

## Un héritage esthétique du IIIe Reich : l'autoroute nazie

par Pierre-Marc de Biasi

Contrairement à ce qu'ont pu croire les idéologues du régime nazi et Hitler lui-même, qui avait gardé de ses débuts artistiques une conception passéiste des Beaux-Arts, l'art du Troisième Reich ne s'est pas accompli dans les disciplines plastiques traditionnelles (peinture, sculpture, architecture) mais dans l'État conçu comme œuvre d'art absolue. Bien entendu, il a existé un art national-socialiste officiel, un dogme et une pratique nazis de la représentation réaliste qui eurent en charge, contre "l'art dégénéré", de promouvoir des images ethniquement pures et une propagande de masse : apologie bestiale du Progrès, fiction égalitaire, exaltation des réflexes racistes et xénophobes, glorification de l'instinct guerrier et des techniques d'extermination, etc. La peinture, les affiches, la sculpture monumentale, les grands projets architecturaux ont systématiquement été mis au service de la "Cause" et, avec eux, pour une plus large part encore, la photo et le cinéma.

Mais, à la différence de ce qui était advenu dans les premiers temps du fascisme italien, où l'avant-garde (futuriste, notamment) avait été accueillie favorablement par l'idéologie autoritaire et s'était elle-même reconnue dans la volonté d'innovation du régime, le IIIe Reich s'est traduit par une rupture immédiate et totale avec les artistes, stigmatisés comme "décadents" et avec la création contemporaine jugée pathologique et pathogène, d'inspiration juive et communisante. Dès 1933, l'école du Bauhaus est fermée et, menacés d'internement concentrationnaire, les artistes les plus chanceux ne trouvent leur salut que dans la fuite à l'étranger. Les arts plastiques allemands, florissants sous la République Weimar, se sont donc effondrés à la fois pour des raisons de personnes (la création cessant faute de créateurs) et, pour des raisons de conception, sous l'effet d'une incompatibilité fondamentale : au stade d'évolution où les avaient amenés les récents développements de l'histoire des formes, les arts plastiques étaient spontanément réfractaires au nouveau régime et structurellement inaptes à incarner le rêve hitlérien de la grande Allemagne.

À défaut d'art vivant, le IIIe Reich s'est donc enfermé dans une autocélébration qui ne pouvait trouver pour support que les formes les plus régressives et les symboles plus appauvris de l'expression réaliste. Des paysannes fauchent le blé et, au bord d'une route de campagne ensoleillée, chargent des charrettes qui croulent sous la richesse des moissons. Dans l'imagerie qui tient lieu de peinture à l'art nazi, la représentation de la route occupe une place importante comme symbole du progrès et de l'unité sociale qui soude le monde du travail. Des centaines de cyclistes blonds et en bonne santé se lancent joyeusement, de bon matin, sur la route de l'usine. Mais la route est aussi le signe et l'instrument d'un élargissement de l'espace vital : le vecteur imaginaire et technique de la conquête territoriale et de l'occupation militaire. Une large autoroute fraîchement construite en plaques de bétons file tout droit en perspective vers l'aube d'un horizon illimité, du côté de l'Orient, tandis qu'au premier plan, un solide garçon casqué sourit de toutes ses dents, sur fond de véhicules blindés. Tout cela constitue le fond, esthétiquement navrant et idéologiquement redoutable de ce que produisit de plus intense la peinture nazie. Il n'y a donc pas eu du tout d'art plastique national-socialiste. Ou plutôt, et c'est ici que tout se complique, il semble bien que l'art du Troisième Reich structurellement impossible dans les disciplines traditionnelles, se soit accompli, plus ou moins à son insu, en se matérialisant ailleurs, dans un espace qui n'est pas celui de l'art. Si l'on s'en tient aux principes du nazisme, seul l'État et à travers lui, la grande Allemagne, peuvent être considérés comme l'œuvre d'art totale réalisant un idéal de l'efficacité technique. Or, au centre de cette esthétique nazie, l'État a précisément été, comme maître

d'œuvre, l'artisan d'un mythe qui lui a survécu : le mythe de l'autoroute et de la Volks Wagen.

On a longtemps estimé que les autoroutes du IIIe Reich avaient été construites dans un but exclusivement technique et stratégique comme les nouveaux vecteurs indispensables au transport rapide des troupes et des matériels blindés. C'est vrai, mais en partie seulement, et dans plusieurs cas c'est tout à fait inexact. Si l'on observe attentivement le tracé des autoroutes nazies qui traversent l'Allemagne, on s'aperçoit d'une anomalie frappante : loin d'avoir été conçues comme les moyens de communication terrestres les plus directs et les plus rentables techniquement, les autoroutes du IIIe Reich obéissent à la logique d'une mise en scène théâtrale des sites et des paysages. Le réseau autoroutier qui sillonne les "gau" (districts du Reich) a été dessiné et construit avec l'ambition spectaculaire des perspectives qui structurent le parc royal à la française : "les Versailles d'Hitler étaient ses autoroutes" (H. -J. Syberberg). L'autoroute, qui devait en principe conduire à de vastes zones aménagées, longe les villes et les villages en empruntant, non la voie la plus rapide, mais l'itinéraire qui offre le point de vue le plus favorable ou le plus grandiose sur la localité et l'environnement. Beaucoup plus qu'une préoccupation économique ou militaire, c'est une exigence esthétique — la promotion des sites de la grande Allemagne — qui a présidé à la construction des autoroutes nazies. Dans l'esprit des responsables du régime, il s'agissait de mettre en place les moyens d'une conquête et d'une célébration touristiques du Reich par l'automobile. Le réseau autoroutier est donc, avec toute l'ambiguïté qui s'attache à son succès durable dans l'après-guerre, la véritable œuvre d'art d'Hitler, en elle-même inséparable du grand projet populaire de la V.W. L'idéal de grandeur et de puissance du national-socialisme a renoncé à l'art, individuel et élitiste, en se tournant résolument vers les moyens offerts par les techniques modernes (motorisation, réseau d'autoroutes) et l'hypothèse égalitaire d'une culture populaire de masse. À l'autoroute gratuite et ouverte à tous correspond le rêve d'une gigantesque production automobile qui n'obéirait pas à l'économie de marché : une voiture vendue au prix le plus bas (1000 marks assurance comprise) qui serait accessible à l'immense majorité des Allemands.

Comme on le sait, ce modèle de voiture ne fut achevé qu'au début de la guerre et sa commercialisation ne put commencer qu'après la fin de la dictature nazie. Ruse de l'histoire : à partir de cette époque, elle devint, conformément aux principes qui lui avaient donné naissance dans les années 30, un symbole du miracle économique allemand et de la reconstruction (celle d'après 45 se substituant à celle d'après 18), une valeur d'exportation rentable et l'image d'un rayonnement international, mais également le symbole d'une nouvelle culture populaire dans laquelle le tourisme, la voiture et l'autoroute tiennent précisément lieu de culture. Il y a quelques différences, certes, entre la V.W. et les "petites routières économiques" d'aujourd'hui, entre les autostrades théâtrales d'Hitler et les autoroutes modernes destinées au transport rapide et massif des hommes et des marchandises. Mais, malgré les écarts, ne reste-t-il pas, de ce lointain héritage, quelque chose d'empoisonné? La toute-puissante démocratie libérale d'aujourd'hui a résolument placé son idéal de grandeur dans les succès du tiroir-caisse, en se dotant accessoirement de nouvelles valeurs culturelles. Reste à savoir si ces valeurs sont réellement exemptes de toute filiation à ce qui, en principe, reste pour nous défini comme l'une des formes absolues du Mal.