



HAL
open science

“ Quand t’es passionné t’as besoin de le partager ! ”
Ethnographie d’un rassemblement de voitures anciennes

Gaëtan Mangin

► **To cite this version:**

Gaëtan Mangin. “ Quand t’es passionné t’as besoin de le partager ! ” Ethnographie d’un rassemblement de voitures anciennes. Transversales, 2021, L’objet et la production de commun(s), 19, http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/publications/Transversales/Objet_production_de_commun/G_Mangin.html. hal-03286852

HAL Id: hal-03286852

<https://u-bourgogne.hal.science/hal-03286852>

Submitted on 15 Jul 2021

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives | 4.0 International License

« Quand t'es passionné t'as besoin de le partager ! » Ethnographie d'un rassemblement de voitures anciennes

Gaëtan Mangin

RÉSUMÉ

Cet article propose de revenir sur une série d'observations participantes effectuées sur le rassemblement automobile des Rosiers. Nous verrons que ce dernier peut être appréhendé à la fois comme un bien commun à conserver et un lieu où se construisent des représentations communes. Il reviendra plus largement sur la manière dont l'objet automobile, emblématique d'une société produisant des marchandises standardisées destinées à l'usage utilitaire, contribue à édifier une conception alternative du patrimoine.

SOMMAIRE

- I. Le rassemblement comme commun
 - 1) Le tiers-lieu du rassemblement
 - 2) Bâtir un édifice sur les ruines du capitalisme

- II. Faire commun au rassemblement
 - 1) Prestige et customisation : deux pôles de sécession
 - 2) Du lieu de mémoire à l'objet-souvenir

TEXTE

Introduction

Personne ne semble pouvoir dire depuis combien de temps existe le rassemblement des Rosiers. Selon les propos recueillis par l'ethnologue, il semblerait qu'au courant des années 1970 un petit groupe de passionnés d'automobiles anglaises avait pris l'habitude de se réunir chaque dimanche matin, à l'issue de leur balade, sur un parking public longeant le canal de la Deûle, qui traverse la ville de Lille en plein cœur. Cette petite réunion de quelques hommes et de quelques objets a rapidement attiré le chaland, venu ici contempler les vestiges de l'industrie d'outre-manche, là écouter les histoires que leurs détenteurs voulaient bien leur livrer. Ces possesseurs auraient ensuite été rejoints par d'autres passionnés d'automobiles, anglaises ou non, et petit à petit se serait constitué le plus important rassemblement informel de la région Nord, où tout-un-chacun

peut librement venir se garer et faire le tour des voitures en présence. Dans les discours les plus empreints de nostalgie, on rapporte ainsi des parterres d'automobiles par centaines, des matinées conviviales à partager le petit déjeuner et flâner sur le parking ensoleillé. Suite aux politiques urbaines de piétonisation mises en œuvre dans les années 2000, le rassemblement a dû plier bagage et trouver un nouveau lieu d'implantation. Dès lors, et aujourd'hui encore, les passionnés se retrouvent tous les quinze jours en périphérie de la ville, entre une voie rapide et un quartier pavillonnaire, sur le parking public des Rosiers. Durant deux années, nous avons ainsi observé ce rassemblement tout en y prenant part afin de saisir la manière dont les passionnés l'organisent, s'y retrouvent et le font vivre. Dans cet article, nous tenterons ainsi de comprendre ce qui fédère ces individus au sein de cet événement circonscrit dans l'espace et dans le temps, ainsi que d'esquisser la définition de l'objet automobile qu'il sous-tend. Nous reviendrons dans un premier temps sur le rassemblement en tant qu'édifice commun, ses logiques de construction et de préservation, puis nous tenterons de comprendre dans un deuxième temps de quelle manière les co-activités qui s'y déroulent peuvent, ou non, faire de cet événement un lieu de production de commun^[1].

I. Le rassemblement comme commun

1) Le tiers-lieu du rassemblement

La particularité et le succès du rassemblement des Rosiers résident dans son organisation. Contrairement à la plupart des événements qui ont lieu dans la région, il n'appartient à aucun organisateur identifié et n'est encadré par quelconque institution ou législateur (ce qui induit notamment une certaine idée de la liberté autour de laquelle se retrouvent les participants, nous le verrons). Il n'y est donc pas question d'imaginer la moindre revendication d'autorité : il est l'œuvre de tout-un-chacun, prêt à donner sa contribution pour recevoir sa part de l'édifice commun. Pour comprendre la manière dont s'organisent et se régulent les relations en son sein, l'observation ethnographique nous mène à poser la focale sur les interactions : il existe un ensemble de rites qui guident la bonne conduite, au sens propre comme au sens figuré, ainsi que les manières d'être ensemble et de se rencontrer. L'arrivée d'une automobile doit ainsi se faire par la porte principale, permettant à l'assemblée de l'apercevoir ; elle doit traverser l'allée centrale à faible allure pour inviter tout-un-chacun à la contempler tout en respectant la sécurité de tous ; puis il s'agit pour son conducteur de s'en extraire discrètement, laissant la part belle à l'objet. Une fois simple badaud, le nouvel arrivant entrera en relation avec d'autres par des discours convenus, au travers ici de félicitations ou là de questionnements d'ordre technique sur l'automobile, prétextes à engager des échanges plus approfondis sur lesquels nous reviendrons par la suite. Si aucune règle n'est inscrite nulle part, il existe cependant bien un ensemble tacite de bonnes manières de se comporter et qui constituent des références communes : conduire sa voiture prudemment plutôt que de s'essayer à des démonstrations de dérapage en public, admirer de près tout en n'étant pas trop intrusif, rester courtois tout en étant familier, autant de manières de s'accorder et négocier ensemble l'ordre social^[2]. Car si les participants sont particulièrement attachés à ce rassemblement, c'est précisément parce que son ordre négocié permet de s'affranchir de toute règle surplombante et ainsi de toute autorité formalisée.

En tant qu'il est un lieu de rassemblement mais aussi d'exposition, le parking des Rosiers accueille une fraction d'individus non-possesseurs d'automobiles, qu'ils soient de simples curieux ou de futurs acquéreurs en réflexion. Si l'accès au lieu autant qu'aux sociabilités ne leur est pas exclu, l'exposition d'une automobile permet cependant de faciliter le contact en ce sens

que l'objet possède un pouvoir d'attraction auprès des observateurs, agissant comme un véritable support de relation et de communication^[3]. Il permet en outre de signifier voire proclamer son appartenance au groupe de « ceux qui exposent ». Aussi les possesseurs expriment bien souvent, lors d'entretiens, le rite de passage que représente l'acquisition d'un véhicule : il signe le début d'un engagement dans une passion autant que l'entrée dans une communauté et représente la porte d'entrée qui permet de prendre part au commun. Posséder une voiture ancienne confère ainsi une légitimité, elle agit ici comme « le laisser-passer qui montre qu'on fait partie d'une tribu et qui nous permet de partager des sujet communs »^[4]. En ce sens, si le rassemblement se veut accessible à tous, il n'en demeure pas moins qu'il est constitué de multiples frontières et que prendre pleinement part au commun nécessite de franchir celle de la possession. Là où le simple badaud ne peut que tenir le rôle de l'observateur curieux, le statut de possesseur-exposant confère quant à lui la légitimité, celle de faire partie de ceux qui vivent leur passion au quotidien et en connaissent ses ressorts. Au détour d'un capot relevé, ceux qui viennent de se rencontrer s'engagent dans d'intenses discussions sur le réglage d'un carburateur, le dosage d'un liquide ou le placement d'un joint en silicone : autant d'opérations qui pourraient sembler anodines mais qui invitent chacun à reconnaître sa propre expérience dans le récit de l'autre. Au travers de ces échanges au sein desquels le tutoiement devient rapidement la norme, les individus sont invités à partager un savoir pratique issu d'expériences individuelles (voire bien souvent solitaires), et c'est le partage de ces récits qui permet de créer une relation familière. Car au rassemblement, on se retrouve avant tout entre hommes qui partagent entre eux des ressources sociales (le contact d'un mécanicien apte à travailler sur un moteur particulier, ou d'un revendeur digne de confiance ou encore d'un groupe de passionnés d'un modèle précis), des savoirs théoriques (repères historiques industriels ou sportifs, connaissances des principes mécaniques, savoirs quant au prix d'un modèle sur le marché de la collection, etc.), autant que pratiques (échange de trucs et astuces mécaniques, connaissance du maniement des outils, aptitudes aux diagnostics à partir des sens de la vue ou de l'ouïe). Le rassemblement des Rosiers est ainsi un espace intense de socialisation : il est le lieu où les passionnés d'automobile se rencontrent, où ils se dotent de savoirs autant qu'ils les transmettent et au sein duquel ils consolident leur identité de collectionneur. À l'instar des *meetings* de *tuning*, le rassemblement des Rosiers n'induit donc pas uniquement l'exposition de véhicules, mais suppose de se livrer à une multitude d'activités entre proches et/ou nouvelles connaissances^[5]. Dans le quotidien de l'individu contemporain sommé de se réaliser dans les multiples sphères de sa vie – professionnelles et familiales notamment –, les Rosiers représentent un lieu de retraite où le culte de la performance^[6] perd de son intensité, un oasis de décélération^[7] au sein duquel les injonctions peuvent être mises à distance pour mieux les supporter. En outre, il doit être compris comme un espace où les individus les plus subordonnés peuvent, un temps durant, occuper une place des plus valorisantes.

2) *Bâtir un édifice sur les ruines du capitalisme*

Le rassemblement des Rosiers réunit une petite communauté de passionnés dans un lieu donné (un vaste parking public) durant un moment défini (de 9h à midi, le dimanche matin). Pour prendre part à l'édifice commun, il ne suffit cependant pas de s'y rendre muni de son automobile : il convient également de comprendre, intégrer et reproduire une somme d'implicites qui scellent le sentiment d'appartenir au même petit monde de gens qui se retrouvent ensemble^[8]. Entretenir et transmettre l'histoire du rassemblement autant que perpétuer ce qui permet d'en faire un édifice commun font partie des manières de garantir sa pérennité et d'y prendre part. Certains se remémorent le temps où, enfants, leurs pères les emmenaient se balader sur

l'esplanade de Lille ; d'autres rient autour d'anecdotes, à l'instar de Gary qui raconte s'être fait passer pour un policier auprès de jeunes hommes qui conduisaient imprudemment il y a quelques années. En ce sens, le rassemblement représente lui-même le patrimoine historique immatériel d'une communauté d'habitues, celui du petit monde des passionnés d'automobiles lillois, et qui prend forme par la réunion d'une multitude de témoins matériels d'une époque révolue. La nécessité de perpétuer le rassemblement côtoie en outre une autre injonction, celle de la préservation des objets qui le constituent.

Car au côté des félicitations et des questionnements techniques prétextes à entrer en discussion avec le propriétaire d'un véhicule exposé, les observateurs usent d'une manière pour le moins surprenante, mais non moins courante, d'apostropher l'exposant, celle qui consiste à lui rappeler sa responsabilité quant à la préservation de l'objet matériel. Car quoi qu'il lui coûte d'acquérir une voiture ancienne, sa propriété ne sera jamais totale puisqu'une partie de ce qui définit l'objet, celle qui renvoie à des repères collectifs, ne pourra jamais être privatisée. Exposer son automobile au rassemblement des Rosiers doit alors se comprendre comme la démonstration de son aptitude à entretenir une part du patrimoine commun et que les félicitations, qu'il faut entendre comme des remerciements, viennent reconnaître. Ainsi le détenteur d'une automobile de collection est-il investi d'un devoir majeur : celui d'entretenir une partie de la mémoire collective objectivée, mémoire d'une époque, d'un lieu, d'une génération, d'une nation, d'une organisation industrielle etc., une multitude de repères collectifs appropriables par ceux qui se revendiquent de la même appartenance. L'objet matériel est donc appréhendé ici comme le vestige d'un temps révolu, seul témoin qui puisse encore attester d'une expérience passée. En ce sens, son possesseur possède certes le droit d'en jouir mais aussi et surtout le devoir d'en assurer la conservation et *in fine* la transmission. C'est ce qu'exprime François en parlant de sa Ford Mustang Coupé de 1965 qu'il compte bien léguer à son fils :

« Je l'ai un petit peu sous mon aile et je dois la protéger. J'suis un peu le grand frère. J'ai une attention particulière. Oui j'ai un devoir d'attention particulière parce que c'est un élément... c'est un peu une antiquité, on doit y faire gaffe, c'est un patrimoine... C'est un devoir envers tout le monde, ça fait partie du patrimoine, c'est ce qu'il reste des années 60 aujourd'hui et il faut pouvoir perdurer ça un petit peu, continuer à montrer aux générations futures que voilà, dans les années 60 on faisait, par exemple, ça comme genre de voitures. C'était comme ça. Il faut... il faut la garder en bon état pour ça ».

Le passionné doit ainsi être conscient qu'il ne possède l'automobile que partiellement et pour un temps donné, tout au plus celui de sa propre vie, et qu'elle devrait lui survivre. De propriétaire, il devient conservateur de patrimoine. S'il a reçu de son vivant un objet témoin du passé, il lui faudra le moment venu être en mesure d'endosser le rôle de passeur prompt à transmettre sa passion aux générations futures^[9].

Au-delà de la sociabilité qu'il confère, si cet édifice commun perdure, qu'il peut se défaire et se refaire de dimanche en dimanche, c'est parce qu'une valeur centrale et partagée préside sa tenue. À l'instar des cueilleurs du champignon *Matsutake* observés par Anna Lowenhaupt Tsing dans les forêts dévastées de l'Oregon^[10], les participants au rassemblement des Rosiers partagent une revendication commune qui s'exprime pourtant sous de multiples facettes : une aspiration à la liberté. L'idée selon laquelle l'automobile renvoie à la liberté n'est pas nouvelle et nourrit depuis des décennies l'imaginaire des écrivains, cinéastes et autres publicitaires. Cependant, chercher à comprendre ce que recèle cette revendication inhérente à la possession d'une voiture de collection redouble de pertinence à l'heure où nos manières de produire et d'user de cet objet se

trouvent bouleversées par les innovations technologiques et autres impératifs environnementaux. Si une analyse socio-génétique du rassemblement des Rosiers aurait pu nous permettre de saisir plus précisément l'émergence de cette aspiration à la liberté, nous constatons sur le terrain la prégnance de quatre logiques contestataires et revendicatives inhérentes à la possession et l'exposition de l'objet : l'aspiration à l'émancipation spatiale par la libre circulation des individus, tant l'automobile renvoie encore aujourd'hui à cette possibilité d'accéder aux lieux par ses propres moyens, un impératif qui ne s'accorde que trop bien avec l'idéal contemporain d'un individu ayant la maîtrise sur sa propre vie^[11] ; l'aspiration à l'émancipation institutionnelle, dans la mesure où jouir de cet objet de loisir permet de prendre ses distances avec ses multiples engagements et s'octroyer un moment de plaisir et qui s'exprime au sein d'un événement qui n'est porté par aucun collectif formalisé ; l'aspiration à l'émancipation de (et non par) la technologie, tant il peut être contraignant pour l'individu de subir les programmes d'action des dispositifs embarqués par les véhicules actuels ; l'aspiration à l'émancipation temporelle enfin, celle que vit le conducteur qui s'affranchit un temps durant des lois du réel pour s'immerger dans une fiction personnelle temporellement décentrée de son quotidien. Exposer à plusieurs, c'est se rendre visible collectivement et porter pour soi et pour les autres ces revendications communes. Le rassemblement offre un lieu et un moment de liberté au sein desquels les individus redéfinissent collectivement des grandeurs valorisantes^[12], il propose de s'extraire des cadres normatifs sur cet objet, volontiers réduits à un monstre polluant, symbole de l'égoïsme, que l'ancienneté rend désuet et qu'il faut réinventer au prisme de l'idéologie dominante du progrès technique. Au rassemblement, l'automobile de collection devient une création d'art, un patrimoine collectif symbole d'un passé à réactiver pour parer aux dérives supposées du progrès. Il est ainsi le lieu où s'éprouve et se durcit une réinterprétation valorisante de l'objet. Dans un monde pétri d'injonctions à être raisonnable, à réduire son empreinte carbone, à se conformer au respect des préconisations en tout genre, il redevient ici un objet de plaisir et uniquement cela, un objet qui permet à l'individu de se valoriser tout en « y allant à fond »^[13], de prendre ses distances avec le caractère honteux de son désir et d'assumer pleinement son envie d'en jouir.

Si cette revendication de liberté est un ciment de l'édifice qu'est le rassemblement, il en est également le produit. Par la réunion concrète d'individus autant que d'objets, le parking devient une grande scène d'exposition où s'échangent les discours et autres slogans parfois inscrits sur les véhicules eux-mêmes. Il s'agit bien ici d'exposer des objets dont la plupart sont considérés comme anciens et appréhendés comme les vestiges d'époques industrielles révolues. En ce sens, les véhicules exposés sont des ruines du capitalisme européen, les derniers témoins d'une manière de produire qui tend sinon à disparaître, au moins à se délocaliser. Par une rapide biographie de l'objet^[14], il est ainsi possible de remonter ses différents processus de traduction : d'objet-marchandise de grande consommation, il est acheté et revendu, parfois à plusieurs reprises, ces différentes transactions scellant petit à petit son statut d'objet d'occasion. Par la suite, et chemin faisant, il deviendra peu à peu un objet relativement obsolète et aura subi une dévaluation financière progressive. Puis, par un retournement affectif^[15], il sera acquis ou redécouvert au prisme d'un attachement singulier. Dès lors, il subira bien souvent une rénovation qui actera sa pertinence en tant qu'objet patrimonial qu'il s'agira de conserver. D'objet-marchandise, standardisé et potentiellement aliénant, il fut ainsi retravaillé jusqu'à devenir le support d'un récit singulier, le véhicule de promenades agréables et le symbole d'un temps révolu et volontiers idéalisé.

Au-delà de ces définitions individuelles, les institutions elles aussi jouent un rôle de désignateur, en premier lieu la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) qui considère qu'un véhicule ayant dépassé l'âge de 30 ans est éligible au statut d'objet de collection ou encore les différents médias automobiles (émissions télévisées, contenu en ligne ou revues spécialisées) qui explicitent autant qu'ils suscitent l'intérêt pour ces objets. Elles représentent en ce sens de véritables entrepreneurs de patrimonialisation en tant qu'elles valident positivement les revendications individuelles. Il s'agit donc bien ici de considérer que les voitures de collection ne l'ont pas toujours été et qu'un objet, aussi commun soit-il, ne possède pas une identité propre mais bien une pluralité de cadres d'appréhension possibles^[16], ici selon les époques. Chaque étape de traduction se trouve ainsi prompt à valoriser l'objet, à le faire devenir plus qu'une automobile en lui conférant une part de sacralité^[17]. Car l'exposition en rassemblement est à comprendre ici comme une étape d'un processus de sacralisation, celle qui vient consacrer l'objet en tant qu'œuvre d'art exposable, suffisamment chargé symboliquement pour représenter un intérêt à l'admiration.

II) Faire commun au rassemblement

1) Prestige et customisation : deux pôles de sécession

Si notre rassemblement automobile est le lieu de la rencontre, du partage, de la convivialité, il serait cependant erroné de penser qu'on n'y retrouve aucune logique de jugement et de distinction. Car s'il est un lieu où les individus peuvent s'extraire de leurs engagements multiples du quotidien, le rassemblement des Rosiers constitue aussi une sorte de micro-société éphémère, qui se matérialise d'événement en événement, sur ce parking public prenant pour l'occasion les attributs et les caractéristiques matérielles et symboliques d'une scène d'exposition^[18]. Prendre pleinement part au rassemblement suppose, nous l'avons vu, d'être exposant soi-même, d'apporter sa contribution par l'exposition d'une automobile prétendument digne d'intérêt. En ce sens, l'exposition constitue un véritable moment de mise à l'épreuve, entendue ici comme une opération essentielle à la formation d'accords entre les personnes^[19] : l'objet une fois exposé sera admiré sous toutes ses formes, scruté sous toutes les coutures et soumis au jugement de chacun. Son état de conservation, sa rareté ou encore le récit de sa provenance seront autant de critères prompts à accorder ou non la confirmation à l'exposant de l'intérêt de son véhicule. Le rassemblement est donc aussi un lieu où l'individu soumet à l'approbation d'autrui un objet qui lui est propre et par extension une partie de lui-même^[20]. Il est un des lieux où l'individu contemporain en quête de reconnaissance^[21] soumet à l'approbation ses propres goûts, ses propres manières d'être et d'agir, sa propre vision du monde. Car si, comme l'affirme François Dubet, nous vivons au temps des « passions tristes »^[22], entendons celles qui nous poussent à haïr celui qui se trouve au plus près de nous tant les inégalités les plus proches nous sont aussi les plus insupportables, l'espace du rassemblement nous en offre parfois une représentation idéale. Bien que les façons de se comparer soient multiples, notre analyse s'arrêtera ici sur la réprobation sociale qui cible des logiques paroxystiques qui tendent à s'écarter de ce qui fait commun : celles, d'un côté, qui ne font référence qu'à des logiques patrimoniales, à l'histoire collective ou à la pureté de l'objet ; celles, de l'autre, qui s'appuient sur des pratiques de détournement créatif et d'hyper-personnalisation. Parce qu'ils se trouvent à la marge de ce qui fait consensus, à savoir un objet porteur de repères collectifs autant que d'attachements individuels, mais aussi parce qu'ils sont les plus clivants socialement, l'automobile de prestige et l'œuvre de *tuning* représentent deux cas-limites qui font scission avec l'idée de commun.

Le premier jugement que l'on retrouve sur le rassemblement est celui qui se porte sur les automobiles dites « de prestige », en tant qu'elles supposent, au regard d'un certain nombre de participants, une logique de démonstration de force. La distribution de l'espace est à ce titre évocatrice : les propriétaires des véhicules de marques les plus prestigieuses s'octroient l'accès aux places qui confèrent la meilleure visibilité tandis que les véhicules qui le sont moins se retrouvent dans les espaces les plus confinés, parfois de la propre initiative du conducteur, tant les logiques d'auto-relégation sociales peuvent se matérialiser dans les logiques d'appropriation de l'espace^[23]. Parce qu'exposer son véhicule c'est le donner à voir, la présence d'un véhicule à forte valeur pécuniaire peut ainsi être vécue comme une agression parce qu'elle relèverait, pour le dire comme Marcel Mauss, d'une prestation totale de type agonistique^[24]. Les différents moments passés aux côtés de Tony^[25], un informateur privilégié, ont particulièrement révélé ce type de jugement :

« J'sais pas si tu connais Max, c'est un mec qui est bourré d'thunes, il roule en Lamborghini, en Ferrari, tout c'que tu veux. Il venait aux Rosiers à une époque, mais il venait là juste pour montrer qu'il avait d'la thune, ces gens-là j'peux pas les supporter. Mais il le sait très bien lui, parce que j'ai discuté avec lui, j'lui ai dit "faudrait qu't'arrête un p'tit peu, on est pas là pour ça". J'ai pas d'problème avec ça hein j'lui ai dis... depuis il vient plus parce qu'on était plusieurs à lui dire »

Notes de terrain du 13/01/2019

Il est à peu près 11h, et le parking est déjà bien rempli. Alors que je discute avec Tony autour d'une Porsche 924 que nous trouvons tous les deux très belle, nous nous apercevons que tous les regards commencent à pointer dans la même direction, celle du portique d'entrée. Nous tournons la tête à notre tour et prenons connaissance de celle qui est en train de créer l'événement : une BMW i8 Phase 2, récemment commercialisée, fait son entrée sur le rassemblement. Les voix s'abaissent et les regards de la petite centaine de participants se posent sur cet objet prestigieux piloté par un homme d'une quarantaine d'années. Elle avance doucement au long de ce qui s'apparente à une haie d'honneur, le silence du moteur hybride appuyant la solennité de l'instant. Prostré comme bien d'autres le long de cette allée, j'observe cet objet rare passer sous notre nez et qui va prendre place du côté des voitures les plus prestigieuses mais dont le prix excède rarement le tiers de cette nouvelle venue. Après avoir pris place sur le parking, éteint son moteur, vient le moment pour son conducteur de s'en extraire sous le regard d'un petit groupe qui s'est déjà attroupe autour du véhicule. À l'image de Preedy, le personnage du roman de William Sansom (cité par Erving Goffman en 1956), celui qui vient d'offrir son automobile à la vue de tous s'en extrait de manière nonchalante : en s'appuyant sur sa porte, il prend appui sur le sol de son pied habillé d'un soulier en cuir impeccablement ciré, puis il bondit de son siège. Laissant la portière ouverte, il s'éloigne et abandonne sa voiture d'un pas assuré. Il évitera soigneusement de croiser le regard d'autrui tout en s'assurant par quelques coups d'oeil discrets de l'effet que produit son automobile sur l'assemblée. Un attroupe s'est formé alors autour de l'automobile, ici les uns se penchent afin d'admirer le moteur au travers de la baie arrière, là les autres admirent les finitions intérieures, d'autres photographient le véhicule sous tous les angles. Un peu plus tard, le propriétaire se rapproche de sa voiture et se rend disponible pour répondre aux questions qui ne tardent pas à se faire entendre. Le possesseur nous apprendra ainsi qu'il ne s'agit que d'un véhicule parmi d'autres, qu'il n'est pas si puissant et qu'il s'avère plutôt décevant. Il n'y attacherait d'ailleurs pas beaucoup de valeur, en attestent les emballages de fast-food et de biscuits sur les sièges, ainsi que la terre sur le sol. Après quelques instants de bavardages, l'individu remontera

dans son véhicule et prendra la route. Je me demande alors : qu'est-il venu exposer sinon le gaspillage d'un objet précieux aux yeux de ceux qui sont condamnés à l'admirer sans pouvoir donner en retour ? J'entends ici et là des discussions à voix basse, les uns soupçonnent les mieux dotés de parasiter le rassemblement en venant exposer des automobiles prestigieuses sans en avoir la passion, d'autres jugent qu'il ne respecte pas son objet et se révèle indigne de sa possession. Tous semblent déroutés par la visite de celui qui, pour le dire comme Marcel Mauss, s'est hissé un instant parmi les premiers, les plus forts, les plus riches.

L'objet automobile étant appréhendé ici en tant qu'œuvre d'art porte en lui la sacralité du génie de celui qui l'a conçu. À l'instar d'un tableau, elle est l'œuvre d'un ou plusieurs auteurs qui jouissent d'une reconnaissance d'un talent qui confère à l'œuvre authentifiée sa sacralité^[26]. Si la voiture *tunée* peut être appréhendée comme le résultat unique d'un savoir-faire et d'une créativité qui s'expriment à travers le travail de ceux que l'on pourrait bien souvent qualifier d'ouvriers ordinaires^[27], elle bénéficie d'un accueil bien timoré au rassemblement des Rosiers. Car s'il est une griffe qui permette de consacrer l'objet, c'est celle de son créateur originel, un artiste qui a marqué l'œuvre de sa patte et dont il s'agit de respecter la signature^[28]. En ce sens, le phénomène du *tuning* en tant qu'expression collective d'une fierté ouvrière a bel et bien disparu^[29] pour laisser place à une quête d'authenticité patrimoniale qui se traduit dans la mythification des modèles originels. Les quelques rares véhicules ainsi personnalisés sont donc reçus comme de véritables blasphèmes qui suscitent un jugement de mauvais goût quasiment unanime. Car si certains collectionneurs disent avoir connu « la grande époque du *tuning* », qu'ils situent aux environs des années 1990-2000 en avouent timidement y avoir pris part, il s'agit maintenant pour eux de se distinguer de ceux qu'ils nomment les « beaufs » et autres « kékés », perçus comme d'ultimes résidus d'une classe populaire incapable d'aspirer au bon goût^[30].

2) Du lieu de mémoire à l'objet-souvenir

Créée en 1967, la FFVE est une association reconnue d'utilité publique qui se donne pour mission la conservation et la promotion du patrimoine automobile en France. Depuis lors, elle organise une série d'événements festifs, de rencontres à visée promotionnelle et prend position médiatiquement lors de controverses liées à la voiture. Si elle demeure la seule entité à bénéficier d'un pouvoir politique reconnu (notamment parce qu'elle bénéficie d'une délégation de service public pour la délivrance des cartes grises estampillées « collection »), sa conception de la voiture ancienne – historiquement située jusqu'aux années 1980 – se voit chahutée par un mouvement alternatif qui tend à se poser sinon en opposition, au moins en complémentarité, en défendant depuis une dizaine d'années l'intérêt pour des véhicules plus récents : il s'agit du mouvement *Youngtimers*, porté en France par une revue et des événements éponymes. L'intérêt de ce mouvement pour les véhicules des années 1970 à 2000 repose explicitement sur la nostalgie collective de véhicules ancrés dans les histoires de vie individuelles et contraste avec une conception de l'objet comme porte-parole d'un moment historique révolu^[31]. Ce rapide détour par les institutions nous permet ici de poser un cadre d'analyse, celui des mutations de l'intérêt pour les voitures anciennes (qui se matérialise dans les logiques du rassemblement aussi bien que dans le récit individuel de la passion automobile, notamment en entretien). La FFVE, dont les discours s'appuient sur des repères essentiellement historiques, patrimoniaux et institutionnels semble vouée à accompagner le déclin d'une société où les repères collectifs sont en perte de vitesse^[32] au profit de multiples supports individuels à partir desquels les individus donnent du sens à leur vie^[33]. En d'autres termes, l'automobile de collection, avec ses mondes et ses institutions, est en train de connaître une mutation : de lieu de mémoire avec ses repères

collectifs^[34], elle tend à devenir progressivement un objet-souvenir^[35] dont la valeur résulte davantage d'ancrages biographiques et généalogiques individuels : souvenirs d'enfances, de départ en vacances, tacot hérité d'un défunt grand-père restauré en sa mémoire ou encore acquisition de l'objet des rêves de jeunesse sont autant de logiques affectives et romanesques à l'origine du lien à ces véhicules. Ces automobiles ne sont plus définies *a priori*, chacune d'entre elles est bien moins le fruit de critères extérieurs aux individus qui les possèdent que la matérialisation d'un récit tellement individuel que l'objet devient unique, contrastant ainsi avec l'apparence d'un objet re-standardisé pour la quête de pureté. L'objet n'est ainsi pas patrimonialisé par la décision de l'institution, mais parce que l'individu lui confère une valeur reconnue par ses pairs au cours d'activités en commun, parmi lesquelles figure le rassemblement. Ce constat souligne par ailleurs l'importance d'un travail de terrain impliqué, au cœur des sociabilités où se négocient cette reconnaissance du récit, au-delà de l'observation d'une rangée d'automobiles qui paraîtraient semblables au premier venu.

Le rassemblement des Rosiers est ainsi un révélateur d'une mutation dans la manière de définir le patrimoine automobile. En son sein, chaque exposant met à l'épreuve son attachement à sa voiture à travers le récit intime de sa propre biographie, celle de l'objet ainsi que de leur histoire commune. En ce sens, les exposants sont engagés dans ce que nous proposons d'appeler un régime d'extimité, entendu comme le dépôt d'éléments de leur vie intime dans le domaine public afin d'obtenir un retour sur leur valeur^[36] et qui contribue ainsi à la fois à la construction de l'estime de soi et à la valorisation de l'objet qui en est l'outil. Le rassemblement est ainsi le lieu où les rencontres se constituent par l'échange d'histoires construites en amont ou au fil des rencontres, de récits stabilisés de soi et de l'objet répétés à l'envie et qui constituent un niveau intermédiaire entre les récits historiques collectifs et un niveau d'intime qui n'est accessible qu'en entretien au prix d'une relation de confiance. C'est ce qu'exprime notamment Maxime^[37] lorsqu'il nous dit :

« C'est ça moi qui m'intéresse, c'est d'parler avec le gars, savoir pourquoi il a une e30 parce que j'ai eu une e30 aussi [...] bon après j'aime bien voir d'la belle bagnole hein ! »

C'est au cœur de ces échanges, de la confrontation des histoires de chacun, au sein de cette sociabilité *a priori* banale, que se loge un ensemble de transactions de reconnaissance. Par la confrontation des récits, chacun est invité à se retrouver dans l'expérience de l'autre tout en recevant la confirmation de sa propre identité. Dans ce petit monde de collectionneurs, c'est le partage des singularités qui permet la rencontre et le sentiment d'appartenir à un univers commun.

Conclusion

Le rassemblement des Rosiers est un édifice qui est à la fois l'œuvre de tous et la propriété d'aucun. Il doit se comprendre comme un lieu intermédiaire entre, d'une part, les expériences personnelles d'individus enjointes à écrire le roman de leur vie à partir d'une multitude de repères biographiques et généalogiques dont l'automobile représente une véritable matérialisation et, d'autre part, les définitions institutionnelles du patrimoine automobile. En ce sens, il est le révélateur d'un déplacement du curseur sur un continuum constitué de deux régimes idéaux-typiques en tension : un régime patrimonial, qui définit l'objet à partir de repères historiques et collectif, et un régime intime pour lequel l'objet se comprend au regard de l'expérience individuelle de son détenteur. Au travers de la rencontre, des interactions, cette dernière définition se négocie par un double processus : de singularisation, par la revendication du

caractère unique de son objet et de soi, ainsi que sa reconnaissance par autrui ; de mutualisation des récits et des représentations par la construction de points de contacts où tout-un-chacun peut se retrouver dans le récit de l'autre et le rattacher à son propre rapport au monde. Cet espace de transactions intimes se doit ainsi de reposer sur l'équilibre et la réciprocité des relations plutôt que des déséquilibres de pouvoir, sur des négociations plutôt que le contrôle de quelques-uns sur les autres, sur la franchise (exacerbée ici par l'entre-soi masculin) plutôt que la manipulation, ou encore sur l'acceptation des singularités plutôt que l'uniformité^[38]. Le rassemblement des Rosiers nous invite à relativiser l'idée selon laquelle la société des individus serait tellement atomisée qu'elle ne permettrait plus à ses membres de créer du commun, car en son sein c'est précisément la rencontre des singularités qui fédère. Il rappelle enfin la pertinence d'une vision englobante des situations qui prenne au sérieux le rôle des non-humains dans l'organisation sociale, en l'occurrence des marchandises issues de la production de masse devenues des outils au service de la convivialité^[39], ainsi qu'à développer une écoute attentive du terrain qui permette de « détecter les traces de programmes communs en devenir »^[40].

NOTES

[1] Pierre Dardot, Christian Laval, *Commun. Essai sur la révolution au XXI^e siècle*, Paris, La Découverte, 2014.

[2] Anselm Strauss, *La trame de la négociation : sociologie qualitative et interactionnisme*, Paris, L'Harmattan, 1992.

[3] Serge Tisseron, *Comment l'esprit vient aux objets*, Aubier, 1999.

[4] Bruno, 56 ans, possesseur d'une Renault 4L.

[5] Tanguy Cornu, « La photographie comme révélateur d'un terrain. Le cas des meetings de tuning », *Ethnographiques*, 2010, n° 21.

[6] Alain Ehrenberg, *Le culte de la performance*, Calmann-Lévy, 1991.

[7] Hartmut Rosa, *Accélération. Une critique sociale du temps*, La découverte, 2010.

[8] Howard S. Becker, Alain Pessin, « Dialogue sur les notions de monde et de champ », *Sociologie de l'Art*, 2006/1, (OpuS 8).

[9] Olivier Donnat, « La transmission des passions culturelles », *Enfances, Familles, Générations*, 2004, n° 1.

[10] Anna Lauwenhaupt Tsing, *Le champignon de la fin du monde : sur la possibilité de vie dans les ruines du capitalisme*, Paris, La découverte, 2017.

[11] Hervé Marchal, *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, L'Harmattan Téraèdre, 2014.

[12] Luc Boltanski, Laurent Thévenot, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard, 1991.

- [13] François, 54 ans, possesseur d'une Ford Mustang Coupé 1965.
- [14] Igor Kopytoff, « The cultural biography of things : commoditization as process » dans Arjun Appadurai [dir.], *The social life of things*, Cambridge, University Press, 1983, p. 64-94 ; Thierry Bonnot, *L'attachement aux choses*, CNRS Édition, 2014.
- [15] Anne Monjaret [dir.], « Le retournement des choses », *Socio-anthropologie*, 2014, n° 23.
- [16] Erving Goffman, *Les cadres de l'expérience*, Les éditions de Minuit, Le sens commun, 1991.
- [17] Bernard Lahire, *Ceci n'est pas qu'un tableau. Essai sur l'art, la domination, la magie et le sacré*, Paris, La Découverte, 2015.
- [18] Marion Segaud, « Espaces », dans Jean-Marc Sébé, Hervé Marchal [dir.], *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009, p. 259-302.
- [19] Mohamed Nachi, *Introduction à la sociologie pragmatique*, Armand Colin, 2006.
- [20] Marcel Mauss, *Sociologie et Anthropologie*, Paris, PUF, 1950.
- [21] Axel Honneth, *La lutte pour la reconnaissance*, Cerf, 2000 [1992].
- [22] François Dubet, *Le temps des passions tristes. Inégalités et populisme*, Seuil, 2019.
- [23] Michel Lussault, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset, 2009.
- [24] Marcel Mauss, *ibid.*
- [25] Tony, 21 ans, possesseur de deux Nissan Bluebird et d'une Talbot Horizon.
- [26] Bernard Lahire, *ibid.*
- [27] Véronique Moulinié, « Des "œuvriers" ordinaires. Lorsque l'ouvrier fait le/du beau... », *Terrain*, 1999, n° 32, p. 37-54.
- [28] L'expression est à entendre au sens propre, certains véhicules étant siglés du nom de leur *designer*, l'exemple le plus courant étant la signature de Sergio Pininfarina qui orne notamment les Peugeot 504, 406 Coupé, 306 Cabriolet, Ferrari F40, Lancia Beta MonteCarlo ou encore Maserati GranTurismo.
- [29] Éric Darras, « Un lieu de mémoire ouvrière : le *tuning* », *Sociologie de l'Art*, 2012, n° 21, L'Harmattan, p. 85-109.
- [30] Pierre Bourdieu, *La distinction : critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de minuit, 1979.
- [31] Pierre Lannoy, « Les mémoires d'une automobile (pas) comme les autres. La Coccinelle VW et ses mises en histoire », *Conserveries mémorielles*, 2015, n° 17.
- [32] François Dubet, *Le déclin de l'institution*, Paris, Seuil, 2002.
- [33] Hervé Marchal, *L'identité en question*, Ellipses, 2006.

- [34] Pierre Nora, *Les lieux de mémoire*, Tome 3, Paris, Gallimard, 1997.
- [35] Véronique Dassié, *Objets d'affection. Une ethnologie de l'intime*, Paris, CTHS, 2010.
- [36] Serge Tisseron, « Intimité et extimité », *Communications*, 2011, n° 88, p. 83-91.
- [37] Maxime, 27 ans, possesseur d'une Golf 1 Gti.
- [38] Anthony Giddens, *La transformation de l'intimité. Sexualité, amour et érotisme dans les sociétés modernes*, Hachette, 2004 [1992].
- [39] Ivan Illitch, *La convivialité*, Points, 1973.
- [40] Anna Lowenhaupt Tsing, *ibid.*