



L'italien *Progettazione* signifie à la fois ;

projet,
plan,
étude,
design.

Ce terme explicite expressément la force de projection inhérente à la pratique de designer.

Ce mémoire aux allures de fiction est une «rétro-projection» vers une époque depuis longtemps disparue.

Cette fiction serait une théorie (latin, *thea*, spectacle et *oros*, qui observe) dans le sens originel du terme, car la place accordée à l'observation dans le processus d'écriture y est essentielle.

9 7 8 2 7 1 8 6 0 5 5 0 0

Cécile Fourcade

« (...) - Les gens ont des étoiles qui ne sont pas les mêmes. Pour les uns, qui voyagent, les étoiles sont des guides. Pour d'autres elles ne sont rien que de petites lumières. Pour d'autres, qui sont savants, elles sont des problèmes. Pour mon businessman elles étaient de l'or. Mais toutes ces étoiles-là se taisent. Toi, tu auras des étoiles comme personne n'en a...

- Que veux-tu dire ?

- Quand tu regarderas le ciel, la nuit, puisque j'habiterai dans l'une d'elles, alors ce sera pour toi comme si riaient toutes les étoiles. Tu auras, toi, des étoiles qui savent rire ! »

Le Petit Prince,
Antoine de Saint-Exupéry

Tout comme les animaux et les humains, les objets et architectures avaient composé leurs propres sociétés, avec leurs propres règles.

Ces éléments inanimés utilisaient les mains de l'homme pour se reproduire et asseoir leurs desseins afin de composer leurs destins.

L'ensemble de toutes ces sociétés engendraient la richesse de la diversité présente sur terre.

Leur caractère «égocentrique» les menait à ignorer les fonctionnements propres aux autres sociétés.

Cette attitude annihilait toutes possibilités de compréhension et d'appréciation des modes de vie de chacune d'entre elles.

Mais toutes tentaient de s'utiliser l'une l'autre, avec plus ou moins de réussite, afin d'accomplir leur volonté particulière.
Bien que ces sociétés aient formé

des entités à part entière, elles partageaient régulièrement nombre de similitudes et avaient souvent en commun querelles et idéologies.

En tentant d'articuler le langage qui leur était propre, cet essai s'attache à saisir, de manière très spécifique, la complexité de crispations communes qui ont jailli au sein de quelques-unes de ces sociétés dans le courant du XXe siècle en occident.

En 1928, Herbert Hoover, alors candidat à la présidentielle américaine, promettait que sous sa gouvernance il y aurait :

«un poulet dans chaque casserole et une voiture dans chaque garage».¹

Hoover empruntait à Henry Ford et prétendument au roi français Henri IV, le souffle symbolique des proclamations qu'ils auraient prononcé en leur temps :

Ford, en juillet 1906 :

«Je veux construire une automobile pour les masses (...)».²

Henri IV, au cœur du XVIe siècle :

«Si Dieu me donne encore de la vie je ferai qu'il n'y aura point de laboureur en mon Royaume qui n'ait moyen d'avoir une poule dans son pot».³

Au travers des paroles de Hoover le

poulet devenait, tout autant que la voiture, symbole de prospérité.

«La culture américaine a défini les premiers véhicules motorisés comme les jouets des riches, un autre des pièges de leur vie de loisir». ⁴

Au début de l'ère automobile, peu d'américains avaient la possibilité de s'offrir ces engins qui étaient l'apanage d'une élite : celle de la classe bourgeoise.

Le faible coût de la Ford T, produite en grande série par la Ford Motor Company, orientait l'automobile, dès l'année de son lancement en 1908, en direction de toutes les classes sociales de la société américaine.

Elle connaissait un tel succès que la demande ne cessait de s'accroître forçant le système de production à être encore plus performant.

La vente de voitures explosait, en-

gendrant par la même leur démocratisation.

L'automobile devenait le symbole de l'accession à un statut supérieur.

Elle représentait l'appartenance à une élite.

Mais elle était bien plus que le miroir de telle ou telle position dans la classe sociale.

Infiniment «plus belle que la victoire de Samothrace»⁵, l'automobile exprimait la liberté.

Cette voiture dans chaque garage et ce poulet dans chaque casserole rendaient compte du statut de ce dernier à l'époque de Hoover, et de la destinée qu'il lui ambitionnait.

Pour Herbert Hoover, le poulet allait participer de l'engagement que le politicien prenait envers son peuple : offrir à tous l'accès au luxe, dans l'abondance et la

prospérité.

Mais le poulet demeurerait le symbole d'une promesse non tenue.

Non tenue par Hoover, car ses années d'investiture allaient correspondre à la période de Grande Dépression.

En 1933, une année après la fin de son mandat sous la présidence de Roosevelt, le constat était cruel : «le taux de chômage national atteignit les 25%, mais dans certaines villes, les statistiques semblaient incompréhensibles. Cleveland annonçait que 50% de sa population active était au chômage, Toledo rapportait un taux de 80% et certains États rapportaient même une moyenne de 40%. À cause de l'arme à double tranchant que sont des revenus en déclin et des demandes d'aide sociale multipliées, le fardeau reposant sur les villes poussa plusieurs municipalités au bord du précipice». ⁶

Il fallut attendre 1945, l'année

où les États-Unis sortaient grands vainqueurs de la Seconde Guerre Mondiale, pour mettre fin à la période de dépression qui perdurait depuis seize années, et pour permettre aux souhaits de Hoover de devenir réalité.

C'est durant ces années de Grande Dépression qu'une figure architecturale semblant sortir tout droit d'un dessin animé et s'imposant démesurément à l'échelle d'un bâtiment, germa.

Alors plusieurs autres se mirent à éclore de manière clairsemée, modifiant les paysages du continent américain.

Dans le courant de l'année 1931, Martin Maurer fit construire le premier ce type de bâtiment.

Il prenait la forme d'un canard de Pékin, et représentait les canards de sa production qu'il vendait rôtis, à l'intérieur du bâtiment.

D'abord situé le long de la rue principale de Riverhead à Long Island dans l'état de New York, Muller le fit déplacer non loin de sa position initiale, à côté de ses granges et des terres où il élevait ses canards.

La propension économique de ce type d'architecture paraissait alors évidente.

Pour l'architecte américain Robert Venturi, ce type d'architecture-canard devenait symbolique : « Quand les systèmes architecturaux d'espace, de structure, et de programme sont submergés et déformés par une forme symbolique d'ensemble, nous nous trouverons devant un type de bâtiment-devenant-sculpture que nous appellerons canard en l'honneur de la rôtisserie en forme de canard, le « Long Island Duckling ».⁷

Dans son livre ce type d'architecture était comparée au hangar décoré. Ce dernier demeurait pour

Venturi comme une structure conventionnelle qui applique des symboles là où l'architecture canard était, elle, le symbole même.

Dès lors, les humains adoptaient de manière générale ce terme pour désigner tout bâtiment qui prenait la forme de ce qui s'y vendait à l'intérieur.

Le plus souvent on retrouvait ces bâtiments usant de leur force attractive visuelle le long de voies routières.

Durant l'année 1963, un fast-food d'une franchise française spécialisée dans la viande de poulet s'installait boulevard Pereire à Paris. Le bâtiment empruntait sa forme au poulet. Il était une de ces architectures « canard ».

À l'époque ce projet suscita de nombreuses passions. Il vit s'affronter farouchement les habitants

du quartier aux entrepreneurs attirés par l'appât du gain.

Malgré les nombreux opposants, l'inauguration eu pourtant lieu.

À en juger par le nombre de personnes se pressant à la porte d'entrée du bâtiment le jeudi 6 juin 1963, elle fut un véritable succès.

L'édifice très controversé était une reproduction à grande échelle d'un poulet de Bresse.

Les généticiens n'avaient pas encore inventé le poulet de forme cubique. Le bâtiment restait donc fidèle à la morphologie du volatile. Il était si proche de la réalité qu'il s'apparentait à une sculpture.

C'est ainsi qu'au numéro 37, une volaille à la taille démesurée s'insérait désormais maladroitement entre deux bâtiments de type Haussmaniens, déstructurant la face rectiligne du boulevard Pereire.

La courbe de sa poitrine gonflée débordait des immeubles alignés et plats, pour s'étendre jusque sur le trottoir.

Démarrant du sol pour s'élever jusqu'à approximativement deux mètres de hauteur, une trouée béante avait été créée au sein même de cette forme proéminente.

Elle était parfaitement centrée au niveau de la poitrine et permettait de pénétrer à l'intérieur du volatyle.

Il n'y avait pas d'autre ouverture que cette large porte aux coins arrondis.

Dans le prolongement du poitrail saillant se développait verticalement une encolure qui s'élevait en s'amenuisant.

Celle-ci se situait, non plus au-delà des façades Haussmaniennes mais au contraire, elle s'enfonçait dans l'espace creux créé par

la récente démolition de l'immeuble antérieur.

Si ce long cou n'outrepassait pas les limites inexprimées, et cependant farouches des façades plates, en revanche, la tête du volatile dépassait largement les toits de ces immeubles.

Un bec court mais incisif barrait la gueule orgueilleuse du poulet.

Sa face était transpercée de part en part, par deux globes ronds et lumineux.

La nuit venue, les deux rayons lumineux rouges formés par les yeux fendaient l'atmosphère obscure qui régnait sur ce boulevard.

Étrange sentiment.

Durant le jour il se dégageait une certaine naïveté de ce bâtiment, se métamorphosant en une forme plus agressive la nuit.

Bien que cette agressivité n'est pas été clairement exprimée, elle était sous-jacente et on pouvait la ressentir par ondes.

Le bâtiment tout entier éblouissait par sa blancheur. La tête auréolée d'une crête lumineuse et rouge se dressait fièrement et trônait, majestueuse, à l'extrémité de cet édifice.

Pour la plupart des habitants du quartier, cette architecture n'était que la reproduction en image de ce qu'on pouvait acheter à l'intérieur: de la nourriture à base de viande de poulet. Elle leur déplaisait fortement. Ils la trouvaient de très mauvais goût.

Certains utilisaient avec colère le très sulfureux terme *kitsch*.

Ce bâtiment était bien plus que cela. Il était l'indice qui s'offrait à eux, humains, pour leur permettre de découvrir le monde silencieux mais souvent belliqueux

qui régnait au sein des bâtiments.

L'ossature du bâtiment était niée. Aucune fenêtre, aucune surface plane.

Le seul indice qui révélait la nature de sa fonction était la porte d'entrée.

La structure disparaissait complètement au profit d'une représentation sculpturale d'un animal colossal.

Pourquoi ce déguisement ?

Si on se réfère à la définition tirée du dictionnaire de l'Académie française de 1694, *desguiser* est «travestir, accommoder une personne de telle sorte qu'on ne la connoisse point, qu'on la mesconnoisse».

Cette figure était donc trompeuse, un leurre. Elle se faisait autre en dissimulant sa véritable nature. Elle se déguisait pour attirer la

population, et effectivement sa forme atypique séduisait à la fois l'œil et les clients.

Une des réponses à cette nécessité de parure tenait au fait que la viande de poulet qui y était proposée ne ressemblait plus en rien à l'animal qui lui servait pourtant de référence.

C'était l'effet Koulechov appliqué à un dispositif architectural.⁸

Dans un premier temps les clients voyaient un fast-food se déployer sous la forme d'un énorme poulet. Dans un second temps ils engloutissaient une masse informe et blanchâtre.

Dans leur esprit, il n'y avait aucun doute, ce qu'ils dévoraient était du poulet.

Mais il y avait une autre raison bien moins pragmatique à ce leurre.

indice 1- Le bâtiment n'était plus

le support de communication, il devenait la communication.

indice 2- La référence iconographique choisie, le poulet, était connue de tous même des plus jeunes ce qui en faisait un signe « idéal ».

indice 3- Cet animal facilement identifiable était l'emblème de la France. Il était chargé d'attributs symboliques tels que le courage et la vigilance.

indice 4- L'espèce représentée, la volaille de Bresse, « Reine des Volailles et Volaille des Rois »⁹, était devenu le poulet préféré des français, paré de la vertu nationale avec ses pattes de couleur bleue, son corps blanc, sa crête rouge.

indice 5- Fort de sa forme architecturale et du symbole qu'il renvoyait dans l'inconscient de la population, ce bâtiment si décrié voyait son architecture se trans-

former petit à petit en « icône ».

Remarquons que le mot *icône* vient du grec *eikona* et signifie image. Dans la tradition orthodoxe, l'icône ne représentait pas le monde matériel et souillé. Elle était l'espace de la transfiguration. Le mot *transfiguration* vient de la traduction latine du terme grec *metamorphosis*.

Métamorphose: transformation d'un être au point qu'il n'est plus reconnaissable...

Il est aussi nécessaire de rappeler que le coq était dans la religion chrétienne le symbole de la résurrection.

Ce bâtiment était plus qu'une icône.

En invitant la population à pénétrer cet espace sacré, il devenait temple.

L'utilisation du mot temple (la-

tin *templum*, verbe *tempare*, diviser ; grec *temenos*, domaine séparer, verbe *temnein*, découper) pour qualifier cette architecture était renforcée par la manière dont le bâtiment s'extrait de l'univers environnant.

En refusant les surfaces planes qui composaient les immeubles alentours, le fast-food s'en détachait et empêchait toute union avec eux. Il s'en démarquait et s'individualisait.

Les temples étaient des espaces sacrés, où l'on pratiquait des rites. Le sacrifice d'animaux faisait partie des rites les plus répandus en Grèce antique.

Pour autant, le rite pratiqué ici était un emprunt au rituel de l'Eucharistie dans la religion catholique, où l'acte d'avaler l'hostie était accompagné par ces paroles : «Mangez, ceci est mon corps».

L'hostie était la représentation

symbolique du corps du Christ.

L'informe masse blanchâtre que l'on servait dans cet espace était la chair dont le poulet était le corps.

Le poulet était la représentation de la figure qui se trouvait sous le déguisement.

En plus d'être un fast-food, cette architecture était à la fois icône, temple et incarnation d'un corps.

Observons que pour les architectures canard nous parlons volontiers de corps, alors que pour la grande majorité des autres types d'architecture nous préférons la métaphore du visage.

C'est que de manière générale nous assimilons encore les fenêtres qui percent les façades aux yeux, et la porte d'entrée à la bouche.

Les usages que nous faisons de ces orifices, et l'origine du mot lui-même (latin *faciès*, visage) influen-

cent certainement notre manière de les voir.

Cependant la composante principale des façades est le mur.

«Le latin *murus* vient du verbe *munire* : faire un travail de maçonnerie destiné à la protection.

Ils ont deux faces: l'extérieure est tournée vers l'étranger dangereux, l'immigrant potentiel ;

l'intérieure, vers les prisonniers de la maison, dont elle est chargée d'assurer la sécurité».¹⁰

Ainsi les boulevards sont composés d'une multitude de visages géants derrière lesquels s'abritaient les humains.

Presque continuellement muets mais rarement aveugles.

À la place d'une de ces faces stoïques, s'était imposée la poitrine d'un volatile munie d'un

unique orifice.

L'utilisation du terme thorax serait plus juste pour désigner cette partie anatomique de l'animal. Le sens originel de ce terme est cuirasse et nous renvoie au vocabulaire militaire.

Il désignait une partie de l'armure protégeant le torse des soldats.

Puis ce terme a été utilisé pour définir une armature osseuse protégeant les viscères (latin *viscus*, chair) qu'elle contenait.

Ainsi, ce poulet géant était un dispositif de protection visant à protéger d'un ennemi extérieur les chairs qu'il renfermait.

L'ouverture, créée afin d'inciter les humains à pénétrer au sein du bâtiment-volatile, annulait d'emblée l'argument qui serait de dire que l'espèce humaine était l'ennemie.

D'autant que les chairs pouvaient

correspondre tout aussi bien aux corps des clients se trouvant à l'intérieur, qu'à la viande de poulet qui y était vendue.

Mais alors qui était cet ennemi ?

Définissons ce qui, exactement, se trouvait derrière ce poulet, sous le déguisement.

Le poulet appartenait à la sous-espèce *gallus gallus domesticus*.

Le mot *goliath* était un terme philistin de la même racine que le mot latin *gallus*.

Goliath était ainsi décrit dans le *Tanakh* : « Il s'appelait Goliath et il était de Gath. Sa taille était de 6 coudées et un empan. Il était coiffé d'un casque de bronze et revêtu d'une cuirasse à écailles. Le poids de la cuirasse était de 5.000 sicles de bronze (...) ». ¹¹

Cette description est tirée d'un récit qui relatait le célèbre com-

bat opposant Goliath à David lors du conflit entre Philistins et Israélites.

Le géant, fort de sa stature et de ses armes, venait quotidiennement provoquer et intimider l'armée d'Israël. Au quarantième jour le jeune David le tua d'une unique pierre lancée en plein milieu du front.

Derrière l'architecture canard du boulevard Pereire, sous le déguisement du poulet de Bresse, se cache la force symbolique de Goliath.

Pour permettre à cette architecture de transmettre au mieux le message de menace destiné :

- 1- aux immeubles du boulevard Pereire
- 2- à tout immeuble parisien,

le poulet sous lequel se cachait la force symbolique de Goliath était la meilleure forme possible.

Cette architecture se voulait être une menace de destruction pour toutes ces faces qui l'entouraient.

La preuve en était la percée offensive accomplie au cœur de ce boulevard aux visages auparavant si ordonnés.

Elle se démarquait par sa radicalité non conformiste, mais aussi par sa force symbolique qui exerçait un pouvoir hypnotique sur les humains et menaçait donc l'existence de toutes les autres formes architecturales.

Nimbée d'une atmosphère de vengeance, elle imposait l'entité de son anatomie à ces uniques pièces subsistantes de corps décapités.

Ces visages sans corps portaient déjà en eux les prémices d'une fin certaine.

À terme, une fois que ces architectures aux masques protecteurs auraient disparu une à une, les

hommes se seraient réfugiés dans ces temples de la décadence.

Mais les humains avaient leurs propres règles, et elles ne correspondaient pas toujours à celles du monde des bâtiments.

En terme d'architecture, ou plus globalement d'urbanisme, ce que les décisionnaires parisiens appréciaient particulièrement étaient toutes les lignes droites des immeubles parfaitement alignés.

Le fast-food du boulevard Pereire n'entraît pas dans leurs idéaux.

La poitrine saillante, qui envahissait l'espace réservé aux piétons, les perturbait.

Et les surfaces toutes entièrement courbées qui forçaient une distance infranchissable pour les faces aplaties des bâtiments voisins, les contrariaient.

C'est ainsi que moins d'une année

après le lancement de ce fast-food il était ordonné, par ces mêmes personnes qui déterminaient le règlement, de le démolir. Brutalement, le bâtiment se trouvait «frappé d'alignement».

L'histoire se répétant, Goliath fut abattu.

La plupart de la viande consommée aux États-Unis (poulet, boeuf, veau, porc), était élevée dans des hangars industriels.

Depuis les années 20, les éleveurs utilisaient ces lieux pour élever et stocker à grande échelle des animaux dont la morphologie n'était pas aisément maniable, dont l'enveloppe corporelle ne facilitait ni le stockage, ni la rentabilité de l'espace.

Un système industriel avait été mis en place et de nouveaux standards avaient été créés.

Pour construire des usines suffisamment efficaces qui puissent générer des gains financiers conséquents, il leur fallait créer des machines toujours plus performantes.

Mais il leur fallait aussi modifier davantage l'anatomie de ces animaux pour encore les améliorer.

Les espèces animales ne survivaient pas en dehors du confinement artificiel qui les avait vu naître.

Des monstres avaient été fabriqués.

Le poulet était l'espèce pionnière à avoir fait ses premiers pas vers l'industrialisation.¹²

La première industrie avicole moderne naquit à Ocean View, dans l'État de Delaware aux États-Unis.

Celia Steele était en charge de l'élevage familial des volailles. Elle les élevait pour leurs œufs.

À cette époque, les poules étaient encore presque exclusivement élevées à titre privé. Les familles absorbaient les œufs et non la chair de ces volailles.

Jusqu'à la moitié du XXe siècle, la viande de poulet était rarement consommée et était considérée comme un aliment de luxe.

Beaucoup n'en mangeait que deux à trois fois par an. Pour les familles les plus aisées, c'était le plat du dimanche.

En 1923, alors que Celia Steele commandait une cinquantaine de poussins, elle en reçut cinq cents.

Elle choisit de les garder et de les élever à l'intérieur pour les protéger du froid hivernal. Elle les vendit pour leur chair alors qu'ils étaient encore très jeunes.

Elle continuait ainsi chaque année, développant considérablement sa

production.

D'après la description faite en 1972 par le National Register of Historic Places, le bâtiment qui contenait les 500 premiers poussins mesurait environ 25m² et était chauffé par un poêle à charbon.

Les poulets étaient nourris et abreuvés à la main.

Mais ils étaient privés de soleil et c'était seulement en leur distribuant de la nourriture renforcée en vitamines A et D que Celia parvenait à les garder en vie.

Alors qu'en 1926, aux États-Unis, les poulets étaient encore élevés en moyenne par groupe de 23, Celia Steele en possédait déjà 10 000.

Cinquante ans plus tard, la viande de poulet supplantait le bœuf, alors considéré comme viande favorite des américains.

On la disait meilleure pour la

santé, moins grasse que toutes les autres.
Créée en masse, son coût s'écroulait.

Elle devint ainsi LA viande bon marché.

Si jamais on se hasardait à sortir Célia Steele de son éternel sommeil afin de lui faire connaître le nombre de poulet élevés au firmament du XXI^e siècle, elle ne pourrait pas le concevoir.

Et si on lui faisait la description des hangars dans lesquels tout ces poulets étaient élevés, son imagination se transporterait assurément vers un bâtiment digne du Nautilus.

Le hangar dans lequel étaient élevés les poulets évoquait les hangars¹³ américains destinés à abriter les vaisseaux spatiaux.

Il s'agissait de bâtiments conçus

par des ingénieurs, pour une finalité purement utilitaire.
Ils affichaient une sobriété sans éclat qui ne cherchait aucunement à séduire.

Leurs dessins étaient même opposés à toute forme de séduction attractive car ils se voulaient être des enveloppes opacifiantes, déniaient tout regard inquisiteur.

Ils cachaient en leur sein des systèmes qui avaient maintes fois, et plus encore, dépassé les limites imposées par la nature.

Systèmes dont la portée pratique mais aussi symbolique avaient tenu des rôles essentiels pendant la période de la Guerre Froide.

Les hangars protégeaient jalousement tout ces systèmes alors même qu'ils étaient voués à disparaître.

Le système mis au point au sein du hangar d'élevage s'opposait à la

force naturelle des choses.¹⁴

Malgré cette opposition c'était presque exclusivement au sein même de la nature, loin de toutes zones urbaines qu'on le retrouvait.

C'était à la nature qu'il devait la constitution même de son enveloppe extérieure.

Celle-ci provenait de composants non organiques trouvant leur origine dans l'espace céleste: le fer et le carbone. Combinés ensemble, ils formaient l'acier.

Le hangar descendait pour ainsi dire du «ciel». Il était un descendant des astéroïdes expulsés lors de l'explosion de l'étoile formant le système solaire.

Le hangar était la transformation ingénieuse de matières premières cosmiques.

Son caractère éminemment

extra-terrestre était accentué par la disposition dissonante de cet assemblage métallique dans des paysages organiques.

Notons le caractère réducteur de l'être humain qui qualifiait de manière globale toutes ces matières cosmiques sous un terme générique: métal.

Alors qu'à l'origine ces matières provenaient de l'espace céleste, l'étymologie latine de ce terme (*metallum*, mine) nous mène au centre même de la terre...

Vus de l'extérieur, tous ces hangars n'étaient pas identiques mais ils possédaient des caractéristiques identiques.

Leur base était rectangulaire et bien plus longue que large. De cette base s'élevaient des cloisons sans fenêtre.

Il s'agissait généralement de tôles en acier ondulé dont les couleurs

variaient, même si on retrouvait fréquemment les mêmes tonalités: le gris métallique, le beige, le rouge et le vert.

Une ouverture assez généreuse et d'apparence aussi haute que large transperçait l'une des plus petites cloisons. Cette unique entrée était une option de second ordre car elle ne jouait aucun rôle direct dans l'élaboration du système de production avicole. Elle était par ailleurs presque constamment fermée.

Deux surfaces rectangulaires jointes ensemble sur la longueur formaient un toit très peu saillant, mais suffisamment pointu pour permettre à l'eau de pluie de glisser dans chacun des creux formés par la tôle.

La structure de ce bâtiment était simple voire basique.

Mais le système de ventilation qui y était intégré accroissait ses

similarités avec les constructions aérospatiales.

Il était composé d'excroissances coniques volumineuses qui semblaient s'échapper des surfaces planes du bâtiment.

Souvent elles emplissaient la totalité de la surface de la plus petite des cloisons du hangar.

Parfois elles se plaçaient les unes à côté des autres, sur toute la longueur du bâtiment. Dans certains cas, il arrivait même que ces protubérances se répandent sur plusieurs surfaces à la fois.

L'effet atteignait son paroxysme lorsque toutes débordaient de la plus petite surface du hangar.

Cela donnait effectivement au bâtiment de faux airs de navette spatiale.

La forme de ces énormes ventilateurs coniques était semblable à

celles que l'on retrouvait à la base des fusées.

En astronautique, on les appelait des tuyères. Elles participaient amplement à la force propulsive qui permettait d'envoyer les navettes dans l'espace.

Composé de la sorte, le hangar semblait s'enorgueillir de capacités à se projeter hors du sol.

Dans l'hypothèse où chacun de ces ventilateurs se serait avéré être des tuyères, la surface opposée au système propulseur, celle qui aurait dû fendre les airs, aurait été un fardeau car elle était inexorablement plate.

Si, malgré sa planéité, elle avait été à la fois moins haute et moins large, le bâtiment entier aurait été davantage aérodynamique.

Mais ce n'était pas le cas. Dans l'éventualité d'une mise à feu, elle aurait créé une terrible

résistance au décollage du hangar.

Selon l'hypothèse inverse qui était d'envisager la possibilité que la puissance des turbines ait pu, malgré tout, rendre possible l'envolée, alors quatre suppositions étaient avancées :

1- Il s'agissait de prendre en compte un second obstacle : le toit. Il était l'unique composante profilée du bâtiment. Cependant, ce n'était pas un atout car une fois le hangar mis en position verticale et se frayant difficilement un chemin vers l'espace, le toit devenait une aile. La dissymétrie de cet engin aurait créé un déséquilibre qui se serait clôturé par l'écrasement certain et rapide du hangar.

2- La possibilité que sous la surface du sol, la structure du bâtiment puisse se prolonger en une réplique exacte du toit qui lui faisait face, n'était pas écartée. Sans cela, il n'y avait aucun moyen que ce type de hangar réussisse ja-

mais à atteindre l'espace.

3- N'omettant pas l'histoire propre au hangar¹³, il était aussi possible que ces alvéoles protubérantes appartiennent à un vaisseau spatial autre. Il se serait agi non plus de lui, mais de ce qu'il aurait pu renfermer.

L'espace imparti à ces engins spatiaux aurait été trop étroit pour que ceux-ci réussissent à y insérer toute leur masse volumétrique. Alors ils auraient choisi de déborder et de s'étendre, quitte à permettre à un regard inquisiteur d'entrevoir quelques éléments de leur anatomie.

4- La dernière hypothèse envisageable était que la carapace protectrice qu'était le hangar formerait un tout avec le vaisseau qu'elle contenait. Hybridés de la sorte, ils ne formeraient plus qu'un unique ensemble. Une architecture indéfinissable prête à décoller pour rejoindre l'espace.

Visiblement, il apparaissait que le concepteur de ce type de hangar était un magicien qui s'ignorait.

Il n'avait pas conscience que ce qu'il avait mit en place serait le prélude à une transformation toujours plus évidente du hangar.

Au travers des mains de ses concepteurs, la matière se métamorphosait en vue de rejoindre l'espace.

Le dessin se fondait dans le dessin propre au bâtiment.

L'ingénieur devenait designer.

Non protégé visuellement par ces hangars, se tenait toujours, juste à côté de ceux-ci, un objet de grande taille dont la forme était nettement plus avancée dans le processus de transformation. Elle semblait être un ancêtre primitif des tout premiers vaisseaux spatiaux américains.

Le plus souvent cette structure en

acier se composait d'une partie principale cylindrique plus longue que large. Régulièrement elle apparaissait chapeauté d'une forme légèrement bombée voire subtilement pointue. De ce cylindre découlait une autre forme d'une importance presque égale, conique cette fois-ci, dont l'extrémité circulaire pointait vers le sol.

Afin de maintenir cet agencement métallique en station verticale, plusieurs pattes fines attachées à la partie supérieure du corps venaient s'agripper solidement au sol. Elles étaient toujours en nombre paire : quatre, six voire plus.

Un «trou d'homme» avait été effectué dans la partie conique de l'engin. Il permettait aux humains de pénétrer le vaisseau spatial depuis le sol.

Semblant devoir faciliter le débarquement, une échelle munie d'une cage de sécurité longeait l'engin sur toute sa verticalité.

Afin de permettre aux explorateurs un regard vers l'espace, un hublot de petite taille perforait chacune des deux parties du vaisseau.

Dans l'hypothèse où le hangar puisse servir à protéger ce type de machine à la fois des intempéries et des regards espions, pourquoi maintenir celui-ci apparent, en dehors de toute protection ?

Ce vaisseau jouait un rôle certain dans la finalité à atteindre du hangar.

Malgré le fait qu'il ne fasse pas partie de l'entité architecturale du bâtiment, il lui était relié jusqu'à l'intérieur de ses entrailles par un long tuyau fin. Perçu dans sa globalité, tout dans cet ensemble architectural renvoyait à la performance, à la puissance.

Mais dès lors que l'on examinait dans le détail l'intérieur du bâtiment, un organisme vivant s'y

dessinait.

L'enveloppe extérieure du hangar portait déjà les symptômes d'une telle ressemblance: elle était composée presque exclusivement de tôle en acier galvanisé.

L'acier est un alliage métallique composé en grande majorité de fer, couplé à une infime quantité de carbone.¹⁵

Le fer est un des métaux les plus répandus sur terre, il provient du minéral hématite dont les étymologies grecque et latine signifient: sang.

L'acier galvanisé signifie qu'il avait été protégé au préalable par une couche de zinc afin de le prémunir de toute érosion.

Le terme galvanisé était emprunté au nom d'un savant italien: Luigi Galvani.

Luigi Galvani démontra, à l'aide de métaux spécifiques, la présence

d'électricité dans le corps de grenouilles, alors même qu'elles n'étaient plus que cadavres.

Leurs membres, morts, réagissaient.

Galvani nomma ce phénomène: «électricité animale».

Dès lors, le terme galvanisé était aussi utilisé pour parler d'un être revenu à la vie.

Devait-on parler de réanimation?

De prime abord il avait semblé qu'il s'agissait plutôt d'un passage de l'état inorganique à celui d'organique.

L'écorché, rappelant les premiers vaisseaux spatiaux, qui se trouvait accolé au corps du bâtiment, renfermait un espace hermétique.

Régulièrement se trouvait déversé en lui un nombre considérable de graines qui devaient assurément servir à nourrir l'organisme du hangar.

Il avait la faculté de déverser, en continu ou sporadiquement, tout ce qu'il contenait directement dans le corps du bâtiment.

Les substances granuleuses glissaient par le tube, qui se trouvait dans la partie la plus basse de son anatomie, à l'extrémité de la partie conique.

Cet appendice mécanique, protégé derrière sa carapace métallique, était une cavité buccale sur pattes.

Inerte, et pourtant si efficace. Elle était alimentée régulièrement par les humains et fonctionnait à l'extérieur du corps.

Elle avait été réglée de telle sorte qu'elle déversait son contenu presque continuellement dans le canal cylindrique qui s'en extrayait : le tube œsophagien.

Ce tube rigide aux muscles atrophiés était l'unique point de

liaison qu'entretenait la cavité buccale avec l'organisme interne

Pour autant, il ne s'agissait pas d'un simple tuyau creux. Son rôle était de servir de matrice à un muscle de forme hélicoïdale qu'il englobait de tout son long et avec lequel il fonctionnait en symbiose.

Dans le vocabulaire mécanique, la dénomination que l'on attribuait à ce type de forme était «vis sans fin». Ce terme faisait écho à la quantité de grains que l'estomac était en droit de recueillir ad libitum.

En se contractant, le muscle «œsophagien» allait créer une rotation et grâce à la spécificité de son anatomie, il engendrait la progression homogène et régulière des grains, de la cavité buccale, jusque dans l'estomac-broyeur.

Imperceptiblement les grains étaient amenés à pénétrer le hangar.

Compactés dans le tube, ils avançaient aveuglément.

Jusqu'au moment où, éjectés en dehors de ce tube par la force du muscle, ils étaient brusquement propulsés en pleine lumière, avant d'être recueillis dans le gouffre obscur d'une gorge béante :

La trémie.

Cette gorge au large orifice et dont la forme rappelait celle d'un entonnoir, recueillait massivement la nourriture.

Jamais rassasiée, la gorge engloutissait un nombre infini de grains, qu'elle dirigeait par le biais d'un boyau rigide vers la première pièce anatomique qui composait l'estomac mécanique.

La nourriture affluait en continu. Les grains étaient rapidement aspirés par une petite cavité circulaire.

À l'extrémité de cette cavité, un muscle muni d'un système de contractions autonome, permettait à quatre parois osseuses plates d'effectuer un mouvement rotatif continu et régulier.

Leur fonction: réduire en poussière l'ensemble des graines.

Le mouvement rotatif de ces os propulsait les graines sur une paroi poreuse à travers laquelle la nourriture broyée pouvait circuler.

À peine les graines ingérées se trouvaient-elles aussitôt transformées à l'état de poussière, qu'elles étaient aspirées vers la seconde partie de l'estomac.

La fonction de cet organe était de: mélanger, brasser, agiter en tous sens la poudre afin de la rendre homogène avant qu'elle ne soit acheminée vers les intestins.

Ce sont eux qui détenaient le rôle décisif de tout ce système.

C'est autour d'eux que se déployait l'intégralité de l'organisme.

Le nombre de ces intestins variait en proportion à l'ampleur de l'enveloppe corporelle de chaque organisme.

Ils la traversaient de part en part, sur toute sa longueur.

Les longs muscles hélicoïdaux qu'ils englobaient, assuraient un volume homogène de nourriture dans toute leur contenance.

Les intestins étaient disposés dans le corps de telle manière qu'ils y déversaient les nutriments de manière homogène sur toute sa surface.

Pour permettre la transmission de la poudre alimentaire à la horde des micro-organismes, qui tapis-
saient la paroi inférieure du corps,

des alvéoles circulaires émer-
geaient uniformément des intestins,
créant le dégagement de leur conte-
nu et leur libre accès à ces micro-
organismes.

Ces derniers étaient la seule com-
posante de l'organisme :

1- Dont les parois étaient non
lisses car tapissées de capil-
laires.

2- Dont la morphologie était non
rigide et la structure non immo-
bile.

3- Dont l'objectif était de se dé-
velopper.

4- Dont la présence justifiait le
fonctionnement de tout l'organisme.
Une fois que ces micro-organismes
avaient atteint une taille cri-
tique, le corps les expulsait au
travers de son unique orifice.

Alors le hangar entier se mettait
au repos.

De manière brutale chacun de ses organes s'arrêtait.

Il redevenait inerte et silencieux.

C'était tout aussi radicalement qu'ils se réanimaient dès que les humains réinséraient au travers de l'orifice les micro-organismes alors vidés de la masse volumineuse d'excréments qu'ils avaient contenu.

Aperçu ainsi dans sa globalité, ce dispositif semblait être un organisme vivant mais écorché dont l'objectif aurait été de réintégrer l'espace.

Il s'agirait d'une super-architecture dont les pouvoirs n'étaient pas entièrement maîtrisés.

Tel un gros poulet paralysé au sol, sa fonction effective était cyclique.

Elle se limitait à ingurgiter, digérer, expulser, réinsérer.



La multitude de micro-organismes qu'elle déféquait, était utilisée par les américains comme symbole d'abondance pendant la guerre froide.

12 Mars 1947 - Déclaration du président Truman au Congrès

Cette déclaration, appelée *Doctrine Truman*, reflétait l'opposition farouche des Etats-Unis à l'URSS.

Elle s'adressait directement aux peuples grec et turc, mais aussi, indirectement, à tous les autres. Elle officialisait sur papier l'entrée en «Guerre Froide».

Derrière ces deux nations, deux utopies s'affrontaient.

Truman déclarait ainsi :

«Les germes des régimes totalitaires sont nourris par la misère et le besoin. Ils se répandent et grandissent dans la mauvaise terre

de la pauvreté et de la guerre civile. Ils parviennent à maturité lorsqu'un peuple voit mourir l'espoir qu'il avait mis en une vie meilleure. Nous devons faire en sorte que cet espoir demeure vivant.»¹⁶

Cet espoir était reflété par L'« American Way of Life ».

En 1945, l'économie de guerre était reconvertie en une production de consommation de biens. Elle permettait un rebond économique détonant et le déversement autour de la terre de biens de consommation en tout genre.

C'était au sein même de ces objets, de ces films, de ces aliments que le modèle américain prôné par Truman allait transparaître.¹⁷

Cette manière de vivre à l'américaine, telle que répandue par les États-Unis, avait pris forme dès le début du XXe siècle.

Il s'agissait alors de provoquer l'engouement du peuple américain pour la consommation.

Ce système de consommation provoquait le désir, il offrait l'illusion de plaisirs fugaces, qu'il entretenait en faisant en sorte que «la passion soit dépensée aussitôt que la vente était consommée.»¹⁸

Ce système générateur de fantasmes, existait quelques décennies avant la fin de la guerre.

Mais c'est dans la perspective utopique d'après-guerre qu'il s'était amplifié à grande échelle.

Si, parmi tous les objets-symboles que ce système engendrait, la voiture «représentait le véhicule majeur de l'idéologie»⁴, c'était essentiellement au travers du poulet que celle-ci allait s'incarner.

Le poulet s'apprêtait à alimenter l'espoir.

Pour les éleveurs américains, il ne s'agissait plus de nourrir une nation, mais de nourrir la terre entière.

Le poulet était l'espèce choisie pour servir cet objectif.

Ce nouveau dessein utopique bouleversait la pratique de l'élevage avicole jusque dans sa structure propre.

«La biodiversité a été remplacée par l'uniformité génétique; les départements universitaires d'agriculture animale devinrent des départements de la science animale, des entreprises autrefois dominées par les femmes étaient maintenant appropriées par des hommes, et des fermiers (fermières) qualifiés étaient remplacés par salaires et travailleurs sous contrat».¹⁹

En deux fois moins de temps les poulets grossissaient deux fois plus, en étant nourris deux fois moins.

Pour se faire, et pour limiter les infections engendrées par une trop grande proximité, on administrait dans leurs aliments :

vitamines,
antibiotiques,
sulfamides,
hormones,
caféine...

Parallèlement aux modifications alimentaires, la ferme disparaissait au profit du hangar qui ne cessait d'évoluer.

La recherche toujours grandissante de rendements contribuait à transformer la pratique de l'élevage en y incorporant les procédés industriels empruntés au fordisme.

Même portée symbolique - même traitement.

L'ironie du sort avait voulu que ce soit en s'inspirant des procé-

dés en usage dans les abattoirs de Chicago, qu'Henry Ford ait mis en place, au début du XXe siècle, les principes de cette nouvelle organisation du travail.

Il s'agissait d'un nouveau mode de production.

L'idée essentielle du fordisme était la réduction du temps de travail non productif.

Ainsi Ford le décrivait-il :

«Les travailleurs mal dirigés passent plus de temps à courir après les matériaux ou les outils qu'à travailler, et ils touchent un faible salaire, parce que la marche à pied n'est pas une occupation rémunératrice. Notre premier progrès dans l'assemblage consista à apporter le travail à l'ouvrier, au lieu d'amener l'ouvrier au travail. Aujourd'hui, toutes nos opérations s'inspirent de ces deux principes. Nul homme ne doit avoir plus d'un pas à faire ; autant que possible, nul homme ne doit avoir à se baisser.»²⁰

L'utilisation massive de la méthode fordiste au sein des usines révolutionnait la production et bouleversait la consommation.

Après la guerre, les éleveurs industriels réussissaient à tirer profit de ces avancées techniques et transposaient avec succès les principes issus du fordisme directement aux animaux.

La Factory Farm naissait.

L'automatisation du hangar contribuait à l'allègement progressif des besoins en personnel alors même que le nombre d'animaux élevés par ce nouveau système ne cessait de croître.

Les volatiles étaient cloîtrés au sein d'usines où absolument tout était calculé, programmé, rationalisé afin d'engendrer le plus de rendements possibles.

Tout comme on avait standardisé

chaque composant de la voiture en vue de minimiser le temps perdu et donc de maximiser la rentabilité, on standardisait le poulet, pièce à part entière du système.

«Par leurs propres moyens et par des accords avec le gouvernement et la communauté scientifique, les hommes d'affaire américains (...) dévoyaient la proposition philosophique moderne (soutenue par Descartes) que les animaux puissent être considérés comme des machines et en faisaient une réalité pour des milliards d'animaux de ferme.»¹⁹

Tout comme pour la voiture, au vu du succès que rencontra l'élevage avicole, ce système de production fut rapidement et massivement transposé aux autres espèces animales aux Etats-Unis.

Fort de son prix déflant toute concurrence, le poulet se répandait généreusement. Ce faisant il pro-

voquait la chute des prix de toutes autres volailles non américaines. De fortes tensions apparaissaient, lesquelles aboutissaient en 1963 à la *chicken tax*.²¹

Sur-industrialisé, le poulet avait perdu le prestige que lui donnait autrefois sa rareté.

Quelques années plus tard, en 1970, un véhicule au caractère monstrueux commençait à arpenter les routes américaines.

C'était un mutant.

Les modifications qu'il subissait étaient certainement déjà à un stade très avancé car la métamorphose de ses cellules altérait déjà considérablement sa morphologie.

Il s'agissait d'un modèle DeVille de la marque Cadillac. Elle sortait des usines General Motor en 1965. L'enveloppe originelle avait

été de couleur blanche. Les lignes du véhicule, loin d'être courbes et douces, étaient angulaires. La fenêtre arrière de l'automobile se détachait d'un coffre court par un angle légèrement supérieur à l'angle droit. Les phares arrière longs et fins, positionnés en station verticale, semblaient être des lames de rasoirs sanguinolentes. La plaque qui composait le capot avant était longue et semblait presque plate. L'avant du véhicule aussi semblait avoir été aplati. Seule la grille de calandre créait une légère excroissance angulaire. Les doubles phares qui la cernaient étaient indépendants de la carrosserie et eux aussi rectangulaires.

Les mutations génétiques s'étaient déclarées en premier lieu au niveau de la région dorsale du véhicule.

Les cellules se démultipliaient.

Deux excroissances avaient gonflé sérieusement jusqu'à former deux déformations osseuses, l'une émer-

geant du toit, l'autre du coffre.

Ces déformations ne devaient rien au hasard, au contraire elles étaient conscientes.

En résultait non pas des formes abstraites, au contraire des formes figuratives.

L'ensemble des deux protubérances engendrait, au travers du véhicule, la figure sculpturale d'un poulet.

Goliath réapparaissait.

La tête blanche du volatile munie de sa crête rouge émergeait du toit.

Son corps se moulait sur la carcasse arrière du véhicule.

Et une large queue en panache jaillissait du coffre.

Bien que ces mutations génétiques tenaient leurs origines au niveau de la colonne vertébrale du

véhicule, leur développement fulgurant les avaient amené à s'étendre de manière considérable jusqu'à l'enveloppe corporelle.

Les cellules avaient muté pour laisser apparaître des plumes noires à la fois sur les excroissances mais aussi sur la carcasse arrière de l'automobile.

La partie avant du véhicule n'échappait guère à la fulgurante transformation.

Elle était striée de bandes de couleurs rouge et blanche.

Jamais abstraits, jamais hasardeux :

Ces bandes étaient le symbole du drapeau américain.

Un bandeau bleu, dans lequel les étoiles blanches de ce même drapeau étaient alignées, marquait la limite précise entre la «voiture-poulet» et la «voiture-drapeau».

De larges lettres de couleur or apparaissaient sur chacun des flancs du véhicule, interrompant quelques unes des zébrures rouges et blanches nationales.

Ce phénomène génétique travestissait le véhicule avec des symboles ostentatoires :

L'un maintenant déchu car hautement industrialisé, avait été le symbole de l'abondance et de la prospérité, après avoir été celui du luxe et du raffinement.

L'autre était l'immuable symbole de fierté nationale détourné et par là même, dénaturé.

Il apparaissait que le patrimoine génétique de ce type d'automobiles montrait des prédispositions à la morbidité.

Elles contenaient en elles des maladies sous-jacentes, encore non déclarées.

Les voitures à l'apparence « saine » affichaient malgré tout des atouts glorieux.

Elles paraient sous la dénomination de la luxueuse marque américaine, Cadillac.

La marque avait été numéro 1 sur le marché des automobiles de luxe au sortir de la seconde guerre mondiale.

Elle se différenciait radicalement de la philosophie de Ford en s'adressant exclusivement à une minorité fortunée.

Cette marque avait été fondée en 1902 à Detroit par le groupe Général Motor.

Son nom était un emprunt à celui du fondateur de la ville :

Antoine Lamothe de Cadillac.

Né en 1658 dans le sud de la France, Antoine Lamothe de Cadillac

arrivait à 25 ans sur le sol américain.

En 1701 il fondait la ville de Détroit qu'il gouvernait pour la France.

L'écu placé à l'avant du véhicule qui correspondait au logo de la marque Cadillac, représentait les armoiries du fondateur de Detroit.

Sur ces types de véhicule était concentré nombre d'indices qui symbolisait la gloire, le luxe, et la liberté:

- 1- L'automobile: objet-symbole de la liberté
- 2- La marque luxueuse de la voiture utilisée: Cadillac
- 3- L'emprunt par cette marque du nom de famille de l'aventurier français, pionnier issu de la noblesse française et créateur de la ville de l'automobile
- 4- Le logo de la marque: les ar-

moiries de cet aventurier

Tout ces signes de splendeur étaient cependant déjà rongés par une fièvre à peine perceptible.

Indice 1- Bien que le fondateur de la ville de Detroit était un véritable pionnier, son identité était usurpée.

Son véritable nom était Antoine Laumet et ne comprenait aucune particule noble. Il le changea pour Lamothe de Cadillac dès son arrivée sur le territoire américain.

Il avait emprunté son nom et ses armoiries à un seigneur de la région Gascogne, Lamothe Bardigue. Il semblerait que les agissements outre-atlantique de cet aventurier n'étaient pas appréciés de tous. Il s'adonnait à des trafics en tout genre, était accusé de pervertir le peuple indien, puis s'était trouvé dans l'obligation de rejoindre le Quebec avant d'avoir été fait prisonnier à la Bastille dès son retour en France.²²

Toutefois, la marque américaine Cadillac empruntait à son tour les attributs de noblesse de ce personnage et ainsi orientait ses produits vers une gamme de luxe basée sur une imposture.

Indice 2- Tout comme le poulet, le nombre très important d'automobiles de la marque Cadillac alors en circulation tendait à banaliser cette marque et à opérer si non une démocratisation, du moins un glissement, prélude à un changement de statut.

Ce glissement s'opérait grâce à la force symbolique des Cadillacs qui les rendait rapidement très populaires.

De plus, la production même originale des véhicules de cette marque correspondait davantage à une production de masse qu'à proprement parlé une production de luxe :

1- 1908, La marque Cadillac s'était faite remarquée au concours de

standardisation organisé par le Royal Automobile Club en Angleterre grâce à l'interchangeabilité de ses pièces.

Leland le directeur de Cadillac à cette époque, utilisait dès lors comme devise :

«Standard of the world».

2- «Au milieu des années 1920, Sloan avait des difficultés pour échapper à l'étranglement que faisait subir le modèle T de Ford à la moitié du marché automobile. Il décida qu'au lieu de se confronter à Ford dans une guerre des prix, il répondrait spécifiquement au besoin de style. Sloan embaucha Earl pour qu'il donne à ses produits en masse l'apparence de la variété et de l'innovation.»⁴

Sloan, directeur de Général Motor, créait en 1927 le premier département de design d'un constructeur automobile et le nommait : «Art et Couleur». À la tête de cette section, Sloan y plaçait le sulfureux

Harley Earl.

Afin de stimuler la consommation, Sloan et Earl introduisaient pour la première fois le concept d'«obsolescence programmée» au travers de l'esthétique et avec la complicité du design.

Le changement annuel du dessin des carrosseries offrait l'illusion de progrès techniques alors même que sous cette carrosserie rien n'avait été modifié.

Indice 3- Les courbes organiques des designs de Earl donnaient l'impressions que les véhicules avaient été créés de manière artisanale. Ainsi, ils se détachaient avec d'autant plus de force «des hordes d'automobiles produites en masse et qui quittaient les lignes d'assemblages à cette période.»⁴

Indice 4- Ces dessins organiques et révolutionnaires étaient cependant largement inspirés de voitures de sport européennes, notamment celles

de la marque espagnole Hispano-Suiza.

À propos de cette marque Earl disait d'ailleurs: «J'ai volé beaucoup de choses (de) l'Hispano.»⁴

Le génie de cette compagnie avait été de créer une profonde escroquerie illusionniste:

Finalement, les attributs nobles, n'était pas si nobles.

Et cette marque prétendument luxueuse, n'était pas si luxueuse.

Il s'agissait d'assumer ces signes usurpés et de les utiliser pour remplir une mission révolutionnaire.

Ainsi transformé le véhicule mutait en *deus ex machina*.

Les excroissances protubérantes qui s'échappaient du véhicule agissaient dans le souhait de dissoudre tout faux-semblant et de mettre en valeur les symboles fiévreux.

La figure du poulet surgissant de cette automobile transformait radicalement et profondément l'appréhension que l'on avait de ce bolide.

Ce modèle, descendant d'une longue lignée de véhicules « racés » se trouvait dénaturé et perdait tout prestige.

À l'arrière du véhicule, le bouquet de plumes qui formait la queue annihilait la finesse des deux lignes saillantes qui l'encadraient.

La masse encombrante de la partie supérieure de l'animal surgissant du toit, rendait vain toute allure aérodynamique originellement présente.

Les lignes qui dessinaient la forme du poulet formaient une multitude de volutes, s'opposant formellement aux lignes droites de ce modèle spécifique.

L'image de l'organique périssable

se confrontait aux formes abstraites et aux matières métalliques scintillantes, avant de les infecter.

Tout faux-semblant disparaissaient.

L'autre versant symbolique des mutations était la représentation altérée du drapeau américain s'étalant sur toute la partie avant du véhicule.

Habituellement, la composition de ce drapeau était soumise à des règles strictes.

Les proportions étaient définies par des formules mathématiques.

Et chacune des couleurs rouges et bleues étaient immuablement fixées à une nuance très précise.

Ici le drapeau était éclaté à la fois sur l'avant, mais aussi sur les côtés de l'automobile.

L'orthogonalité des bandes était

altérée par la forme légèrement bombée du capot.

Le nombre même de ces bandes était lié au souci de recouvrir la totalité des surfaces désirées, et était de ce fait beaucoup trop nombreuses.

Le canton dans lequel étaient disposées les étoiles se trouvait allongé à tel point qu'il formait un bandeau.

Le nombre des étoiles qu'il contenait ne dépassait pas la trentaine.

Et les couleurs utilisées étaient bien plus acides que celles stipulées.

Cette représentation irrespectueuse exprimait la volonté de renverser les lois ancrées, poussiéreuses et dictatoriales afin de libérer les formes et les couleurs.

Ces transformations génétiques s'exprimaient au travers des mains

du propriétaire de la Cadillac.

Bien évidemment cela n'était pas évident et pour ne pas blesser son égo d'humain, l'expression révolutionnaire qui s'incarnait dans le processus de transformation génétique laissait croire qu'il maîtrisait.

Possédant son objet, l'humain l'avait décoré.
Il l'avait prostitué.

Effectivement ce véhicule avait des propensions certaines au racolage. Il se devait d'attirer les clients jusque dans un restaurant à l'intérieur duquel on servait de la viande de poulet.

Fardé outrageusement, il paradait fièrement exhibant son plumage et les couleurs de sa patrie.

Ce véhicule ainsi disgracié était pourtant le vecteur d'un message de guerre qui s'adressait à tous les objets.

Il utilisait l'humain pour remplir sa mission.

Il était l'élus car les humains l'avaient déjà initialement paré de symboles guerriers :

Indice 1- À l'extrémité avant des véhicules, au dessus de la pièce composite que les humains avait dénommé pare-chocs, était disposé un écu.

L'étymologie latine de ce terme (latin, *scutum*, bouclier rond) nous renvoie au vocabulaire de combat. Le bouclier était la plus ancienne des armes défensives. Elle était alors portée au bras.

L'écu était un bouclier sur lequel des armoiries avaient été représentées.

Le mot armoiries vient de l'ancien français *armoier* et signifie porter les armes. Il s'agissait d'une représentation de marques distinctives.

À l'origine, dès le XIe et XIIe siècle, ce type de représentation permettait d'identifier chaque soldat dont le visage nouvellement protégé par l'armure avait été rendu indiscernable.

Indice 2- L'enveloppe métallique qui englobait toute la surface du véhicule rappelait la barde: Armure destinée à protéger la monture du chevalier.

Indice 3- Tout comme ses ancêtres du Moyen-Âge, le propriétaire se muait en chevalier. Mais contrairement à eux, il possédait un véhicule nettement plus puissant qui pouvait contenir jusqu'à 350 chevaux.

Il avait un avantage certain si l'on en croit le slogan lancé par la marque Cadillac en 1905:

«You can kill a horse but not a Cadillac»

Le véhicule possédait déjà les at-

tributs des chevaliers du Moyen-Âge et était prêt à amortir les coups de la révolution qu'il entreprenait.

A ce stade-ci, la métamorphose génétique venait parfaire le message de guerre :

Indice 1- Le drapeau tenait une place importante sur la surface du véhicule.

Le drapeau était une pièce de tissu qui servait autrefois d'enseigne militaire avant de devenir dès le XIXe siècle l'emblème de nations.

Ce terme venait du français « drap » mais subissait l'influence du terme italien drapello, « étendard ».

Drapello était un terme militaire qui signifiait le « détachement ».

Le détachement était un ensemble de quelques éléments formant une troupe, détaché d'un corps plus important afin de remplir une mission particulière.

Indice 2- La représentation sculpturale du poulet, et la ligne qui dessinait ses contours, rappelait la morphologie des bateaux vikings.

La ligne débutait à partir de la pointe du bec, culminait au niveau de la crête, se creusait et gonflait au niveau de la poitrine, pour ensuite remonter le long de la queue afin de former l'ultime courbe descendante.

Les vikings appartenaient à un peuple de Scandinavie.

Ils étaient d'excellents marins.

Les peuples qui avaient subi leurs assauts, les avaient volontiers qualifié de pirates ou de pillards.

Leurs agissements avaient pris corps durant le Moyen-Age.

Le « Langskip » était le nom donné à leurs bateaux longitudinaux.

À partir du XIXe siècle, dans la

langue française, on commençait à nommer ces véhicules marins, des drakkars.

Ce terme provenait de l'ancien scandinave *drekar* qui signifiait « dragons ».

La figure de cet animal issu de légendes nordiques trônait, haute, à la proue de leurs bateaux et était destinée à effrayer à la fois l'ennemi et les mauvais esprits.

Au niveau de la poupe une queue en spirale venait compléter l'anatomie du bateau-dragon.

Dans le cas présent, le corps court du poulet était respecté, ce qui mettait en exergue les deux signes distinctifs des drakkars :

La figure de l'animal dressée, laquelle formait la proue de la voiture-poulet.

La queue recourbée, laquelle formait la poupe du véhicule.

La référence au bateau viking (véhicule au service d'invasions), sa métamorphose en l'image du poulet américain (animal manipulé et massivement industrialisé afin d'être largement distribué à travers le globe) et sa dénaturation (animal non plus offensif au service de la crainte mais naïf et bienveillant) se voulait être un message didactique mettant en lumière l'usage trompeur d'objets manipulés afin de servir les intérêts d'une fraction de la communauté humaine.

Cet engin était un super-véhicule satellite chargé de répandre un message de propagande révolutionnaire en empruntant les signes distinctifs et glorieux de ces illustres guerriers du Moyen-Âge.

La machine automobile détournée, disparaissait complètement sous le maquillage d'« outils » moyenâgeux et prônait ce message éminemment politique.

Le drapeau américain avait été créé en 1777 soit environ une année après la Déclaration d'Indépendance d'avec l'Angleterre, alors que celle-ci se trouvait en plein essor industriel.

À propos du choix dans l'élaboration de ce drapeau, le premier président des États-Unis Georges Washington, déclarait :

« Nous prenons les étoiles du ciel, le rouge de notre pays d'origine, avec des bandes blanches en guise de séparation montrant ainsi que nous nous sommes séparés d'elle, et les bandes blanches passeront à la postérité comme symbole de liberté. »

Le rouge du drapeau était le symbole de l'Angleterre.

La subite démultiplication des bandes rouges et blanches sur ce véhicule supposait l'existence d'un désaccord profond qui trouvait son origine outre-atlantique au

Royaume-Uni.

Les points de discordances, induits par la confrontation du drapeau des États-Unis à la figure du poulet, se référaient à la révolution industrielle britannique qui débutait dès la moitié du XVIIIe siècle.

En se référant à cette période le véhicule mutant marquait les désaccords qu'il entretenait avec les fondements même de l'industrialisation.

Il a fallu une cinquantaine d'années pour que l'expression révolutionnaire des volatiles qui s'incarnait dans quelque objet ou architecture tout au long du XXe siècle, sous la forme plus ou moins évidente du poulet, réussisse à s'exprimer.

Le message scandé par les poulets prenait forme au travers de ces architectures volatiles. Ces avatars prônaient la destruc-

tion massive de toutes machines,
objets ou architectures, progé-
nitures de l'industrialisation,
en vue de libérer les poulets et
autres créatures soumises à leurs
diktats.

Message largement ignoré.
Fatalement, dans le courant de
l'année 2009, le véhicule jeté à la
casse ne pouvait s'exprimer plus
qu'à des carcasses...

L'architecture-volatile n'est pas immuable. Elle est éphémère et versatile.

Elle contient en elle une nécessité si pragmatique, qu'elle ne peut être dogmatique.

Malgré le fait qu'elle soit vectrice de messages, les cris qu'elle pousse silencieusement n'ont pas de portée académique.

Bien qu'elle se trouve mêlée à des idéologies animales, humaines et architecturales, elle poursuit ses propres aspirations.

Elle est naïve plutôt que savante.

Libre plutôt qu'enracinée.

Elle se réincarnera encore au travers de mains humaines et d'expressions animales dans le but de parfaire toujours plus sa morphologie.

Jusqu'au jour où, silencieusement,

elle déploiera ses ailes,

et s'envolera.

Notes

1. Horowitz, Roger. «Making the chicken of tomorrow. Reworking Poultry as Commodities and as Creatures, 1945-1990»: in *Industrializing Organisms. Introducing Evolutionary History*, Schrepfer, Susan R. and Scranton, Philip (éds). New York : Routledge, 2004, p215.

2. «Je veux construire une automobile pour les masses ; assez grande pour une famille, mais assez petite pour qu'une seule personne puisse s'en servir et en prendre soin. Elle sera établie avec les meilleurs matériaux, par les meilleurs ouvriers, d'après les dessins les plus simples que puisse imaginer l'art de l'ingénieur moderne. Mais elle sera d'un prix assez modeste pour que tout

homme gagnant un bon salaire puisse l'acheter et, grâce à elle, jouir avec sa famille des agréments et des beautés que Dieu a mis dans la nature». Ford, Henry. *Ma vie et mon oeuvre*. Paris : Payot, 1926, p82.

3. www.agriculture.gouv.fr/la-poule-au-pot-d-henri-iv-1553, Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, 01/2013.

4. Gartman, David. *Auto Opium: A Social History of American Automobile Design*. Abingdon and New York : Routledge, 1994.

5. Marinetti, Filippo Tommaso et Constantinidès, Yannis. *Tuons le clair de lune !! Manifestes futuristes et autres proclamations*. Paris : Mille et une nuits, 2005.

6. www.contrepoints.org/2011/11/05/53635-la-grande-depression-demystifiee-12, Contrepoints, 12/2012, 12/2012.

7. Venturi, Robert, Scott Brown, Denise, Izenour, Steven (éds). *L'enseignement de Las Vegas. ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*. Liège : Pierre Mardaga, 1995, p97.

8. Lev Koulechov, cinéaste et théoricien soviétique, démontrait en 1922 les principes de cet effet.

Il s'agissait de créer une narration et d'engendrer un sentiment particulier chez le spectateur non plus grâce à des plans uniques et démonstratifs, mais grâce à la confrontation successive de plusieurs plans, sans lien apparent, et non nécessairement manifestes.

La technique du montage devenait primordiale dans l'élaboration de la narration.

9. www.humanite.fr/node/353880, L'Humanité.fr, 12/2012.

10. Flusser, Vilém. *Petite philo-*

sophie du design. Belval : Circé, 2002, p82.

11. En hébreu «Tanakh» désignait la Bible Hébraïque.

L'extrait cité avait été retranscrit dans le premier livre de Samuel.

Il correspondait aux versets 4 et 5 du chapitre 17.

12. «Le premier animal a avoir été retiré des conditions relativement naturelles des fermes traditionnelles et a avoir été soumis au stress total de l'agriculture intensive moderne, était le poulet.» Singer, Peter. *Animal Liberation*. London : Jonathan Cape, 1976, p100.

13. En anglais le mot «hangar» était employé spécifiquement pour nommer les hangars réservés à l'aviation, à l'aéronautique et à l'astronautique.

Le terme anglais serait apparu pour la première fois en 1902.

Ce terme provenait de la langue française qui l'employait à cette époque pour désigner les abris pour avions.

Le rôle des hangars était avant tout de protéger du vent et des intempéries.

Ils rendaient plus aisées les réparations ou la construction de ces engins. Et ils devenaient des abris, pour empêcher à tout avion et satellites espions, l'accès visuel sur les machines.

14. Cet espace possédait une force extrêmement puissante qui tendait, en son sein, à modifier l'espace-temps.

La nature, plus qu'être sous contrôle, y était bouleversée.

En concentrant la volaille, le hangar accroissait considérablement

leurs capacités de développement, ainsi que la vitesse à laquelle elle évoluait.

Il diminuait l'espace, et accélérail le temps.

15. En 1855, l'industriel et métallurgiste britannique, Henry Bessemer, inventait le procédé qui permettait de transformer, grâce à un convertisseur, la fonte en acier.

Ce convertisseur éliminait le carbone excédentaire de la fonte, qui la rendait très cassante.

Cette invention permettait de limiter la teneur en carbone dans le fer à environ 1%.

Cette découverte fut fondamentale dans le processus de révolution industrielle.

Rails, locomotives, voitures, constructions, l'acier s'était amplement imposé et avait contribué à

révolutionner radicalement l'environnement des humains.

16. www.avalon.law.yale.edu/20th_century/trudoc.asp, The Avalon Project. Documents in Law, History and Diplomacy, 12/2012.

17. «En 1954, l'administration d'Eisenhower, pressant la montée en puissance de l'industrie soviétique, établissait un Bureau de Salons Commerciaux Internationaux au sein du Département du Commerce. Ce groupe exposait un large choix de produits allant des trains miniatures jusqu'aux voitures familiales, vantant les avantages de l'«American way of life» à des clients potentiels thaïlandais, espagnols, allemands de l'est et de l'ouest, syriens, égyptiens, anglais, uruguayens, turques et deux douzaines d'autres pays.»

En Septembre 1957, le Département du Commerce des États-Unis exposait le Supermarché Américain à l'expo-

sition internationale de Zagreb.

Visitée par un million de yougoslaves, cette exposition se focalisait sur le désir de transformer la ferme yougoslave et la politique alimentaire du pays afin de les diriger vers une production industrielle à «l'américaine».

Ces techniques de production moderne impliquant la baisse des prix, devaient apporter «la paix et l'harmonie entre les nations».

L'exposition américaine fastueuse ainsi que la présentation abondante de leur nourriture, agissaient aussi dans le but non avoué d'humilier les soviétiques dont le pavillon semblait avoir été un recyclage «modeste» de l'exposition de l'année précédente.

Hamilton, Shane. «Supermarket USA Confronts State Socialism : Airlifting the Technopolitics of Industrial Food Distribution into Cold

War Yugoslavia» : in *Cold War Kitchen. Americanization, Technology, and European Users*, Oldenziel, Ruth and Zachmann, Karin (éds). Cambridge, MA : MIT Press, 2009, p137-138.

18. Sudjic, Deyan. *The language of things. Design, Luxury, Fashion, Art: how we are seduced by the objects around us*. London : Penguin Books, 2009.

19. Foer, Jonathan Safran. *Eating Animals*. New York : Back Bay Books, 2010.

20. Ford, Henry. *Ma vie et mon oeuvre*. Paris : Payot, 1926, p90.

21. Afin de moderniser l'agriculture et de stabiliser les marchés, mais aussi dans l'objectif d'être la plus autosuffisante possible, l'Europe créait en 1958 la Politique Agricole Commune.

La PAC privilégiait les produits européens.

Les grands exportateurs habitués à importer leurs produits à très bas prix se trouvaient lourdement taxés dès l'année 1962.

En conséquence, cette année là, l'industrie américaine du poulet enregistrerait une perte d'environ un milliard de dollars américains.

Les États-Unis répliquaient l'année suivante en mettant en place la *chicken tax* (soit un droit de douane s'élevant à 25%) visant pommes de terre, automobiles et alcools européens.

22. Voir : www.civilisations.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/les-explorateurs/antoine-laumet-dit-de-lamothe-cadillac-1694-1701/, Musée Canadien des Civilisations, 01/2013.



Je tiens à remercier chaleureusement
Alexandra Midal pour son soutien
et son enthousiasme, quant à la forme
donnée à ce mémoire.

Je remercie amplement Catherine
Guiral, pour la justesse et la finesse
de ses suggestions, ainsi que pour son
engouement pour le sujet traité.

Enfin un grand merci à Paul Michelon
pour ses critiques généreuses et ses
conseils affutés, et à Malak Mebkhout
pour ses subtiles pépites distribuées au
fil de l'écriture.

Rick McOmber, *Larry Glicker's Space*, Novembre 2010, Patriotic Cadillac of Larry Glicker's Space,
http://farm5.staticflickr.com/4190/5219266181_7d89y08641_3.jpg

Crédit Photographique

Les caractères utilisés dans ce livre sont le Cardinal et le I.T.C. Remington Typewriter.



