

HISTOIRES DE ROUTES

LIRE TOCQUEVILLE OU CONDUIRE ? REGARD SUR L'AUTOMOBILISME AUX ÉTATS-UNIS

Mathieu Flonneau*

Ce texte est une version abrégée de l'article paru dans *Read Tocqueville, or Drive? A European perspective on US "automobilization"*. History and Technology, vol.26, N°4, December 2010, p.379-388.

« L'intelligence de la société américaine réside tout entière dans une anthropologie des mœurs automobiles – bien plus instructives que les idées politiques ». Jean BAUDRILLARD, Amérique, Paris, (Grasset, 1986), Descartes et Cie, 2000.

D'hier à aujourd'hui, la perception du phénomène automobile aux Etats-Unis a évolué même si certains invariants perdurent. Alors que la faillite économique a manqué de frapper les Big Three au cours de la crise de l'année 2008 – qui correspondait ironiquement au centenaire de la Ford T –, les valeurs de l'*automobilisme* restent en effet puissamment associées aux Etats-Unis. On peut tenter d'expliquer les choses en dialoguant avec l'ouvrage récent et fondamental de Cotten Seiler, *Republic of Drivers, A Cultural History of Automobility in America* (Chicago UP, 2008) qui, à certains égards, est une contribution majeure à l'histoire de cette technique universelle dont les enjeux culturels, sociaux et politiques sont plus que jamais premiers et fondamentaux.

CONSTRUIRE SIMULTANÉMENT LA RES PUBLICA AVEC LA RES AUTOMOBILIA : CONCRÉTISER LIBERTÉ ET MODERNITÉ

L'auto a connu historiquement aux Etats-Unis une forme de « *naturalisation* », dont les ressorts essentiels touchent aux libertés primales et pionnières que la société nord-américaine a immédiatement projetées en elle, et ce plus d'un siècle durant. Pour percevoir la cohérence de cette société, ne faut-il pas plutôt que lire patiemment les sociologues et les intellectuels, parmi lesquels, au premier rang, tant dans la chronologie que sur le fond de son apport, figure Alexis de Tocqueville, simplement

*Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne. Il anime un groupe universitaire de recherche intitulé « *Passé-Présent-Mobilité* », P2M. Il prolonge ainsi un programme de recherche sur l'automobilisme annoncé dans l'essai *Les cultures du volant*.

conduire ? Pratiquer les deux activités – mais pas ensemble ! – est évidemment idéal et c'est ce que suggère le titre lumineux *Republic of Drivers*. Conduire ?! C'est-à-dire, en fait, beaucoup plus que guider son véhicule, et pratiquer par-delà ce fait prosaïque en apparence seulement qui « *libère, individualise, revivifie et égalise* » (p. 130). En fait, il s'agit de procéder à cet acte d'« *intégration* » au sens politique du terme dont les freeways sont le théâtre, à la fois support et décor.

Dans l'invention du produit, l'Europe ayant précédé les Etats-Unis, il a fallu d'abord que l'automobilisme s'« *américanise* », c'est-à-dire se démocratise. Ensuite il a fallu que l'Europe assume à son tour, et cela ne fut pas sans réticence, cette démocratisation.

Comme la pratique Cotten Seiler, l'approche historique orientée vers les usages et maintenant imprégnée du tournant culturel pris par les études sur la mobilité, est en mesure de démontrer la cohérence d'une authentique civilisation dont les premiers jalons sont apparus en Europe, particulièrement en Allemagne et en France, à la charnière des XIX^e et XX^e siècles, mais dont les conséquences ultimes ont d'abord été entrevues et mises en pratique aux Etats-Unis.

En termes d'identité nationale, le terrain d'étude y est spectaculaire et presque manifestement prédestiné – pour jouer sur l'expression célèbre de « *destinée manifeste* ». A bien y réfléchir, une lecture politique/automobile de la société américaine est à tout instant étayée par des faits qui relèvent de la vie quotidienne, toujours étonnants pour des yeux européens : sur les voitures sont fièrement affichées les intentions de vote des particuliers, aux carrefours routiers est affichée la propagande politique pour les élections locales ou nationales, ou encore le permis de conduire tient lieu de carte d'identité.

A bien y regarder, avec l'automobile, les Etats-Unis n'ont sans doute fait que poursuivre leur trajectoire. L'essentiel de l'esprit

ROAD STORIES

READ TOCQUEVILLE OR DRIVE? PERSPECTIVES ON THE ROLE OF THE AUTOMOBILE IN AMERICAN LIFE

Mathieu Flonneau*

This text is an abridged version of a previously published article: *Read Tocqueville, or Drive? A European perspective on US 'automobilization'*, History and Technology, Vol. 26, No. 4, December 2010, pp. 379-398.

"The intelligence of American society lies entirely in an anthropology surrounding the country's automobile culture, which provides far more insight than its political ideology." Jean BAUDRILLARD, Amérique, Paris (Grasset, 1986), Descartes et Cie, 2000.

Over time, the perception of America's automobile phenomenon has evolved while certain features remain timeless. Though the Big Three (automakers) were nearly pushed into bankruptcy by the economic and financial crisis of 2008 (which ironically also marked the 100th anniversary of the Ford Model T), the notion of "automobility" has remained strongly associated with the United States. One possible explanation for this connection can be found in the recent seminal work by Cotten Seiler, entitled *Republic of Drivers, A Cultural History of Automobility in America* (Chicago UP, 2008). In some respects, this book provides a major contribution to the history of automobile technology, whose cultural, social and political challenges are now, more than ever, of critical and fundamental importance.

MERGING RES PUBLICA WITH RES AUTOMOBILIA: SHAPING FREEDOM AND MODERNITY SIMULTANEOUSLY

In the United States, the history of the automobile has undergone a kind of "naturalization", whose manifestation is readily reflected in the pursuit of freedom and pioneering spirit that American society came to embrace and still embraces more than a century later.

In order to better grasp the cohesion of this society, instead of spending time reading the perceptions of sociologists and intellectuals (with Alexis de Tocqueville chief among them, both chronologically and in terms of substance), why not just get in a car and drive? Obviously doing both – careful not at the same time! – would be ideal and that's what's been suggested in the edifying work *Republic of Drivers*. Really, by driving? Driving in fact is much more than simply steering a vehicle; it means taking part in this

* Merging the public domain with an automobile domain



Mathieu Flonneau is an associate professor of contemporary history at University Paris I Panthéon-Sorbonne. He's also coordinating a university research group entitled "Past-Present-Mobility" (or P2M). Mathieu has extended a research program on automobile uses, as clearly expressed in one of his essays, entitled: *Les cultures du volant*.



seemingly mundane activity that in reality is "liberating, individuating, revivifying and equalizing" (p.130). By driving, one participates in an "integrative" process, in the political sense of the term, as showcased by freeways, which provide both the setting and the content for this exercise.



« Cadillac Ranch », œuvre d'art contemporain, implantée en plein champ près de la ville d'Amarillo au Texas, représente l'évolution de la gamme Cadillac entre 1949 et 1963. Elle a été conçue par Chip Lord, Hudson Marquez et Doug Michels © Waz

républicain lui a effectivement préexisté et c'est la leçon qu'en rapportèrent les premiers voyageurs européens. Analysant les moyens d'accroître la prospérité publique, Alexis de Tocqueville qui ne croisait que des attelages, des navires ou bien des chemins de fer, avait déjà formulé ce diagnostic :

« Pour en revenir aux routes et à tous les autres moyens de porter rapidement d'un lieu à un autre les produits de l'industrie et de la pensée, je ne prétends pas avoir découvert qu'ils servaient à la prospérité d'un peuple, c'est une vérité universellement sentie et reconnue. Je dis seulement que l'Amérique fait toucher au doigt cette vérité ; qu'elle la met en relief plus qu'aucun autre pays du monde et qu'il est impossible de traverser cette Union sans être convaincu, non par argumentation, mais par le témoignage de tous ses sens, que le moyen le plus puissant, le plus infaillible d'accroître la prospérité d'un pays, c'est de favoriser par tous les moyens de libres rapports entre ceux qui l'habitent »¹.

Bref, cet élan libérateur et égalisateur des conditions était perceptible bien avant l'invention de la reine à quatre roues, ce qu'un Michel Chevalier, ingénieur disciple du penseur Saint-Simon qui avait aussi voyagé aux Etats-Unis, releva lors d'un voyage contemporain de celui d'Alexis de Tocqueville :

« Un des points par lesquels nos sociétés modernes diffèrent le plus des sociétés antiques, est sans contredit la facilité des voyages ». [...] « Améliorer les communications, c'est donc travailler à la liberté réelle, positive et pratique »².

Cette liberté très concrète par conséquent – en opposition avec les incantations philosophiques que la période révolutionnaire avait vu fleurir et qui submergèrent l'espace public pendant le « Printemps des Peuples » en 1848 - est la même que celle donnée comme objectif aux autoroutes par Norman Bel Geddes (cité par Cotten Seiler p.81)³ : « An America in which people are free, not in a rhetorical sense, but in the very real sense [...] »

Même si Republic of Drivers la critique, une lecture mythique et mythologique des Etats-Unis est donc toujours possible.

¹ Alexis de TOCQUEVILLE, Oeuvres, Cahiers portatifs, Cahier E ; Paris, Gallimard, La Pléiade, 1991, p. 288.

² Michel CHEVALIER, Lettres sur l'Amérique du Nord, Paris, Charles Gosselin et Cie, 1837. Lettre XXI : « Les bateaux à vapeur de l'Ouest ». Nouvelle Orléans, 8 janvier 1835.

³ Bel GEDDES, Magic Motorways, New York, Random House, 1940. Cité par Cotten Seiler, p. 81.

Picture, left page - "Cadillac Ranch", a contemporary work of art set up in the middle of a field near the city of Amarillo (Texas), represents evolution in the Cadillac line of cars between 1949 and 1963. This work was designed by Chip Lord, Hudson Marquez and Doug Michels © Waz

In tracing the invention of this product, since Europe got the jump on the U.S., the first step necessary was for automobile use to become Americanized, as in more democratically distributed. Next was Europe's turn, and this push for democratization has not been smooth.

As Cotten Seiler emphasized, a historical approach, aimed at actual uses and now influenced by a cultural bent found in mobility-related studies, is capable of demonstrating the ties with an authentic civilization, where driving made its first appearance in Europe, led by Germany and France, at the dawn of the 20th century. The ultimate consequences however could initially be perceived before implementation in the United States.

With respect to national identity, the field of study is vast and almost preordained, which evokes the famous doctrine of "Manifest Destiny" on America's behalf. When looking more closely, a political/automotive view of American society would at all times be borne by facts indicating aspects of daily life that, in the eyes of Europeans, never cease to amaze: cars proudly display the voting preferences of individual drivers, road intersections used as a backdrop to post political ads for local or national elections, or the substitution of a driver's license for an identity card.

It can be reasoned that the automobile undoubtedly served to accelerate the United States along its trajectory. America's core Republican spirit predated the automobile, and this was abundantly clear to the first European travelers. In his analysis of the means

for increasing public prosperity, Alexis de Tocqueville, who encountered only carriages, ships, and railroads, had already drawn the following conclusions:

*"To return to the subject of roads and all other means of rapidly carrying the products of industry and thought from one place to another, I cannot claim to be the one who discovered that these contribute to a people's prosperity, as this is a universally accepted and recognized truth. I can only say that America has touched upon this truth, which it highlights now more than any other country in the world. It is impossible to travel across this Union without being convinced, not through hearing arguments, but rather by observations, derived using all one's senses, that the most powerful and infallible way to increase a country's prosperity is to favor all means of free interaction between its inhabitants."*¹

In sum, this liberating and egalitarian impulse affecting conditions was perceptible long before the motor carriage was invented. As noted by Michel Chevalier, a French engineer and disciple of the French social theorist Saint-Simon, who had also traveled to the U.S. at the same time as de Tocqueville:

*"One of the points in which our modern societies differ most from ancient ones is indisputably the ease of travel [...] Improving communication thus means working for real, positive and practical freedom."*²

This very pragmatic form of freedom - in contrast with the philosophical ideals that had been flourishing

during the revolutionary period before overwhelming the public space during the European Revolutions of 1848 - is the same freedom cited by Norman Bel Geddes as a rationale behind motorway construction (as cited by Seiler on p.81)³: "An America in which people are free, not in a rhetorical sense, but in the very real sense [...]".

Despite being critiqued in Republic of Drivers, a mythical and mythological interpretation of the United States always remains possible. This land of freedom offers, above all, mobility and inclusiveness, in its treatment of women and minorities - especially black Americans - where a technology like the automobile provides comfort by overcoming exclusion and relegation. Without advocating a teleological interpretation of this phenomenon, the automobile appears to have developed as an outgrowth of the American soul and spirit.

The United States was thus the first to make the automobile a part of the mainstream thanks to standardization. Using the analogy of a photographic negative before the digital age, Europe serves to contrast with American innovations and showcases them. Note that in 1900, while the automobile

¹ Alexis de TOCQUEVILLE, Oeuvres, Cahiers portatifs, Cahier E ; Paris, Gallimard, La Pléiade, 1991, p. 288.

² Michel CHEVALIER, Lettres sur l'Amérique du Nord, Paris, Charles Gosselin et Cie, 1837. Lettre XXI : « Les bateaux à vapeur de l'Ouest ». New Orleans, January 8th, 1835.

³ Bel GEDDES, Magic Motorways, New York, Random House, 1940. Cited by Cotten Seiler, p. 81.

Ce pays de la liberté est surtout celui des libérations et des inclusions, des femmes, des minorités – Noirs notamment – qu'une technologie comme l'auto est venue conforter en déniait les exclusions et les assignations. Sans trop forcer une lecture téléologique du phénomène, l'automobile s'y est réalisé comme un complément de l'âme et de l'esprit américain.

Les premiers donc, les Etats-Unis banalisèrent l'objet en le standardisant. Comme pour le négatif d'une photographie de technique pré-numérique, l'Europe sert sur ce point précis de révélateur aux innovations américaines. Remarquons qu'en 1900, alors que l'automobile était européenne, la problématique de l'automobilisme commençait à s'emparer des Etats-Unis.

« *Le propre de l'automobilisme, c'est de développer ce que j'appellerai l'américanisme, c'est-à-dire l'esprit d'indépendance, d'initiative et de liberté* »⁴ avait relevé Léon Bollée dans les conclusions du premier Congrès international d'automobilisme de Paris.

De fait, si historiquement, l'envol de l'automobile a été un fait européen, particulièrement français et allemand en terme d'invention technique, ce sont les Etats-Unis qui ont été le théâtre naturel de son triomphe, et avec quel impact – sur les paysages, l'architecture, les villes, - et quelle puissance - sur le travail et l'économie -, et quelle influence – sur l'esthétique et le design !

A maints égards, à partir des années 1920, l'expérience américaine a constitué en effet une forme d'absolu et de matrice par rapport auxquels les constructeurs, les urbanistes, les artistes ou encore les romanciers américains d'abord, européens et particulièrement français ensuite, ont raisonné en termes d'étalon. La place occupée dans la vie quotidienne d'une part, et, d'autre part, dans les expériences limites que le cinéma a constituées en genre majeur, avec les road movies, fait de l'expérience automobilistique aux Etats-Unis un must indépassable.

VERS UN NOUVEAU CONTRAT SOCIAL POUR L'AUTOMOBILISME : UNE PROCHAINE NORMALITÉ AMÉRICAINE ?

Finalement le lecteur pourrait être ébloui par la réussite du modèle républicain-automobile-américain. Pourtant, malgré une réelle empathie avec son sujet, Cotten Seiler adopte un ton pessimiste et désenchanté, surtout dans son épilogue qui

ouvre sur les futures hypothétiques de l'automobilité. Une forme de renversement des perspectives est même esquissée : de libératrice, l'automobile est devenue aliénante. Dorénavant les autoroutes sont presque, particulièrement en ville, des cicatrices que l'on souhaiterait voir totalement disparaître. Nous pourrions à ce sujet suggérer qu'un nouvel âge de la conscience américaine de l'automobile s'est ouvert : celui de la re-négociation effective, sous la pression de la contrainte énergétique et environnementale, du contrat social automobile américain. La Guerre froide dont Cotten Seiler est spécialiste par ailleurs, aura donc été le temps de l'apogée de l'auto comme arme de propagande américaine et attribut du soft power. Remarquons que si les tensions avec la Chine sont mentionnées, les tensions avec certains États islamiques, qui gèrent avec difficulté l'accession des femmes au stade de conductrices, ne sont pas évoquées – alors que le 11 Septembre est signalé.

Désormais, l'automobile se trouve contestée de façon frontale, aux Etats-Unis aussi, ce qui témoigne d'une certaine manière de leur entrée dans la normalité. Ce fait qui était jusqu'ici marginal ou étranger, devient désormais audible et les critiques pleuvent comme le relève Brian Ladd dans son *Autophobia, Love and Hate in the Automobile Age*, (Chicago UP, 2008).

Toute entreprise de justification du plaisir automobile devient a contrario de plus en plus inaudible et politiquement incorrecte. Même des fictions enfantines, comme *Cars 1 et 2* (John Lasseter, Disney Pixar Studio, 2006 et 2011), ne semblent plus être que des requiems accompagnant le déclin d'une civilisation. Si, par conséquent, longtemps l'équation américaine a pu sembler une évidence et être exportable, il semble que désormais l'on soit entré avec le nouveau siècle dans une phase de soupçon et de réflexion plus profonde sur la valeur de l'individualisme que le volant pouvait dissimuler.#

⁴ Actes du Congrès international d'automobilisme tenu en l'Hôtel de l'Automobile Club de France du 9 au 16 juillet 1900, Paris, Hemmerlé, 1903, p. 587.

was very much European, the issue surrounding automobile use began to take hold in the U.S. *"The purpose of promoting automobile use is to develop what I will call 'Americanism', in other words a spirit of independence, initiative and freedom."*⁴, in the words of Léon Bollée found in the conclusions to the first International Congress of Automobile Use in Paris.

As a result, while the rise of the automobile was very much European in origin, especially French and German in terms of technical innovation, the U.S. provided the natural stage for the automobile's triumph, with an incredible impact on landscapes, architecture and cities, a powerful effect on both the workplace and the economy, and an unparalleled influence on aesthetics and design.

In many respects, beginning in the 1920's, the American experience constituted a blueprint, that was hailed as a standard by automakers, urban planners, artists and even novelists first in the U.S. then in Europe and especially France. This experience was shaped not only by the car's pivotal role in daily life, but also as the centerpiece in many film screenplays, built around the road movie genre, placing the spotlight in the U.S. squarely on the automobile.

TOWARDS A NEW SOCIAL CONTRACT IN FAVOR OF AUTOMOBILE USE: AN EMERGING AMERICAN NORMALITY?

Ultimately, readers may be dazzled by the success of the American model of the Republic of Drivers. Yet despite genuine sympathy for his subject, Cotten Seiler struck a pessimistic,

disillusioned tone, especially in the epilogue, which examines the automobile's future outlook. He even sketches a sort of paradox: rather than a liberator, the automobile has become a source of alienation. These days, highways - especially urban thoroughfares - tend to be regarded as scars that would be better removed. It might then be suggested that a new age of American awareness has dawned: an era of constructive renegotiation of the American social contract, under pressure from energy and environmental constraints. The Cold War, a subject where Cotten Seiler also excels, gave rise to the heyday of the automobile, serving as a weapon of U.S. propaganda and an attribute of the nation's soft power. Let's point out that while tensions with China receive attention, the tensions with some Islamic countries, which have difficulties to accept women behind the wheel, go unmentioned, though a reference to September 11th still proves obligatory.

At present, the automobile is openly challenged, even in the United States, suggesting that the country is perhaps entering a period of operating under more normal conditions. This point of view that used to be fleeting or peripheral has grown louder, and critiques of the automobile can now be heard in many quarters, as noted by Brian Ladd in his *Autophobia: Love and Hate in the Automobile Age* (Chicago UP, 2008).

Any attempt to justify the pleasure of the automobile has, on the other hand, become increasingly muted and politically incorrect. Even kids' movies, like *Cars 1 and Cars 2* (John Lasseter, Disney Pixar Studios, 2006 and 2011), seem to be no more than requiems



for the decline of a civilization. While the US model has long appeared as an obvious and exportable formula, it now seems we've arrived in the new century full of suspicion and feeling the need for deeper thinking on the value of individualism, which in the past was easily hidden behind the wheel.#

⁴ Proceedings of the International Congress on Automobile Use, held at the France Automobile Club Hotel, July 9-16, 1900, Paris, Hemmerlé, 1903, p. 587.