

G. Dupuy et M. Flonneau , Bénédicte Tratnjek  
28 avril 2009

## **L'automobile est-elle condamnée ?**

Café géographique du 28 avril 2009 - Café de Flore. Animé par Gilles Fumey, avec pour invités Gabriel Dupuy (Paris I, géographie) et Matthieu Flonneau (Paris I, histoire).

Gilles Fumey introduit ce café géo en précisant qu'il pose une question difficile : l'automobile est-elle condamnée ? Pour y répondre, il a invité un géographe, [Gabriel Dupuy](#) (professeur à l'Université Paris I), et un historien, [Matthieu Flonneau](#) (maître de conférences à l'Université Paris I). Il souligne d'ailleurs le remarquable travail effectué par Matthieu Flonneau dont il rend compte dans son récent ouvrage *Les cultures du volant (XXe - XXIe siècles)*. *Essai sur les mondes de l'automobilisme* [1]. Il présente également Gabriel Dupuy, un géographe « atypique », tout d'abord sorti de Centrale, puis « converti » à la géographie. Sa double formation l'a notamment amené à travailler sur le cyberspace [2] et sur les territoires de l'automobile. Pour cadrer le débat de la soirée, Gilles Fumey précise que l'on a longtemps parlé de « civilisation de l'automobile ». Mais aujourd'hui, notamment par le biais de la montée des mouvements de dénonciation des « méfaits » de l'automobile, n'assiste-t-on pas à un changement de « civilisation », dans lequel l'automobile serait condamnée, au moins par les discours, voire de façon plus radicale ? N'y a-t-il pas, tout au moins, un changement dans les manières de pratiquer l'espace par l'automobile ?



« Les voitures cathédrales »  
Thomas Mailaender (2005).

Gabriel Dupuy précise d'emblée que l'automobile, malgré certains discours, n'est pas condamnée. C'est ce qu'il s'attache à démontrer à partir de trois arguments, s'appuyant sur divers travaux sur l'automobile en tant que pratique de l'espace, mais également facteur de territorialisation.

En premier lieu, il faut souligner que, dans une société où l'individualité est extrêmement développée et puissante, l'automobile devient le prolongement de l'être, c'est-à-dire un moyen d'expérimenter cette individualité. C'est une façon de gérer son monde. C'est notamment la thèse proposée dans l'ouvrage dirigé par Fabrice Clochard, Anaïs Rocci et Stéphanie Vincent : *Automobilités et altermobilités. Quels changements ?*. Gabriel Dupuy rappelle que lorsque l'on est jeune, l'une des principales envies est de passer le permis, symbole de liberté de déplacements. Il existe ainsi un malaise vis-à-vis du transport collectif, parce qu'on ne le maîtrise pas, on ne se retrouve pas aux commandes. Gabriel Dupuy propose ainsi un parallèle avec le téléphone mobile, lui aussi prolongement de l'individualité : s'y opposer serait une grosse affaire.

De plus, la voiture a façonné le monde, a transformé la géographie. Gabriel Dupuy cite ainsi James Howard Kunstler et son ouvrage paru en 1995 : *The Geography of Nowhere*, qui propose une description du paysage étatsunien, devenu un paysage de l'automobile : tout est conditionné pour l'automobiliste. Condamner l'automobile dans ce contexte serait transformer toute la géographie : cela reviendrait à condamner le monde que l'on a longtemps fabriqué.

Enfin, il existe une dépendance vis-à-vis de l'automobile. C'est d'ailleurs ce que Gabriel Dupuy a développé dans ses différents ouvrages, tels que *L'auto et la ville. Un exposé pour comprendre un essai pour réfléchir* (Flammarion, 1995), *Les territoires de l'automobile* (Anthropos, 1999) et *L'automobile et son monde* (Editions de l'Aube, 2000). Gabriel Dupuy propose donc une analogie avec ce qui se passe avec les drogues : la dépendance automobile n'est pas une affaire de psychologie, et ne peut être considérée comme une addiction individuelle. Elle est une affaire éminemment collective : il existe ainsi un « club » des automobilistes, qui offre des avantages (en tout premier lieu, la mobilité !). Plus ce club grossit, plus les avantages augmentent. Mais se crée alors un jeu de dupes : lâcher ce club revient à se marginaliser, sauf si tout le monde lâche le club. Le jeu de dupes s'explique parce que personne ne prend le parti d'être le premier à lâcher le club et à vivre marginalisé quelques temps : on attend que les autres fassent la démarche pour le quitter dans de bonnes conditions. Le club continue donc d'exercer son pouvoir.

Pour Gabriel Dupuy, ces trois points montrent bien combien l'automobile n'est pas et ne peut pas être condamnée, à l'heure actuelle. Mais une question se pose alors : pourquoi cette idée se propage-t-elle ? A l'heure actuelle, on assiste à la multiplication de ce genre de discours, de ce type de condamnations. Pourquoi fait-on de l'anti-automobilisme alors que les raisons de condamner l'automobile ne sont pas fondées ?

Gilles Fumey reprend alors la parole pour expliquer les raisons qui ont amené les Cafés géo à décider d'un tel titre pour interroger les intervenants : « L'automobile est-elle condamnée ? ». Il explique que nous sommes actuellement dans une société qui condamne beaucoup, qui criminalise. Les exemples sont nombreux : la cigarette hier, le vin aujourd'hui. L'automobile peut être en train de subir ce sort. Elle est l'objet d'un culte. Gilles Fumey rappelle le pouvoir de séduction de l'automobile, en citant les réflexions de Roland Barthes sur la DS dans son célèbre *Mythologies*. Il propose donc à Matthieu Flonneau de répondre à ces interrogations.

Mathieu Flonneau rappelle la jouissance qui existe à prendre le volant, l'extase qui existe à prendre la voiture. Selon lui, l'automobile peut être condamnée sur le boulevard de Saint-Germain-des-Prés à Paris, où se déroule le Café géo, mais pas ailleurs ! Il cite l'exemple du succès du salon automobile de Shanghai en 2009 : l'automobile est encore un el dorado pour les constructeurs.

L'automobile est d'abord un produit culturel : l'aspect technique est secondaire, voire dérisoire. C'est une culture universelle. Il évoque le colloque du 4 juin 2009 intitulé *Généalogies de l'anti-automobile*, et son affiche provocante sur laquelle est inscrit « Je roule au pétrole en ville avec ma grosse bagnole, je suis un gros con ». La photographie de l'affiche a été justement prise au cœur de Paris par Mathieu Flonneau. Si l'on peut se passer de l'automobile dans le Quartier latin, c'est un problème à Auteuil. A l'échelle du Grand Paris, 80 % des habitants sont dépendants de l'automobile.

Mathieu Flonneau rappelle le contexte du troisième choc pétrolier : malgré l'apaisement de ce dernier, il va désormais falloir inventer d'autres mobilités. C'est ainsi que l'automobilité et l'altéromobilité s'imposent comme de vrais chantiers de réflexion pour les sciences humaines et sociales. Les constructeurs n'ont d'ailleurs pas attendus la crise !

L'automobile est, en effet, dans une perspective de croissance liée à l'automobile dans les pays émergents, où la capacité en termes de transports collectifs est très différente. Cela soulève de très nombreux problèmes, comme en témoignent les questions sur les biocarburants, les agrocarburants... Les résultats de ce type de « solutions » sont parfois désastreux. On attend aujourd'hui avec impatience les biocarburants de deuxième génération.

Matthieu Flonneau précise que la culture de l'automobile est séculaire, et elle est particulièrement parisienne. Les Britanniques, par exemple, ont manqué la révolution de l'automobile, et leur aménagement du territoire a longtemps été marqué par la culture du chemin de fer. Désormais, ils se sont largement rattrapés, et accueillent le deuxième constructeur mondial !

Il est important de préciser qu'une invention ne vaut qu'à partir du moment où elle est partagée, et devient une innovation. C'est dans ce contexte que l'automobile s'est imposée en France, autour des compétitions au départ de la place de la Concorde, qui se sont rapidement multipliées (telles que les célèbres Paris-Bordeaux, Paris-Madrid, Paris-Berlin). Puis sont venus les raids internationaux, tels que le Paris-Pékin, qui ont témoigné de la mondialisation de l'automobile. De telles compétitions étaient également une mise en démonstration de la fiabilité de l'automobile.

S'en sont suivis des concours pour les véhicules utilitaires (les constructeurs ayant rapidement compris l'intérêt de tels signes démonstratifs), qui visaient d'autres types d'acheteurs : grands magasins, transports publics... Cette substitution est marquante dans la sociabilité qui se crée autour de l'automobile. Par la suite, ces usages ont gagné les campagnes. Dans les années 1920 et 1930, on retrouve cette sociabilité dans les banlieues, notamment autour des services de taxis collectifs pour les lignes ouvrières.

Matthieu Flonneau s'arrête sur le cas de la métropole parisienne : Paris a compté jusqu'à 150.000 ouvriers intra-muros. La ville avait auparavant une réelle légitimité industrielle. C'est seulement depuis la moitié des années 1970 qu'il n'existe plus de production industrielle à Paris intra-muros. L'irruption de l'automobile comme moyen de « déménager » l'industrie hors de Paris a été profondément acceptée et désirée. Cela relève de l'acceptation collective. C'est pourquoi, pour Matthieu Flonneau, condamner l'automobile aujourd'hui, c'est lui faire beaucoup de griefs !

Ce qui va permettre à l'automobile de devenir ce qu'elle est, c'est son passage aux Etats-Unis. Si le nouveau continent ne détient pas l'invention de l'automobile, c'est bien aux Etats-Unis

que va se produire l'invention de l'automobile de masse, notamment autour de la célèbre Ford T et de la production industrielle de masse de type fordiste. L'automobile de masse n'arrivera en France que dans les années 1920-1930, bien après les Etats-Unis ! Le principe de Ford reposait sur la production d'une automobile bon marché, c'est-à-dire sur la démocratisation de l'automobile. Ford a inventé le système social qui allait de pair avec cette production industrielle de masse, reposant sur les hauts salaires des ouvriers, qui devenaient ainsi de potentiels acheteurs d'une automobile bon marché. Ce système reposait notamment sur la jouissance procurée dans l'accès à l'individualité, qui révolutionnait la condition ouvrière.

C'est ainsi qu'aux Etats-Unis, beaucoup d'attentions sont portées à la « roadside culture ». Les Etats-Unis peuvent peut-être vivre sans constructeur automobile majeur, mais l'automobile restera : elle dépasse cette logique industrielle.

Matthieu Flonneau précise que l'automobile ne repose pas seulement sur un amour trivial. Il cite Proust qui, dans *Les impressions de l'automobile*, décrit l'automobile comme nouvel instrument pour voir le monde. Avec l'automobile, on entre dans l'ère de la vitesse individuelle : on change ainsi de paradigme par rapport au train, ce qui s'inscrit fortement dans l'imaginaire collectif. On pense immédiatement à l'image de Françoise au volant de sa jaguar qui symbolise l'urbanité de Saint-Germain-des-Prés.

Existe également une part d'ultra-violence : le cheminement du songe sécuritaire, du sentiment de sécurité présente aujourd'hui l'automobile comme très dangereuse. Matthieu Flonneau rappelle qu'il n'y a pourtant jamais eu aussi peu de morts dans des accidents automobiles que maintenant, malgré la multiplication du nombre d'automobilistes. Néanmoins, on est entré dans une logique de condamnation devant les tribunaux, et l'on parle désormais de « violence routière ». Il ya seulement deux quinquennats, l'amnistie présidentielle existait encore : s'exprimait alors un seuil de tolérance vis-à-vis de PV suite à des infractions automobiles. Avec la suppression de cette amnistie présidentielle, a eu lieu un changement incontestable.

L'automobile est également une affaire irrationnelle : depuis les années 1970, son pouvoir de séduction est incontestable. Cette séduction est restée intacte du fait des bénéfices que l'automobile peut apporter, tant qu'elle respecte des usages civilisés. Ainsi, l'automobile s'est profondément ancrée dans nos sociétés.

Gabriel Dupuy reprend la parole pour montrer que ce regard historique proposé par Matthieu Flonneau amène la question : « quoi de nouveau maintenant ? ». L'automobile s'intègre plus ou moins dans le paysage. Des problèmes s'imposent : nuisances, réactions contre la dégradation du paysage, insécurité routière. Toutes ces problématiques ne sont pas nouvelles !

Pourtant, on peut dénombrer deux éléments nouveaux : d'une part, la crise pétrolière et d'autre part l'effet de serre. Des analogies sont donc à faire entre les dépendances à l'automobile et celles au tabac et à l'énergie.

Pour Matthieu Flonneau, le délit d'automobilisme passif a été inventé par des associations anti-automobiles (au même titre que le tabagisme), qui se proposent de « libérer le monde » des usages de l'automobile. Cela passe notamment par un discours présentant un recensement des lieux sans automobile (une vingtaine environ).

Gilles Fumey remercie les deux intervenants d'avoir proposé leur analyse sur la question de la passion automobile et invite le public à débattre sur les intérêts à maintenir ou condamner l'automobile.

**Débat :**

**1/ Vous n'avez pas parlé des très nombreux intérêts économiques à maintenir l'automobile : beaucoup d'activités industrielles sont directement liées à la production de voitures (les industries textiles, chimiques...)**

Gabriel Dupuy : Bien sûr, mais cette problématique n'est pas spécifique à l'automobile et se pose comme dans tout autre domaine économique. Pourtant, la sidérurgie française, qui paraissait indispensable, a disparu, malgré les intérêts à la maintenir. On ne peut résumer la question automobile à la seule question économique. Ces intérêts existent, mais ne suffisent pas.

Matthieu Flonneau : Il existe aussi des intérêts à lutter contre l'automobile, qui, crise économique aidant, se sont amenuisés, et pour certains ont disparu.

**2/ Gilles Fumey rappelle que la question d'aimer ou pas l'automobile apporte déjà un regard sur le travail de réflexion porté sur l'automobile. Le regard du chercheur en sciences humaines et sociales est « conditionné » par son rapport à son objet d'études. Aujourd'hui, il paraît impensable de vivre dans un monde sans automobile, mais d'autres choses « indispensables » ont disparu. Citant le film de Jacques Tati, *Trafic*, Gilles Fumey interroge les intervenants pour savoir si l'on se dirige vers une criminalisation de l'automobile, après la criminalisation de la grande vitesse. L'exemple des mouvements de contestation antiautomobiliste qui suivent des accidents avec blessés graves ou morts est symptomatique de nos sentiments ambivalents vis-à-vis de l'automobile. Au vu de vos présentations, on sent votre lien intime vis-à-vis de votre objet d'études. En tant qu'individus comme en tant que chercheurs, l'anti-automobilisme est-il quelque chose qui vous gêne ?**

Matthieu Flonneau : La violence du fait routier est incontestable. Le pic des morts sur la route date de 1976 avec 12.000 morts, soit un chiffre supérieur au bilan de la Guerre d'Algérie. En tant que chercheur, j'essaie de distancier mon regard. Je suis d'abord un historien de l'urbain, ma thèse portait sur Paris au XXe siècle. Ces travaux m'ont fait constater qu'il y a une modernité après les travaux d'Hausmann qui se traduit dans la capitale par un urbanisme et une urbanité nouveaux. Cette nouveauté passe par l'automobile. D'où l'intérêt grandissant pour la question, qui n'a pas été l'objet d'études premier : l'automobile est venue à mes recherches, je ne suis pas venu à l'automobile.

**3/ Gilles Fumey invite Bertrand Plevin à apporter un regard sur les liens entre géographie et automobile dans le cinéma.**

Bertrand Plevin cite *Gran Torino* comme film se présentant comme une déclaration d'amour à la voiture. Ce n'est d'ailleurs pas innocent que le film se déroule à Détroit, la ville de Ford ! Le film repose sur la crise automobile aux Etats-Unis. Il est important de souligner que l'automobile est le seul mode de transports qui a créé son propre genre cinématographique (le « road movie »). Los Angeles est à la fois la ville de l'automobile et la ville du cinéma par excellence. On peut citer *Crash*, film dans lequel les habitants de Los Angeles ne peuvent plus se rencontrer autrement que par des crash automobiles. Aux Etats-Unis, la géographie de l'automobile correspond à la géographie des dominants. Autre film intéressant sur la question : *Who's rochers* de Larry Clark qui s'interroge sur la manière dont les jeunes

hispaniques réinventent l'urbanité par le skate-board, confrontant justement cette géographie des dominants/automobilistes à d'autres formes d'urbanité.

Matthieu Flonneau évoque alors le rappeur Eminem : aux Etats-Unis, la question automobile reflète aussi la manière dont les infrastructures sont pensées pour ségréguer les habitants. Il rappelle le rôle des autoroutes urbaines dans l'organisation structurelle des villes étatsuniennes. Ce n'est pas le cas en France, où Paris n'est pas isolé de sa périphérie (les murailles de Thiers sont rasées depuis longtemps !). Le boulevard du périphérique ne se présente pas comme un mur (à l'image des autoroutes urbaines aux Etats-Unis) : c'est une milite foncière et administrative. Il existe d'ailleurs 80 portes : il n'y a jamais eu autant d'ouvertures entre Paris et sa périphérie. Revenant sur la question du cinéma, Matthieu Flonneau précise combien le « road movie » est un genre purement étatsunien, intraduisible. Et les exemples sont nombreux : *Voyage au bout de l'enfer* qui met en scène la Cadillac 59, les films montrant des scènes où les personnages se précipitent dans le Grand Canyon en voiture, ou même *Cars*, le film d'animation de Disney et de Pixar qui met en scène la dimension essentielle de l'onirisme qui touche les jeunes enfants. Il est intéressant que cette grosse production étatsunienne ne présente pas d'erreurs historiques concernant les voitures, mais que l'automobile française y est totalement absente ! Le film est intéressant pour sa dimension morale, voire moralisante : avec *Cars* vous apprenez à ralentir ! Flash est un personnage odieux, qui « speede ». Mais il va découvrir la lenteur sur la route 66. La lenteur va lui permettre de rencontrer des gens, et même l'amour. Dans le même type d'interrogations sur la vitesse/lenteur, on pourrait citer *Fast and Furious*. Autre film très intéressant sur la question : *Into the Wild*, qui se présente comme l'antithèse du road movie, avec des scènes focalisées sur un bus à l'arrêt.

#### **4/ Gilles Fumey remarque combien l'automobile est devenue sophistiquée (avec des équipements tels que le GPS, la télévision, les lecteurs DVD...). Du fait de cette sophistication, le voyage n'a-t-il pas changé lui aussi ? La voiture n'est-elle pas devenue un moyen de se faire transporter sans voir le paysage ?**

Gabriel Dupuy : Il y a d'abord eu un grand phénomène de démocratisation de l'automobile après la Seconde Guerre mondiale : il s'agissait de faire une voiture pour tous, et donc pas chère. Désormais, on a même la PS3 (une console de jeux vidéo) dans certaines voitures. Ces évolutions marquent le maintien du jeu de séduction de l'automobile.

#### **5/ Gilles Fumey : Peut-on faire une sorte de géographie culturelle des goûts vis-à-vis de l'automobile ? Par exemple, en confrontant les Japonais et la voiture pleine d'électronique, la grosse américaine, l'allemande sûre, solide et luxueuse, la petite italienne séduisante...**

Matthieu Flonneau : Le système automobile est organisé en réseaux. Il y a des pays où l'affaire automobile est très sérieuse, par exemple l'Italie. Néanmoins, toutes les automobiles, malgré le jeu de séduction, ne sont pas adaptées aux usages quotidiens. C'est pourquoi, on retrouve peu de Ferrari à Rome (mode de vie urbain), mais beaucoup de Fiat. Questionner cette assimilation d'une société à un objet est très intéressant : on pourrait citer la Mini et la Rolls-Royce en Grande-Bretagne, la Mercedes en Allemagne et la Ferrari en Italie : ce sont autant de voitures devenues des emblèmes nationaux. Pourtant, en Grande-Bretagne, l'industrie automobile nationale a disparu très tôt, mais les valeurs de l'automobilité britannique perdurent : Jaguar, par exemple, a été racheté par les Indiens. L'Aston Martin est, par exemple, associée dans l'imaginaire collectif à la saga *James Bond* [3] : beaucoup de fans ont vécu comme une trahison quand James Bond a roulé en BMW ! Pourtant, BMW a racheté les Mini et est devenu une marque importante pour la petite voiture : mais en achetant les

Mini, ils ont acheté une valeur de l'automobile britannique (l'odeur, le savoir-faire...) qu'il s'agit de ne pas assimiler à la marque BMW, pour garder le jeu de séduction.

Gabriel Dupuy : C'est la réalité de l'industrie automobile d'aujourd'hui qui pose la question de sa condamnation. La moitié des voitures françaises est vendue hors de France. Même constat pour les voitures allemandes. Désormais, la logique des constructeurs est de vendre partout, d'où des automobiles qui se ressemblent fortement !

**6/ Pourquoi ne parle-t-on pas des réseaux mafieux qui vendent et « dépiautent » les voitures ? Egalement des villes africaines et de leurs « bouchons » ?**

Gabriel Dupuy : En Afrique, les voitures (on pourrait en effet se poser la question de savoir si elles sont volées, mais il est très difficile de chiffrer la part de l'activité criminelle, bien qu'il soit évident qu'elle est une réalité) arrivent par la mer. Par la suite, « l'industrie » locale africanise l'automobile pour la doter parfois de climatisation, mais surtout d'amortisseurs pour résister aux routes locales.

**7/ Existe-t-il d'autres réseaux illégaux ailleurs concernant l'automobile ?**

Gabriel Dupuy : Il en existe notamment en Afrique du Nord, mais il ne faut pas dramatiser le poids de cette activité illégale. La production automobile mondiale reste très largement supérieur au nombre de voitures volées.

**8/ Je suis assez surpris que l'on ait si peu abordé le cas des campagnes dans la question automobile.**

**Gilles Fumey complète la question en faisant référence à l'ouvrage de l'ethnologue Pascal Dibie, *Paradis verts*, qui prend appui sur un village de Bourgogne. Dans cet ouvrage, Pascal Dibie démontre que c'est l'automobile qui a tué la sociabilité du village.**

Gabriel Dupuy : On ne sait plus rien faire sans automobile, en effet : comment se rendre au commissariat, chez le réparateur, chez le médecin... sans automobile dans les campagnes [4] ? C'est un processus irréversible aujourd'hui. Comment peut-on condamner la voiture alors que l'on a tout fait pour la préserver ?

Matthieu Flonneau : Il est important de ne pas mythifier l'autrefois. La sociabilité a en effet changé, mais n'était pas « parfaite » dans les villages avant l'automobile : haines, rancœurs... se rencontraient dans ces espaces clos. Il existe aujourd'hui de nouvelles formes de sociabilité villageoise malgré la télévision et l'automobile. Des thèses ont d'ailleurs été écrites aux Etats-Unis sur la « charrette du diable » comme métaphore de l'automobile, reflétant la liberté des mœurs pour les jeunes.

**9/ Pouvez-vous nous parler de l'émergence des garages dans les campagnes ?**

Gabriel Dupuy : L'histoire du garage a été étudiée aux Etats-Unis. Des inventions diverses se sont multipliées pour cacher les voitures, avant que le garage ne soit réellement intégré dans l'architecture de la maison. Dans les campagnes françaises aujourd'hui, on possède en moyenne deux ou trois voitures par famille. Les maisons n'ont pas été pensées pour pouvoir loger tant de voitures. Se développent aujourd'hui des cabanes de bricolage pour permettre de garer plus de véhicules dans les garages.

Matthieu Flonneau : Dans les anciens cahiers des charges, la voiture rurale par excellence devait pouvoir contenir un tonneau de vins, quatre adultes et un panier d'œufs. Ce sont des véhicules assez grands. La première voiture pensée pour la ville est la R5.

## **10/ Pourquoi la moto n'a-t-elle pas percé comme la voiture ? Dans les villes, la circulation aux deux roues motorisées perce-t-elle en Europe ?**

Gabriel Dupuy : en Europe, cela dépend des pays. En Grande-Bretagne, avant la Seconde Guerre mondiale, les motos étaient plus nombreuses que les voitures. C'était un véhicule très démocratisé. Par contre, en France, la valeur de la moto est rapidement dévalorisée : la moto était le véhicule de celui qui ne pouvait pas se payer une automobile. Or, renverser une image est un processus très long. Mais cela change désormais dans les villes, comme en témoigne la croissance du parc de deux roues motorisées, y compris en France où l'on ne les attendait.

## **11/ Votre approche a été très centralisée sur l'Europe. Pourtant, on remarque que dans les pays maghrébins, pour ne citer qu'un exemple, les gens ont un autre regard sur l'automobile. On pense tous à la « pigeon ».**

Matthieu Flonneau : Cela me fait penser à la photographie des « Voitures cathédrales » de Thomas Mailander (présentée lors d'une exposition en 2005). Dans cette exposition, Thomas Mailander a tenté de proposer des illustrations qui tendent à rejeter le thème de Roland Barthes. Ces illustrations s'appuient notamment sur le thème du retour au pays de l'été des immigrés maghrébins ou portugais, autour de l'automobile-objet et non de l'automobile-passion.

Compte-rendu : Bénédicte Tratnjek.

[1] Matthieu FLONNEAU, *Les cultures du volant (XXe - XXIe siècles). Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Autrement, Paris, 2008, 219 p.

[2] Voir, à ce propos, le compte-rendu du Café géo animé par Gabriel Dupuy et Bruno Cassette : « [Internet et les territoires](#) » (23 mars 2003) ; ainsi que les comptes-rendus de deux de ses ouvrages : [Internet, géographie d'un réseau](#) (2002, Ellipses) et [La fracture numérique](#) (2007, Ellipses).

[3] Voir Matthieu Flonneau et Vincent Guigueno, « L'espion qui aimait les techniques : pluralité des lectures automobiles de James Bond », in *James Bond (2)007. Anatomie d'un mythe populaire*, Paris, Belin, 2007, pp. 173-181.

[4] Voir la brève de comptoir proposée par Olivier Milhaud sur « [Paris-provinces](#) » (10 janvier 2009).

Sur la question de l'automobile, **Gabriel Dupuy** est notamment auteur de *L'auto et la ville. Un exposé pour comprendre un essai pour réfléchir* (Flammarion, 1995), *Les territoires de l'automobile* (Anthropos, 1999) et *L'automobile et son monde* (Editions de l'Aube, 2000).

**Matthieu Flonneau** est auteur de *L'automobile en quête de Paris. Chroniques illustrées* (Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003), *Paris-Pékin. Civiliser l'automobile* (avec J.-F. Doulet, Descartes & Cie, 2003), *Paris et l'automobile* (Hachette Littérature, 2005) et *Les cultures du volant (XXe-XXIesiècles). Essai sur les mondes de l'automobilisme* (Autrement, 2008).

### **Pour aller plus loin sur l'automobile :**

Gabriel Dupuy, « [Les territoires de l'automobile](#) », *Cafés géo*, 1999.

Olivier Archambeau et Romain Garcier, « [2020 : 8 milliards d'hommes, 1 milliard d'automobile](#) », *Café géo*, 14 février 2002 (co-auteurs de *Une géographie de l'automobile*, PUF, Paris, 2001).

Jean-Luc Piveteau, « [L'automobile, un nouveau module d'habitat \(ou l'auto, co-maison\)](#) », *Cafés géo*, 24 septembre 2006.



Stéphanie Vincent, « [Après l'automobile, les "altermobilités" ?](#) », *Le Mensuel de l'Université*, 28 avril 2009.

**Des études de cas sur les transports et les mobilités dans les villes :**

Bruno Faivre d'Arcier, « [Les mobilités urbaines à Lyon](#) », *Cafés géo*, février 2001.

Patrick Frenay, « [Le RER, opportunité ou menace pour Bruxelles ?](#) », *Cafés géo*, 5 février 2003.

Christian Montès, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Géocarrefour, Lyon, 2003 (compte-rendu de lecture par Gilles Fumey).

Henri Desbois, « [Circuler à Tokyo](#) », *Cafés géo*, 29 septembre 2005.

Marie-Rose Gonne-Daudé, « [Toulouse : des transports pour repenser la ville](#) », *Cafés géo*, 3 juin 2009.

**Pour aller plus loin sur la question des mobilités et des transports :**

Gilles Fumey, « [Les mobilités, une affaire de culture](#) », *Cafés géo*, rubrique Vox géographique, 3 octobre 2009.

Christian Montès et Manuel Appert, « [Quel avenir pour les transports urbains en Europe en 7 affirmations](#) », *Cafés géo*, 7 avril 2005.

**Pour prolonger le débat sur le cinéma et l'automobile :**

*Cars (John Lasseter)*, compte-rendu par Gilles Fumey, 22 juin 2006.

*Into the Wild (Sean Penn)*, compte-rendu par Bertrand Pleven, 11 février 2008.

*Gran Torino (Clint Eastwood)*, compte-rendu par Bertrand Pleven, 1er mars 2009.

**Pour découvrir les spatialités d'autres formes de transport :**

Laurent Lopez, Isabelle Lesens, Jacques Lévy et Jean Renard, « [Du vélo à la bicyclette, du Tour de France aux circulations urbaines : le "deux roues" entre sport et transport ?](#) », *Cafés géo*, 27 juin 2000.

Jean-Pierre Peyon, Bernard Frisch et Marc Elion, « [Le tramway, image ou développement durable ?](#) », *Cafés géo*, 20 novembre 2000.

Patrick Fenay, « [Le RER, opportunité ou menace pour Bruxelles ?](#) », *Cafés géo*, 5 février 2003.

Christian Montès, « [Pour ou contre le tramway lyonnais ?](#) », *Cafés géo*, 7 octobre 2003.

Laurent Chapelon et Gilbert Duclos, « [L'Est à grande vitesse](#) », *Cafés géo*, 14 juin 2007.

Gilles Fumey, « [Avec le TGV, la France, l'Europe et le monde lancés à toute vitesse](#) », *Cafés géo*, Rubrique Brèves de comptoir, 27 mai 2007.

Olivier Milhaud, « [A vélo, la ville rétrécit et se déforme](#) », *Cafés géo*, Rubrique Brèves de comptoir, 13 octobre 2007.

Pierre Gentelle, « [Cet obscur objet du désir, le taxi](#) », *Cafés géo*, Rubrique Les Lettres de Cassandre, n°67, 7 décembre 2007.