

PARUTION 2 SEPTEMBRE 2025



18 euros

160 pages - 13 x 20 cm

Collection « Le monde qui vient »

Diffusion et distribution : Harmonia Mundi Livre

ISBN : 978-2-381140-971

Kilian Jörg est un artiste et philosophe de l'écologie autrichien né en 1990, travaillant sur la catastrophe écologique et sur la manière dont nous pouvons y répondre culturellement. Docteur en philosophie, il travaille dans divers pays, collectifs, et disciplines. Il est l'auteur de 6 essais qui ont rencontré un fort écho en Allemagne. Francophone, il est proche des mondes militants et des lieux de lutte.

Kilian en tournée du 15 au 24 septembre.



KILIAN JÖRG AUTO-DESTRUCTION

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

Mieux encore qu'un « livre noir » : l'analyse de notre relation toxique avec la bagnole

La voiture a beau être l'un des principaux agents de destruction de la vie sur Terre, elle a beau tuer un million d'êtres humains par an dans le monde, rien ne semble défaire notre amour pour elle, ni notre dépendance structurelle vis-à-vis de ses promesses – confort, rapidité, praticité, élégance. Elle constitue, depuis bientôt un siècle, la clef de voûte de notre organisation spatiale, sociale – et affective.

Il est plus que temps d'analyser notre relation toxique avec elle, de se libérer de ses séductions factices et coûteuses, et de mettre un terme aux ravages planétaires qu'elle entraîne.

Ancien petit garçon amoureux des voitures, Kilian Jörg explore ici la façon dont la bagnole informe l'idée que nous nous faisons de la « liberté », de la « normalité », de la « raison » et de la « nature » – au point de devenir l'objet emblématique de l'hybris capitaliste et de transformer chacun de nous en micro-fasciste.

Dialoguant avec Beyoncé et Baudrillard, Descola et Batman, le philosophe nous emporte dans des montagnes russes à travers la culture pop, la masculinité fasciste, l'hégémonie du pétrole et du béton, les parcs nationaux, les occupations de terres par des militants, pour nous emmener vers des mondes sans voitures et pleins de vie.

Mieux encore qu'un « livre noir » : l'analyse de notre relation toxique avec la bagnole

Sommaire

Vers une politisation de la voiture
La voiture, moteur de l'« homogénéocène »
En route vers la nature ?
Le nivellement du monde
L'État et la mort
L'inscription du danger de mort dans le quotidien
La destruction de l'espace
L'héritage matériel du fascisme
Le fascisme et le capitalisme consumériste
Pétronormalité
Le mâle, la mort et la machine
Le micro-fasciste en chacun de nous
La pulsion destructrice
Phallus et crash
Les flux mécaniques de l'époque moderne
Dans les embouteillages du futur
Utopies dans les ruines de la modernité
Des mondes contre le monde

Points clefs

- **Enfin un livre de référence** sur un sujet crucial de notre temps
- **Un essai percutant, profond** et ludique
- **La voiture est omniprésente dans nos vies, au cœur de la catastrophe écologique**, et pourtant son procès n'est pas fait
- **Une nouvelle voix prometteuse** en philosophie de l'écologie sur le continent européen

Le micro-fasciste en chacun de nous

Il y a quelque temps, je me suis retrouvé à devoir faire un trajet d'environ cinquante kilomètres à travers des routes de campagne pour ramener le petit camion d'un ami artiste. Avant ce jour-là, je n'avais encore jamais conduit un aussi gros véhicule, mais mon sujet de recherche m'avait rendu curieux de savoir comment je vivrais une telle expérience. Au bout de quelques kilomètres, après une phase d'adaptation pour le moins tendue, je me suis rapidement habitué à la démesure et à la puissance de mon 3,5 tonnes, je me mis à goûter cette fameuse légèreté avec laquelle je faisais glisser mon lourd chargement sur le béton soyeux. Un magnifique paysage de collines boisées défilait à travers ma vitre. Les rares localités qu'il me fallait traverser étaient la plupart du temps organisées de telle manière – à l'aide d'un système de feux de circulation et de ronds-points – que je n'ai guère eu l'occasion de repasser au point mort. Tout semblait venir envelopper joyeusement et de bon gré mon lourd chargement que seuls quelques rares nids-de-poule parvenaient à faire gronder. Dans l'autoradio, des voix suaves vantaient toutes les demi-heures la fluidité du trafic et me souhaitaient avec enthousiasme – en même temps qu'à toute cette communauté imaginaire et atomisée de conductrices autour de moi – une « bonne route ». Sur le bas-côté, j'apercevais à intervalles réguliers des panneaux publicitaires et des bars louches où officiaient des strip-teaseuses. Partout, des femmes, la plupart du temps blondes et invariablement minces, m'adressaient des sourires engageants et aguicheurs. Tout semblait venir confirmer mon être et me donner raison, m'assurer que j'avais ici la priorité, que j'étais le centre de l'univers.

Bien évidemment, la partie de mon cerveau entraînée à exercer son esprit critique s'est tout de suite mise à déconstruire l'arrière-plan sexiste d'une telle mise en scène, sans altérer pour autant le profond sentiment que ce trajet faisait naître en moi – celui de me trouver comme dans un cocon. L'environnement lisse, bordé de beaux arbres soignés, de champs et de silhouettes féminines ne faisait que me renforcer, me soutenir – activant des ressorts bien plus profonds encore que la pensée critique. D'une certaine manière, il me fallut accepter ce sentiment triomphal alimenté par un sexisme débordant, ne serait-ce que pour arriver sain et sauf à bon port à bord d'un aussi gros véhicule.

Ce sentiment est le résultat d'une tradition philosophique séculaire, celle de la modernité, qui conçoit le monde comme une structure mécanique et inerte afin de pouvoir le contrôler. Bien entendu, dans ce monde de machines, les individus perçus comme « masculins » ne sont pas les seuls à profiter d'avantages conséquents en matière de mobilité et de confort. Au sein d'un tel monde, la carapace d'une voiture offre en effet un espace de protection dont il est particulièrement dif-

ficile de se passer pour certain·es exclu·es (personnes racialisées ou transsexuelles par exemple). Pour autant, les soubassements d'une telle restructuration de l'environnement qu'impose cette vision mécanique du monde sont essentiellement un produit du patriarcat, et l'on ne peut jamais complètement les déconstruire. Lorsque le climat est propice, un tel dispositif peut s'accommoder de davantage d'inclusion et d'ouverture. Mais dès que la domination masculine se sent menacée dans sa structure, ainsi que c'est actuellement le cas en présence des mouvements écologistes et LGBTQI+, une partie des sujets perçus comme « masculins » se durcit au point de réactualiser de manière explicite le désir de mort, le désir pour la machine intrinsèquement microfasciste qui hante le monde mécanique. C'est alors que des militant·es pour le climat en train de bloquer la chaussée se font chasser manu militari, que des manifestations Black Lives Matter ou Fridays for Future se retrouvent enfumées par les gaz d'échappement « boostés » des adeptes du *coal rolling*, et que les fantasmes de violence les plus débridés à l'encontre de tel·les acteur·rices se mettent à pulluler sur Internet.

Des critiques féministes comme Katja Diehl n'ont pas manqué de souligner le fait que les machines automobiles sont encore aujourd'hui fabriquées selon des modalités profondément sexistes. Lors de tests de collision (*crash tests*) par exemple, ce sont quasiment toujours des normes masculines qui prévalent en matière de taille, ce qui explique que le risque de blessure grave est de 47 % plus élevé pour un corps de femme. De même, la hauteur d'assise et les dimensions des sièges sont en règle générale établies en fonction de la physiologie de l'homme blanc. On retrouve cette tendance de façon plus nette encore dans le design de la plupart des voitures (surtout haut de gamme), dont les formes rappellent souvent les courbes féminines et exaucent ainsi le souhait de Marinetti de voir le désir masculin se porter non plus sur la femme mais sur la machine. Socialisé en tant qu'individu « masculin », je me rends régulièrement compte du fait que mon regard est attiré par la silhouette d'une Porsche racée ou d'une grosse BMW de la même manière qu'il peut l'être lorsqu'il se pose sur un corps féminin m'apparaissant comme séduisant.

Le fascisme et le capitalisme consumériste

Quelle est la différence centrale entre le modèle fasciste finalement vaincu et celui, libéral, de l'*American way of life*, qui s'est étendu après la guerre d'abord dans tout l'Occident puis dans le reste du monde ? Après tout, Henry Ford, l'inventeur de la première voiture produite à la chaîne, le fameux modèle T, était un grand sympathisant du Führer et un antisémite notoire. Il avait ainsi fait par exemple traduire et imprimer des passages entiers de *Mein Kampf* ainsi que des *Protocoles des sages de Sion* dans ses journaux ouvriers. Pourtant, les États-Unis n'ont jamais connu un fascisme similaire à celui qui s'est installé dans certains pays européens lors de la période charnière du capitalisme fossile. Pourquoi ? Le collectif Zetkin emmené par Andreas Malm a tenté d'apporter une réponse à cette question dans un ouvrage intitulé *Fascisme fossile* : aux États-Unis, la résistance socialiste contre le capital fossile n'a jamais représenté une réelle menace pour la classe dominante (ou a été anéantie dans les premières décennies du 20^e siècle avec la persécution et l'anéantissement des mouvements anarchistes, à l'époque relativement puissants).

C'est ainsi qu'un régime automobile monomodal a pu voir le jour sans passer par la voie fasciste à l'euro-péenne. Les transports publics qui existent aujourd'hui aux États-Unis sont si peu développés et d'une qualité si déplorable qu'à part dans certaines bulles ultra-privilegiées comme New York ou San Francisco, les automobiles sont bien plus indispensables à la survie des habitants que dans les contrées européennes. Mais il n'en a nullement toujours été ainsi. On l'oublierait presque aujourd'hui, mais les États-Unis passaient encore un siècle auparavant pour le pays du rail, dont les voies ferrées avaient conquis l'Ouest sauvage et l'ensemble du continent. Le secteur ferroviaire était la fierté de toute cette jeune nation, et une ville comme Los Angeles – aujourd'hui purement dévouée à la voiture – possédait encore dans les années 1930 le plus grand réseau de transport public au monde. Que s'est-il donc passé ?

Dès le début des années 1900, des constructeurs automobiles comme General Motors se sont mis à esquisser des plans pour augmenter leur chiffre d'affaires en rachetant et en liquidant des réseaux de tramways. Il s'agissait de pousser les usagers à passer aux automobiles, aux bus et aux camions qu'ils produisaient. *Via* des maisons associées, GM avait même acquis des parts dans les fameuses lignes de bus Greyhound, fondées en 1914, qui devaient relier les différents points du pays grâce à des véhicules motorisés censés remplacer les trains. Cette stratégie de rachats et de liquidations de réseaux de transports publics multimodaux au profit d'une poignée de grandes firmes connut un tel succès que le nombre de tramways passa de 37 000 à 5 300 en 1956, lorsque la Cour suprême décida d'interdire

une telle pratique. Ce n'est qu'en 1974 que cette stratégie extrêmement courante chez les constructeurs de voitures fut révélée au grand public par le truchement du rapport Snell : dans quarante-cinq villes des États-Unis, il est possible de prouver que les grands capitaines d'industrie ont pu avoir recours à une telle méthode de monopolisation.

On peut donc affirmer en écho à Andreas Malm et au collectif Zetkin que, contrairement à l'Europe où les communistes et d'autres partis de gauche jouissaient d'une influence certaine, les États-Unis et leur classe dominante n'ont jamais eu la tentation de consolider leur pouvoir en dehors du cadre du capitalisme démocratique en épousant une idéologie fasciste. Certes, un grand nombre d'acteurs, au sein du capitalisme fossile, étaient sous le charme de Hitler (Henry Ford, donc, mais aussi la Standard Oil, le géant de la chimie DuPont ou encore le grand-père de George W. Bush, Prescott Bush), mais il n'y avait aucune nécessité de laisser les fascistes accéder au pouvoir pour protéger les privilégiés face au « péril rouge ». Le fascisme est par conséquent rarement le premier choix de la classe privilégiée, dans la mesure où ses adeptes possèdent une énergie imprévisible et débridée dont les mœurs explosives apparaissent comme trop dangereuses aux élites. Ce n'est que lorsque le pouvoir de cette classe supérieure se sent véritablement menacé que des parties suffisamment importantes de l'élite se sentent prêtes à s'acoquiner avec les fascistes afin d'éviter une redistribution politique au profit des communistes ou de leurs acolytes.

Reste la question : pourquoi la proposition américaine prétendument libérale s'est-elle imposée dans l'ensemble de l'Occident ? Une analyse des conditions matérielles des deux régimes en question nous met sur la piste : le déploiement du mode de vie américain a été grandement facilité par un accès au pétrole bien meilleur que dans les pays de l'Europe fasciste.

Hitler savait depuis le départ que l'accès au pétrole était décisif dans un contexte de guerre, et que l'Allemagne ne partait pas avec un avantage sur ce plan-là. Tandis que l'Union soviétique et les États-Unis possédaient sur leurs territoires d'immenses réserves d'hydrocarbures, et que la Grande-Bretagne avait fait main basse sur les gisements de pétrole du Proche-Orient, on ne trouvait sur le « territoire allemand » que de minuscules réserves en dehors du relativement modeste bassin de Vienne. Voilà pourquoi l'Allemagne hitlérienne investit massivement dans les essais menés par IG Farben visant à synthétiser du pétrole à partir de lignite et tenta à l'aide de la guerre éclair, ou *Blitzkrieg*, de s'emparer des gigantesques gisements pétrolifères de Bakou, en mer Caspienne. L'échec de ces deux efforts explique en grande partie pourquoi la variante fasciste de la « vie bonne » moderne n'a pas pu prendre le dessus.