

## Sur cette foutue bagnole

Voici un article pour rassembler des pépites sur cette bagnole qui nous tue :

« Un des signes les plus manifestes de la satisfaction pulsionnelle donnée à l'égoïsme par des moyens industriels, c'est la voiture individuelle – magnifique objet démocratique sadien qui permet à chacun d'affirmer sa puissance égotique. On sait d'ailleurs quelle place éminente elle occupe dans l'imaginaire freudo-fordiste américain d'affirmation de l'égo. Cet instrument de liberté est aussi **un instrument de grande destruction**. Combien de villes, à commencer par Paris, avec son périphérique, ses voies sur berge, etc. ont été détruites par la voiture individuelle **séparant les quartiers, ruinant les anciennes socialités, polluant les airs, étourdissant de bruit les habitants et expulsant les enfants des rues ? Combien de paysages urbains ou ruraux ont été à jamais défigurés ?** C'est la notion d'espace public, libre d'accès et gratuit, véritable fondement de la démocratie, qui s'est trouvée menacée. Submergeant le monde, partie des États-Unis pour arriver jusqu'en Chine, la circulation automobile, condamnant progressivement la déambulation des individus, a produit de gigantesques enclaves fermées : centres-villes, banlieues, zones commerciales, parcs de loisirs, lotissements résidentiels, quartiers d'exclusions, cités... Soit autant de zones urbaines enclavées autour de giratoires et de voies rapides. A cette destruction de l'espace public **il faut ajouter le nombre de vies humaines régulièrement données en tribut à la voiture**. Et le fait que la voiture engage **un cycle de destruction exponentielle** : quel sera l'état de la planète lorsque tous les Chinois, puis tous les Africains auront leur voiture ? (...) La voiture est l'exemple parfait de l'objet sadien moderne. Pourquoi ? Parce qu'elle permet d'atteindre sans peine l'idéal sadien : être tyran. »

D.R. Dufour

« Il n'est pas nécessaire d'être grand clerc ou connaisseur patenté de l'âme humaine pour discerner le fétichisme de l'automobile et **sa signification phallique**. Le discours publicitaire comme la parole commune insistent constamment

sur la sensualité des formes, la puissance tapis sous le capot, la forme aérodynamique toujours "scientifiquement" calculée de façon à faciliter la pénétration de la voiture dans les masses d'air, le plaisir de la conduite. **Ce fétichisme phallique assure donc socialement un espace d'expression pour les innombrables frustrations de la vie sociale et joue un rôle compensatoire très utile.»**

J.J. Delfour.

« Si jamais l'automobile venait à se généraliser, **cela engendrerait un égoïsme terrible chez l'être humain.** Cela entraînerait une violence dans des proportions que nous n'avons encore jamais connues : ce serait la fin de la famille telle que nous l'avons connue avec trois ou quatre générations partageant le même foyer. **Cela anéantirait nos relations avec notre voisinage et l'idée même de la communauté. Nous verrions de gigantesques villes se créer comme des cancers, des banlieues résidentielles à la fausse opulence, une campagne aux paysages ruinés, des agglomérations encerclées par des usines destructrices pour la santé, des fermes industrielles spécialisées. Cela ferait de chaque homme un tyran. »**

R.A. Lafferty en 1960 (dans une fiction se plaçant en 1900)

Ci-dessous, extraits de « L'Hommauto » de Bernard Charbonneau (**en 1967 !!!!**)

« L'homme occidental tend à faire corps avec sa bagnole; sans roues il n'est plus qu'un misérable homme-tronc: un piéton. Ou plutôt, impatiente au bord du trottoir, la bagnole attend son homme; car il faut bien que lui aussi regagne son garage, c'est-à-dire sa maison. L'hommauto forme un tout avec sa coquille à moteur. Il va, l'auto l'avale, la portière claque et il démarre. Il vient et, après un dernier rot, la bagnole accouche de la personne humaine; mais elle la récupère bientôt. Contact, l'auto ronronne; il fallait l'homme pour lui donner la vie. Il la conduit, mais désormais c'est l'engin qui l'entraîne. **Quand l'invincible mécanique fonce en jetant sa clameur, qui se douterait qu'elle renferme un délicat mammifère que le moindre choc suffit à meurtrir ? Il faut qu'un accident vienne la**

**broyer pour qu'un filet de sang filtrant à travers les tôles nous fasse découvrir qu'elle dissimulait un corps, et peut-être une âme.»** (p. 14-15.)

« Aujourd'hui, le piéton disparaît, avalé par l'automobile. Il a perdu la partie dans les villes, traqué sur la chaussée jusque entre les clous par les bagnoles qui n'attendent que le feu vert pour lui bondir dessus. Et il est chassé du trottoir où ces dames s'installent. **Il n'a plus voix au chapitre, leur tonitruant bavardage lui cloue le bec. Il ne peut ouvrir la bouche de crainte d'être asphyxié par leurs pets.** Quant à la route, il ne sait plus s'il doit tenir sa gauche ou sa droite. Piéton, prenez garde à droite, la voiture menace vos arrières ! Prenez garde à gauche, la bagnole vous charge de front ! Les Ponts et Chaussées ne lui laissent même plus la place d'un sentier, il ne lui reste qu'à s'enterrer dans le fossé; et c'est bien pire dans les bourgs, où la crue de l'asphalte lui colle le dos au mur devant le peloton des bagnoles. Où est le temps où, sac au dos, tenant le guidon d'une main, Adam et Ève prenaient la route ? Le piéton ne suit plus une route, il longe une voie ferrée, à chaque instant giflé par des express. **Le piéton est une survivance, un obstacle qui pousse parfois l'impudence jusqu'à se faire écraser. [...]** **Le piéton est forcément insolite ; déchaussé de ses pneus, dévêtu de ses tôles, l'homme sans auto est en quelque sorte à poil,** aussi obscène qu'un limaçon sorti de sa coquille. Il est normal que la police l'inculpe d'attentat à la pudeur automobile.» (p. 32-33.)

« Le grand prétexte de la bagnole c'est la liberté: le voyage. Mais c'est la machine qui impose l'itinéraire. **L'auto ne peut couper à travers les champs, elle a besoin de routes, et pas n'importe lesquelles; elle exige de l'asphalte, et le plus doux, le plus large et le plus droit sera le meilleur.** » (p. 75.)

« **Tout homme travaille aujourd'hui pour gagner et nourrir son auto ;** c'est probablement pour cela que la semaine de cinquante heures a remplacé depuis la guerre celle de quarante. Et comme la bagnole doit se dégourdir les muscles pour éveiller son appétit, elle a besoin de concentrer au maximum le travail, dans une journée aussi bien que dans une semaine continue. C'est ainsi, quand son homme est au bout du

rouleau, qu'elle lui procure l'indispensable repos du week-end ou de six heures.» (p. 80-81.)

« La journée finie, le travailleur n'a plus qu'à s'affaler sur la banquette, et au volant. Car c'est en machine que nous allons servir les machines. Le transport s'ajoute au travail, grâce à l'auto nous avons vaincu la distance, et nous nous baladons chaque jour un peu plus loin pour rejoindre notre établi ou notre bureau. Chaque jour nous avons les plaisirs du week-end en regagnant notre dortoir campagnard; le travail est fini, mais les machines ronflent d'autant plus; et plus la production des autos augmente, plus ce plaisir dure. En autobus ou en bagnole, nous sommes maintenant des millions de touristes à jouer au bouchon. D'année en année, la durée des transports augmente; ils sont si nombreux et si perfectionnés ! **Peut-être qu'un jour l'auto nous sauvera du travail en nous empêchant d'y arriver.** » (p. 81.)

« Aujourd'hui la bagnole est moins le jouet du dimanche qu'un outil quotidien. Moyen d'évasion ? Allons donc ! D'intégration dans la prison sociale. **Tout est prévu pour nous contraindre à nous en servir.** Dans une telle société, sans permis de conduire, l'homme n'est plus qu'un mort-vivant; privé de moteur et de roues, le travailleur n'est qu'un paralytique ; s'obstinerait-il à marcher qu'il ne trouverait plus de trottoirs. Comment atteindre à pied l'épicerie d'en face ? Et la nationale ne se traverse pas à la nage. » (p. 81-82.)

« **La bagnole ne tue pas, c'est un accident, un événement aberrant qui ne se reproduira jamais, et qui ne peut arriver qu'aux autres.** Et la bagnole ne tue pas, parce qu'elle tue quotidiennement ; il suffit qu'un fait devienne quotidien pour qu'il disparaisse de la conscience. Le premier mort en auto a provoqué quelque remous, mais le millionième? Pourtant General Motors aurait pu lui offrir une couronne mortuaire pour marquer ce record. **Aujourd'hui mourir en auto c'est en quelque sorte mourir dans son lit** ; aussi, tandis que le moindre cadavre de la S.N.C.F. a droit aux gros titres, le mort automobile se perd en deux lignes dans la chronique locale: **on ne peut s'amuser à consacrer un titre à chaque tué quand la guerre est déclarée.** » (p. 114.)

« Laissée à elle-même, la bagnole finit par se détruire. Le temps que sa rapidité nous donne, elle nous le prend aussitôt pour nous expédier ailleurs. **Comme le téléphone ou l'avion, pour une corvée qu'elle nous supprime, elle nous en invente mille. Elle nous mène à la campagne, mais bientôt, l'auto aidant, nous ne trouverons plus à cent kilomètres de voiture la baignade ou la verdure qui nous attendaient à cinq minutes de marche. La bagnole, c'est la liberté de mouvement, individuelle ou familiale; mais quand cent mille libertés motorisées se ruent au même endroit, c'est le bouchon. La "démocratie" occidentale prétend cumuler la liberté et la fabrication en série d'une masse toujours accrue d'hommes et de bagnoles: elle devra choisir. » (p. 123-124.)**

**+ TOUT LE CHEF-D'OEUVRE : Le petit traité de vélosophie de Didier Tronchet.**

**+ TOUTES Les analyses d'Ivan Illich sur la voiture. (Recopiages, plus tard sans doute)**

Sylvain Rochex