

La Chevrolet 1958, une voiture conçue pour décevoir...

écrit par Hildegard von Hessen am Rhein | 22 août 2016



Depuis quand et comment est née la société de consommation et pourquoi Trump doit être élu.

Pas très jolie, jolie l'histoire que nous subissons depuis 1958, venue d'Amérique, comme nous le rapporte l'excellent analyste, William Engdahl, dont je vais citer l'intégralité de l'analyse et qui nous fera désormais comprendre les tenants et les aboutissants, si toutefois vous ne le savez pas déjà ; ceux qui ignorent doivent savoir.

Donald Trump, quoi que l'on en dise, est un homme cultivé, je souligne qu'il sort diplômé de la plus prestigieuse école US, la Wharton School, qui connaît l'histoire de son pays, n'a pas oublié la leçon de Henry Ford décrite plus bas dans l'analyse Engdahl.

Ce qu'il constate aussi, en voyageant en long et en travers de son pays, c'est qu'il ressemble à un pays du tiers monde après ces décennies de négligence et d'indifférence d'une économie de consommation et de délocalisation des industries qui n'enrichissent que quelques uns pour appauvrir la majorité. Déjà, vous le verrez, l'establishment de Washington était tout à son affaire de détruire par avidité ce grand pays tout

entier. Un documentaire datant de 1989 : « Roger and Me », de Michael Moore, pour lequel je n'ai aucune estime, auquel il faut reconnaître un œil d'observateur sûr démontre cruellement de démantèlement de la General Motors. Je vous mets en lien avec sous-titres en français la première partie et vous pourrez ensuite suivre les autres parties sur DailyMotion avec sous-titres en français toujours, ou le documentaire en entier sur YouTube en lien.

Une accélération foudroyante prit effet après l'administration Reagan, avec les administrations de Bush Père et sa volonté d'instaurer le N.O.M (Nouvel Ordre Mondial), poursuivi par Clinton jusqu'à Obama en passant par Bush fils. Nous dirons qu'il a fallu 58 ans, précisément, pour mettre à genoux les Etats Unis et l'endetter à hauteur de 19 trillions \$. C'est hallucinant. Il est donc souhaitable que ce soit Trump, ses ambitions, ses programmes qui soient portés à la Maison Blanche.

Il veut reconstruire l'Amérique, ses infrastructures défailantes, ses aéroports, l'énergie, routes et ponts, arrêter l'immigration illégale, bannir ceux qui croient en la charia, faire rentrer les jobs dans le pays quand Bill Clinton a vendu le pays à la Chine et a introduit ce pays en 2001 dans l'OMC, qui ne joue pas le jeu de la réciprocité, s'entend avec Poutine au lieu de fomenter des guerres, refuse d'imposer la manière de vivre américaine à d'autres pays ... Il veut faire passer l'Amérique d'abord, tout en tant un défenseur du "free trade". C'est donc si mal comme programme ? Il est la voix des sans voix, il est leur messenger, il ne cesse de le marteler. Ce n'est plus un combat gauche contre droite, mais un combat du bien contre le mal, puisque Killiary est soutenue par Georges Soros qui lui a attribué 25 millions \$! Et quand le fils, Alex, prend la relève, le mal absolu est garanti.

Pour le bien de l'Amérique, mais aussi pour le bien du monde et le nôtre en particulier. Killiary président ne sera que la continuité de la destruction de l'Amérique et du monde et/ou

la disparition du monde Occidental, qui pourrait être remplacé par la Oumma et son totalitarisme sunnite dont le nombre dépasse les chiites, qui ne représentent que 10 % du monde musulman sur 1,2 milliards de croyants ! J'invite à regarder Wikipédia pour y trouver la signification de Oumma.

Hildegard von Hessen am Rhein

William Engdahl, écrivain et économiste, à étudié les sciences politiques à l'université de Princeton et l'économie à l'université de Stockholm, analyste iconoclaste et de référence, si bien aux USA qu'en Allemagne, connu hélas que des initiés en géopolitique, auteur de « Pétrole une guerre d'un siècle » paru chez Jean-Cyrille Godefroy titre page 130 :

La Chevrolet 1958, une voiture conçue pour décevoir

« À la fin des années cinquante, alors que le fermier de l'Iowa ou le machiniste qualifié de Cincinnati n'avaient pas la moindre idée des enjeux qui dominaient les derniers jours de la présidence Eisenhower, les immenses banques new-yorkaises, largement orientées vers l'international, se préparaient à délaisser l'investissement en Amérique pour se tourner vers des pâturages plus verdoyants.

Henry Ford avait déclaré un jour qu'il paierait volontiers les salaires industriels les plus élevés, vendrait les voitures aux prix les plus bas et ce faisant deviendrait l'homme le plus riche du monde, tout en utilisant la technologie la plus moderne.

Malheureusement, au début des années soixante, les voix les plus influentes de la politique américaine avaient oublié la leçon de Ford. Elles étaient trop obsédées par l'appât du gain rapide qui consiste à acheter bon marché pour vendre cher. À la fin des années cinquante, l'establishment américain avait abandonné toute ambition d'investissement en faveur de la reconstruction des villes américaines, d'une politique d'éducation des classes laborieuses, ou de modernisation de l'outil industriel et d'amélioration de l'économie nationale.

Au lieu de cela, les dollars s'en furent hors des Etats Unis pour saisir les « occasions » qu'étaient les industries dynamiques d'Europe de l'Ouest, d'Amérique du

Sud ou des économies asiatiques émergentes. La compagnie Ford elle-même était contrôlée par un expert-comptable, Robert McNamara.

Après la crise de 1957, les grandes industries et les banques américaines s'alignèrent progressivement sur le « modèle » de la politique industrielle britannique. La fraude systématique sur la qualité des produits devint à la mode. Le « monétarisme » de Milton Friedman et autres économistes n'était rien de plus qu'une extension généralisée du principe britannique d'après 1846, « buy cheap, sell dear », dans l'économie et la production américaine. La fierté du travail bien fait et l'engagement pour le progrès industriel commencèrent à céder face aux critères de rendement financier calculés chaque trimestre pour satisfaire les actionnaires de la compagnie.

L'Américain moyen n'avait pas besoin de regarder au-delà de sa voiture familiale pour comprendre ce qui se passait. Après 1957, plutôt que de procéder aux investissements nécessaires à la modernisation des usines et de l'équipement pour améliorer la productivité, Detroit commença à procéder à des manipulations. En 1958, la quantité d'acier nécessaire pour produire une Chevrolet de la General Motors fut divisée par deux par rapport au modèle de 1956. Inutile de dire que le taux de mortalité sur les autoroutes augmenta. L'industrie nationale de l'acier accusa également le coup. Les hauts-fourneaux qui, en 1955, produisaient 19 millions de tonnes d'acier pour l'industrie des transports, n'en fournirent plus que 10 millions en 1958. Au début des années 60, « ce qui était bon pour la General Motors » était devenu mauvais pour l'Amérique et pour le monde ; en revanche les travailleurs américains payaient cette Chevrolet 1958 beaucoup plus cher.

Les enjoliveurs et les chromes profilés surdimensionnés vantés par les publicitaires de la « Madison Avenue » contribuèrent à masquer la réalité d'une industrie américaine qui courait au suicide, abusant du consommateur pour maximiser des profits déclinants. Mais, tout comme l'ivrogne qui tombe du vingtième étage en pensant qu'il profite d'un vol gratuit, la plupart des américains ne réalisèrent les véritables implications de ce tournant « post-industriel » des années 60 qu'une ou deux décennies plus tard. »

Willam Engdahl dans "Pétrole une guerre d'un siècle" chez Jean-Cyrille Godefroy



[Roger.et.moi-Michael.Moore\(lère partie\) par tichthay](#)

<http://hildegardvonhessenamrhein.over-blog.com/2016/08/depuis-quand-et-comment-est-nee-la-societe-de-consommation-et-pourquoi-trump-doit-etre-elu.html>