle il conclut d'ailleurs *Prendre la route*. Éditeur volontiers « alternatif » versé dans l'abondante dénonciation des méfaits de l'anthropocène, La Découverte suit cet auteur perçu comme antisystème, iconoclaste et libre-penseur depuis son *Éloge du carburateur* (Crawford 2010) et *Contact* (Crawford 2015). En l'occurrence, le titre en anglais est cette fois encore très explicite : *Why We Drive. Philosophy of the Open Road* [« Pourquoi nous conduisons (mode affirmatif), Philosophie de la route ouverte »].

## Une manière d'habiter le monde

Délaissant la sobriété tant désirée par quelques-uns aux modes de vie sans doute parfaitement cohérents, Matthew Crawford nous explique que conduire « à l'ancienne » est une façon d'« habiter le monde », avec « art » et « humanisme ». C'est même une manière d'être libre, qui ne mérite certainement pas l'opprobre bien en cours à l'heure actuelle, et l'on écoute volontiers avec une

certaine ironie la teneur de certaines réceptions de son travail. Le « philosophe garagiste » – comme il a parfois été baptisé – explique avec exotisme la beauté persistante de certaines choses simples, déjà pointées par d'autres, comme Robert Pirsig dans son *Traité du zen et de l'entretien des motocyclettes* (Pirsig 1998) qui explorait la profondeur de la relation taiseuse entretenue avec son fils, touché par la grâce, qui consistait à faire la route avec lui. Dans une époque qui impose la révision, voire l'annulation tous azimuts, oser écrire que le XX<sup>e</sup> siècle a construit une empathie routière balayée de nos jours par l'acharnement à accuser d'abord, et enterrer ensuite définitivement le monde ancien est courageux. Alors que certains arguments sont d'ordinaire perçus dans le « débat intellectuel » comme des provocations inaudibles ou des survivances archaïques, l'exotisme de la provenance semble valoir en l'occurrence absolution.

Ainsi ne sommes-nous pas loin de penser que dans une atmosphère saturée de bien-pensance complaisamment relayée par un monde médiatique parisiano-centré, le regard sur la conduite proposé par Matthew Crawford procède d'une urgence salvatrice. Il peut éclairer utilement un débat public qui tend à produire un récit approximatif – voire simpliste et faux lorsqu'il est reconstruit avec militantisme –, de l'automobilisation de la société perçue comme un mal civique, réduit à la pollution et à ses externalités négatives.

La conduite automobile, historiquement, implique des réalités politiques déjà abordées avec profondeur par un autre auteur américain, Cotten Seiler, dans sa « République des conducteurs » (Seiler 2008). Soulignant le lien avec l'esprit civique et démocratique qu'Alexis de Tocqueville avait tôt perçu outre-Atlantique, *Conduire* ne manque aucune des richesses et variétés des « cultures du volant » (Flonneau 2008), cette collection d'expériences – quelques bizarreries des sports mécaniques sont énumérées notamment, comme le *drift*, certains enduros tout-terrain ou l'improbable *tractor pulling* – digne d'une boîte entière de madeleines proustiennes, lieux de mémoire heureux des sociétés occidentales. La radicalité du choix final auquel aboutit l'auteur, et auquel est exposé le lecteur en conscience, n'est donc pas étonnante : entre autogouvernement républicain et aliénation bureaucratique, la route à venir dessine un tracé tourmenté afin de respecter l'éthique de la souveraineté.

La lecture de Matthew Crawford vient donc rappeler opportunément que l'histoire de l'automobilisme est celle d'un marqueur de la vie privée important, loin des passions tristes, et d'un indice de prospérité collectif, avec certes des limites mais également des réussites essentielles, comme celle d'une augmentation de la liberté individuelle, toujours ambiguë bien entendu. Alors que se dessine pour l'automobile un avenir tout autre et surtout incertain avec les progrès de « l'autonomie », la lecture de *Conduire* permet d'entendre certains arguments d'ordinaire excommuniés du cercle de la raison.

## **Automobile et liberté**

L'auteur l'écrit sans fard : l'âge de la robomobile, sans chauffeur perturbateur et sans style, scelle son tombeau. Au moment où le véhicule autonome et décarboné paraît être inscrit dans le fameux « sens de l'histoire » – argument prétexte pour étouffer tout débat s'opposant à son avènement –, quelques résistances pointent toutefois contre cette dystopie régressive dans laquelle la domination du capitalisme de surveillance s'avérera immanquablement hégémonique. Crawford ouvre une fenêtre sur les *Bullshit Mobilities* et leurs nuisances pour la collectivité. La collusion des bons esprits, parmi lesquels beaucoup d'écologistes municipaux de centre-ville, dont ont bénéficié un temps – et dont l'époque revient... – les trottinettes électriques, les taxis flottants ou les vélos partagés en *free floating* peut être ici soulignée, car son seul mérite a été finalement d'archaïser l'automobile thermique. Parvenus au seuil d'une science-fiction orwellienne parfois délirante et inquiétante, il paraît urgent et surtout pas encore impossible – mais il est minuit moins cinq ! – de sauver la *privacy* associée à l'automobilisme traditionnel, volant en mains et sans écran, à l'horizon duquel resplendit toujours l'idéal immarcescible du plaisir de conduire.

Dans le futur, je pense que l'on pourra en arriver à interdire la conduite automobile sous prétexte que c'est une activité trop dangereuse. On n'autorisera plus une personne humaine à conduire une machine de deux tonnes potentiellement létale.

Ces mots prononcés en 2015 lors d'une conférence d'Elon Musk, qui imprime depuis et plus que jamais le « tempo-Tesla » à toute une industrie centenaire qui craint le dépassement définitif, auraient dû alerter sur le prix du risque intrusif, de la perte de contrôle et de la soumission volontaire qui demeurent souvent largement sous-estimés dans ce domaine. Le lissage du grain routier – bien visible sur l'image de couverture de *Conduire !* – et la déréalisation du paysage sont des obstacles qu'un retour de réel pourrait bien réactiver car un périmètre mental et sentimental est à défendre. Tout ceci est désormais consigné dans une œuvre d'ampleur remarquable, authentique travail d'une science sociale, qui n'oublie pas d'être une science humaine.

## **Bibliographie**

- Crawford, M. B. 2010. *Éloge du carburateur. Essai sur le sens et la valeur du travail*, Paris : La Découverte.
- Crawford, M. B. 2015. *Contact. Pourquoi nous avons perdu le monde, et comment le retrouver*, Paris : La Découverte.
- Flonneau, M. 2008. *Les Cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris : Autrement.
- Pirsig, R. 1998. *Traité du zen et de l'entretien des motocyclettes*, Paris : Éditions du Seuil.
- Seiler, C. 2008. *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago : University of Chicago Press.

**Mathieu Flonneau** est maître de conférences à l'université Paris-1 Panthéon-Sorbonne (SIRICE-CRHI [Sorbonne-Identités, relations internationales et civilisations de l'Europe – Centre de recherche en histoire de l'innovation]). Spécialiste d'histoire urbaine, des mobilités et de l'automobilisme, il est directeur de l'Institut AES de l'École de droit de la Sorbonne, et ancien président des groupes de recherche P2M (Passé, présent, mobilité) et T2M (Traffic, Transport to Mobility).

Il a codirigé notamment : *De l'histoire des transports à l'histoire des mobilités ?* (Presses universitaires de Rennes, 2009) ; *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de mobilité* (Presses universitaires de Rennes, 2014) et *Métropoles Mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises* (Presses universitaires de Rennes, 2021).

## **Pour citer cet article :**

Mathieu Flonneau, « L'automobilisme est un humanisme », *Métropolitiques*, 22 novembre 2021.  
URL : <https://metropolitiques.eu/L-automobilisme-est-un-humanisme.html>.