

## Adieu Titine

« *L'autonomie apparente du propriétaire d'une automobile reconvoit sa radicale dépendance.* »

(André Gorz, *L'idéologie sociale de la bagnole*)

Titine, c'était le nom de notre tinette, notre tire, notre bagnole, dans ses incarnations successives. Adieu tardif, puisque nous avons vendu en novembre ou décembre dernier notre dernière voiture. À vrai dire, j'avais renoncé à conduire depuis un an, m'étant rendu compte qu'octogénaire, je n'avais plus les réflexes requis. Bien entendu, ce n'est pas une loi : nous naissons à cet égard comme en toutes choses fort inégaux<sup>1</sup>. Aujourd'hui j'admire l'aisance et la décontraction de certains jeunes chauffeurs, mais suis sensible à la violence qui règne sur nos routes.

Cette génération qui prend congé fut celle du règne absolu de l'automobile. Je ne m'y suis jamais résigné, mais je partageai avec mes contemporains le goût de la vitesse. Le mot rime avec ivresse, et j'ai connu celle-ci de bonne heure, à l'âge de quatre ou cinq ans, dans l'obscur et long couloir d'un immeuble parisien. Les fils de la concierge m'avaient prêté leur vieux tricycle en bois, qui avait perdu depuis longtemps ses pédales. Il fallait donc ramer avec les jambes, mais leur puissance multipliée par les roues suffit à me procurer un délicieux étourdissement. Le permis de conduire me fut délivré à l'armée avec celui de tuer, mais je n'y

---

1 « Art. 1er. *Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droits.* » (*Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen*, 1789), ce qui revient à dire qu'une société juste s'efforce de compenser les inégalités naturelles et de corriger celles qu'elle génère : programme auquel nous tournons aujourd'hui le dos.

## *Le Témoin Gaulois* – Au Fil des jours

renouvelai pas cette grisante expérience : mon apprentissage se fit sur un camion Ford hors d'âge... que des camarades poussaient joyeusement, le réservoir d'essence étant vide : l'armée française, déjà, était dans la dèche. Dans une petite descente, craignant de tomber à gauche, je mordis résolument sur le talus de droite. Mais l'adjudant qui n'en avait « rien à cirer » me remit mon permis poids lourd. Aussi les accidents de la route et le maniement maladroit des armes ont-ils fait presque autant de « morts pour la France » que le FLN, et n'est-ce qu'après avoir parcouru quelques centaines de kilomètres que j'appris par un ami la cause du bruit épouvantable que faisait le moteur quand je changeais de vitesse : il fallait débrayer !

Car à mon retour à la vie civile, ma nomination à Bourges, loin de nos familles, nous força à acheter une auto, engin qui commençait d'ailleurs à faire partie de l'équipement de base des jeunes ménages. Ce fut une 2CV d'occasion de la première génération qui ne dépassait pas les 90 kms/h (dans les descentes). Mais, comme tout le monde, je conduisais avec intrépidité, m'efforçant de dépasser dans les côtes pas trop raides les camions un peu plus lents que notre bolide. Comme les routiers refusaient le déshonneur d'être doublés et poussaient à fond leur machine, le dépassement, quand il réussissait, durait longtemps, ce qui était follement dangereux sur les routes à deux voies de l'époque : l'autoroute du Sud s'arrêtait alors à Fontainebleau. Cette conduite n'avait rien d'exceptionnel, je suis conformiste par nature, aussi ne faisait-on pas deux cents kilomètres sans apercevoir quelques corps refroidissant dans les fossés. Une seconde 2CV neuve succéda au bout de cinq ans à la première, signe de notre enrichissement, puis ce furent d'autres petites voitures moins inconfortables qui ne dépassèrent jamais les 5 CV. Chemin

## *Le Témoin Gaulois* – Au Fil des jours

faisant, je m'assagissais avec l'âge et, la chance aidant, je n'ai pas eu d'autres accidents qu'un peu de tôle froissée à cinq ou six reprises, dont ma mutuelle efficace fit presque toujours peser la responsabilité sur l'autre conducteur. Le chagrin d'avoir navré ou occis mon prochain m'ayant été épargné pendant près de soixante ans, je me suis enfin souvenu qu'il ne faut pas tenter le Ciel.

On aura sans doute compris que, bien que j'aie pris plaisir à conduire, l'automobile ne fut jamais ma tasse de thé, breuvage qui n'a d'ailleurs jamais eu ma préférence. Passée l'enfance, je l'ai subie comme un mal qui s'est rendu nécessaire<sup>2</sup> par les ravages mêmes qu'il a causés. D'abord, je remarquai les bouleversements que l'automobile apportait dans les paysages ruraux qu'un travail séculaire nous avait légués. On abattait sans pitié les platanes qui ombrageaient les routes, devenues impraticables pour les piétons et dangereuses pour les bicyclettes, parce que ces vilains arbres avaient la fâcheuse manie de se précipiter sur les voitures. Puis il fallut élargir les routes et construire des autoroutes en bétonnant des centaines de milliers d'hectares de bonnes terres. Le long de ces voies, de hideux entrepôts sans âme poussèrent comme des champignons, défigurant les régions les plus belles, comme la vallée de la Loire. Mais les rendements agricoles augmentaient et nous n'étions en somme que bousculés dans nos habitudes. Après tout, le sens du beau dépend essentiellement de celles-ci, et il y a une poésie de l'autoroute. Bientôt, je compris que Ford, en prenant pour cible commerciale ses propres ouvriers (on a parlé à ce sujet de « démocratisation » de l'automobile !) avait déclenché

---

2 Dans les années 60, en banlieue parisienne où nous avons ensuite habité, l'auto était le meilleur moyen d'aller à Paris et en province. Quand nous y sommes revenus, mon métier m'amenait à parcourir toute la banlieue nord et, jusqu'à la fin du siècle, l'auto fut le seul lien entre banlieues.

## *Le Témoin Gaulois* – Au Fil des jours

une profonde mutation des villes en accentuant la séparation des lieux de vie et de ceux consacrés au travail, les trajets quotidiens anéantissant les gains sur leur temps de travail arrachés par les ouvriers en plus d'un siècle de luttes et aggravant la ségrégation sociale, inscrite dès le XIX<sup>e</sup> siècle dans le plan des villes par la première révolution industrielle. Enfin, dans les deux ou trois dernières décades du siècle dernier, on découvrit les ravages écologiques causés par l'auto. On avait attendu moins longtemps pour mesurer les catastrophes géopolitiques qu'elle n'a cessé de produire, via l'absurde et atroce saga du pétrole.

Aujourd'hui, posséder une auto ne sert à rien à l'habitant d'une ville bien desservie en transports en commun comme Paris, si son activité ne l'oblige pas à de grands déplacements hebdomadaires. Bien des jeunes l'ont compris : quelques locations occasionnelles sont plus avantageuses. Hélas, le Grand Paris multipliera les moyens de transport sans rapprocher les gens de leur lieu de travail. C'est pourtant une tâche urgente à tous égards, comment ne s'en est-on pas encore avisé ?

Lundi 19 février 2018