



HAL
open science

Fangio, Rozanoff et l'Espadon. A propos d'objets et d'imaginaires partagés

Pierre Lemonnier

► **To cite this version:**

Pierre Lemonnier. Fangio, Rozanoff et l'Espadon. A propos d'objets et d'imaginaires partagés. J. Giraud, G. Gernez (eds). Aux marges de l'archéologie. Recueil à la mémoire Serge Cleuziou, de Bocard, pp.85-99, 2012, MAE. hal-00911056

HAL Id: hal-00911056

<https://hal.science/hal-00911056>

Submitted on 1 Dec 2013

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

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

FANGIO, ROZANOFF ET L'ESPADON
A PROPOS D'OBJETS ET D'IMAGINAIRES PARTAGES

Pierre LEMONNIER *

LEMONNIER, Pierre 2012. « Fangio, Rozanoff et l'Espadon. A propos d'objets et d'imaginaires partagés », pp. 85-99 in J. Giraud, G. Gernez (eds) *Aux marges de l'archéologie. Recueil à la mémoire Serge Cleuziou*, Paris, de Bocard.

Soit cinq secondes de paroles :

« Rouen. Jackie Ickx sous la pluie dans la montée du Nouveau monde. »

Quatre bribes d'un événement, ou plutôt d'une tranche de temps et d'espace évoquée par deux noms de lieu, un nom de personne et une référence météorologique. Aussitôt dits ou entendus ces quelques mots saturent l'esprit et le corps d'images, de bruits, et de sensations : l'odeur d'huile de ricin chaude, les averses normandes, les gerbes d'eau à l'arrière d'une auto rouge, l'enthousiasme. Ce 7 juillet 1968, un jeune pilote belge fait l'équilibriste sur une piste aussi détrempée que l'herbe boueuse de la prairie pentue d'où les spectateurs dominant le circuit des « Essarts », vers l'épingle du « Nouveau Monde ». Serge Cleuziou et moi-même sommes parmi eux, mais nous ne nous connaissons pas encore. Serge se souviendra pourtant lui aussi des parapluies cachant la piste et de la Ferrari qui hurlait en tête de la course en zigzagant dans le brouillard (fig. 1). Ainsi que de la fête gâchée, lorsque Jo Schlessler se tua, le plus beau jour de sa vie, dans l'embrasement du magnésium du châssis de sa Honda.

[Fig. 1]

Pour certains, ce souvenir verbalisé, et cent autres du même genre – « Rozanoff passant le mur du son en piqué avec un Mystère IV en 1953 », « L'Espadon survolant le Ras-Musandam » – créent une connivence immédiate, une référence à des intérêts, des valeurs et des passions que l'on a plaisir à évoquer en mots, toujours et encore. A l'instant même où elle est prononcée, chacune de ces suites de paroles évoque des souvenirs partagés, quelque chose comme une représentation collective. Elle entraîne tout aussi immédiatement la reconnaissance d'un savoir, de sensations, de rêveries, de sentiments, communs qui, souvent, tiennent une part non négligeable dans une relation sociale particulière, faite de bien-être, que l'on appelle amitié.

QUELQUES MOTS POUR UN ECHEVEAU DE PENSEES PRESQUE SANS LIMITE

* Université de Provence, Centre de recherche et de documentation sur l'Océanie, Marseille [pierre.lemonnier@univ-provence.fr].

La valence mémorielle d'un propos comme « Rouen 1968, Jackie Ickx sous la pluie dans la montée du Nouveau monde » est immense. En quelques secondes, dix, vingt, cent phrases ou greffons de pensées pourraient s'y accrocher qui, toutes, feraient du sens pour Serge et moi, ainsi que pour quelques dizaines de milliers d'anciens petits garçons des années 1950, voire pour ces autres archéologues ou anthropologues qui, cinquante ans plus tard, nous accompagnent pour regarder évoluer des autos ou des avions, voire des tracteurs agricoles vaillamment essoufflés.

Le souvenir de Rouen entraîne d'abord celui de grands moments du sport automobile. En cinq minutes de clavier et sans tricher me viennent à l'esprit : une autre victoire sous la pluie, celle de Beltoise à Monaco en 1972 ; le haut fait de Rosier, remportant le Mans en 1950 en pilotant sa Talbot-Lago¹ 23 heures sur 24² ; la sidérante efficacité de la Lotus 23 **de Clark** au Nürburgring menant la course de 1962 pendant deux heures devant toutes les Ferrari, Maserati et Aston-Martin équipées de moteurs d'une cylindrée deux fois supérieure à celle du Ford de la petite « barquette » ; la chevauchée fantastique de la Mercedes 300SLR de Moss et Jenkinson aux Mille Miglia de 1955. Mais, prononcer les mots « Mercedes » et « 1955 », c'est – pour des millions de personnes, cette fois – revoir l'auto de Levegh et ses débris tuer plus de 80 spectateurs de la tribune principale du Mans. Malgré cette catastrophe, la 300SLR c'est aussi l'image d'un étrange dispositif de ralentissement : une portion de carrosserie jouant le rôle d'un aérofrein que deux vérins hydrauliques déployaient à l'arrière du bolide à chaque ralentissement, et particulièrement à l'extrémité de la ligne droite des Hunaudières.

Parvenue à ce point, la pensée dérivera logiquement vers d'autres affaires de freins car, si les Jaguar D-type du Mans étaient équipées de disques depuis 1954, les Mercedes 300SLR conservaient de « monstrueux » freins à tambours. Les plus érudits ajouteront que le tambour correspondant à chaque roue pouvait être individuellement noyé d'huile à volonté en cas de grippage, à l'aide d'une commande située au tableau de bord : d'où une pensée admirative pour le pilote qui préférerait avoir à contrôler un freinage sur trois roues (celles des tambours non noyés), plutôt que risquer le blocage intempestif de l'un des freins, le tout à plus de 250 km/h³.

Puisque mon premier repère de mémoire faisait référence à la Ferrari de Ickx (fig. 2), on papoterait tout autant à propos du frêle aileron arrière qui surmontait la boîte de vitesse de cette monoplace à Rouen, car c'était la première fois qu'une voiture dotée d'un tel appendice aérodynamique arrivait en tête d'une course de Formule 1⁴. Quelques considérations sur les développements techniques (disons le « progrès ») s'ensuivront puisque, quarante ans plus tard, la tenue de route des autos de course dépend d'abord des caractéristiques aérodynamiques des carrosseries⁵ – fait d'autant plus remarquable que l'agilité des autos dépendait d'abord jusque-là d'épures de suspension et d'affaires d'amortisseurs, de rigidité de châssis, de répartition des masses, de poids non suspendu ou de caractéristiques des pneumatiques, autant que d'aérodynamique. Il serait étonnant que l'on n'élargisse pas le propos, par contraste, à quelques sensationnelles raretés mécaniques sans grand lendemain en compétition, comme le moteur 16 cylindres en H de la BRM de Formule 1 (1966), les moteurs à turbine des Rover-BRM (1963) et Howmet (1968), ou les quatre roues motrices de

¹ Identique à celle immortalisée par Dinky-Toys, mais munies de phares, de garde-boue, d'un siège supplémentaire (pour un passager qui n'existe que dans le règlement de la course), d'une roue de secours, d'un coffre à bagages et d'une plaque d'immatriculation.

² Moity donne une bonne idée de l'histoire de la célèbre course du Mans après-guerre (MOITY 1974).

³ JENKINSON 1967, p. 7

⁴ La Chaparral du Mans 1967 était dotée d'un énorme aileron arrière inclinable à volonté par le pilote, mais il se bloqua en position « freinage ».

⁵ « Aerodynamics have become key to success in the sport and teams spend tens of millions of dollars on research and development in the field each year. » (http://www.formula1.com/inside_f1/understanding_the_sport/5281.html)

la monoplace Ferguson-Climax (1961). De raretés en ratés, et tout embarqués qu'ils seraient dans une semblable évocation libre, ces spécialistes de l'évolution des choses matérielles que sont l'archéologue ou l'anthropologue se rappelleront ensuite que les moteurs de compétition Climax étaient dérivés de pompes à incendie et que Ferguson était (et reste) d'abord un fabricant de... tracteurs agricoles. Et d'ajouter que seule une petite équipe marginale comme Ferguson-Climax pouvait oser accoler une transmission de tracteur à une mécanique de Formule 1⁶. Ou, plutôt, réussir à faire gagner une monoplace à quatre roues motrices là où Bugatti, Miller ou Porsche (avec la Cisitalia) avaient échoué⁷.

[Fig. 2]

Cet étalage de savoir quasi ésotérique pourrait remplir plusieurs pages, tant est longue la liste des thèmes qui s'accrochent aisément à la phrase rappelant le Grand prix de France couru à Rouen en 1968. Après tout, les autos « marquantes » des années 1950-60 se comptent par dizaines ; et puis il n'est pas interdit de changer de période et de se pencher sur les autos des années 1930 ou 1970, ni d'évoquer le souvenir de ces journées plus récentes lors desquels Serge et moi joignirent nos efforts de compréhension du foisonnement technique automobile : de Montlhéry (1983) à Monaco (2008) – pour voir Sir Stirling Moss (79 ans !) courir sur une Frazer-Nash et entendre le V12 Matra⁸ –, en passant (régulièrement) par les allées du salon « Rétromobile ». A un moment ou à un autre, pourrait même s'ébaucher une excursion vers les autos de collection à l'échelle 1/43^{ème}, et, sans l'ombre d'un doute, vers les avions et les pilotes d'essai : après tout, Rozanoff, Guignard, Goujon ou Jacqueline Auriol étaient autant des demi-dieux que Fangio, Moss ou Behra (fig. 3).

[Fig. 3]

Curieusement, ces anecdotes automobiles disent peut-être quelque chose du mode de vie et de pensée de ces peuples sans écriture ni automobile auxquels archéologues et anthropologues consacrent leur vie. Par exemple, on pourrait assurément considérer en « technologue » des transferts de techniques tels que le remplacement des châssis par des structures monocoques en tôles rivetées directement dérivées de celles des avions⁹, ou celui des pare-brises par des saute-vent inspirés des brise-lames des destroyers. Il s'agirait alors de souligner combien certaines de leurs transformations relèvent de l'idée d'*isochrestic style* de Sackett¹⁰, et peut-être même d'une réflexion sur la notion d'exaptation (*exaption*) proposée par Gould et Vrba¹¹, qui consiste à doter une forme ou un dispositif mécanique d'une fonction nouvelle et prometteuse, bien que sans grand rapport avec celle pour laquelle elle s'est (ou on l'a) initialement développée¹².

⁶ Chacun sait qu'Aston-Martin appartenait à David Brown, par ailleurs célèbre fabricant de tracteurs anglais. Pourtant, l'idée, sans doute trop iconoclaste, d'un hybride mécanique mêlant l'agriculture à la compétition automobile de pointe n'est pas née chez ce grand constructeur automobile, mais dans une petite équipe.

⁷ MOITY 2001.

⁸ <http://flracing.sport.fr/620092/Son-du-moteur-Matra-V12-demarrage/>

⁹ Jaguar D (1954) pour les « sport-prototype », Lotus 25 (1962) pour les monoplaces.

¹⁰ Rappelons que l'idée d'*isochrestic style* concerne les changements de forme (par exemple, d'outils de pierre) n'ayant pas d'effet matériel notable dans l'immédiat mais qui peuvent un jour donner naissance à d'autres transformations de forme apportant, elles, un progrès fonctionnel (SACKETT 1982).

¹¹ GOULD et VRBA 1982.

¹² Après d'autres, Ingold (1997) mentionne cette idée capitale de Gould et Vrba. De bons exemples d'exaptation sont l'oreille des mammifères, qui découle de la mâchoire des poissons, et les plumes des oiseaux, qui ont une fonction aérodynamique mais dérivent des cheveux/poils, qui ont initialement une fonction d'isolation du corps. Sur l'origine et l'usage de cette notion, on lira Gould (GOULD 2006, p. 1718-1758).

Mais mon propos est plutôt de comprendre ce qu'ont de commun ces souvenirs d'événements et de sensations vécus individuellement par des personnes qui ne se connaissaient pas, mais que cinq secondes de paroles un peu particulières sur le crachin de Rouen évoquent tout à coup. Quelle est la logique de ces dérivations de la pensée qui, de fil en aiguille, mène d'une auto à un pilote, d'un pilote à un avion, d'un avion à une collection d'objets, et d'objets alignés dans une vitrine à une brève évocation du passé telle que : « Et tu te souviens de Ickx à Rouen, sous la pluie, en 68 ? ». Quelle est la nature du nuage de pensées associées à un propos aussi bref ? Plus largement, qu'est-ce qui nous rend capables de ne pas parler science ni de dire du bien de nos collègues pendant six ou sept heures d'affilée, en cuisant au soleil de Montlhéry ou de Monaco ? Qu'est-ce que ce système de pensées et d'actions qui prolonge sur plus de quarante ans des bribes d'un passé ?

MARCHE ARRIERE

Choisissons une date, pas tout à fait au hasard : 1955, année de la « Caravelle » de Sud-Aviation et de la DS de Citroën. La paix n'est retrouvée que depuis dix ans et la guerre froide bien lancée. C'est le début des « trente glorieuses », la croissance est soutenue et l'on croit au progrès. Alors qu'il faut aujourd'hui généralement cinq voire dix ans pour que plusieurs firmes de différents pays produisent ensemble un avion nouveau, dans l'immédiat après-guerre et pendant les années 1950, c'est presque par dizaines que, chaque année, de nouveaux engins de transport, automobiles et avions, nourrissent la curiosité de la population, dont celle des petits garçons.

Si l'on se place du point de vue des enfants et des adolescents d'alors – ceux qui échangent des phrases sur Rouen en 1968 –, il faut imaginer un temps où les deux loisirs des enfants et des adolescents d'aujourd'hui, la télévision et l'internet n'existaient pas. L'accès à la musique dépendait de tourne-disques encastrés dans des meubles, car les électrophones et les postes de radio portables à transistors ne se sont multipliés qu'au début des années 1960¹³. Les artifices de la consommation de masse n'avaient pas encore atteint les dimensions décrites par Baudrillard¹⁴ et on ignorait que la jeunesse se coloniserait un jour la matière grise à l'aide de centaines de modèles quasi semblables de téléphones portables, de jeux électroniques, de baladeurs musicaux, de chaussures de sport ou d'appareils photographiques.

Pour l'heure, signes et moyens de mille et une choses qu'autant de sociologues, d'économistes, d'historiens et de psychanalystes ont listées à l'envi, les automobiles tenaient une place de choix dans l'univers des garçonnetts. A égalité avec les avions, cependant, car autant que les safaris en Afrique, le désir de sauver (rapidement) une partie de l'humanité, ou la conduite d'autos de course, le pilotage (au Mans si possible) constituait l'une des principales activités rêvées de petits garçons partageant des cockpits imaginaires avec des héros de bandes dessinées ou de romans : Dan Cooper, Buck Danny, Tanguy et Laverdure, Black et Mortimer, Bob Morane, Biggles. L'intérêt pour tout ce qui vole était entretenu par l'apparition de nouvelles formes dans le ciel. En plus du premier vol d'une « Caravelle », 1955 vit aussi ceux des « Super Mystère B2 », « Griffon » et « Trident II » mais, pour les seuls appareils français à réaction que des pilotes d'essai ou de record lançaient régulièrement dans le ciel, le public français avait déjà découvert une vingtaine d'appareils depuis la guerre, illustrant autant de solutions techniques diverses¹⁵. Les gamins ne savaient plus où donner de

¹³ Faut-il rappeler qu'au milieu des années 1950, l'émission de radio « Salut les Copains » et le magazine du même nom sont encore dans les limbes ?

¹⁴ BAUDRILLARD 1968.

¹⁵ L'énumération qui suit en donne une idée : le « Triton » (1946), plusieurs « Leduc » (1947, 1953), le « NC1071 », l'Espadon (1948, c'est le SO6020 de la SNCASO et pas celui du professeur Mortimer), l'Arsenal

la tête, d'autant qu'il importait aussi de connaître les productions américaines et anglaises, les avions de transports, les hydravions géants, quelques locomotives, etc.

Nettement plus accessibles que les avions – tout est relatif – étaient les automobiles, dont l'utilisation était en plein développement¹⁶. Chaque « Salon de l'automobile » (au Grand Palais) montrait autant de nouveautés que ceux du Bourget ou de Farnborough révélait d'avions, y compris de voitures hors normes bien que sans rapport avec la compétition : parce qu'elles pouvaient aussi voler dans les airs (Aerocar¹⁷, etc.) ou aller sur l'eau (Amphicar) ; ou bien parce qu'elles étaient minuscules (Vespa 400), qu'on y pénétrait en ouvrant leur face avant (Isetta) ; ou encore parce que leur roue de secours était rangée verticalement dans l'une des ailes avant (Bristol). Lorsqu'un modèle additionnait les nouveautés, il mobilisait l'attention de la presse pendant plusieurs jours, voire semaines.

Tel fut le cas de la DS Citroën. « Crapaud sur une boîte d'allumettes » pour les uns, « déesse » pour les autres, elle utilisait pour la première fois de surprenantes techniques de pointe : ligne aérodynamique futuriste, suspension **hydropneumatique** (sans ressorts ni amortisseurs conventionnels), boîte hydraulique et embrayage automatique, levier de vitesse derrière le volant, tenue de route « jamais vue », freinage surpuissant (disques en sortie de boîte de vitesse), hauteur de caisse variable, phares dont les faisceaux restaient horizontaux quelle que soit l'attitude de l'auto, direction assistée commandée par un volant monobranche, sièges d'un confort égal à celui du meilleur fauteuil, roue de secours supposée protéger l'habitacle en cas de choc, absence de calandre, écrou unique pour fixer les roues, etc. Pour la première fois, un mécanicien restait totalement déconcerté devant l'« usine à gaz » qu'il découvrait sous le capot moteur. A l'instar des robots retors qui peuplaient alors l'imaginaire consumériste, la DS ne manquait pas de quasi-intentionnalités incompréhensibles. C'est pourquoi sa révélation au grand public fut l'un de ces événements dont on parle **[encore ?]** cinquante ans plus tard.

Comme Serge et moi lorsque nous avons « fait » ensemble de la DS au cours de longs déplacements, en étant bien conscients d'utiliser un objet extraordinaire – et certainement pas pour célébrer « le mouvement même de la promotion de la petite-bourgeoisie (sic) »¹⁸. Car, rouler en DS, c'est parler de technique et de conduite tout en avalant les kilomètres dans un confort et une impression de sécurité rarement égalés – pour peu que l'on ait le « truc » pour la conduire, c'est à dire sans à-coups lors de changements de vitesse, sans envoyer les passagers vers le pare-brise à chaque freinage ni les rendre malades par d'incessants changements d'assiette. Lors de son apparition, la « nouvelle Citroën » était si différente des automobiles du moment que sa livraison au client passait par une leçon de conduite. En tout cas, j'ai le souvenir d'un homme en blouse blanche expliquant à mon père redevenu conducteur (presque) débutant quelles seraient les conséquences d'un coup de volant brutal ou, pire, d'un effleurement mal dosé sur le champignon de caoutchouc posé sur le tapis afin de remplacer ce qui, jusque-là, avait été une « pédale de frein » en forme de levier. La leçon portait aussi sur la manipulation de la commande « d'avance » au **[du ?]** tableau de bord et sur la fabuleuse gymnastique hydraulique permettant à la DS de se lever « toute seule » puis de se reposer sur la béquille tenant lieu de cric. Je crois bien en avoir fait une démonstration sur un chantier de fouilles archéologiques...

VG90 (1949), l'« Ouragan » puis les « Mystère », « Mystère II » et « Mystère IV » de Dassault (1949, 1951, 1952) de Dassault **[à mettre après le N.2200 ou à supprimer ?]**, le N.2200 (1949), le « Grogard » (1950), le SO4000 (1951), le Fouga « Magister » (1952), le « Vautour » (1952), le « Baroudeur » (1953), le « Trident » (1953), le Morane-Saulnier « Paris » (1954), le « Gerfaut » (1954).

¹⁶ En 2008, on comptait en France plus de 31 millions d'automobiles (soit 477 pour 1000 habitants), contre 2,7 millions en 1954, soit dix fois moins.

¹⁷ Il exista des dizaines de prototypes de voitures volantes entre les années 1930 et nos jours. Voir <http://www.roadabletimes.com/>.

¹⁸ BARTHES 1970, p.152.

D'autres voitures de l'époque furent (et restent) hors du commun par la sophistication de leur mécanique, leurs performances, le soin mis à leur fabrication, leur prix ou leurs lignes. Les plus « sportives » sont celles auxquelles se rapporte la bouffée de souvenirs qui jaillit de la phrase « Ickx à Rouen en 68 ». Dérivée d'un modèle de série ou bien fabriquée uniquement pour la compétition, ces automobiles « de course » se distinguent des voitures de tous les jours par leur adaptation à la recherche de performances de pointe. Car, aller voir évoluer des automobiles de course c'est assurément approcher les héros (comment les nommer autrement) suffisamment chanceux, talentueux ou courageux pour les conduire, mais c'est avant tout les observer dans leur contexte premier, fonctionnel, qui est de démontrer leurs qualités d'accélération, de freinage, de tenue de route et d'endurance. Bref, de rivaliser de vitesse car, toujours, une auto de course atteint des vitesses étonnamment élevées, y compris un modèle des années 1930¹⁹. Gagner, c'est, par définition, avoir trouvé le moyen d'être plus rapide que les autres, et ce facteur vitesse est l'un de ceux qui fascinent les spectateurs, autant que le danger permanent qu'affrontent les pilotes²⁰. Et pour qui l'observe en action – et, plus encore, pour qui se trouve à l'intérieur sur un circuit –, une auto de course se caractérise par la vivacité des accélérations, la violence des freinages, la tenue de route (appréciable à travers la vitesse de passage en courbe) et le vacarme plus ou moins assourdissant de son échappement. Et, à tout moment, la performance observée et ressentie est mise en rapport avec quelque caractéristique technique de la voiture qui évolue sur un circuit. Le plaisir de regarder et de commenter une auto et son pilote dans l'action est inséparable d'une appréciation de leur technicité à l'une et à l'autre.

Parce qu'ils sont d'abord adaptés à la vitesse, les composants d'une auto de compétition – châssis (ou coque), roues, moteur, suspension, transmission, carrosserie – sont conçus et assemblés de manière à accroître sa légèreté, sa robustesse, son endurance relative et sa vitesse, ainsi que la rapidité des interventions mécaniques durant la course. Dès les années 1920, on a tenté de donner aux carrosseries de ces engins de compétition la forme la plus aérodynamique possible, mais, pour quelque raison, les modes et les théories du moment ont conféré aux autos de course et de « grand sport » (dont la construction en série fut à la fois limitée en nombre et associée à la compétition) des années 1950-1960 des qualités esthétiques que les baby-boomers jugent sans égales.

Par l'originalité et la beauté de leur enveloppe extérieure, quelques dizaines de voitures concentrent l'attention et l'émotion, au point de faire l'objet d'un intérêt, voire d'un culte. Ce sont celles qui, de toutes sortes de manières, peuvent rapidement envahir la pensée à l'évocation d'une [un ?] monoplace filant à Rouen un jour de 1968. Les voitures conçues pour la course, d'abord : Maserati 450S, Aston-Martin DBR1, Ferrari 250 et 375MM, Lancia D 24, Jaguar C et D, etc., pour les « sport-prototype » engagés des courses d'endurance comme le Mans ; Alfa-Romeo « Alfette », Maserati 250F, Vanwall, Talbot-Lago, Mercedes et Bugatti carénées de 1954, etc. pour les monoplaces. Mais quelques modèles produits en série limitée et accessibles à de riches amateurs sont également concernés, telle l'Aston-Martin « Zagato », les Ferrari 250SWB et GTO, ou l'AC Cobra « Daytona ». Rassemblant deux légendes pour le prix d'une, les hybrides sont particulièrement bien classées à ce hit-parade, comme les Porsche-Abarth, la Talbot-Maserati de Behra et Rosier au Mans (1956) ou la sublime Lancia-Ferrari D50, identifiable à jamais par ses réservoirs latéraux apparents (fig. 4) – et mieux encore, sa version « circuits rapides », dotée d'un bouclier profilé devant les roues directrices (essais de Reims, 1956).

¹⁹ Avec ses roues immenses, sa silhouette antédiluvienne et ses quatre-vingts ans d'âge, une Bugatti 35 de 1930 possède un moteur développant 120 CV, comme la majorité des voitures qui circulent sur nos autoroutes mais... elle pèse deux fois moins lourd (750 kg) qu'elles, si bien qu'elle accélère autant qu'une voiture de sport moderne.

²⁰ Pour la seule Formule 1, quatorze pilotes de renom se tuèrent entre 1949 et 1961.

[Fig. 4]

Chacun de ces modèles remarquables est d'abord une forme : celle qui, en moins d'une seconde, permet de l'identifier cinquante ans plus tard, qu'il apparaisse en photo dans un magazine, posé dans la vitrine d'un marchand de maquettes ou immobile dans un « salon » spécialisé à la Porte de Versailles. Cette forme inclut des détails de style plus ou moins décelables à l'œil, en l'occurrence des variations dans la présence ou l'apparence de divers éléments, de carrosserie ou mécaniques propres aux automobiles de haute performance. Présents dans toute auto de compétition, les objets situés à l'intérieur de la voiture sont peu discriminants d'un modèle à l'autre : volant (en bois), pédales et manivelles des fenêtres (allégées par des trous dans le métal), siège (enveloppant, dit « baquet », pour bien maintenir le pilote dans les virages), tuyaux forçant une circulation d'air pour rafraîchir l'habitacle, interrupteurs multiples et cadrans supplémentaires (pression d'huile, température d'eau, compte-tours, omniprésents aujourd'hui dans la grande série mais alors réservés aux voitures de sport et de compétition). Il n'en est pas de même d'objets ou d'éléments de carrosserie extérieurs à la voiture qui pouvaient changer de forme et d'emplacement d'une course à l'autre sur un même exemplaire : rétroviseurs « obus » ; gros bouchon de réservoir d'essence à ouverture rapide ; ouïes d'aération (capot, ailes, fenêtres) ; sangles ou goupilles pour tenir le capot fermé ; jantes de roues (à rayons ou en alliage de métal léger), boîte à air (au-dessus des carburateurs). Au passage, ce sont ces éléments qui, dès le milieu des années 1960, seront repris ou imités par tous ceux qui désiraient donner une allure sportive à leur auto ordinaire en y greffant des accessoires « qui font course ²¹ ».

Ces détails que repère l'amateur sont également ceux qui distinguaient les différentes versions d'une même voiture, y compris à l'état de maquette, d'autant qu'à part trois ou quatre discrets autocollants rappelant la marque du carburant, des pneus ou de l'équipement électrique, nul marquage publicitaire ne les identifiait. La seule indication « identitaire » était alors la couleur de la carrosserie, qui dépendait le plus souvent de la nationalité du concurrent : peinture bleu « France », « British racing green », jaune des écuries belges, métal argenté des autos allemandes, rouge des bolides italiens, carrosserie blanche à bandes bleues pour les USA.

En vérité, depuis les formes identifiant une marque et un modèle, jusqu'aux détails caractérisant la voiture d'un pilote lors d'une course donnée, il y a comme des degrés du fait « à la Leroi-Gourhan ». Ainsi, parmi les Jaguar E-type, les modèles « Lightweight » d'usine se repèrent à leur roues « Dunlop » en alliage léger et écrou central « papillon », ainsi qu'aux événements assurant le refroidissement de l'habitacle (sur le hard-top soudé) et des freins accolés au différentiel (sur le coffre arrière), mais, parmi ces « Lightweight », seules celles engagées par l'Américain Cunningham étaient blanches avec d'énormes bandes bleues. Tout aussi unique est la « Lightweight » spéciale de Linder et Nöcker (Le Mans 1964), repérable à son toit riveté rejoignant l'extrême arrière de la voiture.

Finalement, l'amateur éclairé se trouve dans la même situation que les célèbres paysans yougoslaves décrits par Wobst ²², qui précisent par degrés l'identité de celui qui marche à leur

²¹ Ce que l'on n'appelait pas encore le « tuning » a débuté au milieu des années 1960 : éléments de carrosserie (élargisseurs d'ailes, sangles et goupilles de capot, bandes adhésives « course »), jantes « sport » et pneumatiques surdimensionnés, ajout d'« accessoires » (phares supplémentaires, sièges baquets, volants, compteurs, éclairage « lecteur de carte » de type « rallye ») semblables à ceux que les constructeurs et les équipes de compétition ajoutaient à des voitures de série pour les adapter à la course. Parallèlement, les pots d'échappement, les tubulures d'admission et les allumages « miracles » supposés faire « gagner des chevaux » se vendaient comme des petits pains (BERTAUT 1965, EPPENDAHL 1958). A défaut d'être doté d'un moteur, d'une transmission, d'une suspension et de freins améliorant réellement l'efficacité des automobiles, il était ainsi possible de modifier leur seule apparence et leur bruit.

²² WOBST 1977.

rencontre, au fur et à mesure que, la distance qui l'en sépare se réduisant, des parties de plus en plus réduites de leur costume deviennent repérables. Pour sa part, le connaisseur de belles mécaniques lit instantanément des détails de décoration permettant de distinguer l'engin conduit par un pilote particulier, ou celui d'une course ou d'une écurie mémorables. C'est là que le connaisseur pointe son nez, car l'érudition du baby-boomer mâle varie beaucoup. Celui qui sait le mieux est logiquement celui qui a vu davantage. Certains, comme Serge, ont vu courir les Coupes de Paris dans les années 1950, la Ferrari 250 GT du malheureux Oreiller se pulvériser à Montlhéry, et, me semble-t-il, Behra à Reims en 58 !

Certains savent identifier les machines d'un modèle semblable mais utilisées par différents pilotes lors d'une même course. Par exemple les Jaguar D-type engagées par l'Écurie « Ecosse » au Mans en 1956 étaient toutes bleu avec un écusson marqué d'une croix blanche, mais celle des vainqueurs n'avait qu'une moustache blanche au nez du capot (et le numéro 4) (fig. 5). Au Mans toujours, mais en 1959, le capot avant des « Testa Rossa » s'ornait d'une boîte à air transparente couvrant les trompettes d'admission des carburateurs, mais en 1960 on y avait ajouté un déflecteur de plexiglas riveté limitant les impacts d'insectes sur le pare-brise²³. D'autres passionnés sont capables de distinguer – et d'acheter ou de construire sous forme de maquette – une même voiture à deux moments différents d'une *même* compétition : essais et course. On imagine sans peine combien il est appréciable de retrouver ces mêmes accessoires sur une miniature au 1/43^{ème}, domaine où l'on ne manque pas de soulever des questions très pointues, comme celle – dont l'importance saute même aux yeux du béotien ! – de la référence exacte des peintures utilisées pour obtenir le véritable « British racing green »²⁴. Mais celles-là échappent au commun des « fanas ». Quoi qu'il en soit, on a compris qu'un Cleuziou n'aurait pas dit « regarde ma nouvelle Ferrari », mais « regarde la 330 'Testa Rossa' de Rodriguez (Pedro, pas Ricardo !) et Penske au Mans en 63 ! » (« queue tronquée » simple à l'arrière, sans arceau de sécurité ; pare-brise en une pièce et renforcé de métal ; grilles peintes sur les ouïes latérales des ailes avant et arrière ; numéro 10 et écusson du NART [North American Racing Team]) (fig. 6).

[Fig. 5] [Fig. 6]

En toute objectivité, il arrive que la rareté, le palmarès ou l'exploit du pilote d'une voiture donnée un jour particulier en fasse un objet célèbre, sans que son esthétique soit déterminante. Sont dans ce cas (à mes yeux), les Talbot-Lago du Mans 1953-55, la Ferrari « Testa Rossa » à moteur avant gagnante de cette même course en 1962, les Maserati « Birdcage » de 1960 ou les Lister-Jaguar. Quoi qu'il en soit, « sublimement belles » ou simplement dotées d'une « gueule incroyable », toutes ces autos²⁵ ont une place de choix sur les étagères adéquates, sous forme de modèles réduits à l'échelle 1/43^{ème}. D'autant qu'avec l'amélioration des techniques de moulage des métaux ou des matières plastiques, et, surtout, à l'aide du « photo-découpage » qui permet d'obtenir des objets de forme exacte malgré leur petitesse (grille de calandre et d'ouïes d'aération, rétroviseurs, poignées de porte, essuie-glaces, levier de vitesse, etc.), les miniatures sont devenues d'une exactitude stupéfiante et sans rapport avec ce qu'il était possible d'obtenir, même avec beaucoup d'amour et d'improvisation, en

²³ Sur les différentes carrosseries des Ferrari de compétition décapotables, voir la synthèse de Batchelor (BACHELOR 1975).

²⁴ SEDGWICK 1987, p. 88-89.

²⁵ Notons que, l'art de la collection s'étendant désormais à tout, on trouve aujourd'hui des fanatiques de voitures anciennes dont on aurait du mal à louer la beauté ou le caractère sportif. La revue Gazoline – « Le magazine qui aime les populaires » – peut ainsi consacrer à la Citroën Ami 6 (1961-1965) pas moins de neuf pages extraordinairement détaillées (GAZOLINE vol. 15, 158, p. 85-93).

« personnalisant » à grands coups de gouache (!) des Dinky Toys, Solido, Corgi, Norev, Minialux ou JRD (fig. 7).

[Fig. 7]

AUTOS DE REVE ET CULTURE MATERIELLE : PRATIQUES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

C'est au début des années 1970, en même temps que les jouets des années 1950 (et antérieures) devenaient des objets rares, que, par dizaines, puis centaines, sont apparues des petites autos « de collection », à construire ou vendues montées et décorées. Mais, aujourd'hui achetées à prix d'or et protégées par une vitrine – tout en conservant soigneusement leurs boîtes de carton quelque part (certains prétendent qu'il existe des trafics de fausses « boîtes d'origine »²⁶ !) –, les petites autos en « métal blanc » ont d'abord été « conduites » sur des routes en tapis, carrelage, parquet ou sable. Car avant de devenir des jouets d'adultes, ces petites autos sur lesquelles ont été projetées des rêveries d'enfants furent l'une des ramifications, dans le monde des garçons essentiellement, d'une culture matérielle, d'un système techno-économique et d'un mode de vie dont la production automobile devenait un élément central.

On peut considérer que l'intérêt des sexagénaires pour les autos de course des années 1950 et 1960 est directement lié au fait d'avoir grandi dans cette ambiance culturelle, mais il y a lieu de souligner la diversité des supports matériels qui disaient et redisaient aux gamins, selon divers registres, l'attention alors portée aux autos. La vie réelle, la pratique, c'est-à-dire les rencontres matérielles avec le monde de l'automobile, consistaient bien sûr à se déplacer en voiture et à regarder autour de soi, mais aussi à entendre les adultes commenter des quotidiens illustrés comme *France-Soir* (jusqu'à 1,5 million d'exemplaires en 1956-58) ou des hebdomadaires comme *Paris-Match* (1,8 million d'exemplaires en 1958) qui célébraient systématiquement les événements automobiles : les nouveaux modèles du « Salon de l'auto » à venir, alors annuel et souvent visité en famille, la course du Mans (d'où son omniprésence dans le présent texte), les progrès des Gordini et les exploits des champions français²⁷, mais aussi les records de vitesse (en 1956, l'« Étoile filante » à turbine de Renault établit un record du monde à 308 km/h sur le lac salé de Bonneville, Utah), la construction des autoroutes et celle de nouvelles chaînes de montage, les trouvailles techniques (le bicylindre « issu de la compétition » de la Dyna Panhard, la boîte de vitesse « transfluide » de la Frégate Renault, les mille et une merveilles de la DS...). *L'Equipe*, qui était alors l'unique « quotidien du sport » au monde, consacrait une page à l'automobile et offrait, au moment des « 24 heures du Mans », un tableau présentant tous les concurrents, avec des détails aussi cruciaux que la marque des pneumatiques et de l'allumage, le noms des pilotes, l'identité du « concurrent » engageant la machine, son numéro, et, si ma mémoire est juste, le poids de la voiture et le nombre de rapports de la boîte de vitesse...

La télévision n'était regardée que par quelques familles (350 000 postes en 1956²⁸), mais la radio nationale recourait aux services d'un journaliste au talent exceptionnel – Tommy Franklin – capable à lui seul de faire vivre une course en direct. Les images animées étaient essentiellement fournies par les « actualités », visibles lors de chaque séance de cinéma et chaque semaine différentes. Le simple fait qu'elles consacraient quelques minutes aux grands

²⁶ La grave question de savoir s'il faut ou non présenter les miniatures sur leur boîte de carton est désormais d'actualité (Anonyme 2009 [« Carte blanche » in *Passion 43^{ème}*])

²⁷ Les pilotes français de renom étaient nombreux dans l'immédiatement [l'immédiate après-guerre ?] après-guerre et au début des années 1950 : Behra (qui se tua en 1959), Chiron, Etancelin, Giraud-Cabantous, Levegh (disparu lors de la catastrophe du Mans), Louveau, Rosier (qui se tua en 1956), Sommer (qui se tua en 1950), Trintignant, Wimille (qui se tua en 1949).

²⁸ ANTOINE et OULIF 1962, p. 132.

moments en question (inventions étonnantes, Salon de l'auto, « 24 heures ») démontrait que ces objets particuliers – les automobiles – étaient des choses importantes.

Baigner dans ces informations conduisait les petits garçons à se lancer dans des débats sans fin, et éventuellement violents, à propos du talent respectif des pilotes – Fangio était le plus grand, mais quel était son dauphin ? –, sur la valeur du moment des Ferrari, Maserati, Jaguar ou Porsche, ou sur la comparaison entre les rivales françaises, « 404 » Peugeot et DS. Vétilles de gamins ? Non. Dans un monde où le couple Lévi-Strauss se promenait le dimanche dans la DS du couple Lacan²⁹, on imagine aisément que les cours de récréation ne pouvaient être insensibles au témoignage de celui qui avait entendu parler d'un copain dont le père avait « gratté » une DS (ou une Peugeot 404 « injection ») sur l'autoroute – lire, « autoroute de l'Ouest ». La question paraît aujourd'hui aussi futile que de comparer des Macintosh à des PC ou des Nikon à des Canon, mais il était alors essentiel de savoir si une 404 valait une DS, cette Citroën dont j'ai rappelé en quoi elle « ne ressemblait à aucune autre voiture connue »³⁰.

À la presse pour grandes personnes faisaient écho des pages spécialisées extrêmement bien faites dans les publications destinées à la jeunesse, en particulier dans *Spirou*, dont la rubrique « Spirou auto » était signée par « Starter ». Illustrée par Wauters, Frankin, puis Jidehem dans un style mêlant la « ligne claire » des BD franco-belges à l'exactitude du détail, la rubrique de « Starter » traitait tantôt de modèles présentant des caractéristiques techniques nouvelles, tantôt des bolides de course du moment³¹. D'autres images (d'autos et d'avions) étaient distribuées, sous forme de fiches envoyées par la poste par les « clubs » de lecteurs (en tout cas par mon « Club Tintin »). Il va sans dire que, parallèlement à ces informations, les aventures des héros de bandes dessinées faisaient une belle place aux autos d'exception : Spirou conduit une « Turbotraction » imaginaire, mais, au pays de Zorclub, son méchant cousin Zantafio parade en Mercedes 300SL ; Valhardi conduit une Lancia « Aurelia » et une Ferrari 250 GT ; et si Lefranc se déplace en « Aronde » (plus tard en Alfa-Romeo), son ennemi, l'affreux Axel Borg, s'enfuit en Ferrari 342AM³². Quant aux racers de Michel Vaillant, ils affrontaient année après année les bolides des pilotes que nous admirions « en vrai ». Parallèlement aux BD, mais avec un lectorat moindre, des livres racontaient des vies de pilotes, notamment celles de Fangio et Moss³³ (fig. 8).

Il est probable que les images de *Paris-Match*, la voix de Tommy Franklin ou les dessins de Jidehem illustrant le texte de « Starter » dans *Spirou* restent dans la mémoire de « beaucoup » des hommes adultes français qui étaient à l'école primaire dans les années 1950 ; sans doute de plus de la moitié. En revanche, j'ignore combien d'entre eux auraient en commun avec Serge ou moi de devenir volubiles et souriants à l'évocation d'un Grand prix de France particulier, d'une Ferrari de Dinky Toys ou d'une « grande » année des « 24 heures du Mans » ; peut-être un sur quatre ? Je ne sais pas davantage pourquoi ces derniers se sont durablement intéressés aux belles automobiles car multiples et complexes sont les raisons pour lesquelles on devient, ou non, une sorte d'expert en automobiles anciennes, plutôt qu'un adepte du vélo, des romans policiers ou des comédies musicales filmées. La génération, le milieu social ou l'accès à l'enseignement secondaire jouent à l'évidence un rôle dans ces affaires, mais les écarts observés au sein d'une même phratrie soulignent le poids important qu'y tiennent les facteurs individuels. Quoi qu'il en soit, il ne fait pas de doute qu'une fois au lycée, la culture automobile de ces passionnés fut largement forgée à la lecture des magazines spécialisés dans le sport automobile qui ont vu le jour dans les années 1960. Les mensuels

²⁹ LEVI-STRAUSS et ERIBON 1988, p. 107.

³⁰ BELLU 1983, p. 125.

³¹ WAUTERS et JIDEHEM 1962 ; PAC et BOCQUET 1990.

³² La précision étant d'importance, j'indique ma source : ORSINI 1982, p. 34-35.

³³ Les classiques sont *Ma vie à 300 à l'heure* (FANGIO et GIAMBERTONE 1961), *Mes bolides et moi* (MOSS 1964) et *Fangio pilote de course* (MERLIN 1959).

Moteurs, *Sport-Auto*, *Virage-auto* (un magazine belge), puis *Echappement* ont ainsi complété l'information que plusieurs supports de presse consacrés à l'automobile en général fournissaient sur la compétition (*L'Auto-journal*, chaque semaine, et les mensuels *L'Automobile*, *L'action automobile et touristique* et *Champion*, qui traitait [qui traitait, tous ou que Champion dans ce cas rajouter ce dernier] tout autant de motos).

Car on ne saurait sous-estimer la place de ces objets particuliers que sont les magazines dans la gymnastique intellectuelle à laquelle se livraient les lycéens atteints de fièvre automobile. Dans ces mensuels, les voitures « sportives » étaient essayées, comparées et commentées sous toutes les coutures, en même temps qu'ils rendaient compte des compétitions, des nouveautés techniques et de la vie des équipes. Au moment du Salon de l'auto, chaque revue proposait (comme aujourd'hui) des données systématiques permettant de comparer les modèles et, pour les plus « accros », de se lancer dans des calculs personnels et des diagrammes corrélant le rapport poids/puissance avec les temps traduisant la vigueur des accélérations, dont le mode de mesure n'était malheureusement pas homogène (temps en secondes pour parcourir tantôt 400 m ou un kilomètre départ arrêté, tantôt pour passer de 0 à 100 km/h). La vitesse moyenne atteinte sur un tour du circuit de Montlhéry était un autre indicateur répandu de l'efficacité globale de chaque modèle. Ces médias faisaient également une certaine place à la « technique » : celle des moteurs, des châssis, des boîtes de vitesse, des suspensions³⁴. Dès le milieu des années 1960 sont apparus des magazines spécialisés dans les voitures anciennes : la revue *L'automobiliste* (trimestrielle) puis le mensuel *l'Album du fanatique de l'automobile*. Uniquement consacré aux voitures et motos anciennes, le premier salon « Rétromobile » se tint en 1975. Ce n'est qu'en 1978 que la collection privée des frères Schlumpf fut classée « monument historique » avant de devenir le « Musée national de l'automobile » (1982), mais le musée du Mans était actif dès les années 1960. En Angleterre, le Montagu Motor Museum fondé en 1952 par Lord Montagu of Beaulieu devint le « National Motor Museum » en 1968. En d'autres termes, les autos de compétition dont la première vie avait marqué notre enfance faisaient désormais l'objet de recherches historiques et d'expositions.

J'écris « première vie » car, année après année, nombre des autos admirées jadis continuent de courir dans le cadre de championnats nationaux et internationaux. Les « Coupes de l'âge d'or » furent d'abord organisées à Rouen (puis à Montlhéry) dès 1964 mais, dès les années 1980, les compétitions réservées aux voitures de courses anciennes se sont multipliées, et même professionnalisées. Les plus célèbres de ces autos restent dans les musées ou ne « tournent » que lors de tranquilles démonstrations et la majorité des « plateaux » est constituée de voitures des années 1960 et 1970, mais il est possible de voir filer à plein régime de prestigieuses monoplaces et « sport-prototypes » des années 1950.

Avec d'autres pratiques matérielles, ces courses – d'ailleurs fort disputées et presque aussi dangereuses que jadis³⁵ – sont l'un des éléments du système d'objets, d'actions et de pensées qui, sans solution de continuité, établissent toutes sortes de relations entre le moment présent et le passé qu'éveille l'allusion à la course de Rouen. Car l'un des aspects marquants de ces pans de culture matérielle contemporaine qui nous occupent ici réside dans ce fait que les anciens ingrédients physiques de la passion automobile restent présents chez ceux dont parle cet article, alors même qu'ils ont généralement abandonné l'idée de devenir pilote de course

³⁴ Avec le recul, ces informations paraissent d'une qualité affligeante : à longueur d'années, on apprenait que la rigidité des coques était améliorée, tandis que les « masses » étaient toujours mieux centrées et le poids « non suspendu » encore diminué, ce qui, dans la majorité des cas, ne disait rien de précis sur les problèmes techniques rencontrés ou les solutions mécaniques du moment.

³⁵ Les voitures sont aujourd'hui équipées de harnais, d'arceaux, de coupe-circuit et d'extincteurs, et la sécurité des circuits a été grandement améliorée depuis les années 1960, de même que les procédures mises en œuvre par les sauveteurs, mais la structure des autos reste aussi frêle et sans l'ombre d'un dispositif de « sécurité passive » qu'il y a quarante ou cinquante ans.

en quittant le lycée. Quarante ou cinquante ans plus tard, les automobiles de compétition vues en pleine action, les miniatures au 1/43^{ème}, les magazines, livres et revues d'époque gardent une place, parfois de choix, dans leurs univers quotidien.

Le marché du « baby-boomer amateur de belles autos anciennes » étant ce qu'il est, d'autres objets, institutions et pratiques se sont ajoutés aux éléments du complexe dont j'essaie ici de préciser la nature. Par exemple, dès le milieu des années 1970 (hebdomadaire *La vie de l'Auto* en 1976), et jusqu'à nos jours, les revues spécialisées dans « la voiture ancienne » se sont multipliées³⁶. Toutes font une large place aux voitures de sport susceptibles d'être achetées et entretenues par des admirateurs de toujours devenus suffisamment riches pour s'offrir les autos de leurs rêves d'enfant. Le prix atteint par quelques modèles phares lors des plus récentes ventes aux enchères fait désormais partie des informations qu'il est bon de connaître, ne serait-ce que pour alimenter le chœur des « si j'avais su, j'aurais acheté une Machin il y a vingt ans³⁷ ». Dans le même temps, les livres spécialisés – sur une marque, une compétition ou un modèle particuliers –, sont chaque année plus nombreux et plus détaillés (j'ai lu quelque part qu'il existait mille titres de livres sur les Ferrari). Avec la PAO, tout est désormais possible, y compris de publier un ouvrage de 132 pages et 496 photographies sur les miniatures de Peugeot 203³⁸. Les compétitions d'automobiles anciennes ont même leur place à la télévision (*Canal Jimmy*).

DIVERS LIANTS POUR UNE MAYONNAISE DE PENSEES

Depuis l'histoire des techniques (la notion d'exaptation s'applique-t-elle aux autos de course ?) jusqu'à la sociologie de l'innovation (pourquoi l'unique F1 à quatre roues motrice ayant gagné une course fut-elle inventée par une écurie liée à un fabricant de tracteurs agricoles ?), en passant par celle des controverses (qu'est-ce qu'une Jaguar « Lightweight » authentique ?) ou encore par l'ethnologie des collectionneurs (en quoi les pratiques des bourgeois du Club Mercédès, des fanas de « grosses américaines » et des amis des Dyna Panhard sont-elles semblables ?), l'écheveau de pratiques et de pensées dont j'ai ébauché le contour pose toutes sortes de questions à nos disciplines. En particulier, derrière les autos de zamac (ou « métal blanc »), les avions sur papier glacé et les pilotes sans peur de *Tintin* et *Spirou* se cache cette énigme tenace, commune à l'archéologie et à l'anthropologie, qu'est la nébuleuse de questions non résolues tournant autour des rapports entre personnes et choses. Non pas ici celle des conditions dans lesquelles s'établit, parfois, leur équivalence, mais celle, encore plus compliquée, de la construction d'un monde partagé avec des choses – aux deux sens de cette dernière phrase.

J'ai choisi ici de souligner la puissance d'évocation de quelques mots (« Rouen, Ickx, etc. ») renvoyant au premier abord à un souvenir commun, c'est-à-dire à un savoir et à des événements mémorisés, à des relations entre des faits hétérogènes, dont j'ai listé quelques exemples, mais qui sont tous en lien avec « les belles autos » (de course) des années 1950 et 1960. Chacun possède sa propre version de ce complexe de pensées dont l'étendue varie

³⁶ En Angleterre, le magazine *MotorSport* existe depuis 1924. *Thoroughbred & Classic Cars* a été créé en 1973. En France, *Rétro Viseur*, *Auto Passion*, dans les années 1980 ; plus récemment est apparu *Rétro Course*, uniquement consacré à l'actualité des compétitions.

³⁷ Il est vrai que le prix de 344 850 € (frais compris) atteint récemment dans une vente aux enchères par un cabriolet DS 23 de 1973 laisse rêveur. Il en est de même des 10 894 000 \$ (dix millions !) atteint, également en 2009, par une Ferrari 250 Testa Rossa de 1957. Un autre gémissement fréquent chez le visiteur de « Rétromobile » est de la forme « Et dire que j'ai vendu la mienne 23 000 F ! », entendu devant une auto du même type valant aujourd'hui vingt fois plus cher.

³⁸ GUILLOU 2009.

énormément³⁹, mais il comporte un nombre suffisant d'items communs, de repères, d'indexations et d'images, pour que, par rapport à lui, on puisse définir un groupe de personnes partageant, pour un type d'objet et une époque particuliers un même intérêt. Intérêt qui peut les rassembler et les faire interagir, le plus souvent avec un plaisir non dissimulé. Ce mélange de souvenirs, d'émotions, d'objets et d'actions est également remarquable par sa durée et sa rigidité, qui le rendent parfois opaque à des considérations plus récentes portant sur ces mêmes objets.

Par exemple, on peut considérer que les automobiles et les avions sont tout autant des icônes de vitesse ou des formes fulgurantes de beauté que des indices de crétinisation des foules et des engins de mort. Il est tout aussi sûr que ces mêmes voitures qui nous passionnent sont aujourd'hui même au cœur de spéculations financières et d'étalages de portefeuilles pas forcément sympathiques. Et après tout, les mécaniques de nos modèles fétiches sont bruyantes, puantes et polluantes – pour ne rien dire des moteurs en étoile d'autres objets mécaniques dont la grâce et les performances sont entrées dans la légende, comme un avion « Super-Constellation ». Or, bien que l'archéologue partage avec l'anthropologue l'amère certitude que les prouesses techniques ne sont que très indirectement liées au progrès social et au bien-être de l'humanité, l'attrait des plus belles voitures (ou des avions) des années 1950 et 1960 reste tel, que nous sommes nombreux à partager avec plaisir ces pensées et ces pratiques centrées sur ces deux types d'objets. La critique sociale et la conscience politique seraient-elles solubles dans les Dinky Toys ? Qu'est-ce qui, en pareil cas, blinde ainsi les idées ?

Au premier abord, l'ensemble d'objets, de pratiques et de pensées mobilisé relève d'une mémoire biographique relative à des sentiments et des émotions, ainsi qu'à des souvenirs d'actions aussi partagées que peut l'être l'expérience d'un même événement, comme voir Ickx filer sous la pluie depuis des emplacements situés à quelques dizaines de mètres l'un de l'autre. Tous ces événements ont quelque chose en commun et présentent une sorte d'« air de famille »⁴⁰. C'est-à-dire que, d'un côté, il n'y a pas grand-chose de commun entre Serge et moi commentant une miniature vue dans une vitrine et un propriétaire de Ferrari engageant le joyau de sa collection dans une course où il est piloté par un coureur professionnel. D'un autre côté, on se trouve néanmoins dans un même univers de pratiques, de connaissances et d'émotions, qui comporte de surcroît un même noyau de « représentations collectives » – non pas au sens propre, puisque les têtes sont indépendantes, mais au sens qui fait à peu près accord en anthropologie⁴¹ : disons des idées sur le monde faisant référence à un ensemble commun de savoirs sur des pratiques –, en l'occurrence celles se rapportant aux belles autos de course d'il y a cinquante ans.

En effet, pour n'importe lequel des amateurs de mécaniques dont il est question ici, les paroles sur Rouen en 1968 renvoient à des événements récurrents mêlant de manière insécable l'évocation des représentations multiples qui s'attachent aux voitures de course anciennes, une activation des sens et divers sentiments allant du plaisir de l'instant à la sympathie ou à la peur, au moins sous forme de frisson à la vue du danger couru par les autres. Ces événements sont tout autant ceux des années 1950 (regarder courir les autos dans les années 1950 ou 1960, pousser une Talbot-Lago miniature sur un parquet) que ceux qui les évoquent régulièrement jusqu'à aujourd'hui, sans solution de continuité, que l'on y participe directement (visiter le salon « Rétromobile », collectionner de petites et/ou de grandes autos) ou indirectement (lire les résultats d'une vente aux enchères).

³⁹ Par exemple, alors que j'ai du piocher dans une quarantaine de livres et que je me suis entouré de trois fois plus de revues pour préciser les souvenirs qui me viennent à l'esprit en écrivant ces lignes, bien des gens n'ont nul besoin de vérifier comme moi dans le « Cars in profile » consacré à la Jaguar D-type (APPLETON 1973) [Mis en bibliographie], que celle qui gagna le Mans en 1957 est bien la même que celle des vainqueurs de 1956.

⁴⁰ NEEDHAM 1978 ; SEVERI 1992 168 ; WITTGEINSTEIN 1953.

⁴¹ DESCOMBES 2000.

A y regarder de plus près, ces diverses manières de vivre ou de se souvenir de pratiques mettant en jeu des automobiles anciennes de compétition font toutes référence à trois types de relations : d'une part celles définissant une telle « automobile ancienne de compétition » ; d'autre part celles qu'un amateur lambda entretient avec ces objets particuliers ; et, enfin, celles que des amateurs entretiennent entre eux à propos de ces objets. Ces relations sont chaque fois uniques – elles concernent un acteur individuel et son propre rapport avec divers items de passion automobile (course, modèle, pilote, etc.) –, mais elles sont de types semblables en ce qu'elles concernent des mêmes catégories d'actions appliquées à des objets d'un même genre. Par mêmes catégories d'actions, j'entends : aller regarder et, d'une manière générale, ressentir ces objets ; les collectionner, en vrai ou à échelle réduite ; interagir matériellement avec eux ; déléguer à un pilote l'émotion de leur conduite ; se documenter sur eux dans des livres et revues ; en discuter le palmarès, les lignes, les différences ; etc. Quant aux objets d'un même genre, ce sont des engins définis comme « de compétition », à une certaine époque, dans certains contextes institutionnels (compétitions, rallyes et salons de « voitures anciennes »), mais aussi des informations imprimées sur papier glacé ; les miniatures plusieurs fois évoquées ; etc.

Tel qu'il est vécu, le complexe de pensées et de relations qu'éveillent des phrases du type « Rouen » présente deux caractéristiques, dont on peut faire l'hypothèse qu'elles participent à sa solidité et sa compacité, voire à sa rigidité. D'une part, les diverses activités qu'il évoque se renvoient sans cesse les unes aux autres. C'est ainsi que chaque compétition de « VHC » (véhicules historiques de compétition, antérieurs à décembre 1970) se double généralement de réunions (et d'expositions temporaires) d'automobiles de tous âges, réunies par « club » et marque, de bourses d'échange de pièces détachées, de vente de livres, de revues et de maquettes. On y montre et regarde des objets, on y évoque des souvenirs, et on y discute à l'infini, de tous les sujets que j'ai effleurés dans les pages qui précèdent et, littéralement, de mille autres. De même, lors du salon « Rétromobile », l'exposition de voitures célèbres et la vente de pièces détachées de naguère est aujourd'hui complétée par un gigantesque marché de miniatures et d'« automobilia » (entendre objets anciens liés à l'automobile : mascottes de capots, sculptures, peintures, etc.).

D'autre part, au-delà de la multiplicité des activités contemporaines auxquelles il est associé (et de son imbrication dans des rêveries d'enfant), l'ensemble de pensées associées à des paroles comme celles rappelant la course de Ickx à Rouen, c'est le lien systématique de ces pensées avec des pratiques physiques et des éléments matériels. Pour ceux qui les prononcent ou les entendent, de telles paroles sont, fondamentalement, inséparables des pratiques parfaitement matérielles que j'ai mentionnées : assister à des compétitions ou à des « rassemblements » automobiles, visiter des salons, observer une auto particulière dans la rue, regarder une émission spécialisée à la télévision, relire des bandes dessinées, mettre une Ferrari « Testa Rosa » supplémentaire dans la vitrine du [de son ?] salon, etc.

Lors d'un rassemblement d'autos anciennes, par exemple, compétition, salon, rallye promenade, etc., tous les sens sont mobilisés. La vue, car il y a mille détails à repérer, comparer, commenter. L'ouïe, pour profiter pleinement du son des moteurs et des crissements des pneus, mais aussi du bruit de fermeture d'une porte ou d'un capot, du sifflement de l'air aspiré dans les trompettes d'admission d'un carburateur. Le toucher, pour vérifier qu'un panneau de fenêtre est bien en matière plastique ou qu'un capot en aluminium « ne pèse rien ! » L'odorat, qui repère les traces d'huile de ricin chaude flottant dans l'air aussi bien que le parfum d'un vieil intérieur de cuir d'époque, sans parler de l'incomparable remugle de graisse et de métal chaud qui se dégage d'un moteur. Les plus chanceux ressentent les infrasons que dégage la grosse mécanique V8 d'une barquette CanAm à l'accélération. Il n'y a guère que le goût qui soit *a priori* peu concerné par ces passions, ou alors celui des frites patiemment gagnées à la buvette du circuit. La visite d'un salon où des bijoux mécaniques

trônent sur la moquette d'un stand de club n'engage pas moins le corps. Traîner dans les allées, c'est aussi tapoter discrètement une carrosserie en aluminium, tester, tout aussi discrètement, le jeu d'une direction. De même, collectionner des miniatures implique de se servir de pinceaux, de pinces, de limes, de colle, manipulés pendant des heures, parfois avec force jurons. La recherche d'information passe tout autant par l'engagement du corps, ici la manipulation, le classement et la conservation de livres et [de ?] revues. C'est cette imbrication de pensées et de pratiques centrées sur des objets qui donne au complexe « intérêt pour les voitures de course du temps de Fangio et Moss » sa place dans la vie de quelques milliers de fans, sa puissance à générer plaisir et connivence, sa durée et sa résistance, par exemple à l'idée que l'essor de l'automobile dans les années 1950 et 60 fut aussi une plaie pour la planète.

J'ai parlé ici d'autos de course et de petites voitures, mais l'étude des relations que des amateurs entretiennent avec cette culture matérielle bien particulière est peut-être moins anecdotique qu'il n'y paraît. Loin de moi l'idée de comparer un collectionneur d'autos miniatures des années 1950 avec l'adorateur d'un dieu habitant un objet ou avec un lointain initié transformé au contact de quelque être primordial brièvement revenu parmi les hommes au cœur d'un théâtre sacré. Dans une Maserati 450S trônant dans une vitrine, il y a un « prêt à penser », mais rien de Jean Behra au Mans en 1957, à part ce que le collectionneur sait de lui et le souvenir éventuel du jour où il le vit courir (fig. 9). On ajoutera que, pour fanatiques qu'ils soient, les amateurs de « vieilles bagnoles » défendent rarement leurs idées par les armes. Si bien que la compacité du mélange de pensées, d'objets et d'actions centré sur la compétition automobile d'il y a cinquante ans n'a qu'un lointain rapport avec celle d'un système religieux. Mais on imagine sans peine ce que la présence d'un morceau de la vraie croix (dans un reliquaire) ou celle d'un ancêtre primordial (dans un objet sacré anga de Nouvelle-Guinée) peut encore ajouter de force aux relations que l'on entretient avec les objets qui les contiennent, de même qu'à celles que des hommes et des femmes nouent entre eux à leur propos.

[Fig. 9]

Remarquons cependant que, dans tous les cas, des événements du passé sont rendus présents à la pensée par des manipulations *matérielles* régulièrement répétées qui interviennent dans des registres *divers*. Et constatons que, même dans le cas des autos de l'enfance, la référence matérialisée à ces objets participe à la constitution d'une complicité et d'un désir d'agir ensemble que j'ai signalés. A titre d'hypothèse, on pourrait considérer que, dans le cas d'un système religieux, l'ancrage de telles pratiques dans un passé sacré renforce cette connivence et cet élan, plutôt qu'elle ne les crée. La présence de relations avec des êtres surnaturels – qui reste la moins mauvaise définition du champ religieux⁴² – ne ferait que modifier à la marge (si l'on ose dire !) un magma de sentiments, de croyances, d'émotions et de relations joyeuses ancrées dans des activités matérielles.

Car, qu'il s'agisse d'une superbe « Dinky Toys », d'un reliquaire ou d'un objet sacré de Nouvelle-Guinée, la pensée s'emmêle pareillement dans des pratiques matérielles variées jouant un rôle spécifique dans ce que l'anthropologie appelle un « procès circulaire de référence mutuelle »⁴³, qui se trouve lui-même en bonne place dans des pratiques particulières au sein d'une culture et d'une organisation sociale données : partage d'une foi religieuse pour les uns ; partage de bon temps pour les autres. Dans le monde de la « Turbotraction » et en langage d'édile de Champignac, on dirait simplement que l'air de famille en tonalité de petites autos est l'une des briques immatérielles qui irriguent durablement la forge où durcit le béton des amitiés sans métamol.

⁴² GOODY 1961.

⁴³ TAYLOR 1996, p. 203, 210-212.

Des amitiés blotties dans quelques mots : « Tu te souviens de Monaco en 2008, sous le cagnard ? Il y avait Ickx et Stirling Moss... et Serge était avec nous. »

Bibliographie

- ANONYME (2009), Rubrique « Carte blanche », *Passion 43^{ème}*, 15, p. 77.
- ANTOINE S. et OULIF J. (1962), « La Sociologie politique et la télévision », *Revue française de sciences politiques*, 12 (1), p. 129-144.
- APPLETON, J. (1973), *Jaguar D-type*, (« Cars in profile », n° 11), Windsor (Berkshire), Profile Publication Limited.
- BARTHES R. (1970), *Mythologiques*, Paris, Le Seuil.
- BATCHELOR D. (1975), *Ferrari. The Early Spiders and Competition Roadsters*, Incline Village, Nevada, Dean Batchelor Publications.
- BAUDRILLARD J. (1968), *Le système des objets*, Paris, Gallimard.
- BELLU R. (1983), *Les voitures françaises des années 50*, Paris, Jean-Pierre Delville Éditeur.
- BERTAUT A. (1965), « Comment 'gonfler' votre voiture », *Moteurs*, 47, p. 38-41.
- CLARK J. (1966), *Jim Clark par Jim Clark*, Verviers, Gérard & Compagnie (« Marabout Service »).
- DESCOMBES V. (2000), « The philosophy of collective representations », *History of the Human Sciences*, 131, p. 37-49.
- EPPENDAHL P. (1958), « Les voitures de série spéciales », in GUICHARD A., ed., *L'année automobile*, n° 6 (Édition 1958-59), Lausanne, Edita, p. 69-74.
- FANGIO J.-M. et GIAMBERTONE M. (1961), *Ma vie à 300 à l'heure*, Paris, Plon.
- GOULD S. J. (2006), *La structure de la théorie de l'évolution*, Paris, Gallimard (Les essais).
- GOULD S. J. et VRBA E. S. (1982), « Exaptation – A missing Term in the Science of Form », *Paleobiology*, 8, p. 4-15.
- GOODY J. (1961), « Religion and Ritual : The Definitional Problem », *The British Journal of Sociology*, 12 (2), p. 142-164.
- GUILLOU S. (2009), *Peugeot 203 en miniatures*, Bailly, Pixel Press Studio.
- INGOLD T. (1997), « Eight Themes in the Anthropology of Technology », *Social Analysis*, (special issue « Technology as Skilled Practice » edited by P. Harvey), p. 106-138.
- JENKINSON D. (1967), *The 300SLR Mercedes-Benz*, London, Profile Publications.
- LEVI-STRAUSS CL. et ERIBON D. (1988), *De près et de loin*, Paris, Odile Jacob.
- MERLIN O. (1959), *Fangio, pilote de course*, Paris, Desclée de Brouwer (Belle humeur).
- MOITY C. (1974), *Les 24 heures du Mans, 1949-1973*, Lausanne, Edita-Vilo.
- (2001), « La Ferguson P99-Climax (1961-1964). La preuve par quatre », *Auto Passion*, 136, p. 42-49.
- MOSS S. (1964), *Mes bolides et moi*, Paris, Flammarion, 'L'aventure vécue'.
- MOSS S. et NYE, D. (1991), *Fangio. Un libro Pirelli*, Madrid, Luque-motorpress.
- NEEDHAM R. (1978). *Primordial characters*, Charlottesville, University Press of Virginia.
- ORSINI L. (1982), *Ferrari*, Paris, EPA.
- PAC W. et BOCQUET J.-L. (1990), *60 voitures des années 1960. Les chroniques de Starter*, Genève, La Sirène/Alpen.
- SACKETT J. R. (1982), « Approaches to Style in Lithic Archaeology », *Journal of Anthropological Archaeology*, 1, p. 59-112.
- SEDGWICK S. (1987), « BRG – or is it ? », *Thoroubred and Classic Cars*, 14(12), p. 88-89.
- SEVERI C. (1992), « Le Chamanisme et la dame du Bon jeu », *L'Homme*, 32(1), p. 165-177.

- TAYLOR A.-C. (1996), "The Soul's Body and its states: An Amazonian Perspective on The Nature of Being Human", *Journal of the Royal Anthropological Institute*, (n.s.) 2, p. 201-215.
- WAUTERS J. et JIDEHEM. (1962) [sic], *Starter Auto 1963*, Marcinelle-Charleroi, Paris, Montréal, Bruxelles, La Haie, Dupuis.
- WITTGENSTEIN L. (1953), *Philosophical Investigations*, Oxford, Basil Blackwell.
- WOBST M. (1977), « Stylistic behavior and information exchange », in C. E. CLELAND, ed., *Papers for the Director : Research Essays in Honor of James B. Griffin*, Ann Arbor, University of Michigan Museum of Anthropology, Anthropological Papers, 61, p. 317-342.