



**HAL**  
open science

# L'AUTOMOBILE DANS LA FICTION AMERICAINE : PIECES DETACHEES ET MORCEAUX CHOISIS

Paul Carmignani

► **To cite this version:**

Paul Carmignani. L'AUTOMOBILE DANS LA FICTION AMERICAINE : PIECES DETACHEES ET MORCEAUX CHOISIS. VECT-Mar Nostrum EA 2983. AUTOMOBILE ET LITTERATURE, Presses Universitaires de Perpignan - Collection ETUDES, pp.121-158, 2005, 2-914518-65-X. hal-01721479

**HAL Id: hal-01721479**

**<https://hal.science/hal-01721479>**

Submitted on 2 Mar 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

# L'AUTOMOBILE DANS LA FICTION AMERICAINE : PIECES DETACHEES ET MORCEAUX CHOISIS

Paul CARMIGNANI  
Pr. de Littérature américaine  
Directeur du VECT-EA 2983  
(Université de Perpignan)

« L'intelligence de la société américaine réside tout entière dans une anthropologie des mœurs automobiles – bien plus instructives que les idées politiques. Faites dix mille miles à travers l'Amérique, et vous en saurez plus long sur ce pays que tous les instituts de sociologie ou de science politique réunis. »

(J. Baudrillard, *Amérique*)

## I. Mise en route

VU SON THEME – l'automobile – et l'étendue de son champ d'application – la littérature américaine – cet essai au format imposé est condamné à prendre la forme (et l'allure) d'une brève excursion, d'un parcours de reconnaissance le long des routes, autoroutes et chemins de traverse de la fiction du Nouveau Monde – disons de l'espace-texte américain – afin de repérer quelques directions privilégiées où pourrait s'engager avec profit une recherche plus approfondie et systématique sur le sujet. Cela dit, malgré la contrainte d'un espace limité, quelques remarques préliminaires s'imposent – même si elles relèvent davantage de la sociologie que de la littérature – avant d'entrer dans le vif du sujet.

Notons tout d'abord que si l'automobile a été conçue et mise au point en Europe<sup>1</sup>, elle a trouvé en Amérique sa terre d'élection et, comme toujours en pareil cas, la greffe américaine d'un élément d'origine européenne a fait se manifester des potentialités insoupçonnées : ainsi a-t-on vu naître aux États-Unis le phénomène de la motorisation de masse et le stéréotype mythique de la "belle américaine", aux chromes étincelants, aux pneumatiques à flancs blancs, surdimensionnée, surpuissante, dévoreuse d'asphalte et d'énergie, mais encore toute une série de modèles inédits qui ont considérablement multiplié les variantes du prototype originel et colonisé à leur tour l'Europe de l'automobile, citons pêle-mêle : le *pick-up truck*, le *hot-rod*, le *station-wagon*, les *stock-cars* et les *dragsters*<sup>2</sup>.

Remarquons ensuite que l'automobile a exercé une influence considérable sur la société et la mentalité américaines : on a affirmé, à juste titre, que l'industrie automobile avait déterminé le rythme et l'orientation de la vie moderne aux États-Unis qualifiés de « auto-

---

1. En 1885, G. Daimler invente le prototype du moteur à essence moderne ; un an plus tard, K. Benz dépose le premier brevet d'une voiture à essence. Les premiers fabricants de voitures furent Panhard & Levassor (1881) et Peugeot (1891). La première automobile produite en série aux USA fut la Curved Dash Oldsmobile (1901) créée par Ransome Eli Olds qui inventa le concept de la chaîne d'assemblage et fit de Detroit le siège de l'industrie automobile que Ford allait rendre célèbre avec son Model T.

2. Le premier terme – et le véhicule qu'il désigne – sont passés dans l'usage courant ; le second s'applique à toute voiture modifiée pour en faire un bolide ; le *station-wagon* correspond à ce qu'en français on appelle un *break* ; les *stock-cars* et les *dragsters* sont débarrassés du superflu pour gagner en vitesse ou dotés de moteurs surpuissants pour couvrir le *mile* en des temps records. Mentionnons dans la foulée la pratique du *tuning* (personnalisation d'un véhicule) qui a fait de nombreux émules sur le Vieux Continent.

*motive-oriented society*<sup>3</sup> », c'est-à-dire une société orientée vers et par l'automobile ; citons à titre d'exemples et sans nous y attarder :

- L'impact sur le mode de vie : l'automobile a affranchi l'individu des contraintes géographiques et accru la mobilité spatiale, professionnelle et sociale ;
- Elle a également accéléré l'urbanisation et donné naissance aux *drive-in facilities* (lieux publics – cinéma, restaurant, bar, banque, église – aménagés pour les usagers motorisés) ;
- L'automobile aurait affaibli la pratique religieuse (la voiture est « une machine à décroire<sup>4</sup> »), ou – nouvel objet de culte – pris la place laissée vacante par la disparition du sacré dans nos sociétés<sup>5</sup> ;
- Elle aurait également favorisé la liberté de mœurs et la licence sexuelle : on a soutenu que l'influence de l'automobile sur la sexualité avait été aussi aussi profonde que celle de la pilule contraceptive. Toute bourgade américaine comporte sa « *love-lane* » ou allée des amoureux, propice aux joies du « *sex in the car* » aussi a-t-on été jusqu'à accuser l'automobile d'être « *a house of prostitution on wheels* », une maison close ambulante. Observons qu'à la différence du foyer (*home*), espace de convivialité largement ouvert aux parents et aux amis, la voiture est une sorte de cellule intime, une retraite, un espace privé par excellence où aucune intrusion n'est admise ;
- Elle est symbole du statut social : importance de la marque (Cadillac, modèles européens haut de gamme) dont le prestige rejaillit sur le propriétaire du véhicule ; vogue des « *vanity plates* », plaques minéralogiques personnalisées, etc. :

L'automobile est plus qu'un objet : c'est à la fois un symbole social et une expansion démesurée de notre puissance [...] la possession d'une automobile, comme autrefois celle d'un cheval, constitue l'accès à une sorte de chevalerie qui vous met au-dessus de la piétaille qu'on écrase, qu'on éclabousse, qu'on intimide, qu'on affole en lui refusant toute priorité à moins d'un feu rouge impératif<sup>6</sup>.

- Enfin, puisque nous allons nous intéresser à la littérature, mentionnons l'impact de l'automobile sur la langue américaine, qui fourmille d'expressions et de métaphores ayant trait à la mobilité, à la vitesse, à l'énergie : l'Américain typique est « *full of get, go, drive, speed, etc.* ».

Enfin, dernière observation préliminaire en forme d'hypothèse : nous n'hésiterons à avancer l'idée que de multiples facteurs spécifiques à la civilisation américaine et au pays qui l'a modelée ont dessiné en creux, avant même son avènement, la place de l'automobile et prédéterminé la fonction capitale qu'elle allait remplir dans cette société. C'est notamment le cas de :

- l'immensité du pays : « réalité centrale de l'homme né en Amérique<sup>7</sup> », l'espace, facteur d'individualisme, de liberté et de gigantisme apparaît comme la donnée primordiale de la culture américaine. Invitation permanente à aller voir plus loin, à explorer l'inconnu, l'espace américain a fait, comme le dit plaisamment l'historien C. Vann Woodward, que l'Américain « s'est épris de la nouveauté et a épousé le changement » ;
- le dynamisme, la mobilité (en Amérique il ne faut pas dire « l'existence précède l'essence mais “le mouvement précède le lieu” »)<sup>8</sup> et leur corollaire, le déracinement. Si l'on en croit le romancier Thornton Wilder les Américains seraient détachés ou abstraits (*abstract*), déconnectés (*disconnected*) et incapables de trouver dans le milieu

3. John B. Rae, *The Road and the Car in American Life*, The MIT Press, 1971, 134.

4. R. Debray, *Dieu, un itinéraire*, Paris, Eds O. Jacob, 2001, 327.

5. P. Marsh et P. Collett dans “Driving Passion”, in *Psychology Today*, Juin 1987, p. 24, en font « l'élément central d'une religion quasiment universelle ». Nous traduisons.

6. P. Guiraud, *Les gros mots*, Paris, PUF, “Que sais-je ?”, 1975, 122.

7. C. Olson, *Call Me Ishmael*, cité par P.-Y. Pétilion, *La Grand-route*, Paris, Seuil, 1979, 109.

8. R. Debray *L'Œil naïf*, Paris, Seuil, 1994, 79.

qui les entoure confirmation de leur identité<sup>9</sup> ; ils seraient, en un mot, *déterritorialisés*, opinion que confirme l'historien précédemment cité :

Nous ne donnons pas l'impression d'être ancrés dans un lieu. Nos familles sont dispersées. Nos fidélités nous attachent à des abstractions et à des constitutions, non pas à des lieux de naissance, à des domaines ou à des héritages. Nous partageons une extraordinaire liberté de mouvement. Aucun endroit ne peut nous retenir longtemps. [...] Nous vivons une histoire d'amour avec l'automobile<sup>10</sup>.

Nous pouvons voir là une illustration ou une manifestation de ce que l'on a appelé le *facteur M* de la civilisation américaine ("M" pour mouvement, migration, mobilité) :

Nous autres, Américains, avons à tel point intégré le facteur M dans nos vies, dans notre vocabulaire, dans nos foyers, nos institutions publiques, notre psychologie individuelle et sociale que la mobilité est devenue une composante essentielle de l'*American way of life* (*Ibid.*, 97)

et l'historien d'ajouter : « L'Amérique a été le *locus classicus*, peut-être devrais-je dire, le *dislocus classicus* de la mobilité. »

Ainsi, l'automobile, qui combine les grandes vertus ou valeurs américaines de la liberté de mouvement et de l'individualisme, a-t-elle pris le relais de toute une série de moyens de transport (chariot, train, cheval, canoë, etc.) qui ont contribué à la conquête du Continent et forgé le caractère national pour imprimer à son tour son empreinte sur une société où la mobilité a été – et demeure aujourd'hui encore – « l'expression caractéristique du sens de l'existence des Américains ».

## II. Auto-fiction

Après ce rapide aperçu sur la formation d'une *American automobile culture*, on ne s'étonnera point de constater – comment pourrait-il en être autrement ? – que l'automobile occupe une place considérable dans la littérature américaine dont le mouvement, sous toutes ses formes : voyage, fuite, dérive, poursuite, virée, est un des *topoi* essentiels :

Les classiques américains sont des travellings rebondissants, leurs scénarios, des quêtes du Graal, et leurs vrais héros, les véhicules : le mustang, la diligence, la voiture, le camion, la moto, le train, l'avion<sup>11</sup>.

Si l'unité minimale de la littérature en général, « c'est l'adjonction d'un nom de personne et d'un nom de lieu », et celle du *Western*, « l'adjonction d'un cheval et d'une ligne d'horizon<sup>12</sup> », il est tentant de prolonger la série pour l'adapter à notre propos et d'affirmer sans ambages que l'unité minimale de la fiction américaine – et notamment du genre spécifique appelé *road fiction* (et sa traduction cinématographique, le *road movie*) –, c'est l'adjonction d'une automobile et d'une ligne d'horizon. L'automobile s'est faufilée dans la trame de la littérature américaine comme en témoignent, par exemple, la liste impressionnante des auteurs l'ayant (d'une manière ou d'une autre, nous y reviendrons) intégré dans leur œuvre (S. Lewis, S. Fitzgerald, U. Sinclair, J. Steinbeck, W. Caldwell, W. Faulkner, W. Humphrey, J. Kerouac, F. O'Connor, J. Updike, R. Ellison, R. Wright, E. Doctorow, H. Crews, V. Nabokov, J. Williams, Ph. Roth, J. Irving, Th. Pynchon, etc.), les titres faisant référence directement ou indirectement à la voiture (*Car* de Harry Crews<sup>13</sup>, "*Cadillac Flambé*" de Ralph Ellison, *Fast Lanes* de J. A. Philips, *Last Exit to Brooklyn* de H. Selby, *Escapes* de Joy Williams, *On the Road* de J. Kerouac, mais aussi *Babbitt* de S. Lewis<sup>14</sup>, etc.) et les comparaisons ou métaphores automobiles inattendues qui ponctuent les textes les plus divers<sup>15</sup>.

---

9. « Americans are abstract. They are. They have a relation but it is to everywhere, to everybody, and to always » (C. Vann Woodward, *The Search for Southern Identity*, 22).

10. C. Vann Woodward in John Dean, *American Popular Culture*, PUN, 1992, 99.

11. R. Debray, *L'Œil naïf*, Paris, Seuil, 1994, 81.

12. *Ibid.*, 82.

13. Paru en français sous le titre de *Car*, traduit de l'américain par M. Rambaud, Paris, Gallimard, 1996.

14. Titre tiré de *Babbitt metal* du nom de son inventeur Isaac Babbitt [1799-1862] soit en français, "régule" : alliage à base d'antimoine utilisé dans l'industrie automobile comme métal antifriction.

15. « [He] tiptoed through the master bathroom to the master bedroom, where her father lay smelling of whiskey or gin—as strongly as a car smells of motor oil and gasoline in a closed garage. » in J. Irving, *A Widow for One*

Cette omniprésence s'explique bien évidemment par le fait que la littérature non seulement reflète les caractéristiques de la société où elle puise son inspiration et ses thèmes mais encore l'enrichit de son apport et double ainsi le réel de son propre univers. La fiction, province de l'imaginaire, a sans conteste servi de catalyseur et amplifié le phénomène en favorisant l'apparition et l'exploration de potentialités insoupçonnées. Elle a beaucoup apporté de son cru, aussi l'automobile a-t-elle assumé des fonctions allant bien au-delà de sa destination propre : l'automobile est par nature moyen de transport mais entre le transport des personnes et des biens, le transport de sens (métaphores) et de valeurs matérielles ou spirituelles, l'éventail est large tout comme l'est le paradigme – cependant forcément incomplet – que nous pourrions établir des différents usages auxquels la fiction l'a soumise en partant des plus concrets, terre-à-terre (sens propre, mécanique, utilitaire) aux plus figurés et subtils (sens symbolique, abstrait, spirituel) : simple accessoire omniprésent dans le cadre de la vie quotidienne américaine, symbole social, vecteur de la contre-culture et de la contestation pour les minorités ethniques, thème central de l'œuvre, adjuvant ou opposant dans l'itinéraire du protagoniste, élément moteur de l'intrigue (un exemple canonique, *The Bonfire of the Vanities* de Tom Wolfe<sup>16</sup> où tout le drame découle du fait que Sherman McCoy se trompe de sortie et se retrouve dans le Bronx, erreur fatale aux conséquences multiples et imprévisibles), objet de culte et de consommation (au double sens du terme : l'automobile peut se consommer comme un aliment), victime expiatoire, etc., elle finira par accéder – véritable apothéose – au terme d'une longue série de métamorphoses au statut de *dramatis personae*, de personnage ou d'actant à part entière. Citons deux exemples extrêmes : une nouvelle de Flannery O'Connor, "Braves gens de la campagne", où c'est la voiture qui fournit le modèle de la caractérisation de Mrs. Freeman :

Outre l'expression neutre qu'elle prenait lorsqu'elle était seule, Mrs. Freeman en possédait deux autres, l'une en marche avant, l'autre en marche arrière, qu'elle employait dans tous ses rapports avec autrui. La première avait la force irrésistible et tranquille d'une camion lourd sur la route. Ses yeux ne s'égareraient ni à droite ni à gauche, mais suivaient tous les détours de l'histoire jusqu'en son centre, sans dévier jamais de la bande jaune qui y conduisait. Elle utilisait rarement la seconde...<sup>17</sup>

Et le roman de H. Crews, *Car*, où l'identification est poussée à son comble puisque l'assimilation du protagoniste à une automobile devient totale ; d'abord emplie de voitures, Herman Mack devient lui-même voiture à la suite d'une métamorphose kafkaïenne :

Il se regardait, stupéfait et hébété, se remplir peu à peu de voitures qui se pressaient toujours plus denses jusqu'au moment où, des pieds à la tête, il ne fut plus qu'un énorme embouteillage. Sa peau se tendait. Ses veines et ses artères répercutaient le vacarme des klaxons, bloquées par un embouteillage qui ne cesserait jamais, car il ne pouvait s'écouler nulle part. des voitures, partout des voitures, et nulle part la moindre issue. [...] Il était une voiture. Une voiture aux accessoires somptueux. Il survivrait, car il était l'objet même qui menaçait sa vie, il ne se suiciderait pas. [...] S'il avait besoin d'air, il brancherait le climatiseur. S'il avait besoin de puissance, il choisirait un carburant plus riche en octane. S'il avait besoin de se rassurer, il fourrerait cent chevaux de plus sous son capot<sup>18</sup>.

### III. La Vierge et la Dynamo : l'avènement de l'automobile aux USA

C'est une des œuvres les plus singulières parmi les grands classiques de la littérature américaine, *The Education of Henry Adams* (rédigée en 1904-1905, complétée et publiée à compte d'auteur en 1906 et accessible au grand public en 1918 seulement ; sous-titre envisagé : *A Study of Twentieth-Century Multiplicity/Étude de la multiplicité du XX<sup>e</sup> siècle*)<sup>19</sup> qui

---

Year, New York, Random House, 1998, 14. Ou encore : « *My mind raced like a car engine when the clutch is disengaged.* » in J. Barth, *The End of the Road*, New York, Doubleday, 1988, 327.

16. *Le Bûcher des vanités*, Paris, R. Laffont, 1999.

17. "Braves gens de la campagne" in *Les braves gens ne courent pas les rues*, traduit de l'anglais par H. Morisset, Paris, Gallimard, Coll. "Biblos", 1991, 331. Le terme "neutral", qui figure dans l'original, désigne également le point mort sur une boîte de vitesses. La comparaison est donc plus systématique que la traduction française ne le laisse paraître.

18. H. Crews, *Car*, trad. par M. Rambaud, Paris, Gallimard, 1996, 107-108.

19. Il existerait une traduction française par R. Michaud et F. L. Schoell d'extraits de l'œuvre originale publiée en 1931 par Boivin, éditeur à Paris, sous le titre de *Mon éducation*. Parmi les autres titres accessibles en français,

nous servira de point de départ, non que l'automobile y occupe une grande place (elle n'apparaît que vers la fin, au chapitre XXII, intitulé *Vis Nova*), mais sa fonction symbolique est, en revanche, d'une importance capitale. En outre, vu la date de composition de l'ouvrage, c'est très certainement une des premières mentions de l'automobile dans la littérature américaine.

*Mon éducation*, chronique d'une aventure intellectuelle et spirituelle conduisant son auteur à faire l'apprentissage du chaos, retrace tout l'arrière-plan historique et scientifique sur lequel se dégage la signification symbolique de ce nouveau moyen de transport, et établit une sorte de *topos* littéraire liant l'avènement de l'automobile à l'irruption – après une ère industrielle dominée par la houille, la vapeur et l'électricité – de forces (et donc de théories physiques) totalement nouvelles (radioactivité, thermodynamique, notions de champ, d'entropie, etc.). Ces découvertes et ces innovations marquent le passage d'un univers relativement simple et ordonné où l'individu se percevait, selon Adams, comme « une unité dans un univers unifié » à ce qu'il appelle un « multivers », c'est-à-dire un monde multiple et complexe. Expérience particulièrement traumatisante pour un rescapé du XVIII<sup>e</sup> siècle (c'est ainsi que H. Adams se qualifie)<sup>20</sup>, un patricien et un intellectuel qui, après avoir fait face à une première irruption de la machine dans le jardin d'Éden (l'inauguration en 1844 de la ligne de chemin de fer Boston-Albany marque pour Adams le début de l'âge industriel et donc la fin d'un certain Âge d'or caractérisé par l'Amérique rurale du siècle précédent), doit désormais en affronter une seconde : celle d'une mystérieuse puissance représentée par la Dynamo et son lointain avatar, l'automobile.

À défaut de pouvoir peser sur la destinée de son pays, Henry Adams, historien de son état, s'efforce au moins de comprendre son époque et l'évolution historique qu'elle subit. À cette fin, il se propose d'effectuer une sorte de « triangulation intellectuelle » :

Huit ou dix années d'étude avaient conduit Adams à penser qu'il pourrait utiliser le siècle 1150-1250, tel qu'il s'exprime dans la Cathédrale d'Amiens et dans les œuvres de Thomas d'Aquin, comme point d'origine à partir duquel il pourrait mesurer le mouvement jusqu'à sa propre époque, sans rien tenir pour vrai ou faux, sauf les rapports. Ce mouvement pourrait être étudié à la fois du point de vue de la philosophie et de la mécanique. Se mettant à l'œuvre, il commença un volume que dans son esprit il intitulait *Mont-Saint-Michel et Chartres : Étude de l'Unité du XIII<sup>e</sup> siècle*. Depuis ce point, il se proposait de déterminer pour lui-même une position qu'il appellerait : *L'Éducation d'Henry Adams : Étude de la multiplicité du XX<sup>e</sup> siècle*. Grâce à ces deux points de relation, il espérait tirer ses droites vers l'avant et vers l'arrière indéfiniment, lignes soumises à correction par quiconque s'y entendrait mieux<sup>21</sup>.

Cette notion d'unité et d'énergie à la fois spirituelle et sensuelle, symbolisée par la Vierge, qui a animé la civilisation occidentale et l'Europe des cathédrales, marque le point de départ d'un itinéraire ponctué par deux épiphanies radicales (relatées au chapitre XXV : *The Dynamo and the Virgin*) :

- l'Exposition universelle de Chicago en 1892 où Adams est fasciné par une énorme dynamo, source de l'énergie contemporaine et nouvelle déesse de la société industrielle ;
- l'Exposition universelle de Paris en 1900. Dans la Galerie des Machines, Adams prend conscience que l'avènement de forces inouïes telle la radioactivité entraîne « une solution de continuité – une fracture de la séquence historique » : « Et c'est ainsi que dans la galerie des Machines de la Grande Exposition de 1900, [H. Adams] fut terrassé – nuque historique brisée – par l'irruption soudaine de forces totalement neuves. [...]

---

signalons *Mont-Saint-Michel et Chartres : Clefs du Moyen-Âge français* (Paris, 1955). Le sous-titre original de cette œuvre, *Étude de l'Unité du XIII<sup>e</sup> siècle*, est capital pour l'intelligence de notre propos.

20. Né le 16 février 1838, Henry Adams, arrière-petit-fils de John Adams, deuxième Président des États-Unis, petit-fils de John Quincy Adams, sixième Président en 1824, et fils de Charles Francis Adams, ambassadeur à Londres, est le descendant d'une véritable dynastie républicaine, qui ne parviendra jamais à jouer dans la société de son temps le rôle auquel ses origines semblaient le destiner.

21. H. Adams, *The Education of Henry Adams*, Boston, Houghton Mifflin Company, Préface, XXI. Nous traduisons.

L'homme s'est translaté dans un nouvel univers qui n'a plus de commune mesure avec l'ancien<sup>22</sup>. »

Le tournant du siècle marque donc l'émergence d'un nouvel Américain, « né du contact entre l'ancienne et la nouvelle énergie » (500) :

Le nouvel Américain exhibait fièrement ses origines : il était fils de la vapeur et frère de la dynamo. Cet Américain nouveau, comme l'Européen nouveau, était au service de la centrale électrique, comme l'Européen du XII<sup>e</sup> siècle était au service de l'Église.

Ces énergies nouvelles s'opposent – sans véritablement la supplanter – à l'énergie spirituelle, celle de la Vierge, qui a permis à l'homme d'élever ce qui était, en leur temps, l'équivalent des grandes expositions universelles par la débauche d'énergie et d'ingéniosité technique qu'elles exigeaient : les grandes cathédrales de la chrétienté que H. Adams visite assidûment. Au cours de l'année 1904, Adams, qui avait déjà dû, non sans mal, apprendre à monter à vélo, est, selon ses propres termes « contraint d'acheter une automobile [...] le type même de force qu'il abhorrait le plus », car « il avait réservé cet été-là à l'étude de la Vierge, non pas en tant que sentiment mais comme force dynamique ayant laissé de nombreux monuments très dispersés et difficiles d'accès<sup>23</sup> ». C'est que l'automobile, nouvel engin mécanique dont le moteur à explosion est générateur d'entropie, apparaît à H. Adams comme le symbole d'une nouvelle conception de l'espace et du temps, et surtout de l'accélération de la force historique, caractéristiques de l'ère nouvelle qui vient de naître. Cependant, heureuse conséquence du pèlerinage qu'il entreprend, H. Adams trouvera quelques vertus à la machine infernale que le Progrès et la Modernité le contraignent à chevaucher. Premier point positif :

Seule l'automobile permettait de les [i.e. les monuments] relier dans un ordre rationnel et bien que la force de l'automobile, pour les nécessités d'un voyageur de commerce, parût n'avoir aucune relation à la force qui inspira une cathédrale gothique, la Vierge du 12<sup>e</sup> siècle aurait guidé à la fois le représentant de commerce et l'architecte tout comme elle déterminait l'historien dans sa quête. Dans son esprit, le problème se présentait comme pour Newton : c'était une question d'attraction mutuelle. (469)

Quant au second, il tient précisément à la vitesse : « Si l'automobile possédait une *vitesse* plus utile que les autres, c'était bien celle qui permettait de parcourir un siècle à la minute ; de passer d'un siècle au suivant sans interruption » (470).

Ce pèlerinage automobile répond, en quelque sorte, au souhait de H. Adams de voir l'Amérique parvenir à une synthèse du « culte de la Vierge et de l'adoration de la Dynamo », qui seule pourrait arracher le pays au matérialisme ambiant d'une période de transition connue dans l'histoire des États-Unis comme « *The Gilded Age* », l'Âge du toc et des fausses valeurs : « Ma représentation du paradis [...] est une automobile parfaite qui roule à trente miles à l'heure sur une bonne route vers une cathédrale du XII<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup> ».

Nous retiendrons, pour notre propos, que l'œuvre de H. Adams détermine les deux positions extrêmes entre lesquelles vont s'étager toutes les représentations de l'automobile dans la fiction américaine : le pôle matériel, celui de la force mécanique et de l'utilisation pratique, et le pôle spirituel, entendu au sens large, où la voiture devient vecteur de forces immatérielles et de valeurs idéales. Nous rapprocherons de cette vision, exprimée au tournant du siècle précédent, ce que R. Barthes, notre contemporain, écrivait – résurgence adamsienne aussi inattendue qu'intéressante – dans *Mythologies* (publié en 1957) à propos de « La nouvelle Citroën », c'est-à-dire la célèbre D. S. 19 :

Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. La nouvelle Citroën tombe manifestement du ciel dans la mesure où elle se présente d'abord comme un *objet* superlatif. (150)

---

22. *Ibid.*, pp. 382 et 381. Nous traduisons.

23. Page 469. Nous avons traduit cette citation et les suivantes.

24. H. Adams cité in L. Marcuse, *La Philosophie américaine*, trad. de l'allemand par D. Bohler, Paris, Gallimard, 1967, p. 204.

À partir du précédent établi par H. Adams, on relèvera dans la littérature américaine maintes récurrences du *topos* qu'il a inauguré, mais sous une forme moins radicale, c'est-à-dire sans qu'y soient associées les mêmes implications scientifiques et philosophiques, l'accent étant plutôt mis sur les conséquences sociales de l'avènement de l'automobile qui fait alors office de symbole de la transition entre tradition et modernité ; c'est le cas dans *The Reivers* de W. Faulkner :

C'était comme si, bien que toute sa vie, il eût refusé, obstinément, inflexiblement, de reconnaître l'âge de la machine, mon grand-père avait eu, quelque part, dès le début, une vision — pour lui un cauchemar — de l'avenir vaste et illimité de notre nation où l'unité de base de toute économie, de toute propriété, serait une petite boîte carrée, fabriquée en série et complétée par quatre roues et un moteur<sup>25</sup>.

De même dans *Tournament* (1949) de S. Foote, l'arrivée de l'automobile, vecteur du progrès, marque l'évolution d'une société rurale vers une société urbaine et industrielle, en d'autres termes le passage du Vieux Sud – l'*Antebellum South* – au Nouveau. C'est un des leitmotifs de la littérature sudiste comme le souligne le critique R. C. Covel :

L'automobile devient non seulement un moyen de transport mais un symbole du changement culturel du Sud rural au Sud urbain. Les Sudistes, peut-être plus encore que les autres Américains, sont fascinés par l'automobile qui représente la mobilité, la sentimentalité, le pouvoir et la violence. Attitude pouvant s'expliquer par la tradition du *bootlegging* ou du *moonshine running* [la fabrication et la contrebande d'alcool clandestin] qui furent peut-être les précurseurs de la course de stock-cars.

#### IV. Sous le signe de Vénus : transports amoureux

En quelques décennies, la force spirituelle qu'évoquait H. Adams va se séculariser, et l'on verra l'automobile non plus associée au sacré et à la Vierge, mais à une autre énergie nettement plus profane : la *libido*. Exit donc Notre-Dame, Vénus entre en scène : l'automobile devient temple de l'amour profane et la banquette arrière autel où l'on sacrifie au culte d'Éros ou au Vouloir-vivre schopenhauerien :

« Dis-moi donc, selon toi, combien d'Américains ont foutu leurs femmes enceintes sur une banquette arrière de voiture ? avait demandé Herman. Quel pourcentage ? [...] Moi, je dirais dix pour cent », avait continué Herman<sup>26</sup>.

Évolution pour le moins ironique si l'on songe qu'au début du siècle H. Adams se plaignait amèrement que l'Amérique ait perdu le sens de l'amour :

La Sensualité était le péché ; dans les époques précédentes, elle était une force... L'art américain, comme la langue américaine, comme l'éducation américaine, étaient presque asexués. (385)

Depuis le précédent de Henry Adams poursuivant de ses assiduités Notre-Dame-des-cathédrales, une indéniable sécularisation a affecté l'image et la nature des sentiments suscités par l'automobile dans la littérature américaine : les inscriptions qui émaillent la voiture du protagoniste dans la nouvelle "Une corbeille de noces" de S. Foote ne laissent aucun doute à cet égard :

La voiture était un coupé Essex couvert d'inscriptions même sur les pare-chocs : *Mes poulettes, v'là votre poulailler. Fragile, manier avec précaution. Agiter avant de s'en servir* et d'autres trucs du même genre<sup>27</sup>.

Mais, en contrepartie, l'automobile, auxiliaire ou instrument d'un culte, devient à son tour objet de culte, ce que traduit d'ailleurs en anglais l'utilisation du pronom féminin "She" et non pas du neutre "It" pour y référer (« *She had a few thousand miles on the speedometer...*

---

25 W. Faulkner, *Les Larrons*, traduit de l'anglais par M.-E. Coindreau et R. Girard, Paris, Gallimard, 1964, 51. L'auteur fait par ailleurs remarquer « qu'à cette époque-là, les chauffeurs étaient assis à droite, comme les cochers de buggies. Henry Ford, lui-même, homme qui voyait aussi loin dans l'avenir que grand-père, n'avait pas encore prévu que les volants seraient un jour à gauche », p. 66.

26 H. Crews, *op. cit.*, 25.

27 S. Foote, *L'Enfant de la fièvre*, traduction par M.-E. Coindreau et Cl. Richard, Paris, Gallimard, 1975, 96.

Elle avait quelques milliers de kilomètres au compteur »)<sup>28</sup> et de termes affectueux à connotations féminines (“*a peach of a car, a honey*”)<sup>29</sup> ; le processus culmine souvent dans l’attribution d’un prénom féminin à l’automobile de ses rêves (voir infra)<sup>30</sup>. On relève la trace de ce phénomène dans *Les Larrons* (1962) dont l’action se situe à l’époque charnière précédemment évoquée : « Il acheta donc l’automobile, et Boon trouva là son âme sœur, l’amour virginal de son cœur rustre et innocent<sup>31</sup>. »

Voilà l’automobile promue au rang de Dulcinée, objet d’une vénération et d’une irrésistible passion amoureuse inspirées, entre autres, par la “belle mécanique” aux organes mystérieux :

Il était amoureux du moteur à combustion interne. Son temps libre, il le passait à traîner près des garages ou des pistes de courses de stock-cars [...]. Il adorait sans distinction les automobiles, les motocyclettes, les avions, tout ce qui marchait à l’essence. L’odeur de la graisse chaude l’enivrait. Les gaz d’échappement étaient son atmosphère naturelle. [...] Il parlait une langue dont son père ne pouvait que s’émerveiller comme s’il avait élevé un enfant qui aurait maîtrisé une langue étrangère où il était question, presque exclusivement, de taux de compression, de couple, de tête de cylindre...<sup>32</sup>

Même déclaration passionnée de la part de Al Joad dans *Les Raisins de la colère* :

Cré vingt dieux! Fit-il. Y a rien qui me plaise autant à voir que les entrailles d’un moteur.

Et les filles ?

Ouais, les filles aussi ! Qu’est-ce que j’donnerais pour pouvoir démonter une Rolls-Royce et la remonter après. Une fois, j’ai regardé sous le capot d’une 16 cylindres Cadillac. Oh ! tonnerre, t’as jamais rien vu d’aussi beau<sup>33</sup>.

Cette féminisation de la voiture, consécutive à l’attribution de caractère anthropomorphes, n’est nulle part plus évidente que dans le roman de S. Foote, *Septembre en noir et blanc*, récit du rapt d’un enfant noir par trois toquards de race blanche. Un des protagonistes, Rufus Hutton, au patronyme difficile à porter (« Hutton-Hutton, qu’ils m’appelaient, les autres, à l’école, comme pour imiter le bruit d’un moteur : hutton-hutton, hutton-hutton ! »)<sup>34</sup>, puise dans la rançon, erreur fatale, pour acheter, au grand dam de ses complices, partisans de plus de discrétion, une superbe Edsel, flambant neuve. Rufus refuse de se défaire de cette luxueuse *Thunderbird*, la bien nommée (elle connote le tonnerre/*thunder* et la féminité : *bird* en argot désigne une “poule”), qu’il a d’ailleurs déjà baptisée “Celia” et qui remplit pour lui une évidente fonction symbolique, mise en relief par son propre commentaire sur le rôle de la voiture dans la société américaine : « Tu oublies le côté sentimental. La première voiture qu’un gars s’achète, ça compte. Les sociologues eux-mêmes reconnaissent que, pour un Américain, c’est un véritable événement. Il s’y attache, à sa première voiture ; paraît même qu’il ne l’oublie jamais. » (287).

Rufus ne renoncera pas davantage à sa voiture quand il sera “coincé” par un barrage de police. Deux possibilités s’offrent à lui : se rendre ou forcer le passage. Rufus opte pour la seconde solution, qui implique que pour la première fois de sa vie il aborde un obstacle de

28. W. Humphrey, “A Good Indian” in *A Time and A Place*, New York, A. A. Knopf, 1968, 37. Nous traduisons.  
29. *The Grapes of Wrath*, 215 : « un amour de bagnole, du nanan » (*Les Raisins de la colère*, traduction de M. Duhamel et M.-E. Coindreau, Paris, Gallimard, 220).

30. Dans cet échange de traits entre voiture et gent féminine, notons – on nous pardonnera cette brève parenthèse machiste – que le français n’est pas en reste : une fille bien balancée ou carrossée est réputée avoir un beau châssis ; c’est une vraie bombe, qui carbure, et risque fort de se retrouver, en fin de parcours ou de course, avec pas mal de kilomètres au compteur, nettement moins cotée qu’à ses débuts sur le marché des occasions.

31. W. Faulkner, *Les Larrons*, traduit de l’anglais par M.-E. Coindreau et R. Girard, Paris, Gallimard, 1964, 51. Signalons également un passage révélateur dont on trouvera de multiples récurrences dans la fiction américaine : « l’autre [homme], rêveur et tendre, la main crasseuse, douce comme celle d’une femme quand il touchait la voiture, la flattait, la caressait, puis, l’instant d’après, s’engouffrait jusqu’à la ceinture sous le capot. » (48)

32. W. Humphrey, “A Job of the Plains”, *op. cit.*, 68. Nous traduisons.

33. J. Steinbeck, *Les Raisins de la colère*, traduit par M. Duhamel et M.-E. Coindreau, Paris, Gallimard, 1947, 359. Nous avons modifié la traduction sur un point essentiel : “entrailles” plutôt que “carcasse” pour traduire l’original *guts* (les tripes, les viscères).

34. Ce nom onomatopéique est associé en anglais au vrombissement d’un moteur qu’on emballe : l’équivalent français serait “Vroom-Vroom”. S. Foote, *Septembre en noir et blanc*, traduit par J. Fillion, Paris, Denoël, 1981, 83.

front. C'est donc dans ce qui apparaît clairement dans le roman comme un substitut motorisé du sein maternel que Rufus, mû par un irrésistible instinct d'auto-destruction, rencontre, dans une sorte d'apothéose, celle qu'il a toujours, à travers les petites morts de l'orgasme, inconsciemment courtisée : la grande Mort. Rufus part littéralement en fumée quand sa voiture explose et s'embrase ; premier exemple d'un final que nous retrouverons souvent dans la fiction américaine : l'immolation par le feu d'une précieuse automobile que l'on a littéralement adorée.

Mais avant d'en arriver à cette triste fin, l'automobile aura souvent connu une carrière plus réjouissante de lieu de plaisir où domine apparemment une figure-clé, quasi imposée : le fantasme ou la pratique de la fellation pendant la conduite du véhicule. H. Miller dans *Sexus* avait ouvert la voie ; nombreux sont les auteurs lui ayant emboîté le pas pour composer collectivement une variante motorisée du *Kâma-sûtra*. Une des résurgences les plus récentes en est, à notre connaissance, le dernier roman de Philip Roth *The Human Stain (La Tache)* où le protagoniste, qui meurt dans un accident de voiture avec son amante, est soupçonné, au grand dam de la bonne société et de la communauté universitaire auxquelles il appartient, d'avoir été quelque peu distrait par une pratique que le sexuellement correct réprouve :

La nouvelle sidérante que le doyen Silk avait trouvé la mort dans un accident de voiture avec une femme de ménage de l'université venait tout juste de se répandre [...] qu'une nouvelle histoire, sur les circonstances de l'accident, celle-là, parvenait de la ville et mettait un comble à la confusion. Malgré ses détails abominables, elle semblait émaner d'une source sûre, le frère du policier qui avait découvert le corps. Selon sa version, le doyen aurait perdu le contrôle de son véhicule pour la bonne raison que, assise à ses côtés, la femme de ménage était en train de lui faire une gâterie pendant qu'il conduisait. La police en était arrivée à cette hypothèse d'après le désordre de ses vêtements et la position du corps de la femme dans l'espace de sa voiture au moment où l'épave avait été découverte, puis retirée de la rivière<sup>35</sup>.

Voilà qui prouve incontestablement – usage insolite, mais ô combien fréquent – que l'automobile est propice à un double transport – translation dans l'espace géographique et transport orgasmique au septième ciel – transport au carré, pour ainsi dire...

Mais non contente d'abriter les amours légitimes ou adultères, l'automobile peut se révéler, ultime métamorphose, substitut du phallus. Dans *Car*, le héros et sa dulcinée, Margo, trouvent refuge dans « une Rolls-Royce, une Silver Cloud [...] une énorme routière, magnifique, vénérable, mais une ruine » (206), enfouie dans la montagne d'épaves de la casse d'Auto-Ville, et lorsque Margo évoque ses ébats avec son premier partenaire, un joueur de football, que la possession d'une Corvette rendait irrésistible (« Mais voilà, l'arrière, il avait une Vette », p. 79), elle précise bien que « ce n'est pas lui qui m'a eue, c'est la Vette<sup>36</sup> ». Tel Jupiter empruntant forme humaine pour séduire une belle mortelle, l'esprit mécanique, hypostase de la Dynamo, se métamorphose en bipède à la musculature avantageuse pour devenir non plus le spectateur mais l'acteur d'un commerce charnel. L'heureux partenaire de Margo n'a été que le vecteur inconscient et involontaire de la force automotrice qui anime le monde. L'association entre automobile et sexualité, conjonction d'une double énergie ou dynamique – libidinale et mécanique – est une combinaison aussi irrésistible que féconde qui a donné naissance à de multiples variantes et figures de style, rhétoriques ou acrobatiques, dans la fiction américaine.

## V. Dérapages incontrôlés

D'Éros à Thanatos, de l'alcôve au tombeau, le chemin peut être très court (à preuve, le destin du doyen Silk), car outre une relation très étroite au désir et à la sexualité, l'automobile entretient un rapport primordial à la volonté de puissance, à la violence – ingrédient fondamental de la civilisation américaine – et à la mort :

---

35. Ph. Roth, *La Tache*, traduit de l'américain par J. Kamoun, Paris, Gallimard, 2002, 382.

36. *Car*, 83.

La conduite d'une automobile est donc une extension de notre volonté de puissance. Sa puissance est notre puissance et tout ce qui limite ou défie sa vitesse, sa liberté d'action, est un obstacle et un défi à notre propre puissance qui déclenche en nous un réflexe d'hostilité. Les constructeurs exploitent largement ce symbole latent, qui nous conseillent de « mettre un tigre dans notre moteur ». Les noms qu'ils donnent à leurs modèles – au moins en Amérique – sont à cet égard exemplaires. Ils sont de deux grands types selon qu'ils connotent le statut social ou l'agressivité du véhicule. Dans la première catégorie on trouve des noms comme : *Ambassade, Malibu, Monte Carlo*, etc. Dans la seconde : des noms d'animaux sauvages : *Jaguar, Cougar, Barracuda, Mustang*, etc., ou des noms d'armes : *Dart, Javelin, Sabre*, etc. Symboles d'agression dont la fonction évidente est de flatter l'agressivité du propriétaire<sup>37</sup>.

L'avènement de l'automobile a permis d'écrire deux nouveaux chapitres dans l'histoire de l'*American way of death* ; le premier est celui de la violence criminelle : le roman noir avec ses meurtres maquillés en accidents, ses victimes ou témoins écrasés, ses courses-poursuites, ses voitures piégées ou précipitées du haut d'une falaise ou dans un fleuve a également popularisé la pratique du *taking someone for a ride* qui consiste à amener quelqu'un faire un tour en voiture pour l'abattre dans un endroit tranquille. Le second, bien plus important, est celui de la violence routière avec son cortège d'accidents, de corps mutilés, de membres arrachés, de chairs broyées et carbonisées, dont les descriptions abondent dans la fiction. *Car*, roman où H. Crews dénonce l'aliénation collective de la société américaine par rapport à l'automobile, en comporte un exemple frappant :

L'auteur du hurlement était une petite fille de six ans. Ou plutôt ce qui restait d'une petite fille de six ans. Ou ce qui leur *parut* avoir été autrefois une petite fille de six ans. Elle était coincée sur le plancher au pied de la banquette arrière et le levier de vitesses de la Barracuda lui avait transpercé le pelvis. Ses jambes étaient repliées contre son dos. L'un de ses bras avait été arraché à la hauteur du coude. Elle n'était plus qu'une masse sanglante qui hurlait. » (65)

Mais, notre approche étant plus littéraire que sociologique, nous retiendrons surtout les cas – plus appropriés à notre propos – où l'accident automobile fait partie intégrante de l'intrigue et détermine à la fois le destin des personnages et le cours du récit. *A Widow for a Year* de J. Irving<sup>38</sup> entre dans ce cadre : toute l'action découle d'un stupide et terrible accident de voiture qui coûte la vie aux deux fils, Thomas et Timothy, de Marion et Ted Cole dont le roman va retracer les chemins divergents.

Parmi les violences et les agressions dont l'automobile se rend coupable et dont la littérature dresse le constat figure naturellement la pollution. Depuis les années 60 et 70, l'histoire d'amour que les Américains entretiennent avec leurs voitures est quelque peu gâchée par la lente mais inexorable prise de conscience des méfaits de l'automobile sur leur environnement : routes et autoroutes balafrent le paysage ; dépôts de voiture d'occasion et casses automobiles défigurent les abords des villes et souillent les cours d'eau avec leurs effluents. Exemple archétypal, une fois encore, *Car* où la description d'Auto-ville et du Palais de la Ferraille offre une vision d'apocalypse automobile :

Sur trois côtés, des montagnes de voitures lui masquaient l'horizon. Des voitures de toutes les marques et dans toutes les positions : sur le toit, sur le flanc, sur le nez, de guingois, fichées en oblique ou dressées vers le ciel. Le sol que foulait ses pieds n'était pas de la terre, mais une épaisse couche, indéfinissable, faite d'éclats de verre, du verre de toutes les couleurs [...] Au verre se mêlaient des fragments déchiquetés d'aluminium, des bouts de fonte éraflés, et d'autres éclats de métal pilés aussi fins que du sable. (15)

Le fleuve Saint-John charriait ses eaux troubles et polluées. Cinquante pieds de merde plus dix pieds d'essence... (14)

Amérique mutilée et défigurée, l'automobile et les activités qui lui sont associées contribuent – comme W. Faulkner le prédisait dans son dernier roman, *The Reivers (Les Larrons)* –, à la disparition de l'Amérique originelle, celle des terres sauvages, *Wilderness*, et à l'expansion du *Waste Land*, “la terre gaste”, symbole d'une civilisation urbaine et industrielle aussi stérile que violente :

---

37. P. Guiraud, *Les gros mots*, Paris, PUF, “Que sais-je ?”, 1976, 122-23.

38. *Une Veuve de papier*, traduit de l'américain par J. Kamoun, Paris, Seuil, 2000.

Vers 1940 [...] il nous fallait rouler pendant deux cents milles sur des routes pavées pour trouver un coin de nature sauvage assez grand pour y planter nos tentes ; et, en 1980, l'automobile, comme moyen de transport pour atteindre la brousse, sera tout aussi archaïque que la brousse le sera devenue par la faute de l'automobile lancée à sa poursuite. Mais peut-être pourra-t-on, pourras-tu, trouver de la brousse sur la face postérieure de la lune, peut-être même habitée par des chevreuils et par des ours<sup>39</sup>.

## VI. Saga automobile

Avec la publication, en 1939, de *The Grapes of Wrath* (*Les Raisins de la colère*), roman consacré à l'autre Amérique, celle des opprimés, en l'occurrence, les petits fermiers, victimes des forces économiques et des caprices de la nature qui les condamnent à prendre la route 66 vers l'Ouest (« la route-mère, la route de la fuite », 164) pour échapper à la misère et refaire leur vie, l'automobile – incarnée par une vieille guimbarde brinquebalante – acquiert ses lettres de noblesse. Instrument voire arme de résistance contre l'oppression capitaliste, voilà l'automobile enrôlée dans la lutte des classes sous la bannière de la révolution (rappe-lons que H. Ford voyait dans l'automobile un instrument de libération des masses), engage-ment involontaire qui lui vaudra brevet de civisme sous la forme d'une double promotion : compagnon de lutte (et de route) au plan social et politique, mais surtout actant romanesque à part entière au plan littéraire :

La maison était morte et les champs étaient morts ; mais ce camion était la chose active, le principe vivant. L'antique Hudson avec l'écran de son radiateur tout faussé et bosselé, avec ses globules de graisse saupoudrés de poussière sur les bords usés de tous ses rouages, avec ses chapeaux de roues rem-placés par des chapeaux de poussière rouge, était, elle, le foyer nouveau, le centre vivant de la famille ; mi-voiture de tourisme, mi-camion, toute gauche avec ses côtés surélevés<sup>40</sup>.

L'automobile assure, outre la dynamique du récit, la cohésion de la famille, et la saga des Joad illustre, avant la lettre, un des principes fondamentaux de la médiologie, à savoir que le transport transforme : « ils adoptèrent un nouveau mode de vie ; la route devint leur foyer et le mouvement leur moyen d'expression. » (228) et « avec la vie nomade, les autostrades, les campements improvisés, la peur de la faim et la faim elle-même, une métamorphose s'opéra en eux. » (396).

Notons également, l'abolition de la frontière entre l'humain et le mécanique par l'échange systématique d'attributs : Al Joad, dont on a déjà évoqué la passion dévorante pour l'automobile, devient « l'âme de la voiture » (171) qui, ainsi, tantôt s'animalise (« les voitures des émigrants se traînaient lentement, pareilles à des hannetons », p. 280) tantôt s'humanise : le tacot subit aussi un calvaire, un véritable chemin de croix, que résume l'image inoubliable de ces longues cohortes de véhicules, haletant, souffrant, gémissant le long des routes ou abandonnés, carcasses sans vie, au bord du chemin :

Autos garées sur le bord de la route, moteurs ventre à l'air, pneus réparés. Pauvres éclopées qui peinent, halètent, tout au long de la 66. Moteurs surchauffés, joints desserrés, du jeu dans les coussinets, carrosseries brimbalantes. (169)

Équivalents mécaniques du *lumpenproletariat*, les véhicules des damnés de la terre, des exilés de l'intérieur, victimes d'un Rêve Américain qui a viré au cauchemar, s'opposent aux “grosses bagnoles” des nantis, heureux bénéficiaires de l'*American Way of life* :

Voitures qui filent sur la 66. Plaques matricules. Mass., Tenn., R. I., N. Y., Vt, Ohio. En route vers l'Ouest. Belles voitures filant à cent dix.  
Tiens voilà une Cord qui passe. Ça ressemble à un cercueil sur roues.  
Oui, mais bon Dieu, ça fait de la route.  
Tu vois cette La salle ? V'là ce qu'il me faut. J'suis pas un cochon. J'suis pour les La Salle.  
Tant qu'à faire, pourquoi pas une Cadillac ? c'est juste un peu plus gros, un peu plus rapide.  
Moi, j'aimerais mieux une Zéphyr. Ça ne fait pas milliardaire, mais ça a du chic et ça marche. Une Zéphyr, voilà mon affaire.

39. W. Faulkner, *Les Larrons*, traduit de l'anglais par M.-E. Coindreau et R. Girard, Paris, Gallimard, 1964, 41. Précisons que dans la citation, le mot “brousse” correspond au terme “wilderness” dans le texte original, c'est-à-dire, les espaces sauvages non encore conquis par la civilisation ou défrichés et mis en culture.

40. *Op. cit.*, 140-1.

Ben, vous allez peut-être vous foutre de moi... mais j'choiserais une Buick-Puick. Ça me suffit.  
Eh ! nom de Dieu, ça coûte autant que les Zéphyr, et c'est moins nerveux.  
Je m'en fous. J'veux rien de ce qui sort de chez Henry Ford. J'peux pas le sentir. Jamais pu. J'ai un frère qu'a travaillé chez lui. Vous devriez l'entendre.  
En tout cas, une Zéphyr, c'est nerveux.  
Les grosses voitures sur la route. Belles dames languides, épuisées de chaleur, petits noyaux autour desquels gravitent un millier d'accessoires [...] À leurs côtés, de petits hommes bedonnants en complets clairs et panamas... (215-216)

Autre moment fort du roman : le chapitre VII, intitulé “*Used Cars, Good Used Cars*”, consacré aux dépôts d'autos d'occasion. La négociation entre le citadin madré et le rustre pressé par la nécessité est l'occasion d'un morceau de bravoure qui deviendra un des lieux communs de la fiction américaine (*A Time and a Place* de W. Humphrey en présente une variante mettant aux prises un Indien et un concessionnaire Cadillac).

Nous noterons enfin – lointain écho adamsien – que cette saga automobile est l'occasion d'un vibrant hommage à l'énergie de la femme, dans son rôle non de Vierge mais de mère maintenant contre vents et marées la cohésion du foyer : Man Joad est « la citadelle de la famille, son refuge inexpugnable » (106), car « une femme, ça se fait plus vite aux changements qu'un homme... » (595)

## VII. L'automobile en holocauste : “Cadillac Flambée”

Nombreux sont les épisodes romanesques nous rappelant sur le mode tragi-comique ou satirique que l'automobile, propulsée par un moteur à combustion interne, est elle-même, cruelle ironie, éminemment combustible et susceptible de connaître une fin tragique où elle est livrée au feu purificateur. Si la Cadillac, voiture mythique, semble vouée à l'holocauste et prédestinée à partir en fumée, c'est, paradoxalement, en raison de son statut de symbole social majeur : la possession d'une Cadillac, parangon de la perfection mécanique, matérialisation du rêve automobile, incarnation de la “Super Bagnole”, parachève et couronne toute réussite sociale et professionnelle. Mais, rançon du succès, cet objet de consommation somptuaire, manifestation de la dépense improductive (la part maudite chère à G. Bataille) devient, du coup, la cible toute désignée de la vindicte des exclus et des laissés-pour-compte de la société américaine. Car, à l'instar du Rêve américain, il existe – comme l'affirme le romancier contemporain, Harry Crews – « une sorte de rêve de Cadillac, une sorte de conception de l'Amérique inspirée par la Cadillac<sup>41</sup> ».

Par un renversement qui ne manque pas d'ironie, l'automobile de prestige, icône majeure de la société de consommation et d'abondance, va servir de véhicule d'expression à la protestation sociale, à la subversion et à la contre-culture. Cet usage symbolique de la voiture comme vecteur de la critique sociale ou expression du rejet des fausses valeurs du matérialisme américain est souvent associé aux minorités ethniques. On en trouve un exemple véritablement archétypal dans une nouvelle, “A Good Indian”, du romancier texan, W. Humphrey, qui dénonce avec humour les méfaits d'un enrichissement soudain – lié à la découverte de pétrole – sur une communauté indienne qui n'est pas préparée à pareille aubaine. Les royalties sont dilapidées en achat de voitures, surtout des Cadillac, par de pauvres hères, victimes des mirages de la société de consommation : « Il ne veut pas d'une Ford ou d'une Chevrolet, il veut une bagnole, une vraie, l'engin le plus long, le plus rapide, le plus tape-à-l'œil monté sur quatre roues<sup>42</sup> », fait remarquer, Doyle, le concessionnaire automobile, qui s'enrichit sans vergogne au détriment de ses clients. Les négociations entre le concessionnaire et l'Indien essayant d'obtenir une reprise pour ses mules et son chariot donnent lieu à une scène désopilante tout comme la description de la première prise de contact d'un brave avec sa Cadillac flambant neuve :

Doyle jura qu'il [l'Indien] parlait à cette automobile à voix basse, tout en s'en approchant furtivement, afin de l'amadouer pour qu'elle se tienne tranquille. [Plus tard, au moment du démarrage aussi chaoti-

41. E. Bledsoe, ed., *Getting Naked with Harry Crews : Interviews*, Gainesville, University Press of Florida, 1999, 148. Nous traduisons.

42. Pour cette citation (tirée de la p. 35) et les suivantes, nous traduisons.

que que cahoteux]. Il ne s'était pas trompé : la voiture ruait, se cabrait, s'ébrouait, piaffait, bondissait comme si c'était – et entre ses mains, c'était effectivement – un cheval, un mustang, un poney indien. (39)

Mais les Indiens, qui savent à peine conduire et n'ont aucune idée de la nécessité d'un entretien régulier, “bousillent” leurs voitures en un temps record et les remplacent le jour même par un nouveau modèle, qui connaîtra à son tour le même sort, et ce, jusqu'à épuisement de leur pactole :

Et puis, quelques mois plus tard, quand ils n'avaient plus d'argent pour acheter de l'essence ou avaient utilisé leurs voitures sans huile dans le carter, on voyait sur une route de campagne une de ces Packard ou Pierce-Arrow ou Cadillac attelée à deux mules, le brave assis sur le capot, rênes en main, tandis qu'à l'intérieur, toutes vitres fermées en dépit de la chaleur, trônaient la squaw et les papooses. Un peu plus loin, sur la même route, on pouvait voir trois ou quatre grosses cylindrées, roues en l'air dans le fossé ou écrabouillées contre un poteau télégraphique. (36)

Pour ces malheureuses épaves, il n'est pas d'autre issue que le feu : « Rien d'autre à faire pour celle-ci, dit Doyle, que d'y coller une allumette. » (44). *Sic transit gloria mundi* !

Dans la seconde nouvelle, “Cadillac Flambée”<sup>43</sup>, de Ralph Ellison, la critique sociale est plus directe et percutante ; le geste de révolte est le fait du personnage lui-même, Lee Willie Minifees, un Noir, musicien de jazz, qui entend le sénateur Sunraider, porte-parole de la suprématie de la race blanche (alors qu'il est lui-même Noir, mais il passe pour un Blanc), se moquer du goût des Afro-Américains pour les Cadillac, et proposer de faire voter un texte de loi qui rebaptiserait la Cadillac du nom de « *the coon cage eight* » (“la cage à moricaud V-8”). Outré par ces propos, mais prenant conscience de son aliénation, Minifees – soudainement guéri de sa foi dans la belle décapotable<sup>44</sup> – fonce avec sa propre Cadillac sur la pelouse du sénateur et met le feu au véhicule, immolation voire auto-mutilation qui lui permet de se guérir de la fascination exercée par ce leurre. Le processus de désacralisation est impitoyable ; d'abord comparée à un oiseau gracieux et majestueux, la Cadillac n'évoque plus que « quel-que animal préhistorique à l'agonie » puis « une énorme volaille flambée au cognac ». « Je suis prêt à marcher », déclare, en guise d'oraison funèbre, Minifees, qui redécouvre à l'occasion, la portée subversive dans une société tout entière dominée par la vitesse d'une activité naturelle, la marche à pied, dont H. D. Thoreau, premier apôtre de la désobéissance civile, s'était fait le chantre, un siècle plus tôt.

## VIII. De la voiture au “Grand Véhicule”

« *It's not just a car... it's your freedom* »

Publicité de la General Motors

Si connu soit-il, impossible de ne pas mentionner dans le cadre de cet essai, le roman de J. Kerouac, *On the Road* (*Sur la route*) où se combinent « alchimie de la vitesse » et « gourmandise de la conduite<sup>45</sup> », aussi notre parcours de l'œuvre se placera-t-il sous le même signe que sa composition, à savoir *speed*, la vitesse et la célérité (sans toutefois recourir aux amphétamines – troisième sens du terme *speed* – fort en usage chez les Beatniks). Nous renonçons également à toute prétention à la nouveauté pour nous contenter d'une mise en relief de ce que l'œuvre de J. Kerouac, traduction littéraire exemplaire du facteur M de la civilisation américaine, apporte d'original à l'objet de notre recherche.

---

43. D'abord publiée en revue, cette nouvelle sera reprise et modifiée pour former un chapitre du dernier roman de R. Ellison, *Juneteenth*, publié en 1999 à titre posthume. Parmi les changements apportés à l'épisode, notons qu'il ne s'agit plus d'une Cadillac mais plutôt d'un véhicule composite dont le radiateur s'orne d'une paire de cornes menaçantes. Aussi, l'holocauste final est-il remplacé par une charge furieuse.

44. « *You have unconverted me from the convertible* », déclare-t-il au sénateur, p. 153. Jeu de mots difficilement traduisible reposant sur la parenté entre “*convertible*”, une voiture décapotable, le verbe “*convert*”, convertir et son contraire, “*unconvert*” sans équivalent en français.

45. R. Barthes, *Mythologies*, 152.

Précisément, l'automobile est en l'espèce plus qu'un thème ou un actant puisque la conduite/*driving* a eu un impact direct sur la composition et l'écriture mêmes de l'œuvre dont le premier jet a été tapé au kilomètre sur un rouleau de 35 mètres de long, en un seul paragraphe pratiquement sans ponctuation ni coupures d'aucune sorte. On connaît la boutade de T. Capote concernant cette *instant literature*, caractérisée par la spontanéité et la vitesse sensorielle et affective : « *Ce n'est pas de l'écriture, mais de la dactylographie* », c'est-à-dire une écriture mécanique, auto-motrice, qui se nourrit de son propre élan et se déroule en un flux verbal ininterrompu à l'image d'un long ruban d'asphalte se perdant à l'horizon<sup>46</sup>.

Nous retiendrons également les nouvelles transformations de l'automobile qui se font jour dans le texte à travers la métaphore navale qui sous-tend le récit ; la grande plaine continentale devient océan, la route, rade ou chenal (conformément à l'étymologie de *road*), et la Cadillac, « navire impérial » (« Bon Dieu, roule, vieux bateau, roule<sup>47</sup> »), à la barre duquel, Dean, « cet Achab en délire » (364), poursuit, en compagnie de ses amis, un Moby Dick métaphysique, le IT (« Atteindre quoi ? — Ça. Ça. Je te dirai... », p. 197), une expérience d'illumination intérieure, une sorte de Satori. Car *Sur la route* est fortement teinté de philosophie orientale. N'oublions pas que J. Kerouac est venu au bouddhisme par la lecture de H. D. Thoreau, la rencontre avec Allen Ginsberg, chef de file de la *Beat generation*, et Alan W. Watts<sup>48</sup>, disciple de Daisetz Teitaro Suzuki qui diffusa le bouddhisme zen parmi les intellectuels européens et américains. La route pure et pleine de mystères<sup>49</sup>, « la route du saint, la route du fou, la route d'arc-en-ciel, la route idiote » (390), se métamorphose alors en *Sammâ*, « Noble Sentier », et la Cadillac, incarnation de la perfection mécanique, devient ici *mahâyana*, « grand véhicule » censé conduire ses occupants vers une perfection spirituelle : le trajet qui va de *Duhkha* (la souffrance) à *Sukha* (le bonheur, « la pure volupté d'être », p. 303) est bien une affaire de roues (*kha* : c'est la roue, bonne ou mauvaise).

C'est que dans une société américaine caractérisée par la mobilité, il y a deux façons de se démarquer et de faire sécession pour sortir de la voie suivie par le troupeau dans sa course contre le temps : par la stase ou l'extase. Dans le premier cas, on cultive l'immobilité, on fait *zazen* (méditation assise dans la pose du lotus) ; dans le second, on accélère, on cherche à aller le plus vite possible pour vaincre la pesanteur et le conformisme par le mouvement : il s'agit paradoxalement de prendre le mouvement de vitesse. Le mouvement, le rythme (*beat*) est alors source de *beatitude*/béatitude (« *He was BEAT — the root, the soul of Beatific.* » p. 184 / « Il était BATTU, ce qui est source de Béatitude, FOUTU, ce qui est essence de Félicité » p. 302).

Version mécanisée du *Voyage du pèlerin* de John Bunyan<sup>50</sup>, *Sur la route*, est donc le récit d'un pèlerinage motorisé, d'une quête, se déroulant selon deux axes : un axe horizontal, spatial, géographique (c'est la traversée en tous sens de « l'immense panse sauvage et [de] la masse brute de mon continent américain », p. 122) et un axe vertical : quête mystique, voyage intérieur, perte des repères et exploration du vertige, de la frénésie de la vitesse et de la folie, nouvel Ouest qui reste encore à conquérir. Le premier, après épuisement de la direction Est/Ouest, finalement stérile, s'orientera vers le Sud :

Je n'arrivais pas à imaginer ce voyage. C'était le plus fabuleux de tous. Il n'était pas plus long que le voyage Est-Ouest, mais orienté magiquement au Sud. [...] « Mon pote, ce voyage-là va enfin nous mener au IT », dit Dean avec une foi absolue (411).

Cette quête du IT (il s'agit *grosso modo* de mettre en sommeil « le singe mental », l'intelligence discursive, raisonnante et dualiste, ainsi que son mode d'expression, le langa-

---

46. « J'en avais par-dessus la tête de la phrase anglaise conventionnelle qui me paraissait tellement corsetée dans ses règles », aussi Kerouac poursuivra-t-il dans sa pratique de l'écriture le double objectif de la spontanéité et d'une certaine forme de dépersonnalisation.

47. J. Kerouac, *Sur la route*, trad. de J. Houbart, Paris, Gallimard, 1960, 361.

48. Auteur de *The Way of Liberation in Zen Buddhism* (1955) publié en France sous le titre de *Le Bouddhisme zen*, trad. de P. Berlot, Paris, Payot, 1972.

49. « La pureté de la route » (207) ; « M'initier à tous les mystères de la route » (18).

50. *The Pilgrim's Progress*, publié par John Bunyan en 1678, retrace le pèlerinage de Chrétien vers la Cité Céleste. C'est dans le monde anglo-saxon, le livre le plus lu après la Bible.

ge<sup>51</sup> : l'expression *dig it* désigne la compréhension qui court-circuite mots et concepts) culmina au Mexique (« Nous avons enfin trouvé la terre magique au bout de la route » p. 428), *melting-pot* spirituel de tous les lieux où a soufflé l'Esprit (sont évoqués, entre autres, le Tibet et l'Arabie), véritable compendium de Terre promise et de terre biblique.

Dans *On the Road*, l'Amérique apparaît bien comme le pays de la vitesse que Sal Paradise et ses amis sillonnent en tout sens avec « leur bagage de folie » et de sagesse. L'automobile y joue le rôle original de vecteur de la contre-culture et de véhicule d'une quête spirituelle. Grâce à la Cadillac, « bateau de rêve » (357), le Pape de la *Beat Generation* et ses disciples peuvent remplir ce que Sal appelle « notre noble et unique fonction dans l'espace et dans le temps, j'entends le mouvement » (206). Le roman de Kerouac est effectivement une ode à la route, à l'automobile, et au cinquième élément, la vitesse, qui fait de la *highway* une voie, une méthode – au sens originel du terme – de libération de soi, disons d'auto-éducation.

## IX. Le Paraclet motorisé

Lointaine résurgence d'une thématique inaugurée dans *Mon Éducation*, l'association plutôt insolite entre automobile et spiritualité. Si, historiquement, en Amérique comme en Europe, l'automobile a quelque peu contribué à la désertion des lieux de culte, et dans ce cas, fut peut-être le véhicule du Malin, elle apparaît au contraire, dans la littérature où dominent les préoccupations religieuses, comme un auxiliaire de la croyance ou de la prédication. Exemple type : l'œuvre de l'écrivain catholique sudiste, Flannery O'Connor, où l'automobile est l'instrument indispensable à la propagation de la foi par les prédicateurs itinérants, descendants motorisés des gyrovagues ou moines errants des premiers temps du Christianisme : « Un saint personnage est un ambulant par destination ; Jésus, la Vie et la *Voie* ; son adepte, “un étranger soupirant dans sa marche” (Saint Augustin) et Dieu, “un chemin à vivre”, interminable<sup>52</sup> ». Notons d'ailleurs que la route elle-même avec ses multiples panneaux et inscriptions rappelant aux usagers la nécessité de songer au salut de leur âme (« Malheur au débauché et au blasphémateur ! Serez-vous la proie de l'Enfer ? » ; « Jésus sauve » ; « C'est pour VOUS que Jésus est mort »)<sup>53</sup> devient effectivement Voie spirituelle, et contribue ainsi à l'édification de l'automobiliste, pèlerin malgré lui. Le prophète Tom Shiftlet dans la nouvelle “*The Life You Save May Be Your Own*” résume en une formule frappante cette vision spirituelle voire mystique de l'automobile :

« Madame, y a deux parties dans un homme: son corps et son esprit. [...] Un corps et un esprit, reprit-il. Le corps, madame, c'est comme une maison, il va nulle part ; mais l'esprit, c'est comme une auto : toujours en mouvement, toujours...<sup>54</sup> »

Étrange credo, qui n'est pas, cependant, dénué de tout fondement théologique si l'on veut bien se rappeler que la première manifestation du Créateur dans la Genèse se traduit par le tournoiement du vent sur les eaux (Gn. 1-1), et que le Dieu pastoral qu'il deviendra ensuite est, par définition, un Dieu-mouvement. Dans le même ordre d'idée, signalons également, l'injonction sur laquelle se termine un autre roman de F. O'Connor, *Et ce sont les violents qui l'emportent* : « Va avertir les enfants de Dieu de la vitesse terrible de sa miséricorde<sup>55</sup> ».

Le Verbe s'est fait chair ; il peut aussi – *horresco referens* – se faire automobile, et l'écrivain H. Crews, déjà cité, n'hésitera pas à affirmer dans son essai “*The Car*” que « *We have found God in cars* » : les Américains ont trouvé Dieu dans l'automobile.

---

51. J. Brosse, *Satori : Dix ans d'expérience avec un Maître Zen*, Paris, A. Michel, Coll. “Spiritualités vivantes”, 1984, 84.

52. R. Debray, *Dieu, un itinéraire*, Paris, Éds O. Jacob, 2001, 70.

53. *La Sagesse dans le sang*, pp. 63 ; 64 ; 156.

54. “C'est peut-être votre vie que vous sauvez” in *Les Braves gens ne courent pas les rues*, trad. de H. Morisset, Paris, Gallimard, “Biblos”, 1991, 228.

55. Trad. par M.-E. Coindreau, 590.

Sans aller jusque-là, les récits de F. O'Connor laissent néanmoins entendre qu'on peut parfois accéder à Dieu *par* l'automobile, assimilée au Paraclet. En tout cas, l'automobile est, chez F. O'Connor, symbole de la transition du profane au sacré, voire véhicule d'une révélation mystique, indulgence plénière (« Quand on a une bonne auto, on a pas besoin de justification », p. 91) et bien d'autres choses encore : tabernacle, chaire mobile, moyen et voie de salut, cellule de moine, refuge, retraite et sépulcre. À la proposition que lui fait son employeur de dormir dans une voiture, Shiftlet répond : « Écoutez, madame, dit-il, avec un grand rire de contentement, les moines de jadis couchaient bien dans leur cercueil<sup>56</sup>. » L'accord passé entre les deux personnages stipule qu'en échange de menus services et travaux d'entretien, Mr. Shiftlet pourra retaper une vieille Ford délaissée au fond du hangar ; l'opération, qu'il mènera à bien, n'est pas dépourvue de connotations religieuses :

Avec une salve d'explosions furieuses, la voiture sortit du hangar, majestueusement. Mr. Shiftlet se tenait très droit au volant. Son visage était empreint de gravité et d'humilité, comme s'il venait de ressusciter un mort. (227)

Variante de la résurrection de Lazare, l'épisode permet de souligner le parallèle entre la destinée d'une automobile et celle du bon chrétien : une longue carrière de bons et loyaux services aboutissant au cimetière automobile avec éventuellement un passage intermédiaire par le dépôt de voitures d'occasion – purgatoire des vieilles automobiles méritantes – ou descente directe aux Enfers, la casse, éventualité qui n'exclut pas toutefois pour l'épave condamnée à la damnation une promesse de résurrection sous la forme d'une restauration inespérée (par la grâce d'un collectionneur de voitures anciennes) ou d'une transformation en œuvre d'art – compression à la César ou installation à la Mario Merz – par quelque singe de Dieu, adepte du recyclage de la ferraille.

Dans *Wise Blood (La Sagesse dans le sang)*, le protagoniste, Hazel Motes, « un chrétien *malgré lui* », comme l'a défini l'auteur, veut prêcher l'Église Sans Christ dont l'article de foi essentiel consiste en ceci : « il n'y a jamais de Rédemption parce qu'il n'y a jamais eu de Chute, et pas de Jugement parce qu'il n'y a jamais eu ni Chute ni Rédemption. Jésus était un menteur, y a que ça d'important » (85). À l'exemple de son grand-père, prédicateur itinérant, se déplaçant en Ford, Hazel achète une épave, une vieille Essex, qui, avec sa tendance à avancer d'environ six pouces, puis à reculer de quatre, symbolise les hésitations et la nature chaotique de l'itinéraire extérieur et du pèlerinage intérieur de ce mécréant qui est, au fond, malgré qu'il en ait, chercheur de Dieu. L'automobile, véhicule spirituel, va jouer un rôle essentiel dans tout le roman et notamment à un moment clé (un tournant du récit) où Hazel Motes écrase un faux prophète, Solace Layfield, son double profane, son jumeau sombre, qui lui fait une concurrence déloyale : « L'Essex recouvrait la moitié du second Prophète, comme heureuse de garder ce qu'elle avait enfin réussi à abattre. Étendu sur le sol, face contre terre, sans chapeau, sans vêtements, l'homme ressemblait beaucoup moins à Hazel » (153). Mais, nous le savons à présent, l'automobile est vecteur de l'Esprit Saint : voilà l'escroc touché par la Grâce ; il confesse ses multiples péchés, fait acte de contrition et meurt en bon chrétien (« Jésus me vienne en aide », 154). L'épisode préfigure la conversion finale de Hazel Motes, qui connaîtra un sort semblable à son alter ego : retrouvé inconscient au fond d'un fossé, il est ramassé puis tabassé par deux flics et meurt dans la voiture de la police. Ainsi se vérifient la prédiction de Hazel Motes fondée sur sa foi aveugle dans les vertus rédemptrices de l'automobile (« J'vous le disais bien que cette voiture m'emmènerait partout où que j'voudrais », 101) et le commentaire ironique qu'inspire l'Essex à un bon Samaritain qui l'a remise sur la Voie : « Y a comme ça des choses qu'emmènent les gens quelque part » (101), c'est-à-dire à Dieu, en l'occurrence.

Chez Flannery O'Connor, dont les romans ont pour cadre la *Bible Belt*<sup>57</sup>, l'automobile devient un véhicule spirituel dont l'itinéraire imprévisible et mystérieux transmue les États-

---

56. "C'est peut-être votre vie que vous sauvez", *op. cit.*, 225.

57. La "ceinture biblique" regroupant les États où prédomine un certain fondamentalisme religieux.

Unis, espace physique et géographique, en contrée biblique « bornée au nord par le Pôle, au Sud par l'Antarctique, à l'est par le premier chapitre de la Genèse et à l'ouest par le jour du Jugement dernier<sup>58</sup> ».

## X. Eucharistie mécanique

« Et l'Automobile s'est faite chair... », ainsi commencerait le quatrième Évangile, revu et corrigé par H. Crews, romancier sudiste contemporain, auteur d'un essai consacré à l'automobile dans la société américaine "*The Car*" (où il déclare, nous l'avons vu, que ses compatriotes ont trouvé Dieu dans l'automobile), et d'un roman *Car* (1972), où le protagoniste se fait fort de manger une Ford Maverick 1971. Après tout, si la Bible rapporte le cas d'un prophète, Ézéchiël, contraint de manger un Livre saint, ne peut-on imaginer d'ingérer un autre véhicule du Verbe divin, fût-ce une voiture ?

Il me dit : « Fils d'homme, ce qui t'est présenté, mange-le ; mange ce volume et va parler à la maison d'Israël. » J'ouvris la bouche et il me fit manger ce volume, puis il me dit : « Fils d'homme, nourris-toi et rassasie-toi de ce volume que je te donne. » Je le mangeai et, dans ma bouche, il fut doux comme du miel. (Ézéchiël, 3 1-3)

C'est en tout cas avec la même foi et la même ferveur que Herman Mack s'apprête à participer à cette Eucharistie peu orthodoxe :

Et allongé de tout son long sur le capot, la joue plaquée contre l'objet de son amour, il se sentait en paix avec le monde entier.

Il ouvrit solennellement la bouche comme pour recevoir une hostie, mais sa langue rose et molle se tendit goulûment et toucha le métal, toucha le capot de la Maverick. [...] Il lui tardait de la sentir dans sa bouche. De la sentir dans sa gorge. De l'avoir dans son ventre » (75)

Plus tard, l'absorption du premier morceau de pare-choc produira une extase quasi mystique : « la saveur du métal avait envahi sa gorge, son estomac. Il l'avait sentie se répandre, se mêler à son sang, et avait failli s'évanouir de plaisir » (105). La dimension religieuse est encore renforcée par la conviction qu'éprouve le protagoniste d'avoir fait l'objet d'une élection divine : « Herman avait toujours eu le sentiment d'être différent, d'être élu par un pouvoir extérieur et supérieur à lui, élu pour accomplir quelque exploit fantastique et inédit qui le distinguerait des autres » (70).

Voilà donc l'automobile, substitut du « char de Yahvé », devenue objet de consommation courante au sens inattendu, c'est-à-dire, pour une fois, littéral, de comestible. Et, si surprenant que cela puisse paraître, nous ne sommes pas totalement dans le domaine de l'invention ; il y a eu des précédents : en Argentine, un Suédois aurait mangé la moitié d'une Fiat en cinq ans ; de même, en Australie, en 1966, un certain Leon Samson (le bien-nommé) aurait fait le pari de venir à bout d'une familiale, également en cinq ans<sup>59</sup>. Dans le roman, la durée estimée de ce festin métallique et mécanique est, à raison d'une « demi-livre par jour, sept jours par semaine » (94), de plus de dix ans !

S'il entre dans la motivation de Herman un amour dévorant pour les voitures, celle de l'auteur est à l'opposé : H. Crews affirme avoir écrit cette œuvre singulière par haine de la voiture et de la Divinité automobile à laquelle sacrifient grand nombre de ses concitoyens. Dans l'entretien précédemment cité (*Getting Naked With H. Crews*), il concluait le procès fait à l'automobile par cette remarque prémonitoire : « Dans notre pays, chacun a son automobile à manger. Et, nom de Dieu, nous la mangerons. »

Mais cette auto-phagie ne comporte pas que des dimensions spirituelles ou tragiques : le roman est traversé par une veine comique, quasi rabelaisienne, quand sont évoquées les opérations d'évacuation par les voies naturelles des morceaux de véhicule – spectacle public et naturellement payant : l'argent n'a pas d'odeur, et le mauvais goût américain pas de limites – puis leur transformation sur place et sur le champ, grâce une machine fabriquée pour l'occasion, en voitures miniatures vendues au prix de douze dollars cinquante cents l'unité

58. A. Bird, *Looking Forward*, cité par P.-Y. Pétilion in *La Grand-route*, Paris, Seuil, 1979, 33.

59. Nous tirons ces informations de la thèse de M. Lachaud, *Le Grottesque sudiste dans l'œuvre romanesque de Harry Crews*, Thèse de Doctorat de l'Université de Toulouse II, Juin 2003, 339 pages, non publiée.

plus TVA de l'État, bien entendu. Nous osons à peine mentionner – trop certain que nous sommes que la (télé)réalité aurait tôt fait de rejoindre voire de dépasser la fiction – qu'à l'annonce de cette information « l'auditorium rugit, soulevé par une explosion d'approbation unanime. Les enfants lançaient en l'air leur ballons. Des hommes, des femmes trépignaient, battaient des mains, hurlaient leur désir d'acheter une Maverick miniature » (99). La mesure est comble avec le recours au patriotisme, autre ingrédient essentiel de l'idéologie américaine : « Voici une voiture américaine. Évacuée par un Américain. C'est de l'histoire. *Et sous vos yeux.* » (161). Heureusement, la tentative échouera et le calvaire de Herman prendra fin avant qu'il n'y perde la raison et la santé.

Signalons enfin, puisque nous nous sommes beaucoup intéressé, par la force des choses, à la Cadillac, que ce roman iconoclaste écorne le mythe de la voiture de rêve ; en effet, le modèle acheté par un des protagonistes révèle, dès les premiers tours de roues, une lancinante imperfection :

La Cadillac l'avait accablé. Toute cette électricité. Tous ces éclairages. Tout. Mais voilà, elle avait couiné. Elle avait *couiné*, la salope. Elle avait beau coûter dix mille dollars, avoir quatre allume-cigare au centimètre carré et plus de feux qu'on ne pouvait en compter ni utiliser, elle avait couiné. (144)

Mauvais présage : le vers est dans le fruit et le pays de la belle américaine n'est vraiment plus ce qu'il était. L'Âge d'or est désormais révolu où l'on pouvait comme Hazel Motes dans *La Sagesse dans le sang* dire de sa voiture : « Elle a pas été construite par des étrangers, ni par des nègres ou des manchots. Elle a été construite par des gars qu'avaient les yeux derrière les trous et qui savaient leur métier » (101). Que va-t-il advenir des États-Unis, ce pays de moteurs huit cylindres ? *God Bless America !*

## XI. Sortie de route

S'il était permis d'en douter, cette opération de reconnaissance au rayon d'action limité (elle n'a exploré qu'une douzaine d'œuvres significatives sur les centaines que compte la littérature *made in the USA*) suffit à démontrer que, sur le thème de l'automobile dans la fiction américaine, il y a matière à thèse, et que la boutade du sociologue J. Beaudrillard est aisément transposable au domaine des "mœurs" littéraires où elle trouve une plus grande pertinence encore tant la fiction a multiplié les usages singuliers de l'automobile et révélé à quel point elle fait partie intégrante de l'*American way of life*. Nous en appellerons une fois de plus à *Car*, maintes fois cité, où Herman Mack crée à Auto-Ville une « *Exposition automobile : Rétrospective de votre histoire* » rassemblant tous les modèles de voitures de 1920 à 1970. L'annonce, accrocheuse, est la suivante : « *Venez voir la voiture où s'est déroulé l'événement qui a changé votre vie* » (27). En effet, comme le fait remarquer Herman :

« Chaque fois que depuis cinquante ans il est arrivé quelque chose dans ce foutu pays, avait déclaré Herman, c'est arrivé dans, sur ou avec une voiture, ou alors autour ou auprès d'une voiture. » Il avait eu son sourire rêveur. « Et les gens veulent toujours revenir sur les lieux du crime. » [...] Et ils étaient venus : pour revoir et revivre l'idylle, l'accident, leur première voiture, leur dernière voiture, la crevaïson, la panne sèche, le jour où il avait raconté qu'il avait eu une panne sèche, l'endroit où le Petit dernier avait été conçu. « T'avais un pied coincé contre le tableau de bord et l'autre contre la poignée, chérie. Tu te souviens ? » (26)

Et c'est également dans ce roman iconoclaste que s'exprime la complète identification des États-Unis, société motorisée par excellence, à l'automobile :

Il avait affirmé que l'Amérique était un V-8 à essence, refroidi par eau, et que ce pays était la propriété d'hommes qui eux-mêmes appartenaient à des voitures<sup>60</sup>.

Ainsi, l'intégration de l'automobile dans la trame même de la littérature américaine a été aussi forte que dans la vie quotidienne, et ses usages, nous l'avons vu, ont été considéra-

---

60. Notre traduction, plus proche de l'original (*He had said that America was a V-8 country gas-driven and water-cooled, and that it belonged to men who belonged to cars*), diffère de celle proposée dans la version française p. 114 : « Il avait affirmé que l'Amérique était un pays de V-8, de moteurs à essence et à refroidissement par eau, et que l'avenir appartenait à ceux qui croyaient en l'avenir de la voiture. »

blement multipliés et enrichis par l'imagination débridée et féconde des romanciers, dont les œuvres nous renvoient l'image d'une automobile protéiforme, extraordinairement apte à remplir non seulement tous les rôles au plan thématique mais aussi toutes les fonctions – des plus modestes aux plus nobles – dans la mécanique romanesque. En outre, la littérature a très fidèlement reflété la carrière contrastée de l'automobile dans la société américaine : aux promesses exaltantes des débuts de l'automobile, à l'effet libérateur de la motorisation de masse culminant dans cette ode à la route et à l'automobile qu'est l'œuvre de Kerouac, ont succédé, en quelques décennies, un évident désenchantement qui s'est manifesté par l'utilisation de l'automobile comme vecteur de la critique sociale et de la contestation politique, désaffection qui est allée en s'amplifiant avec la crise de l'énergie et la prise de conscience des méfaits de l'automobile sur l'environnement. Aussi, la condamnation et le rejet de la voiture sont-ils souvent sans appel : « Tout ce que je sais, c'est que je refuse de voir ma vie mesurée en voitures. [...] Ces saloperies de bagnoles me font la loi, à moi ! » (*Car*, 73).

De nos jours, la fiction en témoigne, l'attitude des Américains à l'égard de l'automobile reste très ambivalente : il y entre autant de fascination que de répulsion. Mais, il n'en demeure pas moins que l'automobile, auxiliaire indispensable d'une quête du bonheur, qui est l'apanage – garanti par la Déclaration d'Indépendance de 1776 – du citoyen des États-Unis, a pu faire naguère l'objet d'un véritable culte voire apparaître comme la divinité omnipotente d'une religion (l'auto-opium du peuple ?)<sup>61</sup> regroupant un nombre considérable de fervents adeptes, mais combien d'entre eux oseraient aujourd'hui encore souscrire à la profession de foi d'Easy Mack selon laquelle « l'automobile serait leur salut » ? Quant à la littérature américaine, qui n'a guère pour l'instant à se préoccuper de son salut – elle n'est pas en péril – on peut assurer, si l'on préjuge de son avenir à l'aune de son passé récent, qu'elle continuera à trouver dans l'exploitation du thème de l'automobile une des sources inépuisables de son originalité, de son dynamisme et de sa vitalité. Il y a fort à parier que l'association entre automobile et fiction américaine restera, pour longtemps encore, une affaire qui roule...

---

61. Titre d'un ouvrage de D. Gartman, *Auto opium : A Social History of American Automobile Design*, Routledge, 1994.