

## L'automobile aux États-Unis



Photograph by Underwood and Underwood/NG Image Collection

« Le révérend Brandford Clarke devant sa chapelle ambulante, construite en 1921 sur une Ford Model T, qui comprenait un clocher rabattable, des vitraux, un petit orgue [...] et qui servait à prêcher le long de Broadway [New York] après la Seconde Guerre mondiale<sup>1</sup>. »

Photo prise entre 1921 et 1923. Source : site Internet *The Henry Ford*<sup>®</sup>.

« Indeed, New York, Pennsylvania, New Jersey, and Maryland, with a combined population smaller than Poland, and with an aggregate area more limited than New Mexico, have more automobiles in service than the whole world outside of the United States. »

William Joseph Showalter, dans « The Automobile Industry » article publié en octobre 1923 dans la revue américaine *The National Geographic Magazine*.

« [...] L'étude de l'histoire ne pouvait être neutre. Pour moi, l'histoire devait être un moyen de comprendre et de changer ce qui n'allait pas dans la marche du monde. (Quelle extravagante prétention !) »

Howard Zinn, dans « *Nous, le Peuple des États-Unis...* », « Du bon et du mauvais usage de l'histoire », p.73.

« L'enseignement ne peut pas rester neutre sur les problèmes fondamentaux de notre époque. »

Howard Zinn, dans *L'impossible neutralité – autobiographie d'un historien et militant*, p.10.

Pour soutenir notre réflexion sur la question de l'automobile aux États-Unis, nous nous appuyons sur les travaux de plusieurs spécialistes du sujet, mais aussi sur la pensée de quatre poètes, penseurs et historiens : Hölderlin, Nietzsche, Heidegger et Benjamin. *A priori* nous pourrions nous demander ce que peuvent bien nous apprendre les deux premiers, « du fond de leur tombe<sup>2</sup> ». En effet, ils sont "cérébralement morts" en 1807 et en 1888 : que pourraient-ils *donc* bien nous apprendre sur le sujet ? Or, nous oserons engager notre réflexion à partir de l'affirmation farfelue que ces deux en savaient plus, et pensaient plus sur les « Temps

1 James Hale, *The Wonderful Wacky World of Marketingmobiles: Promotional Vehicles of the World*

2 Ces mots sont ceux du professeur d'histoire contemporaine (Maître de conférences) à qui a été rendu ce devoir, en réponse à la question qui lui avait été posée : Serait-il scientifico-compatible d'invoquer des penseurs du XIXe siècle – précisément des philosophes de l'histoire – pour analyser le sujet ? Réponse : “[...] il peut être pertinent de faire appel à des conceptions de l'histoire. En revanche, j'ai un peu de mal à imaginer ce que Hölderlin et Nietzsche ont pu penser de l'automobile au fond de leur tombe...”

modernes » que nous-mêmes.

Cependant cette affirmation ne suffit pas, parce que nous devons nous limiter au sujet de "l'automobile aux États-Unis". C'est pourquoi nous amorcerons notre réflexion à partir du postulat que "l'automobile aux États-Unis" n'est que l'un des multiples aspects que prennent le *Gestell*<sup>3</sup> – manifestation de l'oubli de l'être chez Heidegger – et le nihilisme, consécutif à la mort de Dieu chez Nietzsche (nous en tenant à la définition nietzschéenne du dieu chrétien, qui est "le monde suprasensible en général").

Du point de vue de la science historique contemporaine, « l'automobile aux États-Unis » est un sujet digne de pensée à part entière, pour lui-même, et précisément délimité. Du point de vue de l'histoire non scientifique, il est aussi un sujet digne de pensée, mais uniquement en tant que manifestation parmi tant d'autres du *Gestell*. Il ne s'inscrit donc qu'à l'intérieur d'un grand Tout bien plus vaste, qui englobe la totalité de l'histoire, pensée par Nietzsche et Heidegger comme histoire du nihilisme, histoire de l'être, histoire de l'oubli de l'être ou encore comme histoire du destin de l'être. Par conséquent, il semble incohérent de le penser isolément, détaché d'un « contexte » bien plus large.

Nous partirons donc de l'hypothèse que penser l'histoire de l'automobile aux États-Unis du seul point de vue de la méthode historique scientifique n'a aucun sens ; que cette méthode ne nous amène qu'à constater, à décrire, mais non à *penser*.

Pourtant, dans un souci de stricte obéissance au règne de l'histoire comme science, un compromis est possible : traiter le sujet d'une part du point de vue de cette méthode historique, d'autre part du point de vue de la pensée et de l'histoire qui pense, à savoir l'histoire *non scientifique*<sup>4</sup>. C'est la démarche que nous adopterons pour réfléchir à notre sujet.

Pour défendre notre démarche, nous partirons du principe que le postulat qui s'est développé au XIXe siècle, à savoir que l'histoire est une science, est arbitraire et n'est absolument pas "objectif". Les prétendues objectivité et scientificité de l'histoire ayant été imposées d'une façon non objective, nous revendiquons donc le droit de *penser* le sujet qui nous est demandé, en nous appuyant sur la réfutation que donne Heidegger du caractère scientifique de la pensée – donc de l'histoire :

"Nous nous tenons à l'extérieur de la science. Nous nous tenons en revanche devant, par exemple, un arbre en fleur – et l'arbre se tient devant nous. Il se présente à nous. L'arbre et nous, nous nous présentons l'un à l'autre quand l'arbre se tient là, et que nous nous tenons en face de lui. Placés dans un rapport de l'un à l'autre, de l'un devant l'autre, nous *sommes*, l'arbre et nous. Dans cette présentation, il ne s'agit donc pas de "représentations" qui voltigent dans notre tête. Arrêtons-nous ici un moment, comme si nous prenions haleine avant ou après un saut. Nous *sommes* déjà en effet *après* le saut hors du domaine habituel des sciences, et même, comme nous le montrerons, de la philosophie. Et où avons-nous sauté ? Peut-être dans un abîme ? Non. Plutôt sur un sol ? Sur *un* sol ? Non. Mais sur *le* sol, sur lequel nous vivons et mourrons - à supposer que nous ne nous fassions aucune illusion. C'est une chose étrange, ou même une chose sinistre, que de devoir d'abord sauter pour atteindre le sol même sur lequel nous nous trouvons. Lorsque quelque chose d'aussi étrange que ce saut devient nécessaire, alors c'est qu'il s'est passé quelque chose qui donne à penser. Au jugement de la science, cela demeure cependant la chose la plus négligeable du monde, que chacun de nous se soit déjà trouvé au moins une fois en face d'un arbre

---

3 Concept central de la pensée de Heidegger, souvent traduit par arraisonnement ou dispositif technique. Une plus ample explication sera donnée plus loin.

4 Cf. le mot de Heidegger "La science ne pense pas". Heidegger distingue deux sortes de pensée : la pensée qui calcule et la pensée qui médite. La "communauté historienne" contemporaine, ayant proclamé le caractère scientifique de l'histoire au XIXe siècle, procède de cette pensée calculante, est mue par elle et l'entretient. Voir aussi la *Deuxième Considération inactuelle* de Nietzsche ("De l'utilité et des inconvénients de l'histoire pour la vie") : "[...] à vouloir coûte que coûte aiguillonner la science, vous êtes en passe de la ruiner, de même que vous tuerez une poule en la forçant par des moyens artificiels à pondre trop rapidement." (p.546) Nietzsche emploie le mot science dans le sens de *savoir, connaissance*.

en fleur : Quelle importance ? Nous nous mettons en face d'un arbre, devant lui, et l'arbre se présente à nous. Qui est-ce ici qui fait proprement la présentation, l'arbre, ou nous ? Ou les deux ? Ou aucun des deux ? Nous nous mettons tels que nous sommes, non pas seulement avec la tête ou avec la conscience, en face de l'arbre en fleur, et l'arbre se présente à nous comme celui qu'il est. Ou même – est-ce que l'arbre ne serait pas plus avenant que nous ? L'arbre ne s'est-il pas présenté à nous avant, pour que nous puissions nous porter au-devant de lui et nous mettre en face ?

Qu'advient-il ici, que l'arbre se présente à nous et que nous nous mettons en face de lui ? Où "joue" cette présentation, lorsque nous nous tenons en face d'un arbre en fleur, devant lui ? Est-ce dans notre tête ? Soit. Il se déroule maintes choses dans notre cerveau lorsque nous sommes dans une prairie et que nous avons un arbre en fleur qui se tient devant nous dans son éclat et son parfum – que nous le percevons. On peut même aujourd'hui rendre saisissables à l'oreille les processus qui jouent dans la tête comme courants cérébraux, par des méthodes et des appareils appropriés de transformation et d'amplification, et retracer leur développement par des courbes. On le peut. Soit ! Qu'est-ce que l'homme aujourd'hui ne peut pas ? Il peut même, avec ce pouvoir, rendre sporadiquement service. Et il rend service partout avec les meilleures intentions. On peut...

Personne d'entre nous ne pressent encore sans doute ce dont l'homme dans un avenir prochain sera capable scientifiquement. **Mais qu'est-ce que vous faites, dans vos circuits cérébraux enregistrables, de l'arbre en fleur ? Qu'est-ce que vous faites de la prairie ? Qu'est-ce que vous faites de l'homme ? Non pas du cerveau, mais de l'homme, que peut-être demain nous aurons perdu et qui depuis l'origine était en route vers nous ? Qu'est-ce que vous faites de la représentation où l'arbre se présente et l'homme se met dans le face-à-face avec l'arbre ?** [nous soulignons] [...] La terre est-elle dans notre tête, ou bien nous tenons-nous debout sur la terre ?

On voudra m'objecter : Pourquoi donc de telles questions sur un fait que tout homme avoue d'emblée, comme de raison, puisqu'il est clair comme le jour pour tout le monde que nous sommes sur la terre, et, d'après l'exemple choisi, en face d'un arbre. Procédons pourtant sans trop de hâte à cet aveu, ne prenons pas trop à la légère ce "clair comme le jour". Car à notre insu nous abandonnons tout dès que les sciences – physique, physiologie et psychologie, y compris la philosophie scientifique – nous expliquent, avec tout l'arsenal de leurs citations et de leurs preuves, que finalement ce n'est cependant pas un arbre que nous percevons, mais en réalité un vide parsemé ici et là de décharges électriques qui se croisent avec une grande rapidité. Il ne suffit pas que – seulement pour les moments qui ne sont pas, pour ainsi dire, ceux du contrôle scientifique – nous avouions que nous nous trouvons bien entendu en face d'un arbre en fleur, pour assurer l'instant d'après sur le même ton d'évidence que cette opinion-là est seulement l'opinion naïve, parce qu'elle dénote une conception pré-scientifique des objets. Avec cette belle assurance, nous avons en effet accordé quelque chose dont nous remarquons à peine la portée, savoir, que **ce sont à proprement parler les sciences en question qui décident de qui, dans l'arbre en fleur, devrait passer pour réalité et ce qui ne le devrait pas. D'où est-ce que les sciences – de l'essence desquelles l'origine demeure forcément obscure – tirent compétence pour porter de tels jugements ? D'où les sciences tirent-elles le droit de déterminer le lieu de l'homme et de se poser comme critère d'une telle détermination ?** [nous soulignons] [...]”<sup>5</sup>

Nous revendiquons donc le droit de *penser* ledit sujet, parce qu'il est extrêmement grave, à tel point que c'est l'existence humaine qui est en jeu tandis que "la nuit de la technique n'est pas vécue dans l'angoisse de l'errance mais dans l'oubli de l'origine. Une nuit non pas ténébreuse mais lumineuse : en son sein rayonne le jour permanent des lumières électriques et des écrans. Cette clarté artificielle occulte la nuit du monde [...]”<sup>6</sup>.

La domination technique en général, et la domination de l'automobile en particulier sont si écrasantes que l'homme ne peut pas éprouver cette nuit de la technique dans laquelle il est plongé : "Nous ne vivons plus que des conditions purement techniques”<sup>7</sup>. Conditionné à une existence purement technique, l'homme contemporain risque l'aliénation totale parce qu'il n'a pas connu d'autre monde que ce monde exclusivement technique, parce que l'horreur de la technique moderne n'est pas éprouvée *comme horreur* : les ventes de voitures ne cessent d'augmenter aux États-Unis, en France et partout dans le monde, **malgré les avertissements des scientifiques concernant, entre autres, les dérèglements climatiques** – un comble si l'on reconnaît que le dieu universel est aujourd'hui le dieu Science !

5 Martin Heidegger, *Qu'appelle-t-on penser ?*, pp. 42-45.

6 Alain Vuillot, *Heidegger et la terre – l'assise et le séjour*, p.146.

7 Martin Heidegger, *Écrits politiques – 1933-1966*, p.258.

Depuis la naissance de l'automobile aux États-Unis, devenue en quelques années l'objet de consommation par excellence, l'homme n'a toujours pas pu *penser* ce qu'elle a de terrible en tant qu'aspect de la technique moderne annihilant toute poésie sur terre, toute beauté, toute vie, tout sacré ; il ne lui est même pas donné d'éprouver ce défaut de beauté et de poésie et de sacré *comme défaut* ; la question de savoir s'il est possible pour l'homme de vivre dans un monde *uniquement* profane n'est pas posée par les historiens. C'est pourquoi « l'historien » modèle, chantre de la prétendue objectivité et de la soi-disant neutralité, élève en vertu son aveuglement et sa pensée calculante devant la dévastation technique. Lorsque même la pratique et la connaissance de l'« outil »<sup>8</sup> informatique sont rendues obligatoires pour l'étude de l'histoire, il persiste à dire que l'étude actuelle de l'histoire est neutre et objective<sup>9</sup>. En effet, c'est bien connu : la technique est neutre, tout dépend de l'usage que l'on en fait. Cette affirmation vide de pensée fait fureur dans la “communauté historienne”. L'usage de l'« outil » informatique étant ainsi arbitrairement établi comme neutre (questionner ce qu'est un outil, ce serait penser, or la caste historique dominante estime que la pensée appartient au domaine de la philosophie : « À chacun son domaine ! »), la formation de l'étudiant en histoire ne peut être *par conséquent*, que neutre ! Cela est un jugement totalement partial, totalement vide de *pensée qui médite* – et précisément de *pensée historique* – mais plein de pensée qui calcule. Cela, la caste des “historiens” ne peut le reconnaître, car autrement tout son monde s'effondrerait.

C'est pourquoi nous nous efforcerons dans cette tâche de traiter le sujet, comme nous l'avons dit, tant du point de vue de la méthode de la science historique contemporaine, que du point de vue de la pensée historique. Nous nous demanderons alors dans quelle mesure l'automobile est un élément central de la culture américaine, et, par extension, et globalement, de la culture dominante contemporaine. Ainsi, nous observerons, dans un premier temps, comment l'automobile est née puis a pris son essor aux États-Unis, et comment elle s'est imposée en tant que symbole de l'« américanité » et de l'individualisme qui en est une composante et, par extension, du capitalisme américain et mondial. Nous réfléchirons ensuite au nouveau rapport au *temps*, à la *terre*, et à l'*être* qu'a impliqué son apparition d'abord aux États-Unis puis, par l'« américanisation » du monde, dans tous les recoins de la terre devenue "monde", "planète" puis "globe".

\* \* \*

---

8 Selon Heidegger, “la technique moderne n'est pas un “outil” et n'a plus rien à voir avec des outils”. *Ibid.* p.258.

9 “Que nous en ayons conscience ou non, nous sommes tous partiaux. En effet, nous avons tous des objectifs, des fins et des projets qui nous sont propres. Si nous l'admettons, nous sommes en droit de nous montrer sceptiques envers les historiens [...]. Les amateurs d'ouvrages historiques doivent admettre dès le départ qu'il n'existe pas d'histoire impartiale. Tout récit historique est partial de deux manières différentes. Partial parce qu'il ne rend compte que d'une infime partie de ce qui s'est réellement passé ; mais à cela on ne peut rien. Et partial parce qu'il prend inévitablement parti, en mettant en avant certains faits et en en omettant (ou minimisant) d'autres ; cette partialité peut être avouée ou dissimulée, consciente ou inconsciente.” Howard Zinn, dans “*Nous, le Peuple des États-Unis...*”, « Du bon et du mauvais usage de l'histoire », pp.77-78.

## I. NAISSANCE ET ESSOR DE L'AUTOMOBILE DE MASSE AUX ÉTATS-UNIS



“Bread Line during the Louisville flood, Kentucky<sup>10</sup>” ; les plus pauvres exclus de l' “American way” sont-ils pour autant exclus de la culture automobile ?

### 1. Du point de vue de la science historique contemporaine

“L'automobile est la plus grande et la plus récente entreprise de conquête qu'aient tentée les États-Unis<sup>11</sup>”, disait Paul Morand dans *New York*, publié en 1930.

De quels “besoins” est née l'automobile ? Selon la science historique contemporaine, elle serait née du progrès technique qui a surgi des révolutions industrielles, et, encore plus généralement, du désir *moderne* de liberté individuelle, d'espace, de voyage, de découverte, d'aventure, de nouveauté ; désir exacerbé aux États-Unis, ce “Nouveau Monde” pionnier, considéré par ses citoyens avant tout comme une terre d'accueil, d'espoir et de liberté, et dont la culture s'est largement fondée sur ce désir.

### **La démocratisation de l'automobile**

“En 1909, un ami avertit [Ford] du “problème social” que créeraient les automobiles en “effrayant tous les chevaux sur la route”. “Non, mon ami, répondit Ford, vous faites erreur. Je ne crée pas un problème social. Je vais démocratiser l'automobile. Quand j'aurai terminé, tout le monde pourra en acheter une et presque tout le monde en aura une. Le cheval aura disparu de nos routes, l'automobile sera chose commune et il n'y aura pas de problème<sup>12</sup>.”

10 Photo prise par Margaret Bourke-White en 1937. Source : site Internet *Time & Life pictures*

11 *New York*, p.193.

12 Daniel Boorstin, *Histoire des Américains*, tome 3, p.499.

En effet la chose est devenue commune, et ce de manière fulgurante, puisque les États-Unis comptaient 8000 voitures en 1900, et plus de 23 millions en 1929, soit une pour 5,3 habitants. En comparaison, la même année il y avait une voiture pour 13 habitants en France et une pour 30 000 en Chine.

À l'origine, les automobiles étaient “des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple<sup>13</sup>”. L'automobile était donc au début un rare objet de loisir, et non l'objet de masse “utile” et même “indispensable” qu'il est finalement devenu. Pourtant, en raison de sa fonction générale d'accroissement de la vitesse de transport d'hommes et de marchandises, *donc d'accroissement de production, donc de capital*, la démocratisation de l'automobile n'était-elle pas inscrite dans la logique utilitariste d'une civilisation utilitariste ?

Réfléchir sur l'automobile aux États-Unis amène donc à une réflexion sur le capitalisme américain, et sur le capitalisme contemporain en général. Pour ce faire, nous avons choisi de réfléchir à partir d'ouvrages de penseurs marxistes avant tout.

« **L'automobilisme de masse matérialise un triomphe absolu de l'idéologie bourgeoise**<sup>14</sup> au niveau de la pratique quotidienne : il fonde et entretient en chacun la croyance illusoire que chaque individu peut prévaloir et s'avantager *aux dépens de tous*. L'égoïsme agressif et cruel du conducteur qui, à chaque minute, assassine symboliquement “les autres”, qu'il ne perçoit plus que comme des gênes matérielles et des obstacles à sa propre vitesse, cet égoïsme agressif et compétitif est l'avènement, grâce à l'automobilisme quotidien, d'*un comportement universellement bourgeois* [...]»<sup>15</sup> »

Au XXe siècle aux États-Unis, dès l'avènement de l'automobile de masse dans les années 1920 avec la Ford T, avoir une voiture devint une critère incontournable de réussite sociale, puis simplement d'insertion sociale. Le désir exacerbé de réussite sociale individuelle, et l'imitation du mode de vie bourgeois par les classes moyennes et les Américains les plus pauvres, sont, pour les historiens, un facteur important du développement fulgurant de l'automobile aux États-Unis. La culture américaine se définit des années 1920 à aujourd'hui entre autres par ce désir qui conduit nécessairement à la consommation. La consommation de masse participa à la définition de la culture américaine, qui se caractérise entre autres par le fait que l'avoir fonde l'être : dis-moi ce que tu consommes, et je te dirai qui tu es. Dès les années 1930, et surtout dès les années 1950, l'automobile en tant qu'objet de consommation fut perfectionnée et “esthétisée” de manière à ce que les consommateurs aient l'illusion du choix – “tous automobilistes !” Tel était le cri de Ford, avec la Ford T, modèle standard à couleur unique. Dans les années 1950, les Américains les plus aisés avaient même le choix de la couleur du pot d'échappement. Tous devaient être automobilistes pour être insérés dans la société, mais la consommation de masse étant toujours source de frustration poussant à l'achat, tout était fait pour que les consommateurs rêvent toujours d'une automobile plus belle, plus grande, plus chère, plus rapide, qui pourraient les démarquer socialement des autres. Consommation de masse et individualisme, qui définissent entre autres la culture américaine, ne sont donc pas contradictoires : il s'agit de faire comme les autres en consommant des produits que tout le monde “doit avoir<sup>16</sup>” pour être un “citoyen respectable”, mais toujours

13 André Gorz, “L'idéologie sociale de la bagnole”, article publié dans la revue *Le Sauvage*, septembre-octobre 1973

14 Nous soulignons.

15 André Gorz, “L'idéologie sociale de la bagnole”.

16 Dans *Die Antiquiertheit des Menschen* (traduit par “L'Obsolescence de l'homme”) de Günter Anders, paru en 1956, l'auteur raconte une anecdote : il fut interpellé à Los Angeles, tandis qu'il marchait sur le bord d'une grand route, par un policier qui ne voulut croire qu'il n'avait pas de voiture. Extrait : “Say”, rief er mich an, “what's the matter with

en gardant un désir d'affirmer son individualité, de se démarquer des autres. Comment concilier les deux ? Les fabricants inventèrent des stratagèmes pour différencier des produits parfaitement identiques dans leur fonction : des automobiles de différentes couleurs, de différentes formes apparurent.

Le comportement ultra-individualiste qu'est l'automobilisme, que décrit André Gorz, est très certainement à mettre en rapport avec le "mythe" du *self-made man*, celui-ci étant issu tant du capitalisme poussé à l'extrême aux États-Unis, que de l'idéal libertaire, et du protestantisme qui participe de la définition de l'américanité. Les classes moyennes et les plus pauvres ont été amenés à tenter de reproduire le mode de vie des élites sociales en achetant des automobiles. Selon l'analyse de Marx, l'élite capitaliste produit l'idéologie dominante. Par ailleurs, le pauvre qui n'arrive pas à s'insérer dans la société par la consommation est un "loser", quelqu'un qui n'a pas su se prendre en main ; un fainéant. Comme le suggère Howard Zinn dans *Une histoire populaire des États-Unis*, "le pauvre ne pouvait espérer s'en sortir par le haut qu'en pénétrant dans le club restreint des riches par un effort extraordinaire – et avec un peu de chance"<sup>17</sup>.

### **World's highest standard of living**

L'automobile a été dès ses débuts aux États-Unis un symbole du progrès. La pensée utilitariste s'est jetée avec enthousiasme sur cet objet qui donnait de la "liberté" : liberté d'aller plus vite et plus loin sans fatiguer ses jambes. Aller vite en voiture était considéré comme un acte de puissance, bien que la prouesse ne vienne que du moteur de la voiture et pas du conducteur. Cette idée de grandeur et de puissance de tout un pays, le gouvernement, les médias, les industriels, les financiers (dont les intérêts sont très étroitement liés) l'ont véhiculée en glorifiant des objets nouveaux tels que l'automobile. Des Américains ont nommé l'utilisation de ces nouveaux objets "mode de vie". Ce mode de vie consistait en grande partie dans le gain de temps. La photo qui illustre le début de notre première partie montre combien l'idéologie capitaliste fait passer le progrès technique pour le progrès social, à tort. Quand elle prétend que le progrès technique est ou peut être un "facteur" ou un "vecteur" de progrès social, c'est *toujours* parce ce que le progrès social génère du profit à court terme ou même à long terme.

---

your car ?" "Meinem car ?" fragte ich ungläubig. "Sold her ?" (ihn verkauft ?) Ich schüttelte den Kopf. "In Reparatur ?" Ich schüttelte weiter meinen Kopf. [...] "Don't force me, sonny" [...] "keine Geschichten gefälligt !" [...] "Und warum hat sonnyboy keinen Wagen nötig ?" Sonnyboy zuckte ängstlich mit den Achseln. "Weil er anderes eben nötiger braucht." "Zum Beispiel ?" "Bücher" "Aha !" machte der Cop ominös und wiederholte : "Bücher." [...] "Don't act the moron !"

17 Chapitre XI, "Les barons voleurs – Les rebelles", p.304. Zinn cite à ce sujet un extrait très significatif de cette idéologie du self-made man, laquelle est incontestablement liée à l'éthique protestante : "Dans les années qui suivirent la guerre de Sécession, un certain Russell Conwell, diplômé de l'université de droit de Yale, pasteur et auteur de livres à succès, tint la même conférence (« Acres of Diamonds ») plus de cinq mille fois devant différents auditoires à travers tout le pays. Il s'adressa au total à plusieurs millions de personnes. Son message était simple : tout le monde peut devenir riche s'il travaille assez dur ; partout, si les gens voulaient bien se donner la peine de chercher, se trouvent des « acres de diamants ». Voici un extrait de cette conférence : « J'affirme que vous devriez être riches et qu'il est même de votre devoir de le devenir, [...] Les hommes riches sont sans doute les individus les plus honnêtes de la communauté. Je n'hésite pas à le dire clairement : 98% des hommes riches en Amérique sont des gens honnêtes. Et c'est pour cela qu'ils sont riches. C'est pourquoi ils reçoivent l'argent en récompense. C'est également pour cela qu'ils dirigent de grandes entreprises et trouvent un grand nombre de gens qui acceptent de travailler avec eux. C'est parce qu'ils sont honnêtes. [...] Je compatissais avec les pauvres, qui sont pourtant bien rares à mériter cette compassion. En effet, compatir avec un homme que Dieu a puni pour ses péchés, c'est agir mal. [...] N'oublions jamais qu'il n'est pas un seul pauvre en Amérique que sa propre incompétence n'ait pas maintenu dans la pauvreté. »

## Comment un objet de luxe devient “indispensable”

“En 1900, la nation comptait 8000 voitures “sans chevaux” immatriculées, dont la plupart étaient des jouets pour les riches ; en 1929, le nombre de voitures excédait 23 millions, avec plus de 3,5 millions de camions et près de 34000 autobus, ce qui revenait à une automobile pour 5,3 Américains.”<sup>18</sup>

Selon André Gorz,

“Les magnats du pétrole perçurent les premiers le parti que l’on pourrait tirer d’une large diffusion de l’automobile : si le peuple pouvait être amené à rouler en voiture à moteur, on pourrait lui vendre l’énergie nécessaire à sa propulsion. Pour la première fois dans l’histoire, les hommes deviendraient tributaires pour leur locomotion d’une source d’énergie marchande. Il y aurait autant de clients de l’industrie pétrolière que d’automobilistes - et comme il y aurait autant d’automobilistes que de familles, le peuple tout entier allait devenir client des pétroliers. La situation dont rêve tout capitaliste allait se réaliser : tous les hommes allaient dépendre pour leurs besoins quotidiens d’une marchandise dont une seule industrie détiendrait le monopole.

Il ne restait qu’à amener le peuple à rouler en voiture. Le plus souvent, on croit qu’il ne se fit pas prier : il suffisait, par la fabrication en série et le montage à la chaîne, d’abaisser suffisamment le prix d’une bagnole ; les gens allaient se précipiter pour l’acheter. Il se précipitèrent bel et bien, sans se rendre compte qu’on les menait par le bout du nez. Que leur promettait, en effet, l’industrie automobile ? Tout bonnement ceci : “*Vous aussi, désormais, aurez le privilège de rouler, comme les seigneurs et bourgeois, plus vite que tout le monde. Dans la société de l’automobile, le privilège de l’élite est mis à votre portée.*”

Les gens se ruèrent sur les bagnoles jusqu’au moment où, les ouvriers y accédant à leur tour, les automobilistes constatèrent, frustrés, qu’on les avait bien eus. On leur avait promis un privilège de bourgeois ; ils s’étaient endettés pour y avoir accès et voici qu’ils s’apercevaient que tout le monde y accédait en même temps. Mais qu’est-ce qu’un privilège si tout le monde y accède ? C’est un marché de dupes. Pis, c’est chacun contre tous. C’est la paralysie générale par empoignade générale<sup>19</sup>.”

Toutes les relations sociales se transformèrent, ainsi que la terre. Devenus dépendants de l’automobile, les Américains créèrent dans leurs villes plus d’espace<sup>20</sup> consacré à la circulation des machines qu’à la libre allée et venue des hommes. Non seulement ils devinrent dépendants de l’engin, mais la beauté de la nature fut excommuniée au seul profit de l’utile par l’étalement urbain et l’asphaltisation d’immenses espaces.

“D’objet de luxe et de source de privilège, la bagnole est ainsi devenue l’objet d’un besoin vital : il en faut une pour s’évader de l’enfer citadin de la bagnole. Pour l’industrie capitaliste, la partie est donc gagnée : le superflu est devenu nécessaire. Inutile désormais de persuader les gens qui désirent une bagnole : sa nécessité est inscrite dans les choses.” (Gorz, “L’idéologie sociale de la bagnole”)

Avec l’accroissement de la population des villes, c’est le nombre d’automobiles qui s’accrut et la terre qu’il fallut recouvrir de bitume ; il fallut donc couper des millions d’arbres, et un nombre croissant de gratte-ciel dut être élevé pour faire face à l’étalement urbain résultant de l’explosion démographique des villes, et alimentant le “besoin” de voitures encouragé par la disparition planifiée des tramways. Se créa alors une aliénation par la laideur, aliénation doublée du fait que la laideur ne soit pas éprouvée comme laideur par l’homme qui y est conditionné : **“Il est à présumer que le besoin de mettre en question la technique moderne dépérit dans l’exacte mesure où la technique met plus décisivement son empreinte et règne plus exclusivement sur les phénomènes de l’univers et sur la place qu’y occupe l’homme”<sup>21</sup>.**”

Ainsi que l’explique Heidegger dans *Bâtir, habiter, penser*, l’homme moderne désormais n’habite plus la

---

18 Cité par Maury Klein dans *Le Krach de 1929*, p.52.

19 A. Gorz, “L’idéologie sociale de la bagnole”, article publié dans la revue *Le sauvage*, septembre-octobre 1973

20 Beaucoup plus, en réalité, si l’on considère non seulement qu’une voiture à l’arrêt occupe 10m<sup>2</sup>, mais qu’à 30km/h elle en consomme 70 : le “piéton” doit s’assurer *de loin* qu’il peut traverser la route sans se faire écraser. Une voiture américaine faisait environ 10m<sup>2</sup>. Voir l’étude “Automobile et consommation d’espace” sur <http://transportsnouveaux.wordpress.com/2008/05/30/lauto-consomme-90-de-lespace-urbain/>

21 M. Heidegger, “La Fin de la philosophie et la tâche de la pensée”, dans *Questions IV*, p.285. Nous soulignons.



terre dans le sens traditionnel du mot habiter, qui existait encore jusqu'au terme du XVIII<sup>e</sup> siècle.

“...Poétiquement habite l'homme...”, disait encore Hölderlin vers 1800. Mais “ce que la terre est historiquement devenue en deux mille ans de métaphysique occidentale est l'envers tragique de l'expérience pensante et solitaire vécue par Hölderlin<sup>22</sup>.” L'automobile est un facteur d'aggravation de la “dépoétisation” du monde, en tant que produit de la révolution industrielle, qui a considérablement accéléré le processus dont parle Heidegger.

## L'objet de consommation par excellence

“Aucun autre bien ne fut convoité aussi rapidement par autant de gens. “Nous préférerions nous passer de vêtements que de renoncer à la voiture”, soulignait une mère de neuf enfants, dans le Middle West, tandis qu'une autre affirmait qu'elle se “passerai[t] de nourriture plutôt que de renoncer à la voiture”. Un banquier dans une petite ville admettait qu' “il y a quelques années, l'ambition suprême de quidam moyen était d'avoir son propre toit et un compte en banque. Aujourd'hui, l'ambition du même homme est de posséder une voiture”. Ce type de demande créa un marché sans précédent pour les fabricants d'automobiles. Comme s'en émerveillait Walter Chrysler : “Nous fabriquons la première grosse machine de l'histoire mondiale, dont chaque être humain représente un client potentiel.”<sup>23</sup>”

Dans *Les raisins de la colère*, Steinbeck décrit la migration d'une famille de pauvres paysans victimes de la Grande Dépression, et donc de la crise du capitalisme de 1929, vers la Californie, où ils se rendent en voiture dans l'espoir de trouver du travail : même les plus pauvres y vont en voiture. En 1909, le prix de la Ford T était de plus de 900 \$, à partir de 1916 il passait à 345 \$, et atteignit 300 \$ dans les années 1920 et 1930. Ce n'est bien sûr pas un hasard si l'apparition de l'automobile de masse a coïncidé avec l'apparition des crédits à la consommation à grande échelle : l'automobile accompagna l'essor du capitalisme financier, et fut un outil privilégié des banquiers pour créer de la dette, racine du système capitaliste financier qui définit notre époque.

## La vente d'automobiles, indicateur majeur de la “santé” économique américaine

“Le destin industriel de l'Amérique est tributaire de l'automobile”, comme cela a été écrit dans la revue<sup>24</sup> *Standard Statistics* en 1930.

Dans son livre *Le Krach de 1929*, Maury Klein donne une liste – non exhaustive – des nombreux secteurs industriels qui dépendaient en 1929 de l'industrie automobile : gas-oil, caoutchouc, verre, plomb, acier, ainsi que “320 000 stations essence, 51 200 garages publics, 56 300 concessionnaires automobiles et camions.”<sup>25</sup> L'avenir de l'industrie dépendait de “la disposition des automobilistes américains [...] à continuer d'être les plus grands “gaspilleurs” de la planète<sup>26</sup>.” Plus de 4 millions d'emplois dépendaient du secteur automobile. De plus, la technique de travail à la chaîne conçue par Taylor<sup>27</sup> a influencé tous les secteurs industriels dont celui de l'automobile, et notamment le travail à la mine, à tel point que, dans les années 1930, Staline fit

22 Alain Vuillot, *Heidegger et la terre – l'assise et le séjour*, p.145.

23 Cité par Maury Klein dans *Le Krach de 1929*, p.52.

24 *Le Krach de 1929*, p.310.

25 *Ibid.*, p.310.

26 Cité par Maury Klein dans *Le Krach de 1929*, p.310.

27 Il s'agit de sa théorie de la rationalisation du travail. Elle consiste à ce que l'ouvrier (dit “spécialisé”) n'ait qu'une seule et unique tâche à accomplir, des milliers de fois par jour (visser tel boulon de telle portière), et ce le plus vite possible, sous le contrôle des superviseurs. Cette technique de division des tâches a accéléré le rendement de la production de voiture de plusieurs heures.



Outre ces secteurs industriels directement liés à l'automobile, ce sont aussi de nombreux secteurs commerciaux qui se développèrent très vite autour de l'automobile, au point de participer à la définition même de l'“américanité”, ou de ce que des Américains nommèrent “the American way of life”.

“On croit fabriquer des automobiles, on fabrique une société” disait Bernard Charbonneau dans *L'hommauto* (1967). Avec la démocratisation de l'automobile se développa une structure technique et culturelle tout entière dédiée à elle. Outre l'asphaltisation de leur pays, les Américains inventèrent les *drive-in*, les *drive-through*<sup>28</sup> et les *drive-in movies*. Le *drive-in* consiste à se garer en face d'un restaurant (un *fast-food restaurant*) en attendant qu'un(e) serveur(se) vienne prendre sa commande, et l'amène pour qu'on déguste le repas dans sa voiture sans la quitter. Le *drive-through* consiste dans le fait de passer avec sa voiture à l'entrée d'un *fast-food*, d'y prendre sa commande à une première caisse, puis de rouler jusqu'à la deuxième caisse où on la reçoit, et enfin de partir pour aller manger ailleurs. Quant au *drive-in movie*, il s'agit d'un grand écran en plein air qui diffuse un film, que les gens vont voir en voiture et qu'ils regardent depuis l'intérieur de leur voiture. Il y en avait plus de 4000 dans les années 1960, puis leur popularité baissa dans les années 1970<sup>29</sup>. *Tout* devait pouvoir se faire sans se lever du siège de sa voiture. En novembre 2010, un Taiwanais a poussé ce concept à l'extrême en créant les toilettes pour automobile<sup>30</sup>.

Du point de vue de la science historique contemporaine, *l'américan way of life* a influencé et métamorphosé toutes les cultures de tous les pays.

Du point de vue de la pensée historique, il semble simpliste de parler d'influence des États-Unis ou d'américanisation. L'uniformisation, le “destin mondial” proviennent de plus loin, pour autant que nous fassions l'effort de penser la technique. En pensant la technique globalement, plutôt qu'en limitant le “sujet” dans un cadre temporel, géographique et terminologique, c'est alors que nous pensons vraiment.

## 2. Du point de vue de la pensée historique

### **La société de l'automobile**

“On croit fabriquer des automobiles, on fabrique une société.”

Du point de vue de la science historique contemporaine, nous avons surtout décrit des “faits” historiques. Mais si nous abordons maintenant le jugement de Charbonneau sans le fétichisme du “fait” historique, nous ne pouvons plus limiter strictement notre réflexion à l'automobile et aux États-Unis. Nous ne pouvons que l'élargir à la technique moderne, à la planète (étant donné que l'automobilisme de masse, d'abord américain, est vite devenu *planétaire* en quelques décennies ; peu importe finalement le rapport spécifiquement “culturel” de l'automobile à une nation précise quand on considère la portée du phénomène de l'automobile dans son ensemble), et à l'imminence du point de non retour de la dévastation écologique. Les États-Unis peuvent donc être considérés comme une nation représentative de phénomènes globaux cruciaux.

---

28 Boorstin, *Histoire des Américains*, tome 3, p.122.

29 Voir le *Dictionnaire du cinéma* de Jean-Loup Passek.

30 Lian Shin, directeur de Lian Shin Craft Enterprise & Co, inventeur du Portable Toilet : The Joylet.

Ainsi, nous sommes amenés à réfléchir non seulement sur la prétendue neutralité de la technique, ainsi que sur son essence – parce que la technique détermine le rapport de l'homme à l'être<sup>31</sup> – mais aussi à la responsabilité de l'historien : *You can't be neutral on a moving train*. Selon Howard Zinn, la neutralité et l'objectivité historique n'existant pas, il n'est pas possible, ni souhaitable, de se contenter de regarder ou de décrire l'histoire du haut d'une "posture réflexive", comme se goberge la meute des universitaires qui en est obsédée. Qu'ils le nient ou qu'ils l'affirment, l'historien et le professeur d'histoire prennent toujours parti. Pour Zinn, il est moralement inacceptable que l'historien et le professeur d'histoire ne s'engagent pas, parce que "les événements vont déjà dans une direction désastreuse et rester neutre dans ces conditions c'est accepter cet état de fait<sup>32</sup>", et parce que dans la mesure où le professeur, le "savant" représente la culture et le "sérieux" aux yeux du peuple, il est respecté et écouté, donc son influence peut être très grande.

Élargie à un *questionnement* au sujet de la technique moderne, l'automobile, aux États-Unis comme partout dans le monde et dans le siècle, est un des nombreux éléments constitutifs de ce que Heidegger a appelé le *Gestell*, parfois traduit en français par arraisonnement, dispositif, dispositif technique, ou encadrement technique.

"Qu'est-ce que le *Gestell* ? D'abord, d'un point de vue strictement linguistique, cela signifie : *Ge-*, le rassemblement, la concentration, l'assemblage de tous les modes du *Stellen*, c'est-à-dire du "poser". Soyons plus précis à propos du *stellen*. Heidegger dit : le sens de *stellen* est ici : mettre au défi (*herausfordern*), réclamer, exiger, provoquer. C'est ainsi qu'on peut dire : "die Natur wird auf ihre Energie gestellt" - la nature est traquée de livrer son énergie, ou : la nature est forcée à [ou sommée de] fournir son énergie. L'idée est bien celle d'une mise en demeure, dans laquelle ce qui est mis en demeure est du même coup forcé de prendre une certaine figure, de faire figure, cette figure où, désormais *réduit*, il paraît comme tel. La nature, mise en demeure de fournir de l'énergie, comparait désormais comme "réservoir d'énergie".

Mais, complète aussitôt Heidegger, si la nature est mise en demeure (*gestellt*) de fournir son énergie, simultanément l'homme est forcé (*gestellt*) de répondre et de correspondre à ces énergies produites – au point même qu'on peut dire : plus grande la mise au défi de la nature, plus grand le défi auquel est soumis l'homme lui-même<sup>33</sup>."

"Faire" l'histoire de l'automobile aux États-Unis du point de vue que nous avons dit pourrait nous amener très loin. Pour ne pas trop nous éloigner de l'encadrement imposé par la science historique contemporaine, nous nous bornerons à replacer le XXe siècle américain dans l'histoire du nihilisme projetée par Nietzsche dans les années 1880, puis repensée par Heidegger au XXe siècle.

Mais il faudra d'abord apaiser la panique de l'historien scientifique, qui se demande – humblement – ce que peut bien pouvoir penser Nietzsche "du fond de sa tombe" – Nietzsche, un Allemand du XIXe siècle qui n'a jamais vu une Ford T.

Pour soulager cette souffrance méthodologique, il faudra donc lui demander s'il est raisonnable d'affirmer l'impossibilité d'invoquer Nietzsche tout en sachant qu'il avait pressenti "l'histoire des deux siècles prochains<sup>34</sup>". S'il n'était pas devin, il a néanmoins mis en garde ses contemporains sur les manifestations du nihilisme

---

31 "Quand [...] nous considérons la technique comme quelque chose de neutre, c'est alors que nous lui sommes livrés de la pire façon : car cette conception, qui jouit aujourd'hui d'une faveur toute particulière, nous rend complètement aveugles en face de l'essence de la technique. [...]" Heidegger, "La question de la technique", *Essais et conférences*.

32 *L'impossible neutralité*, p.11.

33 Notes retranscrites des participants du Séminaire de Zähringen (1973), publiées sous le titre "Les séminaires du Thor" dans *Questions IV*, p.479, de Heidegger. Pour une définition à la fois plus simple et plus précise de *Gestell*, lire "La question de la technique", dans les *Essais et conférences*.

34 "Ce que je raconte est l'histoire des deux siècles prochains. Je décris ce qui vient, ce qui ne peut plus venir d'une autre manière : *l'avènement du nihilisme*. Cette histoire peut être relatée dès maintenant : car c'est la nécessité elle-même qui est ici à l'œuvre. Cet avenir parle déjà par mille signes, ce destin s'annonce partout : pour cette musique de l'avenir toutes les oreilles sont déjà affinées. Notre culture européenne tout entière se meut depuis longtemps déjà, avec une torturante tension qui croît de décennies en décennies, comme portée vers une catastrophe : inquiète, violente, précipitée : comme un fleuve qui veut *en finir*, qui ne cherche plus à revenir à soi, qui craint de revenir à soi." *Fragments posthumes, tome XIII - Automne 1887 - Mars 1888*.

qui apparurent en son siècle : antisémitisme, nationalisme, racisme, scientisme, historicisme, militarisme, capitalisme, ékonomisme, etc. Il a montré que nous sommes dans l'incapacité de mesurer les conséquences, pour les mille ans à venir, du chemin de fer, du télégraphe, de la machine et de la presse<sup>35</sup>.

“Il y aura des guerres comme il n'y en a jamais eu sur terre<sup>36</sup>”, écrivit-il. Il se faisait “l'annonciateur de cette formidable logique de terreurs, le prophète d'un obscurcissement, d'une éclipse de soleil comme jamais il ne s'en produisit en ce monde<sup>37</sup>”. Il disait qu'il était de notre devoir d'être “capables de discerner les ombres sur le point de recouvrir l'Europe<sup>38</sup>.”

Quant à Heidegger, il posa la question de l'effet que peut avoir l'interposition entre l'homme et la terre d'une automobile telle que le tracteur, *sur l'être de l'homme*. “L'historien” aujourd'hui ne peut ni ne veut poser une telle question.

**L'automobile n'est que l'une des manifestations du nihilisme, dont l'avènement est bien antérieur à celui de l'automobilisme de masse aux États-Unis. L'automobile est l'une des manifestations de la mort de Dieu.** La place du dieu chrétien étant laissée vide, il fallut remplir ce vide...



“Trois 4 x 4, appelés SUV (Sport Utility Vehicule) aux USA, entourés d'un chœur en prière, à la Une du *New York Times* devant l'autel dans le temple **Greater Grace, une église pentecôtiste** à Detroit, la capitale de l'industrie automobile. Le chœur et les participants dont beaucoup travaillent dans l'industrie automobile chantent “*I'm Looking for a Miracle*”, ceci au moment où le Congrès américain étudie les demandes d'aides<sup>39</sup> présentées par les patrons des trois grands groupes automobiles<sup>40</sup>.” Photo : page de couverture du *New York Times* du lundi 2 décembre 2008.

Toutefois, selon Nietzsche, Heidegger et Benjamin, les traces mêmes du sacré<sup>41</sup> risquent d'être effacées, car le vide laissé par la mort de Dieu ne peut être remplacé que par du vide. Pour Benjamin, le monde devint uniquement profane. L'automobile, manifestation aujourd'hui omniprésente de la technique, est un des

35 Aphorisme 278 (“Prémises du siècle des machines”), *Humain, trop humain II*, p.295.

36 *Ecce Homo*, p.188.

37 *Le gai savoir*, p.237.

38 *Le gai savoir*, p.238.

39 À la suite de la crise du secteur automobile qui a touché les trois plus gros constructeurs – dits “Big Three” (Chrysler, General Motors et Ford) – : ils étaient prêts du dépôt de bilan. Pour le pays qui se veut le plus libéral au monde, il est très amusant de voir les patrons demander une intervention de l'État !

40 Source : Site Internet : <http://www.arretsurimages.net/vite.php?id=2695>

41 Du sacré en général, pas du sacré d'une religion en particulier.

exemples de cette profanation. L'homme retrouve ce même objet, qui s'impose à ses yeux partout où il va. Dans sa conférence "Dépassement de la métaphysique", Heidegger décrit ce vide :

"[...] L'usure de toutes les matières, y compris la matière première "homme", au bénéfice de la production technique de la possibilité absolue de tout fabriquer, est secrètement déterminée par le vide total où l'étant, où les étoffes du réel, sont suspendues. Ce vide doit être entièrement rempli. Mais comme le vide de l'être, surtout quand il ne peut être senti comme tel, ne peut jamais être comblé par la plénitude de l'étant, il ne reste, pour y échapper, qu'à organiser sans cesse l'étant pour rendre possible, d'une façon permanente, la mise en ordre entendue comme la forme sous laquelle l'action sans but est mise en sécurité. Vue sous cet angle, la technique, qui sans le savoir est en rapport avec le vide de l'être, est ainsi l'organisation de la pénurie<sup>42</sup>."

Bien que cela semble évident à l'homme qui a un regard poétique, Walter Benjamin a expliqué comment la reproductibilité technique détruit le sacré<sup>43</sup>. Si le sacré est l'unicité, le caractère unique d'une chose, alors la prolifération mondiale d'objets identiques est profanation totale, qu'il s'agisse d'une voiture ou du clavier d'un ordinateur. Mis à part quelques rares cas<sup>44</sup>, la reproductibilité technique est incompatible avec le sacré et avec les cultures traditionnelles<sup>45</sup>.

Une question essentielle surgit par conséquent : l'homme peut-il rester homme dans un monde uniquement profane où la nature et la beauté meurent, où il devient objet parmi les objets et matière première, à qui "seul parvient encore le vacarme des machines, qu'il n'est pas loin de prendre pour la voix même de Dieu<sup>46</sup>" ? Si, selon Nietzsche, "l'existence du monde ne se *justifie* qu'en tant que phénomène esthétique<sup>47</sup>", alors il apparaît que l'automobile est l'une des formes que prend le nihilisme qui met en péril non seulement la valeur de l'existence, son sens, mais plus encore, l'existence elle-même. Le fait que l'industrie automobile dans son ensemble mette aujourd'hui en danger l'écosystème même en est une preuve criante.

**La division des savoirs, et l'histoire revendiquée comme science fragmentée en confetti de spécialités, sont encore quelques unes des multiples formes que prend le nihilisme.** C'est pourquoi de ce point de vue, étudier la "*car culture*" aux États-Unis, pour elle-même, n'a aucun sens : l'automobile détruit hommes (30 millions de morts, par accident seulement, depuis le début du XXe siècle), cultures (elle participe du nihilisme contemporain et de l'écrasement définitif par la culture occidentale contemporaine des autres cultures), et pour finir, les conditions mêmes de l'existence humaine (l'habitation de l'homme, ou dans le langage scientifique : l'écosystème).

Pourtant la caste historique est capable de rester dans son laboratoire poussiéreux jusqu'au point de non-retour politique et écologique. Elle appelle l'idéologie qu'elle inocule à ses étudiants "posture réflexive", "neutralité" ou encore "objectivité", alors qu'il s'agit de passivité, d'aveuglement et de désintérêt face à ce qui exigerait un engagement de la part d'une voix influente. Un médiéviste comme Jacques Le Goff est influent,

---

42 Heidegger, "Dépassement de la métaphysique", dans les *Essais et conférences*, pp.110-111.

43 Voir *L'oeuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique*.

44 Benjamin donne deux exemples de procédés de reproduction mécanisée – mais non parfaite, et non industrielle au sens moderne – dans l'antiquité grecque, tels que le moulage et la frappe. Il est important de noter que le constat de Benjamin ne se réduit pas à la reproduction mécanisée d'oeuvres d'art uniquement : la reproduction mécanisée moderne est un "**processus symptomatique dont la signification dépasse de beaucoup le domaine de l'art**".

45 Les colonisations occidentales du XIXe et du XXe siècle le prouvent : il n'y a pas de contact entre une force technique profane moderne et une culture traditionnelle qui ne finisse pas par tuer celle-ci, à petit feu ou très rapidement.

46 *Questions III*, p.13.

47 *Essai d'autocritique* en guise de préface à *La naissance de la tragédie*, p.8, dans *Oeuvres complètes*.

par exemple, quand il se paye une tribune dans *Le Monde* (500 000 lecteurs), pour donner son avis sur la crise écologique en ridiculisant ceux qu'il appelle des catastrophistes, avec pour seul "argument" :

“L'écologie, la peur du réchauffement climatique engendrent des propos producteurs de transes et de cauchemars. Certes, nous devons accorder plus d'attention qu'on ne l'a fait en général dans les décennies précédentes au respect de l'environnement, et prendre des mesures de précaution face à d'éventuelles conséquences graves d'un réchauffement climatique. Il faudrait par ailleurs que ces affirmations et ces craintes soient justifiées par l'opinion de personnes compétentes, et il conviendrait que leurs propos ne soient ni déformés ni exagérés<sup>48</sup>.”

Or, ces affirmations et ces craintes sont bel et bien “justifiées par l'opinion de personnes compétentes” ; elles le sont entre autres par les plus de 3000 scientifiques de l'I.P.C.C.<sup>49</sup> et par la quasi-totalité des scientifiques de la planète. Les sceptiques parmi les scientifiques sont extrêmement minoritaires, et tous ont en commun au moins deux choses : **la défense de leur confort moderne et souvent, de leurs privilèges ; l'argent qu'ils reçoivent** des gouvernements et des industriels pour étouffer des vérités – comme c'est le cas pour la marée noire de Louisiane en 2010<sup>50</sup> –, mais aussi pour véhiculer l'idéologie dominante – ce que fait très bien l'historien Mathieu Flonneau, Maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, par exemple quand il défend l'idéologie et l'industrie automobile lors d'un colloque **financé par celle-ci**<sup>51</sup>.

Une médiéviste de l'université de Lyon 2 est influente quand elle s'adresse à un amphithéâtre de plus de trois cent étudiants en les incitant à “ne pas écouter ces écolos qui veulent vous priver de voiture. En effet, a-t-elle dit, il y a déjà eu des dérèglements climatiques dans le passé, qui n'étaient pas le fait de l'homme – la paléoclimatologie le prouve<sup>52</sup>”.

Il y a une connivence entre la caste capitaliste et la caste universitaire qu'il n'est moralement pas possible de nier, qu'elle soit consciente ou pas. **Cette connivence défend les intérêts et le mode de vie capitaliste.** Considérant cette connivence comme extrêmement grave, j'estime qu'il n'est pas possible de traiter un tel sujet du seul point de vue imposé par la caste.

Il semblerait donc que nous puissions reconnaître que toutes ces “mutations” causées par l'automobile aux États-Unis ont peu d'intérêt à être analysées pour elles-mêmes, dans la mesure où elles ne sont que le déroulement logique d'un processus historial engagé depuis longtemps – un déroulement logique et *prévu* par des poètes, des penseurs et des historiens tout à la fois.

---

48 “Nous ne sommes plus au Moyen-Âge. Gare à l'écologie millénariste !”, dans *Le Monde*, dimanche 14 mars 2010 - lundi 15 mars 2010, p.18

49 Intergovernmental Panel on Climate Change.

50 Voir l'article de Michel Alberganti sur son blog sur le site de France Culture : “Quand BP cherche à museler les scientifiques”, disponible ici : <http://www.franceculture.com/blog-en-quete-de-science-2010-07-24-quand-bp-cherche-a-museler-les-scientifiques.html>

51 « Colloque international » de 2009 qu'il organisait au siège même du Comité des Constructeurs français d'Automobiles sur le thème « Généalogies de l'anti-automobilisme ». Un colloque « universitaire » dont les partenaires étaient l'Automobile Club de France, l'Association Internationale Permanente pour les Congrès de la Route, le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, le Comité d'Histoire du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et l'Union Routière de France...

Mis à part ces menus détails, la Recherche est « impartiale », « indépendante » et « objective »...

Source : site Internet du C.N.R.S. (<http://irice.cnrs.fr/spip.php?article435>)

L'historien vient de publier un livre, L'autorefolement et ses limites, dans lequel il “se livre à une psychologisation de Prisunic pour tenter de discréditer toute critique de l'automobile”. (Pierre Thiesset, dans sa critique du livre de l'historien, consultable sur le site internet Carfree France : <http://carfree.free.fr/index.php/category/ressources/livres>)

52 Propos tenus à l'université Lumière Lyon 2 par une professeure d'archéologie médiévale, dans son cours d'initiation à l'art et à l'archéologie médiévale, intitulé “Archéologie d'hier et d'aujourd'hui”, au cours du 2ème semestre de l'année 2009-2010.

## II. LE NOUVEAU RAPPORT AU TEMPS, À LA TERRE, À L'ÊTRE.



Luigi Russolo, *Dynamisme d'une automobile*, 1912-1913

### 1. Du point de vue de la science historique contemporaine

#### **L'automobile : une machine à “gagner du temps”**

L'automobile fut présentée comme un progrès technique allant de soi, progrès qui consiste en un gain de temps, comme la majorité des objets apparus avec la consommation de masse : machine à laver, tondeuse à gazon, aspirateur, rasoir électrique, etc. Les voitures de course peuvent même faire l'objet de véritables cultes, liés au culte de la vitesse, et être considérées comme des oeuvres d'art par certains intellectuels<sup>53</sup>, comme l'illustre le mouvement futuriste italien des années 1910 et 1920. Ivan Illich a mathématiquement brisé le mythe de l'automobile comme outil privilégié de gain de temps : l'utilisation “type” de l'automobile aux États-Unis dans les années 1970 ne permettait pas, *in fine*, de se déplacer plus vite qu'à pied :

“L'Américain type consacre plus de 1500 heures par an (soit 30 heures par semaine, ou encore 4 heures par jour, dimanche compris) à sa voiture : cela comprend les heures qu'il passe derrière le volant, en marche ou à l'arrêt ; les heures de travail nécessaires pour la payer et pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et impôts... À cet Américain, il faut donc 1500 heures pour faire (dans l'année) 10 000 km. Six kilomètres lui prennent une heure. Dans les pays privés d'industrie des transports, les gens se déplacent exactement à cette même vitesse en allant à pied, avec l'avantage supplémentaire qu'ils peuvent aller n'importe où et pas seulement le long des routes asphaltées<sup>54</sup>.”

Cette absurdité, la science historique ne peut pas l'éviter, puisqu'au contraire elle la conforte en tant qu'élément de la caste calculatrice.

L'automobile aux États-Unis créa massivement un comportement d'utilisateur et de consommateur avide de toujours plus de gains de temps, et l'idée de gain de temps et donc de progrès accompagna l'émergence de la consommation de masse. Des études très sérieuses sur l'automobile en tant qu'objet de consommation par

<sup>53</sup> Luc Ferry estime que certaines voitures de course sont les véritables oeuvres d'art du XXe siècle.

<http://carfree.free.fr/index.php/2010/11/18/pour-luc-ferry-une-voiture-de-course-est-une-oeuvre-dart/>

<sup>54</sup> Ivan Illich, *Énergie et Équité*, 1975.



excellence, qui pousse lui-même à la consommation, ont été menées à partir des années 1950, 1960 et surtout 1970. C'est ce qu'explique très précisément André Gorz dans "L'idéologie sociale de la bagnole" :

“À la différence de tous les propriétaires de moyens de locomotion passés, l'automobiliste allait avoir un rapport d'*usager* et de *consommateur* - et non pas de *possesseur* et de *maître* - au véhicule dont, formellement, il était le propriétaire. Ce véhicule, autrement dit, allait l'obliger à consommer et à utiliser une foule de services marchands et de produits industriels que seuls des tiers pourraient lui fournir. L'autonomie apparente du propriétaire d'une automobile recouvrait sa radicale dépendance.<sup>55</sup>”

## 2. Du point de vue de la pensée historique

### **Le *Word's highest standard of living* s'accompagne de la désolation**

L'automobile est aujourd'hui devenu l'objet le plus courant et le plus banal qui soit. Bien qu'elle soit critiquée par une minorité, son nombre ne cesse d'augmenter. L'automobile est l'objet le plus banal qui soit : en effet, à chaque moment du jour et de la nuit, le citadin la voit, l'entend, la sent. Longtemps ce fut la Croix qui fut pour l'homme l'objet le plus omniprésent. Elle était à l'église, à la maison, au tournant du chemin, au cimetière. L'automobile est aujourd'hui *partout*. Est-il encore nécessaire d'analyser les “conséquences” de cette omniprésence et ce qu'elle a d'obsessionnel et de dévastateur ?

“Désolation est plus que destruction. Désolation est plus sinistre qu'anéantissement. La destruction abolit seulement ce qui a crû et qui a été édifié jusqu'ici. Mais la désolation barre l'avenir à la croissance et empêche toute édification. La désolation est plus sinistre que le simple anéantissement. Lui aussi abolit, et même encore le rien, tandis que la désolation cultive précisément et étend tout ce qui garotte et tout ce qui empêche. Le Sahara en Afrique n'est qu'une forme de désert. La désolation de la terre peut s'accompagner de l'atteinte du plus haut standing de vie de l'homme, et aussi bien de l'organisation d'un état de bonheur uniforme de tous les hommes. La désolation peut être la même chose dans les deux cas et tout hanter de la façon la plus sinistre, à savoir **en se cachant** [nous soulignons]. La désolation n'est pas un simple ensablement. La désolation est, à la cadence maxima, le bannissement de Mnémosyne<sup>56</sup>. [...]”

Comme nous l'avons évoqué plus haut, la pire détresse de l'homme du monde technique est l'absence de détresse. L'atrocité de la dévastation n'est pas éprouvée comme atrocité. Elle est devant nos yeux et pourtant nous ne la voyons pas : des automobiles partout, du béton partout, la nature harcelée, traquée, sommée de livrer sa “matière première”.

**La technique moderne en général - dont l'automobile fait partie - est responsable de la destruction des traditions et des cultures ancestrales des nombreux peuples d'Amérique du Nord.** En effet, non seulement ces peuples ont été détruits par l'homme occidental, mais en plus quand celui-ci daignait leur accorder des réserves, ces peuples perdirent vite leur être au contact de la technique moderne, qui est uniquement profane. Le sacré que ces peuples tentèrent de conserver tant bien que mal a été vite annihilé par notre monde uniquement profane. L'automobile, par exemple, est un objet industriellement reproductible. Or, comme le démontre Benjamin, la reproductibilité technique moderne annihile le sacré. Ainsi **la terre, auparavant séjour et habitation poétique de l'homme, devient globe :**

“La terre est désormais comprise comme une surface quadrillée en longitudes et en latitudes, une somme de points reliés par un gigantesque réseau technologique. La réduction physico-mathématique de la terre à un

---

55 A. Gorz, “L'idéologie sociale de la bagnole”, article publié dans la revue *Le sauvage*, septembre-octobre 1973

56 M. Heidegger, *Qu'appelle-t-on penser ?*, p.36.

espace uniforme et homogène et la conquête technologique de la vitesse (de déplacement, de transmission...) brisent le lien immémorial qui attachait l'homme à son assise et neutralise la singularité de celle-ci. En effet le projet technologique exclut l'existence même de quelque chose comme une terre, c'est-à-dire un fond non objectivable, non délimitable du monde, pur surgissement incalculable de la nature, ou particularité non objectivable du lieu. S'il n'y a plus de "terre", de "sol natal", ni de lieu spécifique, irréductible à un autre, c'est parce que la technique exige la destruction de la terre et son remplacement par un espace neutre, uniforme et universel.

[...]

Du point de vue des coordonnées universelles de l'espace uniformisé, un objet n'est nulle part. Il suffit par exemple de comparer un pont "historique" qui, réunissant les rives d'un fleuve, fonde en quelque sorte le site d'une ville avec un pont préfabriqué, celui d'une autoroute par exemple. Ce pont n'a pas d'affinité avec tel espace plutôt que tel autre. Ce pont n'a pas de lieu, n'a pas de terre<sup>57</sup>."

### **L'automobile, en tant que phénomène mondial, a bouleversé toutes les représentations fondamentales.**

Il est déjà suffisamment absurde de limiter notre questionnement à l'automobile en tant que telle (si nous voulons réfléchir authentiquement et historiquement, nous devons questionner ce qu'est la technique moderne et ce qu'est son essence ; en un mot nous devons avoir un questionnement *global*), il serait plus absurde encore de le limiter géographiquement, alors que le règne de la technique est *planétaire*, même s'il est vrai que l'automobile de masse a pris son essor de manière particulièrement spectaculaire aux États-Unis, nation qui représente par excellence le capitalisme. L'automobile a changé le rapport de l'homme à l'espace et au temps, aux États-Unis puis partout par la mondialisation du modèle américain :

"Dans le temps et dans l'espace toutes les distances se rétractent. Là où l'homme n'arrivait jadis qu'après des semaines et des mois de voyages, il va par air en une nuit. [...] L'homme dans le temps le plus court arrive au bout des trajets les plus longs. Il fait passer derrière lui les plus grandes distances et place ainsi devant lui toute chose à la distance la plus petite.

Seulement cette suppression hâtive de toutes les distances n'apporte aucune proximité : car la proximité ne consiste pas dans le peu de distance. [...] Ce qui en distance est immensément loin peut nous être proche. Petite distance n'est pas encore proximité. Grande distance n'est pas encore éloignement.

Qu'est-ce que la proximité, si elle demeure absente malgré la réduction des plus grandes distances aux plus petits intervalles ? Qu'est-ce que la proximité, si même elle est écartée par cet effort infatigable pour supprimer les distances ? Qu'est-ce que la proximité, si en même temps qu'elle nous échappe, l'éloignement demeure absent ?

Que se passe-t-il alors que, par la suppression des grandes distances, tout nous est également proche, également lointain ? Quelle est cette uniformité, dans laquelle les choses ne sont ni près ni loin, où tout est pour ainsi dire sans distances ?

Dans le flot de l'uniformité sans distance, tout est emporté et confondu. Eh quoi ? Ce rapprochement dans le sans-distance n'est-il pas encore plus inquiétant qu'un éclatement de toute choses ?"

Le rapport de l'homme au temps et à l'espace étant changé, c'est son rapport à l'être même qui est métamorphosé. "Et si nous n'en étions même pas les premiers responsables, nous hommes d'aujourd'hui (*den Heutigen*), pas plus que nos ancêtres plus ou moins lointains ? Si cette situation tenait à ce qui, depuis l'origine, est en marche à travers toute l'histoire de l'Occident (*die abendländische Geschichte*), à un événement que tous les yeux de tous les historiens n'arriveraient pas à voir, et qui pourtant arrive, autrefois, aujourd'hui et dans l'avenir ? <sup>58</sup>"

\* \* \*

---

57 A. Vuillot, *Heidegger et la terre – l'assise et le séjour*, pp.161-162.

58 "La question fondamentale de la métaphysique", dans *Introduction à la métaphysique*, pp.48-49.

Ayant donc reconnu dans l'automobile une des formes que prend le capitalisme, qui est lui-même une des formes du *Gestell*, nous avons donc pensé que le sujet "l'automobile aux États-Unis" nécessitait plus qu'un simple compte-rendu. La mondialisation du modèle américain nécessite aujourd'hui de penser l'automobile de masse aux États-Unis comme un phénomène américain, donc nécessairement global, allant croissant de l'après-guerre au XXI<sup>e</sup> siècle. Comme l'illustre de manière loufoque la photographie mise en exergue de ce devoir, l'automobile de masse est non seulement un symbole de l'avènement du nihilisme décrit par Nietzsche, mais elle a remplacé la croix chrétienne en tant qu'objet le plus omniprésent dans le monde occidental, et elle a même aujourd'hui dépassé les limites du monde chrétien pour être un phénomène planétaire.

Le capitalisme étant par essence court-termiste et sa puissance dévastatrice extrêmement rapide, le point de non-retour de la dévastation écologique auquel il mène l'homme étant de plus en plus flagrant<sup>59</sup> même pour les sceptiques et les adeptes de la "posture réflexive", les esprits libres et responsables doivent par conséquent "*protester contre l'éducation historique que l'homme moderne donne à sa jeunesse [...]*"<sup>60</sup> et "[...] exiger que l'homme apprenne avant tout à vivre et n'utilise l'histoire que pour mieux servir cette vie dont il fait l'apprentissage"<sup>61</sup>.

---

59 Selon une étude de quatre scientifiques de l'I.P.C.C. (International Panel on Climate Change), les dérèglements climatiques auraient déjà commencé et seraient irréversibles pour un millier d'années :

<http://www.pnas.org/content/early/2009/01/28/0812721106.full.pdf+html>

60 Souligné dans le texte.

61 Nietzsche, *Deuxième considération inactuelle* : "De l'utilité et des inconvénients de l'histoire pour la vie", p.567.

## Bibliographie :

### **Ouvrages de philosophie :**

- ANDERS (Günther), *Die Antiquiertheit des Menschen* (Vol.1), Éd. Beck'schen Reihe, Munich, 2002.  
BENJAMIN, *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique*, Gallimard, Paris, 2008.  
HEIDEGGER, *Qu'appelle-t-on penser ?*, P.U.F, Paris, 1959.  
HEIDEGGER, *Écrits politiques – 1933-1966*, N.R.F Gallimard, Paris, 1995.  
HEIDEGGER, *Questions III et IV*, Gallimard, Paris, 1976.  
HEIDEGGER, *Essais et conférences*, Gallimard, 1958.  
HEIDEGGER, *Introduction à la métaphysique*, Gallimard, Paris, 1978.  
NIETZSCHE, *Oeuvres complètes (vol.1)*, Gallimard, Paris, 2002.  
NIETZSCHE, *Le Gai savoir*, Gallimard, Paris, 1982.  
NIETZSCHE, *Humain, trop humain (vol.2)*, Gallimard, Paris, 1968.  
NIETZSCHE, *Ecce Homo*, Gallimard, Paris, 2000.  
VUILLOT (Alain), *Heidegger et la terre – l'assise et le séjour*, L'Harmattan, Paris, 2001.

### **Ouvrages d'histoire :**

- BOORSTIN (Daniel), *Histoire des Américains, tome 3*, Armand Collin, Paris, 1981.  
KLEIN (Maury), *Le Krach de 1929*, Éd. Les Belles Lettres, Paris, 2009.  
ZINN (Howard), *Nous, le Peuple des États-Unis...*, Éd. Agone, Marseille, 2004.  
ZINN (Howard), *Une Histoire populaire des États-Unis*, Éd. Agone, Marseille, 2002.  
ZINN (Howard), *L'impossible neutralité – autobiographie d'un historien et militant*, Éd. Agone, Marseille, 2006.

### **Articles de revues, de magazines, et articles en ligne :**

- ALBERTGANTI (Michel), "Quand BP cherche à museler les scientifiques", 24 juillet 2010, sur son blog : <http://www.franceculture.com/blog-en-quete-de-science-2010-07-24-quand-bp-cherche-a-museler-les-scientifiques.html>  
GOFF, LE (Jacques), "Nous ne sommes plus au Moyen-Âge. Gare à l'écologie millénariste !", dans *Le Monde*, dimanche 14 mars 2010 - lundi 15 mars 2010.  
GORZ (André), "L'idéologie sociale de la bagnole", dans *Le Sauvage*, septembre-octobre 1973.  
SHOWALTER (William Joseph), « The Automobile Industry », dans *The National Geographic Magazine*, octobre 1923.  
SOLOMON (Susan), PLATTNER (Gian-Kasper), KNUTTI (Reto), and FRIEDLINGSTEIN (Pierre), I.P.P.C., "Irreversible climate change due to carbon dioxide emissions", consultable sur le site Internet <http://www.pnas.org/content/early/2009/01/28/0812721106.full.pdf+html>

### **Ouvrages divers :**

- MORAND (Paul), *New York*, Flammarion, Paris, 1981.

### **Ouvrages spécialisés :**

- BERGER (Michael), *The Automobile in American History and Culture: a Reference Guide*, Greenwood Press, London, 2001.  
FLINK (James), *The Automobile Age*, Massachusetts Institute of Technology Press Paperback Edition, Cambridge (MA), 1988.  
FLINK (James), *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Massachusetts Institute of Technology Press Paperback Edition, Cambridge (MA), 1970.  
HALE (James), *The Wonderful Wacky World of Marketingmobiles: Promotional Vehicles of the World*, Veloce Publishing, Los Angeles, 2005.  
ILLICH (Ivan), *Energy and Equity*, Marion Boyars Publishers Ltd, 2000.  
LEWIS (David), *The automobile and American culture*, The University of Michigan Press, Chicago, 1983.