

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Band: 74 (1979)
Heft: 3-fr

Artikel: L'histoire de l'auto : une histoire de fous
Autor: Rougement, Denis de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174825>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'histoire de l'auto – une histoire de fous

L'Auto qui devait servir à l'évasion mène d'abord au bureau, à l'usine. Elle devait «rafraîchir les poumons», elle les pollue et cancérise. Elle devait permettre d'aller vite, et elle ne fait que 4 kilomètres à l'heure – qui est l'allure d'un piéton peu pressé – dans le centre de nos grandes villes, qu'elle asphyxie. Le rendement de l'automobile est resté jusqu'à ce jour l'un des plus faibles dans le monde des machines: les voitures américaines rejettent par les tuyaux d'échappement 87% de l'énergie qu'elles consomment. Mais le rendement négatif, en morts et en blessés, ne cesse de s'améliorer: le nombre des morts et actuellement de 280 000 par an, et celui des blessés, de 13 millions. La voiture est la première cause de décès des moins de vingt-cinq ans aux Etats-Unis. Il y a certes dans le monde plus de morts par le cancer que par l'auto, mais un grand nombre de cancers sont dus aux pollutions qui ont l'auto pour cause. Partir au hasard sur les routes, c'était donc cela?

*

Au lieu de la libération rêvée par Henry Ford, nous avons accepté en fait l'asservissement au rythme des machines, et la manie de la compétition – vitesse, mode, ou prix – qui accentue les traits psychologiques les plus antisociaux de notre nature, et les plus névrotiques de notre société. Aller plus vite que les autres, aller plus vite en soi, donne aux impuissants de l'intellect, du sexe ou de l'affectivité, dès dix-huit ans, les moyens surpuissants de se venger sur le repos et la sécurité des autres. Rouler devient une fin en soi, et ce besoin dont on a vu qu'il est presque entièrement artificiel, a investi en moins d'un demi-siècle notre vie quotidienne et le budget de l'Etat.

*

L'Auto a tué la Ville, civiquement, socialement parlant, en permettant de lui donner une extension kilométrique qui fait éclater toute communauté, et un encombrement qui rend impraticable l'usage quotidien des commodités qui font la raison d'être d'une cité – transports, marché, culture, beauté des perspectives, sécurité, surprises de la rue, vie des places. Chassant les piétons des artères livrées au «fleuve des voitures» et des places transformées en parkings, l'auto dévaste ou interdit les lieux où se formait l'opinion vivante au gré des rencontres et des attroupements. L'Auto rend la ville invivable par des embouteillages qui ressemblent à des infarctus; irrespirable par ses émanations asphyxiantes; bref, l'Auto a ren-

du la ville à tel point insensée que tous les samedis elle se vide d'un tiers de sa population qui fuit en masse et grâce à elle, vers la solitude des campagnes. C'est ainsi que la pollution urbaine s'étend à l'ensemble du territoire. Parce qu'il ne peut plus vivre en ville, le citoyen se rue sur la campagne et ne tarde pas à la dénaturer. L'Auto détruit tout ce qu'elle permet de découvrir, à commencer par les plus beaux paysages, que l'on tronçonne et que l'on saigne, et que l'on bétonne pour permettre à des foules d'aller voir où ils furent avant la ruée bovine de leurs admirateurs – mais ce qu'ils furent est à jamais perdu.

*

L'épuisement des ressources connues de pétrole, exploitées aux prix d'aujourd'hui, est prévu pour l'année 2000, au rythme actuel du gaspillage motorisé. Nos gouvernements n'y croient pas ou du moins le disent publiquement: ils touchent 60% sur la vente de chaque litre. Il s'agit donc d'étouffer dans le public jusqu'au pressentiment d'une fin possible du jeu de l'offre auto et de la demande pétrole; mais, en même temps, de se préparer à la relève qu'on sait inévitable, d'où les investissements des pétroliers et des capitalistes du tiers monde dans les centrales nucléaires. Vendre dix fois, vingt fois plus cher fera vendre moins vite. Vendre moins vite fera durer le plaisir. La politique des princes arabes est cohérente, ils réagissent très raisonnablement au diagnostic du Club de Rome. Ils amassent des fortunes qui les mettraient, selon la déclaration récente du petit-fils d'Henry Ford, en mesure de racheter la General Motors et la Ford Company, s'ils le voulaient: et voilà une boucle bouclée.

*

Résumons-nous: en 1899, personne n'a besoin de l'Auto. Mais Henry Ford réussit à l'imposer au monde en quelques dizaines d'années, et voici nos villes invivables, le bétonnage universel, la nature défigurée, la morale quotidienne et publique dégradée, l'industrie et l'économie tout entières suspendues à l'Auto, qui est elle-même suspendue aux ressources de pétrole, qui dépendent de la politique des Arabes, laquelle est déterminée par l'existence d'Israël, qui n'a été rendue possible et nécessaire que par les camps de la mort de cet Hitler que nos futurologues ne pouvaient pas prévoir.

*Denis de Rougemont, «L'avenir est notre affaire»
(Club du Livre Ex Libris)*