Autokorrektur, de Katja Diehl

Mobilität für eine lebenswerte Welt

Par (Sociologue) 06 Novembre 2023

Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt (traduction : *Autocorrection – La mobilité pour un monde où il fait bon vivre*) poursuit un objectif clair : permettre à chaque personne de mener une vie sans voiture individuelle. Considérant la voiture comme un privilège qui s'exerce au détriment du plus grand nombre et en se focalisant sur l'échelle des individus, des besoins et des pratiques, Katja Diehl a fait entrer de manière retentissante dans le débat public allemand la possibilité de systèmes de mobilité alternatifs et inclusifs qui mettraient l'humain et son bien-être au centre des préoccupations.

Cette recension s'inscrit dans la mission lancée par le Forum Vies Mobiles avec la sociologue Franziska Meinherz sur la recherche allemande sur la mobilité. Sur la base d'un travail de recherche et de plusieurs interviews menées en 2023, cette mission donnera lieu à plusieurs parutions sur le site du Forum Vies Mobiles, dont un article sur le livre Inversion de poussée : l'avenir de la mobilité, de Stephan Rammler (https://forumviesmobiles.org/livres-clefs/16014/inversion-de-poussee-lavenir-de-la-mobilite-par-stephan-rammler).

Un plaidoyer pour la transition de la mobilité

Au cours des dernières années, la nécessité d'une transition vers des mobilités plus durables est un constat largement partagé, mais les avis quant à la forme qu'elle devrait prendre divergent. C'est le cas en Allemagne, où les débats autour de la mobilité se sont fait leur place dans l'actualité politique. Tandis que le ministre des Transports mise sur les innovations technologiques, des militant·e·s bloquent des routes pour demander l'introduction d'une limite de vitesse sur les autoroutes, et toujours plus de villes instaurent des politiques de réduction de la place de la voiture au bénéfice des mobilités actives et du vivre-ensemble. Le livre de Katja Diehl, *Autokorrektur*, s'inscrit dans cette actualité politique

vivre ensemble. Le livre de Katja Diehl, *Autokorrektur* , s'insère dans cette actualité politique. Il se veut un plaidoyer pour « une société qui dès aujourd'hui bâtit une mobilité attrayante, agréable à vivre et durable ». Les arguments qu'il avance ne sont pas nouveaux pour les experts, mais destiné à mobiliser le grand public sur ces questions, le livre présente l'évolution de l'automobilité en Allemagne ainsi que l'éventail d'instruments politiques qui l'ont facilitée et qui garantissent aujourd'hui sa puissance. Il pourra en cela intéresser des lecteurs et lectrices familiers·ères avec ces questions qui voudraient en savoir plus sur le cas allemand, mais c'est surtout par son impact sur le débat national que le livre de Katja Diehl se démarque. Il vient jeter un pavé dans le débat politique et sociétal, rude et très polarisant dans le pays de l'industrie automobile, sur l'avenir de la mobilité. Après sa publication, son autrice a immédiatement été promue figure de proue des partisan·e·s d'un nouveau système de mobilité, mais aussi celle sur laquelle s'est déferlée la haine des défenseur·e·s du système actuel.

L'autrice : une experte en mobilité issue du monde de la communication

Katja Diehl a longtemps travaillé dans la communication et le marketing. En parallèle, elle a développé un blog et un podcast dans lesquels elle discute des enjeux de mobilité et de leadership féminin. Ainsi, au cours des années, elle est devenue experte et consultante en mobilité. *Autokorrektur* , paru en 2022 aux éditions Fischer, est son premier livre, avec lequel elle a remporté le Prix des lecteurs du livre économique. Suite à sa publication, Diehl est devenue conseillère politique de la ministre du Climat, de l'Environnement, de l'Énergie, des Mobilités, de l'Innovation et de la Technologie autrichienne, ainsi que du ministre des Transports de Bade-Wurtemberg.

Objectif et portée du livre

Avec son livre, Katja Diehl cible en premier lieu les personnes qui possèdent et conduisent une voiture, à qui elle pose la question : « voulez-vous, ou devez-vous conduire ? » Ses lecteurs et lectrices sont ainsi invités frontalement à remettre en question leur mobilité et leur vision de la ville. Au cours du livre, en s'appuyant sur des analyses historiques, des statistiques sur la mobilité en Allemagne, des chiffres décrivant le poids économique et politique de l'industrie automobile, et surtout sur quarante entretiens qu'elle a menés avec des personnes issues de différents milieux sociaux et possédant ou non une voiture, Diehl conclut que la mobilité automobile est un devoir plutôt qu'un choix. Elle défend une transition de la mobilité qui en finit avec les différentes formes de dépendance à la voiture, pour donner ainsi le libre choix à toute personne de façonner sa mobilité selon ses envies. Pour atteindre cet objectif, elle plaide pour des solutions politiques combinant le développement des alternatives et les contraintes sur la voiture.

Autokorrektur est avant tout un livre sur la mobilité urbaine puisque, selon son autrice, c'est dans les villes que la transition de la mobilité pourrait se faire en premier lieu, notamment parce que les alternatives à la voiture individuelle y existent déjà. L'enjeu d'aujourd'hui n'est donc pas de proposer de nouveaux concepts, de nouvelles visions ou de développer de nouvelles technologies, mais de surmonter les freins à leur mise en œuvre. Avec *Autokorrektur* , Katja Diehl veut montrer que la transition de la mobilité est possible et motiver ses lecteurs·trices à s'y engager.

La politique d'(auto)mobilité allemande par le prisme des inégalités sociales et de genre

L'autrice fait de la dimension genrée de la mobilité un des fils rouges du livre. *Autokorrektur* débute par une brève histoire de l'automobilité en Allemagne, racontée par le prisme du rôle qu'y ont joué (ou n'y ont pas joué) les femmes. Cet aperçu historique a vocation à montrer que la dépendance automobile n'est pas une fatalité, mais la conséquence de stratégies politiques et économiques qui peuvent être remises en cause. Katja Diehl livre ainsi l'histoire de deux pionnières de l'automobilité : Bertha Benz, première personne à effectuer un long trajet en voiture, et Sophie Opel, qui a profité de la compagnie de son défunt mari dans les vélos et les machines à coudre pour développer des automobiles. Automobilité n'a donc pas toujours rimé avec masculinité : ce lien s'est construit au fil de l'histoire. Vient ensuite l'histoire de la vélomobilité et de la mobilité piétonne comme étant la mobilité des classes populaires et donc, entre autres, des femmes salariées. À travers l'exemple des manifestations à vélo organisées par les suffragettes, on comprend que les lois pour la séparation de l'espace routier mises en place quand les voitures ont commencé à être plus nombreuses ont pénalisé la mobilité des plus nombreux et en particulier celle des femmes.

Elle revient également sur la montée en puissance de l'automobilité au lendemain de la seconde guerre mondiale en Allemagne, facilitée non seulement par les changements de paradigme dans la planification urbaine hérités de la promotion de la voiture du IIIe Reich, mais aussi par la place laissée à la voiture dans la politique de reconstruction des villes bombardées. Elle rappelle néanmoins que le produit le plus vendu par les producteurs d'alors restaient les vélomoteurs et les motos, l'automobile restant hors de portée pour la majorité de la population.

La suite de l'ouvrage analyse la politique récente de mobilité en Allemagne, qui produit et renforce nombre d'inégalités sociales et de genre, notamment à travers les subventions comme les bénéfices fiscaux pour les voitures à moteur diesel, les déductions fiscales pour les trajets domicile-travail en voiture et le droit à une voiture de fonction subventionnée par l'État, qui bénéficient en premier chef aux personnes avec des revenus élevés et aux

l'État, qui bénéficient en premier chef aux personnes avec des revenus élevés et aux hommes. L'automobilité, et par conséquent la mobilité des hommes, est également privilégiée par la politique d'investissement : les investissements dans les transports publics allemands sont largement inférieurs aux investissements dans le réseau routier et en dessous de ceux des pays voisins. Cette politique pénalise la mobilité des femmes, qui sont plus nombreuses à utiliser les transports publics que les hommes. Diehl nous rappelle un argument issu de la géographie féministe et des mobility studies [1] : la planification des transports publics est basée sur les besoins de mobilité typiques des hommes, notamment parce que les hommes sont largement majoritaires dans la planification des transports [2].

Si les inégalités sociales et de genre sont centrales pour Katja Diehl, elle met en lumière d'autres travers de la politique allemande de mobilité. Par exemple, le droit à une voiture de fonction ralentit l'électrification du parc automobile : alors que plus de la moitié des nouvelles régistrations de voitures en Allemagne sont des voitures de fonction, la structure fiscale rend plus avantageux pour les entreprises de proposer des modèles thermiques plutôt que des modèles électriques.

Katja Diehl interroge également la sécurité routière, plaidant pour le « rétablissement du principe de l'égalité sur nos routes » en tant que condition clé pour la transition de la mobilité. Le lecteur est pour cela invité à adopter le point de vue d'un enfant sur la ville. Les enfants ont été au fur et à mesure exclus de l'espace de la rue et il leur est devenu impossible de jouer sur les trottoirs ou de se déplacer en ville sans la supervision d'un adulte à cause des dangers lié au trafic routier. En conséquence les personnes qui prennent soin des enfants (donc surtout les femmes) sont elles aussi pénalisées. Réduire à zéro les accidents routiers mortels apparaît alors comme une nécessité et, explique-t-elle, cela devra passer par un changement de cap dans la planification urbaine. Pourtant, en Allemagne, les efforts pour réduire le nombre d'accidents se concentrent toujours sur les solutions technologiques intégrées aux voitures.

L'Allemagne, État automobile

Un livre sur l'automobilité en Allemagne ne serait pas complet s'il ne traitait pas du rôle politique de l'industrie automobile, ce qu' *Autokorrektur* ne manque pas de faire. L'ouvrage revient sur la campagne politique menée par le PDG de Volkswagen lors des dernières élections fédérales pour promouvoir des lois facilitant la stratégie de son entreprise, l'une des seules à miser avant tout sur la production de voitures électriques pour les prochaines années. Katja Diehl met également en lumière les nombreuses institutions allemandes dont le seul but est de faciliter les échanges entre représentant·e·s de l'industrie automobile et décideurs·euses politiques.

Les chiffres donnés par l'autrice sont impressionnants. Ils permettent de comprendre les

manœuvres par lesquelles les producteurs allemands sont parvenus à faire échouer la stratégie européenne visant à éliminer progressivement les moteurs à combustion. Les représentants de l'industrie cités dans l'ouvrage reconnaissent que le manque d'adaptabilité des producteurs allemands à un monde qui tend vers l'électrification de la mobilité pourrait mener à des faillites dans le secteur. Katja Diehl ne manque pas pour autant d'optimisme. Elle considère que l'industrie pourrait avoir la capacité à s'adapter et à proposer des solutions qui permettraient d'intégrer l'électrification de l'automobilité dans une transition vers des systèmes de mobilité multimodaux, au sein desquels la voiture serait partagée et non plus individuelle. Or, cet optimisme se heurte à l'analyse de l'industrie automobile allemande que font A. Katharina Keil et Julia K. Steinberger. Ces dernières concluent que même si les producteurs allemands misaient sur l'électrique, l'impératif de profit les pousserait à continuer sur une voie qui limite fortement le potentiel social et écologique de l'électrification [3] .

Diehl déconstruit par ailleurs l'argument récurrent qui veut qu'un poste de travail sur sept en Allemagne dépendrait directement de l'industrie automobile. Pour Diehl, ce chiffre est une construction politique, qui comptabilise tout un éventail de métiers peu ou pas liés à l'industrie automobile, notamment les entreprises forestières, les stations-services, ou encore l'entretien des infrastructures. Elle insiste néanmoins sur le fait qu'une transition de la mobilité ne pourra se faire qu'avec les employé·e·s du secteur, en leur proposant des emplois alternatifs qui leur permettront de mettre leurs compétences au bénéfice de la transition énergétique.

Pour une mobilité qui répond aux besoins de chaque personne

Pour Katja Diehl, une transition de la mobilité n'est possible qu'à condition que chaque personne bénéficie de réelles alternatives à la voiture individuelle, quels que soient ses besoins de mobilité. Elle a donc mené quarante entretiens destinés à comprendre ce qui conduit à utiliser ou non la voiture, en portant une attention particulière à la diversité des profils : des personnes qui renoncent à la voiture pour raisons de santé et s'en trouvent pénalisées ; des personnes qui dépendent de leur voiture pour leurs activités de loisir, pour aller au travail, ou pour jongler entre les différentes tâches de la vie domestique mais qui aimeraient s'en libérer ; des personnes qui utilisent la voiture pour échapper à certaines discriminations et au harcèlement de rue ; des personnes n'ayant pas le permis de conduire et qui se sentent dans la position d'une personne mineure dans une société où chaque personne adulte est supposée avoir accès à la conduite ; des personnes en situation de handicap qui témoignent de l'impossibilité de se déplacer en transports publics ; des cyclistes urbains ; des personnes âgées, ou encore des personnes en situation de pauvreté

qui habitent en milieu rural et qui se trouvent dans l'impossibilité de rejoindre les lieux voisins où elles pourraient accéder aux services essentiels. Diehl a par ailleurs aussi pris la décision d'interroger un enfant, en l'invitant à dessiner la ville telle qu'il la perçoit, puis la ville de ses rêves. Ces dessins inspirent la conversation entre Diehl et l'enfant, celui-ci insistant notamment sur l'importance du parc juste à côté de chez lui, qu'il peut rejoindre facilement et où habitent ses amis renards. La ville utopique de l'enfant réunit des propositions réalistes telles qu'une meilleure séparation entre automobilistes et cyclistes (il adore faire du vélo), et des propositions plus surréalistes telles que des ponts qui relient les toits de tous les immeubles de la ville.

À peu d'exceptions près, Diehl met au centre de l'analyse de ces entretiens les besoins de mobilité des différentes personnes et s'attarde sur les raisons pour lesquelles certaines d'entre elles dépendent de la voiture, et pour lesquelles d'autres, qui ne conduisent pas pour diverses raisons, sont pénalisées par un système de mobilité organisé autour de la voiture. Un bémol lorsqu'elle parle de la mobilité des personnes âgées : ce sont moins leurs besoins de mobilité qui l'intéressent que les dangers générés par le fait que ces personnes continuent à conduire.

Un thème central qui sort de beaucoup des entretiens et que Diehl souligne est le lien entre l'organisation spatio-temporelle de la vie et la dépendance automobile. Elle fait le constat que la voiture est nécessaire à l'organisation du quotidien d'une famille, argument bien connu, notamment à travers les travaux de Guillaume Drevon et Vincent Kaufmann pour le contexte francophone [4], et de Caroline Kramer [5] pour le contexte allemand.

La conclusion principale que Diehl tire des quarante entretiens est qu'un système de mobilité dans lequel chaque personne peut satisfaire ses besoins de mobilité sans dépendre d'une voiture individuelle contribuerait à une société plus inclusive et juste. Elle met aussi en lumière les enjeux de mobilité particuliers aux régions suburbaines et rurales, et elle affirme que c'est dans ces territoires que la transition de la mobilité est le plus urgente.

Une vulgarisation utile malgré quelques incohérences argumentatives et méthodologiques

Autokorrektur a fait entrer dans le débat public les enjeux d'une transition de la mobilité qui tient compte des inégalités sociales. Les sujets abordés sont donc aussi ceux qui préoccupent les recherches sur la mobilité en sciences sociales, mais Katja Diehl les mobilise assez peu, si ce n'est dans ses réflexions sur la ville, pour lesquelles elle s'appuie explicitement et assez longuement sur un travail issu des sciences sociales : le livre *Feminist City* de Leslie Kern [6]. On ne sait pas si cette absence d'engagement avec des travaux scientifiques est un choix délibéré pour éviter le jargon académique et donner au

travaux scientifiques est un choix délibéré pour éviter le jargon académique et donner au livre un ton culture Pop, ou si cela est à attribuer au parcours de Katja Diehl. Dans tous les cas, l'absence d'engagement avec la littérature scientifique souligne la mission du livre, qui n'est pas en premier lieu de décrire et d'analyser les tendances actuelles et historiques de la politique de mobilité, mais de contribuer au changement. Diehl présente des analyses pour défendre la transition de la mobilité telle qu'elle se l'imagine.

C'est cependant là sur ce point que l'on observe des incohérences dans l'argumentation du livre, qui présente un décalage entre les enjeux soulevés par Diehl et les propositions concrètes pour une transition de la mobilité qu'elle met en avant. Premièrement, elle reconnaît que la progression de l'automobilité est allée de pair non seulement avec un changement de paradigme dans la planification urbaine, mais aussi avec une suburbanisation et une séparation fonctionnelle de l'espace nécessitant toujours plus de déplacements toujours plus longs. D'ailleurs, les entretiens qu'elle a menés l'amènent à la conclusion que ce sont les personnes qui vivent en campagne qui ont le plus besoin d'une transition de la mobilité. Pourtant, *Autokorrektur* parle surtout des villes et de la mobilité urbaine, et les propositions concrètes défendues par Diehl dans la conclusion du livre sont des concepts et mesures qui touchent le centre urbain, telles que la ville du quart d'heure ou les superblocks. Deuxièmement, si elle se montre méticuleuse dans sa présentation des imbrications politiques et économiques qui ont bâti et contribuent toujours à l'hégémonie automobile allemande, elle insiste sur le fait qu'un changement serait possible si assez de personnes commençaient à voir les avantages d'une société libérée de la dépendance automobile. Or, cette perspective néglige les rapports de pouvoir qui forment la base du système de l'automobilité, et qui ont été exposés, entre autres, par Giulio Mattioli et d'autres [7].

En outre, alors que l'un des points forts du livre est son engagement avec une pluralité d'expériences de mobilité et de conditions sociales qui cherche encore son équivalent dans les travaux scientifiques, l'échantillonnage des entretiens présente des faiblesses méthodologiques. Diehl ne précise pas comment elle a trouvé ses interlocuteurs·trices, mais on comprend entre les lignes qu'elle les a principalement recruté·e·s via X (Twitter). Une telle stratégie d'échantillonnage expliquerait pourquoi Diehl semble avoir rencontré des difficultés à trouver des profils à faibles revenus ou des personnes trans. Alors qu'elle s'efforce à illustrer les différents besoins de mobilité en donnant la parole aux personnes concernées, quand elle parle des situations de pauvreté, elle s'appuie en grande partie sur des entretiens qu'elle a menés avec des chercheurs·euses spécialistes dans ce domaine. Et quand elle parle des enjeux spécifiques aux personnes trans, une des deux personnes interrogées habite à Mumbai, alors que tous les autres entretiens ont été mené avec des personnes habitant en Allemagne et concernent la situation spécifique de l'Allemagne.

Pour autant, *Autokorrektur* est une excellente introduction aux débats sur la mobilité qui préoccupent l'Allemagne et qui sont à l'origine de clivages politiques majeurs. La réception publique du livre témoigne de l'actualité des débats dans lesquels il s'inscrit. À la suite de sa publication, Katja Diehl est devenue une experte en mobilité sollicitées par les médias et les politiques de différents bords. Elle est aussi devenue l'objet d'une campagne de haine dirigée par des acteurs de l'extrême-droite qui a menacé sa sécurité personnelle. La capacité d' *Autokorrektur* à toucher et à mobiliser un large public est clairement le point fort du livre, qui témoigne de la longue expérience de son autrice dans les domaines de la communication et la consultation. En donnant la parole aux personnes les plus faibles dans le système de mobilité, Katja Diehl mobilise notre conscience morale pour nous faire comprendre l'urgence d'un changement profond. Elle réussit dans le même mouvement à décortiquer avec vigueur les multiples problèmes que pose l'automobilité sans jamais culpabiliser les personnes qui conduisent. Avec *Autokorrektur* , Katja Diehl défend une position politique claire sans chercher à cliver, en engageant une forme d'empathie qui nous invite à envisager la transition de la mobilité avant tout comme un enjeu de solidarité.

Notes

1 Consulter, par exemple, Tummers, L. (2015). Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme. Travail, genre et sociétés, (1), 67-83, et Cresswell, T. (2016). Gendered mobilities. Routledge.

2 Scholten, C. L., & Joelsson, T. (Eds.). (2019). Integrating gender into transport planning: From one to many tracks. Springer.

3 Keil, A. K., & Steinberger, J. K. (2023). Cars, capitalism and ecological crises: understanding systemic barriers to a sustainability transition in the German car industry. New Political Economy, 1-21.

4 Drevon, G., & Kaufmann, V. (2022). Vers une rythmologie des sociétés mobiles. Échelles spatiales et temporelles de la mobilité, pp. 253-259.

5 Kramer, C. (2005). Zeit für Mobilität: räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Franz Steiner Verlag.

6 Kern, L. (2021). Feminist city: Claiming space in a Man-Made World. Verso Books.

7 Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., & Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. Energy Research & Social Science, 66, 101486.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

Pour citer cette publication :

Franziska Meinherz (06 Novembre 2023), « Autokorrektur, de Katja Diehl », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 09 Mai 2025, URL: https://forumviesmobiles.org/livres-clefs/15952/autokorrektur-de-katja-diehl (https://forumviesmobiles.org/livres-clefs/15952/autokorrektur-de-katja-diehl)

[1] https://forumviesmobiles.org/livres-clefs/16014/inversion-de-poussee-lavenir-de-la-mobilite-par-stephan-rammler