

SESSION 2004	Page : 1/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

Les quatre documents ci-joints évoquent les représentations de l'automobile dans la société contemporaine. Vous en ferez une synthèse concise, ordonnée et objective. Puis dans une conclusion personnelle, vous donnerez votre point de vue sur le sujet.

Documents joints :

- Document 1 : Jean Giono, « La machine », *Les Terrasses de l'île d'Elbe*, Ed. Gallimard, coll. « L'imaginaire », 1963
- Document 2 : Nicolas Langlois, « L'indispensable fléau », *Le Courrier de l'Unesco*, n° 9010, octobre 1990.
- Document 3 : Jean-Michel Normand, « La luminosité, une revendication pour la voiture panoramique », *Le Monde*, 14 – 15 avril 2002.
- Document 4 : Pierre Boncenne, « Cent ans et quelques kilomètres plus tard », *Le Monde de l'Education*, n°262, septembre 1998.

SESSION 2004	Page : 2/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

DOCUMENT 1

Il y a belle lurette que l'auto, par exemple, n'est plus un moyen de transport ; c'est une machine qui aime se balader et se sert d'un homme à cette fin. Il faut être démuné du plus petit sens de l'observation pour croire encore que l'homme se sert de l'automobile. Regardez bien, observez et observez-vous, vous allez être stupéfait de constater que c'est l'automobile qui se sert de l'homme pour se balader, qui se sert de vous. Votre instinct s'en est déjà alarmé, d'ailleurs ; vous le savez dans votre inconscient (comme on dit), c'est seulement une sorte d'orgueil primaire, hérité des grandes époques laïques de la fin du XIXe siècle qui vous empêche d'en convenir. Néanmoins, parfois, cela vous échappe. Il est courant quand on se déplace (difficilement) en auto dans une grande ville de dire, irrité par les encombrements, « Ces villes n'ont pas été faites pour l'auto ». C'est un fait, et de très belles : Rome, Paris, etc., ont été faites pour des hommes. Pour vous, quand vous étiez encore des hommes, et maintenant que vous n'en êtes plus, vous rêvez de les éventrer, d'en détruire les monuments, la beauté, pour qu'enfin elles soient faites « pour l'auto ». La beauté qui rendait ces villes dignes de l'homme, vous ne la voyez plus, vous voyez une beauté différente, « digne de l'auto ». Tout le réseau routier de la France et de l'étranger, du monde, est en train de se modifier pour qu'il soit, non plus adapté à l'homme, mais adapté à l'auto. Le rêve de l'homme qui avait été jusqu'ici la petite route ombragée de beaux arbres, serpentant à travers les prés, est devenue organisée par le rêve de l'automobile : l'autoroute, sans arbres, sans ombres, sans croisements, sans villages, avec le plus de pistes possibles montantes et descendantes, toutes droites. Le paysage ne compte plus. Si vous vous serviez de l'automobile, il continuerait à compter ; comme c'est l'automobile qui se sert de vous, et qu'elle se fout du paysage, vous vous en foutez. Plus rien à voir, il n'y a plus qu'à conduire ; c'est ce que l'auto voulait. Vous la dérangiez dans son plaisir à elle quand vous preniez plaisir (ça date de longtemps) à vous arrêter pour cueillir des narcisses, des violettes, du thym, des cerises, ou devant un beau point de vue, une chapelle romane, ou à flâner sous des ombrages, notamment sous les acacias fleuris du mois de mai qui ont un parfum si enivrant. Elle s'est arrangée pour que vous ne la dérangiez plus. C'est elle qui commande, vous n'êtes plus que son employé, son larbin, et par un procédé que réprouveraient tous les syndicats des gens de maison, elle vous a obligé à aimer ce qu'elle aime.

Il n'est plus question de prendre votre plaisir, de vous arrêter quand l'intérêt vous sollicite : vous n'avez plus d'autre intérêt que de ne pas vous arrêter. Vous sacrifieriez tout à votre maître, vous avez déjà apporté en victime à ses autels les joies que vous réservaient la culture, la connaissance de l'univers ; plus de lectures, plus de curiosité ; votre bonheur unique et suffisant consiste à vous asseoir derrière votre volant, à crisper vos mains sur des leviers, à devenir par osmose(1) une pièce mécanique de l'être supérieur (et presque suprême) qui vous domine et vous domestique. Vous mettez à sa disposition vos biens et votre fortune, parfois même tout votre appareil passionnel. Si demain votre situation sociale menacée vous obligeait à réduire votre train, vous retireriez le pain de la bouche de vos enfants avant d'avoir même l'idée de restreindre votre consommation d'essence (ou plus exactement sa consommation d'essence). Dans cinq, six ans, peut-être avant, cela ne dépend que des crédits

(1) par influence réciproque

SESSION 2004	Page : 3/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

disponibles, tout le visage du monde deviendra, non plus ce qui plaît à l'homme, mais ce qui plaît à une machine nommée automobile. Il faut voir déjà les parcs automobiles américains autour des stades. Dix mille automobiles bien rangées ont enfermé leur quarante mille esclaves dans une cuve de ciment armé pour les faire hygiéniquement se démener et crier pendant deux heures avant de reprendre le collier, non, le volant de misère. C'est une préfiguration modeste de l'avenir. N'oublions pas que la machine nous sait assez intoxiqués pour nous confier sa reproduction. Ce sont les hommes mêmes qui, s'imposant un travail « à la chaîne » (donc de galériens), reproduisent les machines à un rythme de plus en plus accéléré. Pour un enfant que nous faisons naître, nous mettons au monde six automobiles et vingt machines de toutes sortes. Nous n'allons pas tarder à tout abdiquer⁽¹⁾ de notre ancienne grandeur sous un « racisme » du métal.

(1) renoncer à

Jean Giono, *Les Terrasses de l'île d'Elbe*, L'imaginaire, Gallimard, 1963.

SESSION 2004	Page : 4/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

DOCUMENT 2

L'indispensable fléau

Alors, l'automobile, c'est la liberté ? Oui, si l'on parle d'économie libérale. Oui, si l'on songe à la véritable fête que représente toujours l'acquisition d'une voiture. Oui, lorsqu'on évoque les automobilistes, privilégiés de pays qui ne le sont pas. Ou les grands espaces à découvrir.

Mais ne serions-nous pas aliénés par un mythe ? Celui de la liberté de se déplacer, partout, sans fatigue, à une vitesse que notre corps ne permet pas. Après nous avoir séduits, l'idée, matérialisée, risque de provoquer sa propre destruction. Trop d'autos ne freinent-elles pas l'auto jusqu'à la rendre immobile ?

Si, à l'échelle du globe, neuf êtres sur dix en rêvent, en Europe de l'Ouest, une personne sur dix en vit. Et sur ce même continent, comme en Amérique du Nord ou au Japon, elle est merveille de foires, produit de marchés, enjeu social. Son fantastique magnétisme permet tous les abus.

Incarnation d'un rêve de liberté

Oh, pas de nostalgie déplacée. Le monde dit développé n'a qu'à résoudre ses incohérences et brûler ses artifices. Les nantis ont dévoyé l'objet, le détournant de ses vocations. L'engin merveilleux est devenu une envahissante machine – chrome, gadget, symbole social. Tandis que les nouveaux jeux du cirque, retransmis en mondovision, font l'éloge de la vitesse, l'auto, dans certains pays, tue, agresse, pollue. Mais pas question non plus de devenir blasé. Les vrais enfants gâtés restent moins nombreux que les oubliés et les exclus de la croissance. Plus de 85% des 35 millions de voitures produites en 1989 ont été vendues en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest et au Japon.

Il n'est pas question de se priver de cette fabuleuse prothèse mécanique, qui a su se diversifier : le véhicule automobile, c'est aussi le camion, le bus, le car. Autant d'acteurs mécaniques pour relier les hommes. Désenclavement, commerce, rencontres – c'est l'auto qui sait rompre certains isolements et matérialiser certains espoirs de développement.

Et puis, incarnation d'un rêve de liberté, l'auto c'est l'égalité. Un bras industriel de la démocratie. L'instrument d'un formidable nivellement social, tout juste supplanté par la télévision. Quels que soient son prix et ses performances, les encombrements de circulation mettent ses utilisateurs à égalité ... Mais quand toutes les populations du globe ont tendance à se concentrer dans les zones urbaines, son usage devient un avantage exorbitant. Empoisonner la planète pour un certain confort de déplacement ...

SESSION 2004	Page : 5/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

A l'auto on demande tout

Rêve et incurie(1) en ont fait l'un des nouveaux fléaux. Mais un fléau indispensable et réclamé, et encouragé – à la fois béquille d'un développement non maîtrisé et pilier d'une fuite en avant éperdue. D'agrément, elle est devenue nécessité – indispensable pour supporter les contraintes de nouveaux styles de vie. Et son règne préfigure autant l'anarchie que la surpopulation. L'éclosion est, semble-t-il, incontrôlable ; les usines tournent pour fournir un travail devenu rare, et elles produisent, et leurs produits trouvent preneurs. Chacun veut son auto ...

Sans doute, ici ou là, quelques contraintes apparaissent. On a codifié certaines de ses utilisations. Beaucoup en font un bouc émissaire idéal : elle polluerait la planète. Sûrement, elle a sa part, mais elle est d'abord la plus évidente des cibles. On pense à la qualité de l'air, mais, en même temps, on continue à creuser, à trancher, on fait des routes, des souterrains, des autoroutes pour absorber les flots d'une circulation en perpétuelle croissance...

Car on lui demande tout, à l'auto. « Malheureux » Américains condamnés, dès l'âge de 15 ans, à prendre le volant, pour se déplacer... Et tout ces individus enfermés, et parqués durant des heures sur du bitume, prisonniers des barrières d'acier ? Ils vont en vacances ou au travail, peu importe. Il n'y a pas d'autre système de déplacement pour relier la ville. Pour le particulier, la voiture reste le moins coûteux des moyens de transport modernes.

Pourquoi, en cette fin de siècle, dans un pays dit développé, un « *homo sapiens* »(2) de la classe moyenne, consacre-t-il une part plus importante de ses revenus à son automobile qu'à sa maison ? Parce qu'on peut tout demander à l'automobile : outre les taxes de propriété et d'usage, qu'elle assume le développement d'une économie et qu'elle veille à l'emploi. C'est pour l'emploi que l'automobile aujourd'hui doit assurer le renouveau à l'Est européen comme elle devait, hier, venir au secours du Sud italien ou du Nord de la France, ou comme elle doit encore soutenir le libéralisme britannique.

(1) négligence

(2) homme

SESSION 2004	Page : 6/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

DOCUMENT 3

L'ouverture de la voiture sur l'extérieur semble correspondre à une attente du public. Les tests réalisés auprès de la clientèle convergent pour exprimer une forte demande de transparence et de luminosité alors que les spécialistes du logement constatent une demande comparable dans le domaine de l'habitat. Dans une voiture, l'impression de volume et de dégagement produite par la lumière agit comme un élément de confort, dégage aussi un sentiment de sécurité, au même titre que l'installation des occupants en position haute, au-dessus de la circulation.

Après des heures passées derrière l'écran d'un ordinateur dans un bureau sombre, l'automobiliste revendique un espace vital baignant dans la clarté. D'autant plus qu'il y passe statistiquement de plus en plus de temps. Cependant, pour apprécier une telle configuration, il faut aussi accepter – voire souhaiter- d'être exposé au regard d'autrui à travers le généreux espace vitré qui ne dissimule pas grand-chose de l'intérieur de la voiture. Derrière l'aspiration montante à s'installer dans un habitacle lumineux et ouvert sur le monde extérieur, Charles Wassmer, spécialiste des modes de vie chez PSA Peugeot-Citroën, discerne « *un net clivage générationnel* ». « *Si l'on regarde de près les études, dit-il, on remarque que cette demande émane surtout des 40-55 ans, nés dans l'après-guerre, les plus jeunes et les plus âgés y sont moins sensibles que ces quadra-quinquagénaires qui ont déjà fait le succès des monospaces ou des 4 x 4 et constituent une génération volontiers ruraliste, en butte aux effets de la sur-urbanisation, qu'elle cherche à compenser, ne serait-ce que symboliquement* ». Comme cette clientèle représente une part grandissante du marché (en France, l'âge médian d'un acheteur de voiture neuve atteint 48 ans), il est logique que le concept de la bulle soit devenu très tendance.

Le succès de la réinterprétation du passé que proposent des modèles tels que la Volkswagen New Beetle, la nouvelle Mini de BMW ou le Chrysler PT Cruiser témoigne également de l'impact culturel et économique grandissant des anciens babas cool sur l'industrie automobile.

Curieusement, cette philosophie très zen du cocon convivial et panoramique contraste avec les principes qui animent les designers lorsqu'ils sculptent l'extérieur de la voiture des années 2002. Lors du dernier Salon de Genève (*Le Monde* daté 10-11 mars), le décalage était frappant entre les valeurs « douces » de l'habitacle, proches de l'univers de la maison, et les formes anguleuses, voire agressives, du dehors, qui exaltent plus nettement qu'auparavant la sportivité et les codes originels de l'automobile. Conçues « *de l'intérieur vers l'extérieur* » - la formule est presque devenue un poncif(1) -, les voitures modernes n'hésitent pas à déployer des artifices pour ne pas l'avouer trop ouvertement. Peut-être faut-il voir derrière cette sorte de dédoublement de personnalité une concession faite aux conducteurs de ces autos de plus en plus pensées pour leurs passagers.

(1) une banalité, un cliché

Jean-Michel Normand, « La luminosité, une revendication pour la voiture panoramique », *Le Monde*, 14 – 15 avril 2002.

SESSION 2004	Page : 7/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

DOCUMENT 4

Cent ans et quelques et quelques kilomètres plus tard

C'est en juin 1898, sous des tentes dressées dans le Jardin des Tuileries, que fut, pour la première fois, organisée à Paris une Exposition internationale d'automobiles. Cent ans plus tard, une manifestation similaire, du moins dans son esprit, se tient porte de Versailles, à partir de la fin du mois de septembre. Ce rendez-vous, après avoir été longtemps connu sous l'appellation de Salon de l'auto, est devenu le Mondial et n'a, désormais, lieu qu'une année sur deux.

Il n'a plus le caractère spectaculaire d'antan, ne suscite pas le même engouement populaire, et aucun événement comparable à la présentation de la 4 CV Renault en 1946 juste après-guerre ou à l'apparition quasi extraterrestre de la DS Citroën en 1955 n'y est attendu. Presque tout a changé durant ce siècle, à commencer, bien sûr, par la technique – inutile d'entrer dans les détails. Quant au rêve pionnier d'émancipation individuelle lié à l'automobile, ne paraît-il pas, dorénavant, bien dérisoire au regard du fardeau collectif de la pollution et des atteintes à l'environnement ?

Difficile, cependant, de s'en tenir à ce seul regard négatif, empreint, ici, de nostalgie ou, là, de ressentiment. Impossible, à l'occasion de ce centenaire et, par-delà l'histoire, l'économie ou la sociologie, d'effacer l'extraordinaire dimension culturelle de cet objet artisanal puis industriel.

En une formulation restée, à juste titre, célèbre, Roland Barthes écrivait dans ses *Mythologies* : « je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire 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. »

Cette consommation passionnée d'une image magique, le cinéma, dès ses débuts et jusqu'à maintenant, avec une débauche de gadgets électroniques, n'a cessé de nous y convier. Sous tous les angles et dans tous les genres, qu'il s'agisse de James Bond ou de Jean-Luc Godard, l'automobile à l'écran est devenue beaucoup plus qu'un élément de décor, presque un personnage obligé.

Mais si l'on déplace la caméra vers des arts aux traditions beaucoup plus ancestrales, par exemple la peinture, on pourra constater que, là aussi, la magie a joué un rôle non négligeable. De passage chez Toulouse-Lautrec ou Matisse, en pièces détachées chez Picabia, saisie en mouvement chez les futuristes Balla ou Marinetti, intégrée au paysage américain chez Hopper, convertie en élément d'art brut chez Dubuffet, reproduite avec une méticulosité hyperréaliste chez Rosenquist ou Wesselmann, l'automobile finira compressée par César ou coulée dans du béton par Arman. Et encore, ne s'agit-il là que d'un choix restreint pour une exposition imaginaire où des œuvres de Picasso, Duchamp, Brauner, Miro, Dalí, Chirico, Rivera, Warhol, Monory ou Klasen auraient également leur place.

SESSION 2004	Page : 8/8
Examen : Diplôme d'Expert Automobile	Durée :
Epreuve : Expression française	Coef :

Sans doute l'un des meilleurs moyens d'évoquer l'accueil royal réservé aux véhicules à moteur est-il de rappeler qu'Octave Mirbeau, écrivain et critique d'art, défenseur farouche des impressionnistes contre l'académisme, publia en 1907 *La 628 – E8*, récit enchanté d'un voyage en auto dont les illustrations avaient été confiées à Bonnard.

Il y a dans l'automobile un paradoxe aux conséquences troublantes : même fabriqué en grande série sur un modèle standard, ce produit à durée limitée n'a jamais basculé dans la banalité indifférenciée. Qui n'a pas donné un surnom ou une appellation fantaisiste à sa bagnole ? Un étrange lien personnel subsiste avec l'auto, peut-être comme celui du marin avec son bateau. François Nourissier qui a consacré un livre au sujet, *Autos graphie*, disait que, « *la conduite automobile peut tenir lieu de sensualité, de psychanalyse et de recherche du temps perdu* ». Reste à savoir, justement, si avec le siècle, la magie ne s'éloigne pas à vive allure.

Le Monde de l'Education, n°262, septembre 1998.