

KILIAN JÖRG
AUTO-
DESTRUCTION

Pourquoi la voiture détruit le monde
(et comment arrêter ça)

Traduit de l'allemand par Matthieu Dumont

© Wildproject 2025 pour la traduction française

© Kilian Jörg 2024

Ce livre est constitué d'extraits, sélectionnés par l'auteur
et par Matthieu Dumont, du livre *Das Auto und die ökologische Katastrophe*
publié aux éditions Transcript en 2024

Suivi éditorial : Baptiste Lanaspeze

Composition : B. L.

Correction : Laure Dupont

ISBN 978-2-381140-971

Imprimé en France

Wildproject

Table des matières

35	Vers une politisation de la voiture
41	La voiture, moteur de l'« homogénocène »
44	La pérennisation de la guerre
46	En route vers la nature ?
53	Le nivellement du monde
58	L'État et la mort
64	L'inscription du danger de mort dans le quotidien
69	La destruction de l'espace
73	L'héritage matériel du fascisme
79	Le fascisme et le capitalisme consumériste
84	Pétronormalité
88	L'homme, la mort et la machine
94	Le microfasciste en chacun de nous
100	La pulsion destructrice
104	Phallus et crash
112	Les flux mécaniques de l'époque moderne
117	Dans les embouteillages du futur
120	Utopies dans les ruines de la modernité
125	Des mondes contre le monde
131	Escalade ou partage des mondes
135	Pour une reconstruction de nos désirs
139	<i>Postface de François Guerroué</i>

« Soyons raisonnables, on ne va pas supprimer la voiture du jour au lendemain. » Il est toujours délicat de contredire de telles objections. C'est qu'en effet notre économie, le monde du travail, nos façons de concevoir nos loisirs et même la perception que nous avons de nous-mêmes en tant qu'êtres autonomes s'effondreraient rapidement si la voiture venait à disparaître. Mais on ne peut s'empêcher de s'interroger : et si la raison qui sous-tend nos subjectivités était en elle-même une raison autodestructrice ? Et si ce qui nous paraît raisonnable, rationnel, se révélait être le moteur de l'autodestruction planétaire ? Ce livre aura pour but de vérifier la validité de cette thèse en se servant de l'automobile comme symbole de cette autodestruction, puis d'esquisser quelques pistes pour tenter de sortir de cette trajectoire fâcheuse.

Au cœur de cette thèse se trouve l'observation selon laquelle l'auto (en grec ancien, *autós* signifie « soi » ou « mû par soi-même ») et le moi moderne ne font plus qu'un. Ce qui peut expliquer pourquoi certaines amoureuses des voitures perçoivent le moindre petit effleurement de la carrosserie de leurs bolides comme une agression envers leur propre moi. Souhaitant demeurer intact, le moi moderne précipite la catastrophe écologique. L'enveloppe métallique de ce moi entraîne certes dans son sillage une destruction massive, mais depuis l'intérieur du véhicule, il est tout à fait possible d'ignorer cette dévastation. À travers les vitres de l'habitacle, la « nature » déploie ses charmes au bord de l'autoroute, et les nouvelles qui sortent de l'autoradio au sujet de la catastrophe climatique ne font qu'égrener des chiffres trop abstraits pour avoir un sens dans notre réalité quotidienne. « Bah, j'ai la clim dans mon SUV électrique. » Ainsi que diverses études ont pu le prouver, la crise climatique pousse effectivement de nombreux individus à s'offrir une automobile encore plus grande, grosse et gourmande. En France, les *sport utility vehicles* surdimensionnés ont

vu leur part de marché grimper de 45 % à 47 % en 2023, détrônant au passage les berlines. Ce cocooning que nous pratiquons dans de telles forteresses automobiles est l'une des nombreuses conséquences de la raison autodestructrice à l'œuvre au sein de notre culture consumériste moderne. Mais des parades peuvent exister, nous le verrons. Il en va de notre survie.

Vers une politisation de la voiture

On observe aujourd'hui une politisation de la voiture sans précédent. Depuis que la crise climatique est entrée dans le discours dominant au moment des grèves scolaires, la voiture se retrouve de plus en plus dans le collimateur d'une génération de jeunes militant·es engagé·es dans la cause écologiste. Au cours des dernières années, on a occupé des autoroutes, bloqué des chantiers routiers ; et diverses initiatives populaires ont demandé la limitation massive de la circulation automobile. Pas une semaine ne passe sans que des blocages d'axes routiers ne paralysent le trafic, et presque aucun projet routier d'envergure ne peut être déployé en Europe centrale ou occidentale sans devoir affronter une importante résistance. Tout se passe comme si un nombre toujours plus grand de militant·es d'horizons divers constataient que notre « empreinte écologique » était en réalité surtout une empreinte de pneu sur une chape de bitume.

En France, la coalition La déroute des routes a accompli le travail énorme de réunir plus de soixante-huit luttes locales contre des projets routiers, et de les faire converger vers la demande commune d'un moratoire national sur les nouvelles constructions de routes. Un quart des parlementaires français a soutenu le moratoire, ce qui a donné lieu à un grand débat public sur la poursuite de la politique actuelle, à une époque où – outre la catastrophe écologique – il n'y a même plus de véritable croissance démographique ou économique.

Le média *Reporterre* a dressé la carte des dizaines de mobilisations en cours contre le déploiement « inutile et dévastateur » d'infrastructures routières¹. Parmi les plus célèbres, il faut bien sûr citer la lutte visant à empêcher la construction de l'autoroute A69 devant relier Castres et Toulouse. Un projet rejeté par le Conseil national de protection de la nature

1. luttelocales.gogocarto.fr

et décrit par l'Autorité environnementale comme « anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels de sobriété, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air, d'arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire et d'évolution des pratiques de mobilité ». Membre du Haut Conseil pour le climat, la paléoclimatologue Valérie Masson-Delmotte a elle-même demandé à l'État français de renoncer à un tel projet délétère. En février 2025, si le tribunal administratif de Toulouse a rendu un verdict favorable aux opposants engagés dans la bataille depuis plus de trois ans, l'État refuse encore de s'avouer vaincu².

Quant à l'espace germanique, pour ne citer que certains exemples parmi les plus spectaculaires au cours de ces dernières années de militantisme : à Vienne et à Berlin, une puissante résistance s'est organisée contre la construction de nouvelles bretelles d'autoroute. Tandis que dans la capitale autrichienne, une occupation de quatre mois a permis d'éviter (du moins pour le moment) la construction de l'autoroute portant le nom du parc naturel régional qu'elle traverse, la Lobau, des militant·es de la capitale allemande ont occupé presque chaque semaine l'extension de l'A100 prévue par l'État fédéral – un tronçon qui demeure extrêmement controversé. Quant aux manifestations contre la construction de l'A49 entre Kassel et Gießen, si elles n'ont pas connu le même succès, elles ont été la cible d'une répression encore plus impressionnante : l'un des plus grands déploiements de forces de police de l'histoire de la Hesse – forces qui expulsèrent avec violence, au bout de soixante-neuf jours de siège, les occupant·es de la forêt de Dannenröder, parmi lesquelles de nombreuses blessé·es furent à déplorer.

Même en dehors des innombrables activités de désobéissance civile menées contre l'hégémonie automobile et

ses infrastructures, il existe à l'intérieur du système toute une palette d'initiatives et de référendums, ainsi que le « référendum sur le vélo » proposé dans cinquante et une villes allemandes, ou celui intitulé « Pour un Berlin sans voitures », suggérant de diviser par cinq le trafic routier au sein du Ring, le périphérique ferroviaire de la ville, en introduisant des « dérogations » obligatoires. Même dans le cadre des salons automobiles de Francfort ou de Munich, les trois dernières éditions ont été le théâtre, pour la première fois depuis leur création plus d'un siècle auparavant, de blocages d'entrées, de voies d'accès, ou d'autres initiatives encore, visant à perturber l'événement. Lorsqu'elle fait les grandes lignes dans les médias, la parade triomphale de l'industrie automobile allemande et internationale n'est plus célébrée pour ses incroyables carrosseries aérodynamiques, mais présentée à travers le débat qu'elle suscite sur la pertinence de l'automobile à l'époque de la crise écologique – ou est alors prise comme alibi pour verser des torrents de fiels sur les « agitateurs » qui s'en prennent à elle. Ce vocabulaire qui vise à présenter les militant·es comme des agents du chaos, d'ordinaire réservé en Allemagne à la presse populiste du groupe Springer, est d'ailleurs à présent repris par une presse dite de qualité, dans les pages de la *Frankfurter Allgemeine* par exemple, dès qu'il est question de la voiture.

Quelque chose se déplace dans le discours ambiant vis-à-vis du statut de la voiture. Là où les précédentes générations célébraient la voiture comme une promesse de liberté juvénile, on la combat aujourd'hui de plus en plus comme un danger pour la survie planétaire. Un terreau idéal pour des débats moraux houleux et polarisés de part et d'autre des lignes prédéterminées entre les générations, les milieux sociaux et les lieux de résidence. Les anciens reprochent aux jeunes leur ingratitude et leur manque de réalisme, les ruraux aux urbains un renoncement typique des privilégiés,

2. Voir Jade Lindgaard, « A69 : l'État s'acharne et se fourvoie dans le déni climatique », *Médiapart*, 27 février 2025.

et les migrants et les moins privilégiés aux classes moyennes des centres-villes de mener une nouvelle sorte de lutte des classes par le haut (« nous voulons aussi pouvoir atteindre ce que vous avez depuis longtemps ! »).

Mais même si certains constructeurs automobiles, repris à l'envi par les médias, dénoncent un « climat de plus en plus hostile à la voiture en Allemagne », et même si l'on note en effet une lente évolution des pratiques politiques dans certains espaces, plutôt urbains et économiquement favorisés, où l'on prend ses distances avec l'hégémonie sans partage de la voiture en introduisant çà et là une timide piste cyclable ou telle ou telle « zone de rencontre », il ne faut pas pour autant accueillir avec trop d'optimisme cette nouvelle tendance à la politisation de la voiture. Outre le fait que cette dynamique tend à se cantonner aux pays européens opulents dans lesquels l'acquisition d'un véhicule, les pleins d'essence, la construction des routes ainsi que l'industrie automobile sont encore massivement soutenus par les deniers publics (et qu'il n'est donc pas question en réalité d'un « climat hostile à la voiture »), le léger recul des premières immatriculations après la pandémie de 2020 ne constitue guère plus qu'un petit creux, qu'on ne peut encore interpréter comme une véritable tendance à la baisse.

Comme l'historien Brian Ladd en fait le constat dans son livre *Autophobia: Love and Hate in the Automotive Age*, paru en 2008, l'histoire de l'automobile est depuis le départ marquée par une oscillation entre amour et haine. Le développement de critiques (parfois fondamentales) de la voiture doit être compris plutôt comme le produit de la structure affective d'une société automobile, que comme un indice de sa fin prochaine.

Ce qui a commencé comme une expérience scientifique est d'abord devenu un outil d'aventuriers, puis un jouet de riches, puis une ambition de démunis, et enfin le serviteur du plus

grand nombre. [...] De joujou d'une société, elle est devenue son maître. Elle est aujourd'hui notre despote, si bien que nous nous rebellons enfin contre la voiture et commençons à nous dresser contre ses arrogances.

De telles phrases pourraient, du moins en substance, être issues des rangs de la contestation actuelle, or elles sont tirées d'un périodique paru il y a plus d'un siècle (1902) en Californie, le *Overhead Monthly*. Dès les premières années de l'histoire de l'automobile, de nombreuses voix se sont élevées pour protester contre son règne et annoncer la fin de sa longue et exponentielle expansion, pourtant toujours à l'œuvre aujourd'hui. Que ce soit Oswald Spengler en 1931, Arthur C. Clarke, Marshall McLuhan ou Jane Jacobs au début des années 1960 ou encore Peter Sloterdijk depuis la fin des années 1980, il y a toujours eu des intellectuels de premier plan pour décrire la voiture comme une absurdité monstrueuse et prédire son crépuscule imminent. Au moment où, liée à l'essor d'un capitalisme consumériste, la production automobile explosa pour la première fois, à la fin des années 1950, nombreux furent ceux – comme l'écrivain américain John Keats ou Sir Herbert Manzoni, grand spécialiste de la circulation routière – qui prophétisèrent la fin prochaine de la voiture. Dès les années 1960, sont apparues des formations militantes visant à lutter contre la voiture, comme le mouvement Provo à Amsterdam, dont les membres proposèrent une interdiction de ces véhicules dans les centres-villes et la mise en place d'un système de prêt gratuit de vélos, ou encore comme cette organisation « anti-auto » à Helsinki, qui exhortait à démolir à coups de marteau les voitures garées sur le trottoir. Dans les années 1970, de nombreux débats enflammés tournèrent autour de la possibilité de limiter aux voitures l'accès aux centres-villes et autour de leurs effets délétères sur l'environnement. Dans les années 1980, des expositions comme « Le cauchemar automobile : une inven-

tion centenaire et ses conséquences » rencontrèrent un vif succès dans les villes allemandes et suscitèrent une multitude de réactions. Dans les années 1990, cela devint un lieu commun de parler de « la fin de l'âge automobile » dans les cercles progressistes, et le paysage éditorial universitaire ne manquait pas de titres comme *The City after the Automobile* (de Moshe Safdie) ou *After the Car* (de K. Dennis et J. Urry).

Or ce crépuscule n'est jamais arrivé. En dépit des critiques et des oraisons funèbres, le régime automobile n'a eu de cesse de poursuivre son expansion, paradant sur le tapis rouge qui lui était déployé. Les ventes de voitures ont continué de progresser de manière quasi exponentielle, et même dans des pays européens comme l'Allemagne, où la démographie stagne depuis des décennies malgré les renforts migratoires, on construit encore aujourd'hui toujours plus d'autoroutes, de voies rapides et de parkings. Rétrospectivement, on remarque que les différentes crises de l'automobile qui ont eu lieu dans l'histoire se résumaient en réalité à des creux de vague annonçant la prochaine poussée de croissance. Et avec ces voitures électriques fortement subventionnées un peu partout, le prochain boom est à vrai dire déjà prêt à prendre le relais. Or la voiture électrique n'est ni une nouveauté ni une solution. Il existait déjà en 1897, à Londres, toute une flotte de taxis complètement électriques, et autour de 1900, un bon tiers du parc automobile américain était électrique – un pourcentage bien plus élevé qu'à l'heure actuelle. Les voitures électriques permettent d'externaliser vers des parties moins riches du monde certains dégâts environnementaux directs, comme les gaz d'échappement ou le bruit, tout en renforçant notre mode de vie moderne écocide, simplement repeint en vert³.

3. Voir mon article sur la voiture électrique dans la revue *Les Temps qui restent* : lestempsquirestent.org/fr/numeros/numero-4/la-voiture-electrique-un-maintien-du-statut-quo-sous-auspices-vertes

La voiture, moteur de l'« homogène »

Quel que soit son mode de propulsion, la voiture demeure le symbole d'une « vie réussie ». Avoir accompli quelque chose, c'est en posséder une (ou deux, trois, quatre...). Et même si cette disposition d'esprit a quelque peu vacillé ces derniers temps dans certains milieux européens, cette désaffection est compensée par l'impressionnant essor de jeunes et grandes nations automobiles comme l'Inde ou la Chine, où l'inquiétant pouvoir de fascination et de destruction de ces véhicules ne fait que commencer à se déployer.

Notre environnement, à travers lequel nous roulons la plupart du temps – oui –, est le résultat d'une transformation lente (d'abord spéculative puis pratique) de la matière terrestre, dont l'agent le plus efficace n'est autre que notre « moi mouvant », alias l'« auto-mobile ». Lorsque nous parlons aujourd'hui d'une crise du rapport entre l'humanité et son environnement, il convient de rappeler le rôle central que joue la voiture dans celle-ci, non seulement en raison de la pollution et des destructions environnementales qu'elle engendre, mais comme catalyseur d'un changement d'attitude vis-à-vis de ce qui nous entoure et de nous-mêmes. L'automobile est certainement le produit capitaliste qui a le plus durablement homogénéisé notre planète et nos modes de vie. Le problème de l'anthropocène est qu'il s'agit en premier lieu d'un « homogène », ainsi que Charles C. Mann l'a fait remarquer. Par ce terme, il faut entendre une ère dans laquelle des formes de vie humaines et non humaines se trouvent homogénéisées à vue d'œil selon un schéma consumériste, celui de la production de masse, transformant et réduisant une diversité diapréée d'espaces de vie multiples en un désert agraire constellé de béton et peuplé d'une poignée d'espèces dominantes (humains,

bovins, porcins, poules, rats, blattes, pommes de terre, soja, blé, etc.).

Même si cela irait dans l'air du temps, il serait un brin exagéré de rebaptiser « automobilocène » cet « anthropocène » (pour ajouter une énième proposition aux variations déjà existantes, « homogénocène », donc, mais aussi « occidentalocène », « androcène » ou encore « capitalocène »). Or cela permettrait pourtant de refléter au mieux le rôle central de la voiture dans la transformation de notre environnement *anthropogénique* en un lieu tellement homogène et lisse qu'elle provoque ainsi une catastrophe écologique dont elle est aussi de plus en plus un facteur d'accélération. On peut mettre en regard la célèbre courbe de la « grande accélération » de la teneur en CO₂ de l'atmosphère terrestre, avec la courbe du nombre total de véhicules sur notre planète : toutes deux s'élèvent de façon presque concomitante, à peu près au milieu du siècle précédent. Nous fonçons droit vers une catastrophe écologique, turbo-enclenchée, pied au plancher, depuis que la voiture est devenue un produit de consommation « universellement » accessible, un objet de désir, un synonyme de mobilité pour les planificateurs, et un sésame pour toute participation aux activités sociales et culturelles de l'espèce humaine.

En tant que dispositif technique, la voiture n'est pas l'unique responsable ou la coupable à condamner moralement, mais plutôt la métaphore poétique par laquelle j'essaie de montrer que notre catastrophe écologique résulte de la matérialisation d'attitudes fondamentales modernes qui étaient auparavant purement philosophiques.

Même notre conception contemporaine de la protection de la nature n'a pu émerger qu'en rapport direct avec l'hégémonie automobile. Bien davantage qu'un simple émetteur de particules fines ou de fumée épaisse, la voiture et tous ses dérivés constituent une *condition de possibilité* du consumérisme capitaliste ainsi que du déploiement massif de

positions philosophiques élitistes et datées, dans lesquelles on retrouve pêle-mêle ce concept de l'individu clos, l'idéal du commerce libre, de la circulation non entravée et cette représentation patriarcale et impérialiste d'une « main invisible » normative et directive. Les positions philosophiques fondatrices de l'époque moderne, que l'on peut toujours plus aisément identifier comme l'infrastructure spirituelle de notre rapport détraqué à l'environnement, ont été à ce point *scellées dans le béton* de nos paysages, *embétonnées*, qu'elles ne sont plus aujourd'hui le joujou théorique d'une poignée d'universitaires ou d'intellectuels blancs et privilégiés, mais le fondement matériel et tangible du *sens commun* moderne.