Bulletin de la Sabix

Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de
l'École polytechnique

63 | 2019

Alfred Sauvy (1898-1990, X1920)

Alfred Sauvy, l'automobile et le rail

Michel Tardieu

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/sabix/2437>

DOI : 10.4000/sabix.2437

ISSN : 2114-2130

Éditeur

Société des amis de la bibliothèque et de l'histoire de l'École polytechnique (SABIX)

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2019

Pagination : 51-56

ISSN : 0989-30-59

Référence électronique

Michel Tardieu, « Alfred Sauvy, l'automobile et le rail », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 63 | 2019, mis en ligne le 17 juillet 2019, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/2437> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sabix.2437>

Alfred Sauvy, l'automobile et le rail

*Michel Tardieu**

En 1965, avec la sortie de son livre *Les 4 roues de la fortune* quelque peu provocateur et plein d'humour, mais surtout très bien documenté et riche de bon sens, Alfred Sauvy a soulevé une vive polémique. Les défenseurs et les lobbies de l'automobile ont répliqué avec force et véhémence à cette étude.

Route ou voie ferrée ?

Les termes du débat de l'époque sont simples et connus : pour Alfred Sauvy les pouvoirs publics ont préféré systématiquement les investissements en faveur de la route au détriment du rail et des autres moyens de transport. Ce choix d'une politique de transport largement en faveur de l'automobile qui prévaut toujours aujourd'hui – même si des correctifs lui ont été apportés – a eu et a encore des conséquences importantes et néfastes.

Une étude objective

Comme très souvent dans l'œuvre d'Alfred Sauvy, les analyses sont fondées sur des chiffres et statistiques précis, des prévisions démographiques et des faits dépourvus d'idéologie, sans passion, sans préjugé personnel, tel l'entomologiste qui étudie les insectes pour les examiner tels qu'ils sont. Ses études ont abouti à des conclusions très pertinentes à l'époque de leur publication. Elles restent toujours d'actualité. Ses visions, plus d'un demi-siècle plus tard, sont souvent confirmées.

Ainsi, dans ce débat automobile-contre-rail, même si de nombreux termes ont évolué en 50 ans, les choix politiques que Sauvy a critiqués et pointés comme des erreurs absurdes ont aujourd'hui des répercussions difficiles à gérer, que nous ne pouvons que subir en termes de pollution, de sécurité et vies humaines perdues, d'occupation de l'espace, de temps perdu dans les embouteillages, et d'énormes coûts économiques induits par ces choix erronés.

Vive le progrès !

En 1965, Sauvy admet que l'invention de l'automobile, qui a remplacé la voiture à un cheval par trente chevaux concentrés en un petit volume, est un progrès technique remarquable qui a engendré bien des richesses et des avancées dans de nombreux domaines. La « grande souveraine », par opposition à la « petite reine » qu'est le vélo, a permis la création d'un nombre considérable d'emplois directs et indirects et elle a induit un progrès général.

Alfred Sauvy s'est en effet toujours opposé à tout malthusianisme et a systématiquement été un fervent défenseur du progrès technique, créateur de valeur et d'emplois. Contrairement à beaucoup d'idées fausses, le métier à tisser, la machine à vapeur ou la disparition des porteurs d'eau, s'ils ont détruit quelques emplois momentanément, ont permis d'en créer bien davantage dans d'autres

* Administrateur de l'Association Alfred Sauvy.

secteurs – destructions créatrices, au sens de Schumpeter. Aujourd’hui, à l’opposé des peurs de nombreux Cassandres, Sauvy serait un fervent défenseur de l’intelligence artificielle, convaincu qu’elle créera plus d’emploi et de richesses qu’elle n’en détruira.

Mais cela ne l’empêche pas de poser avec force la question du coût réel de cette magnifique et géniale invention qu’est l’automobile, et d’affirmer qu’elle n’a pas su tirer le meilleur parti de ses dons. Elle a par contre bénéficié d’un ensemble d’événements particulièrement favorables comme les forages, le pétrole, les progrès des pneumatiques et la construction de routes, qui ont permis son développement, mais au prix d’énormes défauts d’utilisation et de prises de décisions à vue, sans phare pour éclairer les choix – un paradoxe pour ce véhicule.

Naissance du conflit

Les prémisses du conflit rail-route datent de 1930 et des lendemains de la grande crise.

Antérieurement le transport par rail appartenait à des concessions privées, dont les tarifs comme l’engagement à transporter étaient imposés. Le rail était de ce fait le moyen efficace de déplacer un individu ou des produits, y compris d’une petite gare perdue dans la campagne à une autre, puisque obligation était faite au concessionnaire privé de réaliser ce transport à un coût prédéfini. L’équilibre était trouvé grâce à de grandes lignes rentables qui permettaient de satisfaire et financer les transports plus compliqués, très coûteux et peu rentables – reliant, par exemple, le fin fond du Finistère et le fin fond de la Lorraine.

Jusqu’en 1930, malgré le développement rapide du transport par route qui voyait le nombre d’automobiles et de camions augmenter de façon exponentielle, l’expansion générale de l’activité permettait au rail de survivre. Après la crise, le ralentissement des besoins de transport a mis à mal le rail : il per-

dit toutes ses activités rentables, ne conservant que les transports lourds, compliqués et onéreux de minerais de fer ou charbon ; alors que la route récupérerait les transports nobles et rentables et continuait son expansion en dépit de la crise.

L’automobile bénéficiait d’une vraie force de développement, tandis que le rail était à la fois puissant dans son monopole et prisonnier de ses règlements ce qui, comme le dit Sauvy, est la recette idéale pour ne pas faire de progrès.

Dès 1935, les chemins de fer ont perdu le quart de leur trafic et surtout le plus rentable, tout en conservant les mêmes frais généraux.

Voiture individuelle plutôt que transports publics ou logement

Le mouvement en faveur de l’automobile était ainsi lancé de façon irrésistible, soutenu par le monde industriel et tous ceux qui sentaient bien le sens du vent et de l’histoire... au détriment de ce grand absent, l’intérêt général.

Le lobbying a aussi agi en faveur de l’automobile, grâce entre autres à l’attachant Bibendum de Michelin, ses pneumatiques et ses cartes routières. De fausses nouvelles ont couru par ailleurs pour discréditer le rail, comme par exemple la rumeur suivant laquelle les voies ferrées allaient être démantelées.

La fiscalité qui était étudiée et publiée le fut très approximativement : elle sembla montrer que la route était plus rentable pour la collectivité, en entretenant la désinformation sur les coûts réels de l’automobile et le rapport entre les recettes fiscales et les dépenses publiques routières.

Les chemins de fer (et dès 1938 la SNCF) n’arrivent pas à lutter contre la vitalité du transport routier, qui a le double avantage de la richesse et de la liberté.

C'est ainsi que les deux décennies qui ont précédé la Seconde Guerre mondiale ont accumulé des erreurs. Elles ont empêché la magnifique invention de l'automobile de bien s'insérer dans l'économie.

Après guerre, on assiste à un développement effréné de la voiture. Comme le dit Sauvy c'est « feu vert pour la voiture et feu rouge pour le logement ». De 1946 à 1950, on prévoit un progrès de 70 % pour les machines-outils et de 365 % pour les véhicules. Le sacrifice du logement à la voiture se poursuivra sans défaillance au-delà des années 1950. La fiscalité resta très avantageuse pour l'industrie automobile, ce malgré les dires de la profession, via un lobbying très puissant. On occulta les problèmes de sécurité routière, de morts et blessés sur les routes, d'alcool au volant, d'occupation gratuite de l'espace, de pollution, d'embouteillages et d'engorgement des villes, d'usure de la route notamment par les poids lourds et de destruction d'espaces verts – tous des coûts exorbitants pour la collectivité.

Toujours dans les années 1950, l'industrie automobile a été incitée par les pouvoirs publics à exporter. Les industriels ont décliné cette proposition, arguant qu'il fallait d'abord couvrir un marché intérieur fort avec des chaînes de production tournant à plein régime – et seulement ensuite exporter avec de ce fait un coût plus marginal et à bon compte. Les Allemands ont raisonné autrement et se sont lancés très tôt dans l'exportation de véhicules.

Ainsi quand Renault a décidé de s'attaquer au marché américain les places étaient déjà prises par les Allemands. En 1964, ces derniers exportaient aux USA près de 1.500.000 véhicules et les Français moins de 500.000. Les Allemands bénéficient alors du marginalisme et nous concurrencent même sur notre marché intérieur.

Investissements et illusions.

La lutte entre la route et le rail fut inégale. La préférence pour les transports routiers

porte-à-porte, au lieu du choix de la sécurité du rail, n'a tenu compte d'aucun des nombreux calculs de bon sens qui permirent à Alfred Sauvy de démontrer que le rail était largement supérieur à la route du point de vue de l'intérêt collectif. Ses études démontrèrent que le rail permet un transport « plus vite, plus sûr et moins cher et (qu'en tout cas à l'époque de son étude) le choix des investissements ne suit pas de tels principes. La pression de l'opinion, des groupes automobiles et la mystique individuelle ne le permettent pas. »

Comment, » se demande Alfred Sauvy « ne s'élève-t-il pas de fortes voix au nom de la technique et de l'intérêt général? Une étude sérieuse entre personnes réfléchies et d'un haut désintéressement, capables de ne regarder qu'avec les yeux du bien public, pourraient donner un avis solennel que les gouvernements seraient obligés de suivre au moins en partie. »

Il aurait fallu assurer au rail un trafic plus important pour profiter de son coût marginal plus faible. Sans vouloir abuser des chiffres, en 1965, pour transporter 1 000 tonnes/kilomètre utiles, le rail consomme une dizaine de kilos équivalent-charbon et environ une heure de main d'œuvre directe; alors qu'avec un camion de 15 tonnes et ses deux conducteurs, les chiffres sont 49 kg de charbon et neuf heures de main d'œuvre. Pour les trajets en voiture particulière la différence est plus faible, du fait de la gratuité du conducteur.

Alfred Sauvy dans son ouvrage complète cette analyse par un exemple simple: pour transporter 1 000 tonnes d'oranges de Marseille à Paris, il compare l'utilisation d'un train de 50 wagons de 20 tonnes qui requiert deux personnes dans des conditions de sécurité absolue, d'une part; et de l'autre 65 camions avec 65 ou 130 conducteurs (selon qu'il y en a un ou deux se relayant au volant) qui encombrent les routes et créent des risques d'accident. C'est ce second choix qui, malgré une profonde régression technique, reste

hélas le plus fréquent. Le rail a un défaut majeur : il est vieux et date du ^{xix}^e siècle alors que l'automobile représente la modernité. « A toujours tort celui qui a fait son temps » dit Sauvy.

Une autre illusion qui a défavorisé le rail dans les politiques publiques est celle que les pertes indues de la SNCF sont indifférentes. La question de cette dette est ressortie de l'oubli récemment lors du débat sur la réforme de la SNCF, mais le sujet fut très longtemps occulté et l'était totalement au moment où Alfred Sauvy s'est penché sur ce sujet. Les pouvoirs publics comme les particuliers ont oublié simplement que ces pertes et dettes se retrouvent intégralement dans les notes fiscales.

La liste des illusions répandues sur ce thème du débat rail/route remplirait des pages et des pages et toute mesure efficace qui aurait pu redresser la situation s'est heurtée à de telles protestations dans ce secteur si sensible que les dirigeants ont vite renoncé à leur application.

La réponse des industriels de l'automobile

A la suite de la publication du livre d'Alfred Sauvy et d'un article dans la *Vie Française* en avril 1965, Pierre Allanet, président de l'association française de la presse automobile, Georges Gallienne, président de l'Union routière de France, Edmond Renaud, président de la fédération nationale des transports routiers, Bertrand du Poulet, président de la Fédération nationale des clubs automobiles et Gilles Guerithault, directeur de la rédaction de *l'Auto-Journal*, ripostèrent vigoureusement à un article qu'il avait publié dans le même journal.

Leur argumentation est que les chiffres cités par Alfred Sauvy au niveau fiscal sont fallacieux. En particulier, ils affirment que l'automobile rapporte davantage à l'Etat en produit fiscal qu'elle ne coûte en dépenses publiques pour les voies et la circulation. Ils notent aussi

que « le désir de motorisation est lié à des valeurs que l'on ne peut contester sans contester l'individu lui-même, tant la liberté de se déplacer devient une forme de la liberté de choisir. » Ils insistent sur leur conviction que la sécurité routière est avant tout une question de qualité des infrastructures routières qui font défaut et sont refusées aux automobilistes. Ces opposants à Sauvy tiennent qu'on ne peut pas regretter l'accroissement du taux de motorisation. C'est en effet un signe de croissance du niveau de vie et l'occasion pour de nouvelles catégories sociales d'accéder à de meilleurs modes d'existence.

Les congés payés

C'est en 1936 que Léon Blum et le Front Populaire introduisent les premiers congés payés, et que Léo Lagrange met en place le billet populaire de congé annuel permettant de voyager en train avec 60 % de réduction. Les compagnies de chemin de fer à l'époque ont résisté à l'idée de ce billet réduit, mais ont fini par céder sous la pression du gouvernement. Bien leur en a pris, car 1936 fut une des premières années où elles furent rentables.

A cette époque peu de « congés payés », comme les appelait dédaigneusement la bourgeoisie, utilisent une voiture pour aller à la mer ou à la campagne car l'automobile est encore un luxe, et c'est en train (ou à bicyclette) que ces premiers estivants découvrent avec émotion la côte Normande ou des forêts proches de chez eux.

Mais assez vite, après guerre, l'automobile se démocratise, la conduite devient plus facile et pour beaucoup une source de plaisir. L'échelle mobile des salaires conjuguée aux allocations familiales rend l'automobile plus accessible aux classes moyennes qui émergent. Et très vite, quand il s'agit de vacances, la voiture permet l'évasion. L'appel de la route est de plus en plus une des grandes ivresses. La voiture apparaît à certains comme « le tapis volant des féeries orientales, ou les bottes

de sept lieues » : « Toute notre mythologie se retrouve dans l'idée sublime du départ. La délicieuse impression de pouvoir que donne à l'automobiliste le coup de champignon et celui de pouvoir partir à sa guise - même quand on reste - est une forme d'évasion continue ». Dans le transport des vacanciers, la part du rail diminue et celle de l'automobile augmente. Cette inversion se fit en peu d'années. Partir devint un verbe magique. La voiture permit cette grande libération.

La 4 CV Renault sera un point culminant de cette évolution, à laquelle ce modèle aura si largement contribué. Conçue en secret pendant la guerre au sein des Établissements Renault, elle sortira d'usine en 1947 et connaîtra un vrai succès du fait de l'amélioration du pouvoir d'achat des Français. Cette petite voiture bien française, proche dans sa conception et son esprit de la Coccinelle de Volkswagen, sera vendue entre 1947 et 1961, date de son arrêt par la Régie nationale des usines Renault, à plus de 1.100.000 exemplaires.

Aujourd'hui, lors des départs pour les vacances d'hiver ou d'été, les transports publics font de grands efforts pour offrir une alternative à la route. Cela n'empêche pas les embouteillages importants et les routes bloquées ou ralenties que nous montrent régulièrement les médias. Le déséquilibre qui s'est accentué à partir des années 1950 n'a fait que s'accroître, et rien ne pourra empêcher cette poussée violente et continue en faveur du transport individuel devenue une véritable passion qui donne à celui qui en bénéficie une réelle impression de puissance.

Trafic de Jacques Tati¹

Dans ce film Jacques Tati exprime une satire de l'automobile directement inspirée des « 4 Roues de la fortune ».

Cette satire de la domination automobile est à l'écoute du monde de 1970, dévoré par la

mécanisation. C'est une variation pleine de gags assez subtils sur le thème de l'automobile, assortie d'un regard lucide sur la société de l'époque. Avoir un moteur dans le ventre prolonge l'individu et change sa personnalité.

Tati joue le rôle d'un graphiste au sein d'un constructeur automobile qui met au point une 4L révolutionnaire, qu'il doit conduire pour la présenter au salon d'Amsterdam. De multiples péripéties l'empêcheront d'y parvenir à temps.

Des scènes merveilleuses sont à l'image des excès de l'automobile que dénonçait Alfred Sauvy. Une scène de carambolage fait exécuter aux véhicules un véritable ballet, une Volkswagen se transforme en créature animale et son capot claque comme la mâchoire d'un prédateur féroce. Au cœur d'une autre scène, Tati, en panne d'essence, se risque dans un champ un bidon à la main, à la suite d'un autre automobiliste lui aussi avec son bidon. Ils se lancent des regards inquiets... C'est une vision désabusée de la solitude profonde de l'être humain, et de la vanité de sa quête.

Le film se termine sur une grosse foule sortant du métro, parapluie à la main. Les gens se faufilent au travers des voitures immobilisées dans un embouteillage, célébration de la victoire du bipède sur les quatre roues.

Une prise de conscience tardive mais réelle.

Certes, plus récemment, la situation s'est considérablement améliorée; en particulier le nombre de morts liés aux accidents de la route a beaucoup diminué, même s'il reste trop élevé. La sécurité des infrastructures routières et de la circulation des voitures et camions s'est considérablement améliorée.

La vitesse a été limitée, contrôlée et les amendes ont augmenté suffisamment pour être dissuasives. Le stationnement n'est pratiquement plus jamais gratuit; les voitures les

1. Sur ce sujet, voir également dans le présent bulletin l'article de David Bellos « Tati-Sauvy : une amitié improbable ». NdR.

plus polluantes sont mises au ban ; les voies réservées aux transports publics sont ubiquitaires ; et l'on s'oriente de façon plus déterminée vers la voiture électrique, comme le prévoyait d'ailleurs Alfred Sauvy dès 1965.

Les débats sont toujours aussi vifs aujourd'hui qu'ils le furent antérieurement. Les automobilistes et transporteurs routiers se déclarent des victimes et le manifestent avec force, dès que l'on réduit les espaces de circulation en ville, ou que l'on augmente les taxes sur essence et diesel.

Les affrontements sur les questions de pollution et de réchauffement climatique permettent aujourd'hui aux écologistes de réclamer une évolution radicale des modes de transport. Ils demandent une sévérité accrue à l'encontre du transport routier, des investissements massifs dans les transports publics, et l'orientation du transport de marchandises vers le feroutage, qui fut tellement négligé.

Le TGV a redonné des lettres de noblesse à la SNCF. On est à présent loin d'une SNCF qui se pliait sans mot dire aux décisions adverses de la puissance publique.

Mais malgré ces avancées plus récentes et significatives, les mauvais plis pris entre les deux guerres et pendant les Trente Glorieuses ne permettent pas, même en pleine conscience des termes du débat, de retrouver un équilibre sans doute à jamais perdu.

À travers son étude approfondie des effets pervers du tout-automobile, Alfred Sauvy a souhaité provoquer un effort honnête de lumière et de réflexion : il espérait aider ainsi à modifier les comportements et les décisions.

Il regrettait l'absence de débat sérieux et pensait qu'en supprimant le débat, le monopole d'information conduisait fatalement l'industrie automobile à une mauvaise défense de ses intérêts, une défense à courte vue et ne disposant pas de tous les éclairages nécessaires.

Il pressentait que la désinformation et la volonté de ne pas voir la réalité serait la plus forte et regrettait plus que tout l'absence de courage des différents acteurs, et surtout des pouvoirs publics.

La transparence de plus en plus présente dans tous les domaines fait que les abus ou tricheries de l'industrie automobile, notamment en matière de pollution, ne sont plus occultés. Des secrets bien gardés sont dorénavant affichés et jugés, coûtant finalement très cher à certaines marques. Les constructeurs finiront sans doute par trouver plus rentable d'investir dans les progrès spectaculaires qui se dessinent grâce à la voiture électrique et l'intelligence artificielle plutôt que d'avoir à payer des amendes colossales.

Ces progrès ne résoudront pas tous les problèmes soulevés par Alfred Sauvy, mais ils vont dans le bon sens.

Une Révolution

Il n'y a pas de doute qu'au tournant du xx^e siècle c'est bien plus qu'une invention et une industrie qui sont nées. Comme le disait un autre Alfred, Alfred P. Sloan qui fut président pendant un quart de siècle de la GMC (General Motors Company) : « Du fait de la longue carrière que j'ai eu à la GM, j'ai bien connu MM. Ford, Buick, Chevrolet, Olds, Chrysler, Nash, Willys, etc. qui, ainsi que les milliers d'autres hommes associés au destin de l'automobile, s'employaient prosaïquement à mener une affaire sans se rendre compte qu'ils faisaient une révolution ».

Les révolutions sont compliquées à mener. Y compris longtemps après leur début, elles ont des conséquences difficiles à maîtriser. Les débats et déboires autour de cette industrie en sont la preuve.