

# Nouvelles polarités politiques : les Automobilistes

Par Yves Citton

Dans certains pays européens (Allemagne, Suisse) sont apparus depuis quelques décennies des *Partis des Automobilistes*. Au sein de la constellation un peu fumeuse que les analystes autorisés qualifient de « populiste », ces organisations constituent une curiosité à la fois marginale et symptomatique. Au point qu'on pourrait y trouver une vérité profonde de ce qu'on classe trop rapidement sous le registre de « la montée de l'extrême-droite » (en dépit du fait que ce soit souvent d'anciens électeurs « de gauche » qui votent pour eux).

Les Partis des Automobilistes sont certes fondamentalement « réactionnaires ». Ils « réagissent » contre toute une série de tendances observables au sein de nos évolutions sociales. Ce n'est pas un hasard s'ils identifient leur principal ennemi dans les prétendus excès de la conscience environnementale. Les écologistes n'aiment guère les voitures, et les automobilistes le leur rendent bien.

Les Verts rendent les rues piétonnes, réduisent les places de stationnement, promeuvent des vélos et des transports en commun dont les voies réservées aggravent encore les bouchons. Ils limitent la vitesse sur les autoroutes, imposent des pots catalytiques et de coûteuses inspections des systèmes d'échappement. Tout semble réuni pour que les Partis des Automobilistes constituent le contrecoup réactif (nostalgique, conservateur, attardé) des progrès – très relatifs – des partis écologistes.



**Un individu individualisé par sa modalité de mouvement au sein d'un certain type de collectivité. L'automobiliste est isolé par la carrosserie qui le protège dans sa bulle microclimatisée, constituant un phonotope renfermé sur lui-même.**

## « L'automobiliste que je suis »

Le puissant ressort qui anime ces formations est toutefois bien plus profond qu'une simple identification politique. Leur populisme est davantage endémique que partisan. Si seule une portion limitée de l'électorat vote pour les Partis des Automobilistes (jusqu'à 30% parfois, dans certaines villes de Suisse), la force de ce mouvement tient à ce que, quelle que soit la couleur du bulletin que nous mettons dans l'urne, nous sommes tous des automobilistes dès lors que nous prenons le volant d'une voiture. Qu'est-ce donc que « cet automobiliste que je suis » – pendant cryptofasciste de « l'animal que je suis » médité jadis par Jacques Derrida ? Un individu individualisé par sa modalité de mouvement au sein d'un certain type de collectivité. L'automobiliste est isolé par la carrosserie qui le protège dans sa bulle microclimatisée, constituant un phonotope renfermé sur lui-même. Il écoute son *talk-show* quotidien (Rush Limbaugh et cie) pendant qu'il est bloqué dans les bouchons de sa commutation banlieusarde journalière. Comment ne serait-il pas viscéralement *xéno-phobe* ? De par la situation objective dans laquelle il se trouve concrètement (et nécessairement) plusieurs heures par jour, tout autre humain lui apparaît fatalement comme une nuisance inerte faisant obstacle à son désir d'avancer, comme un être étranger à son petit cocon personnalisé, comme un concurrent en quête de la dernière place de stationnement (qu'il lui ravira sous le nez), comme une menace toujours susceptible de l'annihiler (ou de rayer sa carrosserie) par une manœuvre inconsidérée.

C'est le graffeur grenoblois signant ses œuvres The Sheepest qui fournit la formule complémentaire de l'expression derridienne évoquée plus haut : « Je suis ceux que je suis. » L'automobiliste, c'est aussi bien moi-même que celui

que je suis ou celui qui me suit. Quoiqu'isolés chacun dans notre carrosse métallique, nous sommes tous dans le même bouchon – mais sous le mode de la rivalité haineuse plutôt que sous celui de la solidarité conviviale. Dès lors que, depuis de nombreuses décennies, la circulation de nos grandes villes tend de plus en plus à s'assimiler à un embouteillage permanent, *l'automobiliste que je suis est structurellement voué à haïr l'automobiliste que je suis.*

Nous sommes (ennemis) parce que nous nous suivons. La xénophobie – qui est donc aussi une auto-phobie – est à la fois endémique et épidermique, du fait de cette rageante proximité entre ce que je suis et ceux que je suis. Cette proximité a un nom : le bouchon. Si les bien-pensants ont l'impression que les électeurs des partis populistes sont souvent *bouchés*, c'est peut-être parce que leur pensée se forge en situation de bouchon.

L'observation en est banale : les plus patients et les plus bienveillants d'entre nous deviennent étonnamment vindicatifs et hargneux dès lors qu'ils prennent le volant. Tout autre être est instinctivement – ou plus exactement : structurellement – perçu comme *a priori* étranger aux règles du savoir-vivre et du savoir-conduire : situé hors de ma bulle, il ne peut que la faire éclater de par sa propension même à bouger par lui-même (à être un auto-mobile). Autrement dit : dans un bouchon, nous sommes tous bouchés. Ou encore : c'est le bouchon qui génère les bouchés.

Front National (France), Union Démocratique du Centre (Suisse), Pegida (Allemagne), FPÖ (Autriche), Vlaams Belang (Belgique), Parti pour la Liberté (Pays-Bas), UKIP (Royaume-Uni), Tea Party (États-Unis) ne font que décliner sous divers drapeaux cette éthologie viscérale de l'animal automobiliste que je suis. Le réfugié, le migrant,

l'immigré, tous sont perçus comme des auto-mobiles (ils bougent tout seuls, en direction de nos modes de vie privilégiés) qui nous menacent parce qu'ils nous suivent de trop près : ils vont nous ravir nos dernières places de stationnement, nos derniers emplois, nos derniers mètres carrés de surface habitable (loués ou vendus à des prix toujours plus vertigineux). Comment les accueillir avec bienveillance quand tout nous dit qu'ils vont aggraver l'embouteillage ?

## Idéaltypes du néolibéralisme

L'Automobiliste, tel qu'il fait parti, est-il une métaphore de notre régime (néo)libéral ? Ou son apogée ? Son emblème ? Ou son code génétique ? Qu'est-ce qu'un auto-entrepreneur, sinon un automobiliste sans carrosserie, exposé à tous les accidents de nos embardées économiques ? Frédéric Lordon avait certainement raison de décrire les *Idealtypen* du néolibéralisme comme des « *automobiles joyeux* », comme des êtres qui se mettent en mouvement d'eux-mêmes pour poursuivre les biens que fait briller à leurs yeux le consumérisme capitaliste. La joie – après avoir servi d'étendard à des publicités pour BMW – semble toutefois tourner au vinaigre. Les embouteillages de nos routes et les engorgements de nos marchés du travail tendent de plus en plus à faire de chacun de nous un automobiliste frustré, parfaitement disposé à s'aligner derrière le premier conducteur venu (n'importe quel petit *Führer*) réclamant le renvoi de tous ceux que je suis, ainsi que de tous ceux qui seraient tentés de me suivre de trop près sur les routes de la prospérité.

Les Partis des Automobilistes ne sont donc pas des formations politiques conjoncturelles, ramassant périodiquement le tiers des choix électoraux avant de retomber dans l'oubli (ou les divisions partisans), jusqu'à la prochaine montée d'urticaire. Ils sont le symptôme épisodique d'une irritation permanente due à la dispo-

sition effective de nos modes de mouvement, de coexistence, de coproduction – mais plus précisément encore de nos modes de *collaboration* et de nos modes de *communication*.

Le populisme xéno-phobe qui gagne tellement en ampleur dans les farces électorales des dernières décennies ne saurait en effet être identifié à une tendance inhérente à un « peuple » dont le principal défaut serait d'être irréflecté, insuffisamment éduqué, immature ou intellectuellement paresseux. Ce ne sont pas les lumières de la raison qui dissiperont les spectres des petits fascismes quotidiens – mais des transformations d'infrastructures dans ce qui constitue (et retisse quotidiennement) nos milieux d'existence. Les détestations xéno-phobes, les replis individualistes, les frustrations existentielles sont malheureusement assez « rationnelles », au sens étymologique de la *ratio*-proportion : à l'échelle de l'embouteillage dans lequel je suis empêché et agacé par celui que je suis, il est finalement assez rationnel de considérer l'autre comme mon rival et mon ennemi. Moins il y en aura, mieux je me porterai (rapidement là où je souhaite aller). Dans l'espace concret du bouchon, notre rapport-*ratio* est tel que mon bien-être est inversement proportionnel à la présence des autres. C'est cette infrastructure spatiale de l'embouteillage, génératrice de frustrations difficiles à ignorer, qui nourrit les affects et les idéologies de l'Automobilisme.

### L'idolâtrie du bouchon

Il est bien entendu vrai et nécessaire de rappeler que je ne pourrais aucunement être celui que je veux être sans avoir à suivre ceux que je suis. Il suffirait d'y réfléchir un peu ou de poser les bonnes questions pour constater que celui qui me

bouche présentement la route va travailler dans la centrale électrique qui me permettra d'éclairer ma maison ce soir. Ou que, si j'étais seul au monde, je pourrais sans doute faire du 120 km/h sur le périphérique, mais je ne saurais ni comment cuire mon pain, ni comment réparer ma connexion à internet, ni où trouver de l'essence pour continuer longtemps à jouer de la vitesse. Les moralistes ont bien sûr raison de dire que je ne suis ce que je suis *que par la médiation de tous ceux que je suis*.

Tout cela est sans doute vrai, mais reste terriblement abstrait. Ces autres dont j'ai besoin parce qu'ils collaborent à produire mes conditions de vie, je ne les vois nulle part comme tels dans mon bouchon. Ce que j'ai sous les yeux, ce ne sont que des automobiles embouteillées – et m'embouteillant. L'idéologie automobiliste n'émane ni d'une mauvaise volonté ni d'une bêtise inhérente au bas peuple, mais bien de *ce qui tombe sous nos sens*.

Or, dans nos vies du troisième millénaire, profondément artificialisées, ce qui tombe sous nos sens n'a rien de naturel. Cela résulte de deux grands régimes de causalité structurale. Le premier a pour nom savant *capitalisme néolibéral obsédé d'austérité*. Son petit nom plus familier pourrait être *idolâtrie du bouchon*. Que fait-il aujourd'hui, sinon boucher les flux dont dépend sa survie (et un peu la nôtre aussi, malheureusement) ? Il condamne comme « dépense » ce qu'il devrait favoriser comme « investissement » ; il étouffe au nom du « remboursement » (financier) ce qu'il devrait déployer au nom du « progrès » (social, environnemental). C'est lui qui nous embouteille – en nous transformant tous en auto-entrepreneurs, mis en rivalité dans un contexte d'engorgement, et en détricotant tout ce qui nous faisait

tenir ensemble de façon solidaire. Nous votons comme des bouchés parce que le néolibéralisme nous enferme dans les bouchons – et les plus bouchés de tous sont sans doute ceux qui continuent à légitimer les politiques de privatisation et d'austérité tous azimuts.

Mais ce qui tombe sous nos sens relève également d'un second grand régime de causalité structurale, qui a pour nom *mass-médias*. Du matin au soir, ce qui circule le plus massivement dans nos journaux, nos radios et nos écrans *bouche* activement notre horizon collectif. Terrorisme et sécurité ? Chômage et croissance en berne ? Déficit et agences de notation ? Il n'est même pas besoin de parler d'immigration ni de montrer des colonnes de réfugiés pour faire tomber sous nos sens l'évidence que nous sommes pris dans un bouchon, que je suis le rival de celui que je suis ou qui me suit, qu'un excès d'automobiles concurrentes est à blâmer pour mon immobilité. Multiplier les images d'auto-mobiles basanés s'échouant sur les côtes européennes ne peut qu'exacerber cet effet Larsen généralisé, déjà bien décrit par Jean Baudrillard. Mais les fantasmes d'invasion que cela agite viennent de bien plus loin : c'est l'ensemble de notre double bouchon socioéconomique et médiatique qui suinte spontanément d'une xéno-phobie systémique. Même si certains parviennent à y résister mieux que d'autres, nous sommes tous des Automobilistes embouteillés dans ce double bouchon. Nous ne nous en sortirons pas sans le faire implorer...

(C'est précisément ce à quoi s'attachent ceux que l'on situera au pôle opposé à celui des Automobilistes – et qu'on qualifiera dans le prochain article de « Médialistes »...) ■

# Du passé, faisons table rase

Par Pierre Popovic

75  
d'Anna-Louise Milne  
Gallimard, 2016, 203 p.

Un choc, une impudeur vite regrettée et le hasard d'un nombre ont catalysé le projet qui anime 75.

Le choc ? Celui éprouvé par la narratrice de ce « *roman sans fiction*<sup>1</sup> » lorsque des « travaux de réhabilitation » entreprennent une rue anodine du nord-est de Paris. Cette rue qui taille petit et que l'abandon a presque muée en impasse, nul ne lui prêtait attention, nul ne la marchait par plaisir, nul n'y allait par choix, même pas les candidats aux élections, c'est tout dire. La narratrice passait régulièrement à sa proximité et la connaissait, mais ne s'était jamais vraiment intéressée à elle. Ce sont les commencements des travaux qui vont l'attirer et la conduire à suivre la longue phase de démolition des immeubles, des murs, des trottoirs, des aménagements de voirie.

L'impudeur vite regrettée ? Celle consécutive au portrait que cette passante devenue curieuse tire à l'improviste d'une vieille dame, surprise par l'objectif alors qu'elle observe le devenir de sa rue par la porte entrebâillée de sa maison. D'un regard sec, la photographiée fait savoir à la photographieuse qu'elle n'apprécie pas le fait d'être transformée en spécimen rudéral pittoresque, de surcroît sans que lui soit demandé son avis. Dans le récit, cette fière ancienne s'appelle Mme Fr. Tous les habitants de la rue présentés auront des noms



ainsi réduits à deux lettres. Si cette miniaturisation est la trace d'une volonté de respecter leur vie privée et leur personne, elle signale aussi la violence de l'agression qu'ils subissent de la part de ces dinosaures hurleurs que sont les grues, les brise-béton, les pelles lourdes, les broyeurs hydrauliques. L'identité civile et citadine associée à l'accoutumée une adresse à un nom. Celle-ci détruite, celle-là dévisse, et Balzac lui-même ne parvient plus à concurrencer l'état civil, manière de dire que les conventions du roman réaliste sont ici rejetées, car elles s'avèrent impuissantes à décrire la déglingue intime et multiforme qui accompagne les chantiers.

### Un nombre complexe

Le hasard d'un nombre ? Celui de 75. Pour la passante incongrue, ce nombre a des résonances singulières. Elle va trouver Mme Fr., lui présente ses excuses pour le portrait chapardé, fait sa connaissance et celle de son mari, M. Fr. Par leur intermédiaire, elle commence à découvrir ce qu'est et ce que ce fut cette rue anonyme. Un déclic se produit quand la vieille dame lui dit qu'il y a 75 ans qu'elle habite en cet endroit. Le chiffre lui-même produit une déflexion en son cœur et son esprit, en ce sens qu'il la distrait de l'immédiateté de ce qui se passe et a lieu (la casse générale) pour ouvrir un large spectre mémoriel. 75 est le numéro qui, à la suite du réaménagement de l'ancien département de la Seine<sup>2</sup>, est officiellement devenu celui du département de Paris, en 1975. Des souvenirs lui reviennent à partir de ce « *compromis exact entre cinquante et cent* ». D'aucuns sont liés à l'enfance et aux vacances qui l'emmenaient, elle qui venait d'Écosse, dans de longs voyages en voiture vers le sud de la France, durant lesquels elle passait le temps en notant les numéros des plaques d'immatriculation des autos, troublée de voir un peu partout ce « 75 » qui évoquait pour elle une ville étrange, toujours annoncée, mais jamais atteinte, puisqu'elle était systématiquement contournée pour aller au plus