Cahiers du MONDE RUSSE

Cahiers du monde russe
Russie - Empire russe - Union soviétique et États indépendants

53/4 | 2012
Varia

Lewis H. Siegelbaum, ed., The Socialist Car

Mathieu Flonneau

OpenEdition Journals

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/monderusse/7768
DOI : 10.4000/monderusse.7768
ISSN : 1777-5388

Éditeur
Éditions de l'EHESS

Édition imprimée
Date de publication : 15 décembre 2012
ISSN : 1252-6576

Référence électronique
Mathieu Flonneau, « Lewis H. Siegelbaum, ed., The Socialist Car », *Cahiers du monde russe* [En ligne], 53/4 | 2012, mis en ligne le 02 décembre 2013, Consulté le 25 septembre 2020. URL : http://journals.openedition.org/monderusse/7768 ; DOI : https://doi.org/10.4000/monderusse.7768

Ce document a été généré automatiquement le 25 septembre 2020.

© École des hautes études en sciences sociales

Lewis H. Siegelbaum, ed., The Socialist Car

Mathieu Flonneau

RÉFÉRENCE

Lewis H. SIEGELBAUM, ed., **The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc**. Ithaca–Londres : Cornell University Press, 2011, 242 p.

1 L'automobilisme, c'est-à-dire l'ensemble des pratiques et usages de l'objet *a priori* technique et universel qu'est l'automobile, a connu et connaît toujours des temporalités et des lieux différents. Avec l'ouvrage remarquable coordonné par Lewis Siegelbaum publié aux Presses universitaires de Cornell, c'est un pan entier et trop longtemps négligé de cet univers qu'il est donné au lecteur d'approcher et de mieux comprendre. L'objectif du collectif d'auteurs mobilisé par ce qui était à l'origine un programme de recherche d'histoire comparative de l'université de Berlin (FU) a été d'appréhender dans son propre contexte l'automobilisme au sein du bloc socialiste. L'arpentage de ce champ neuf encore inexploré scientifiquement révèle les avatars connus par la motorisation individuelle dans les régimes d'obédience marxiste-léniniste qui organisaient la vie publique de l'Europe de l'est au cours du second vingtième siècle. Ce livre mérite d'être complété par la lecture d'un autre du même Lewis Siegelbaum, *Cars for Comrades : The Life of the Soviet Automobile* (Cornell UP, 2008)[1] ainsi que par un autre collectif : Corina Kuhr-Korolev, Dirk Sclinkert, éds., *Towards Mobility : Varieties of Automobilism in East and West* (Hannover : Volkswagen AG, 2009).

2 Leur mérite à chacun est de livrer au sujet des biens de consommation que sont les automobiles au sens large (transports en commun, camions, et voitures particulières) des analyses transverses et transnationales des sociétés qui les ont produites. L'auto est en effet beaucoup plus que l'auto et, mieux que tout autre objet courant, elle a su « incarner les attentes et les compromis, les espoirs et les déceptions » des Européens de l'Est.

3 Ce sont présentement treize analyses qui explorent l'interface entre l'objectif idéal de la réalisation du socialisme et la réalité courante de l'automobilisme à l'Est. À la diversité des questions, rassemblées dans trois parties synthétiques, répond la diversité des monographies. Pour ce qui est des trois grandes divisions qui scandent les articles, la première s'intéresse aux systèmes de production, de distribution et de consommation de l'automobile socialiste, la seconde aux mobilités et aux villes socialistes et la troisième traite des cultures de l'automobilité liées à la voiture socialiste. La Tchécoslovaquie est vue par Valentina Fava, la Pologne par Mariusz Jastrzab, la Hongrie par György Péteri, l'Allemagne de l'Est et l'URSS, aux développements parfois parallèles, Elke Beyer, Carina Kuhr-Korolev, Esther Meier, Eli Rubin et Kurt Möser, et le cas de la ville de Belgrade par Brigitte Le Normand.

4 Comme attendu, l'automobile, se révéla être partout un enjeu car elle était perçue au quotidien, à l'Est au même titre qu'ailleurs, comme un marqueur de réussite économique et, tout simplement, de développement. Il faut ajouter au tableau le contexte de rivalité de la guerre froide qui transforma les véhicules et leur diffusion en oripeau politique et en outil de pression tant à usage externe sur la scène diplomatique, qu'interne, dans le champ domestique. En définitive d'ailleurs, l'échec final de ces régimes a trouvé dans le symbole de la confrontation des Trabant et des Mercedes, sur les ruines du mur de Berlin, un emblème de la « victoire » de l'économie de marché occidentale.

5 Sous les auspices de la théorie de l'*Automobility* de John Urry dont la définition dans le champ des sciences sociales est rappelée page 144 (notion à laquelle nous préférons celle d'automobilisme[2]), les auteurs se sont employés à passer en revue systématiquement les différents paramètres constitutifs d'une culture commune de l'Est de l'objet roulant, par-delà les rares différences vernaculaires.

6 Deux évidences en ressortent : tout d'abord, le rapport à l'auto a existé fortement dans ces pays – finalement pas si « en retard » ou éloignés de l'Ouest en termes statistiques… –, qui encore aujourd'hui sont très présents dans cette branche industrielle et dans le mécano stratégique des constructeurs. Les articles livrent des tableaux riches qui apportent des données sur les taux de motorisation et de densités de possession, etc. Une forme de continuité de l'histoire se dessine par conséquent : les actuels sites de production automobile les plus concurrentiels (spécialisés pour certains dans le *low cost* ; on pense immédiatement à Dacia en Roumanie mais aussi à l'ensemble des équipementiers d'envergure mondiale qui y ont des usines) se trouvent dans les pays étudiés en raison d'un coût du travail moindre et des fortes compétences locales construites pendant la période socialiste.

7 Ensuite, deuxième grande confirmation : l'automobile, pourtant réputée « simple moyen de transport », n'a pas cessé en réalité d'être à l'Est, comme à l'Ouest, un outil de distinction. Une forme de refoulé permanent s'est donc construite dans les États socialistes. Les porte-à-faux idéologiques ou bien même, si l'on peut hasarder un jugement plus sévère, la fausseté du système, qui ont finalement conduit à son échec se dessinent tant dans le texte de Lewis Siegelbaum qui introduit généralement le sujet que dans la contribution clé de Luminita Gatejel sur « l'héritage commun de la culture automobile socialiste ». Ainsi, l'auto fut-elle au cœur de « nombreuses contradictions et de nombreux dilemmes » vis-à-vis de la tentative de construction d'une authentique société socialiste (p. 155). Derrière son usage courant se profilaient en fait des hiérarchies bien établies et parfois discrétionnaires. La stratégie de l'exception

normalisée, du favoritisme (bien fouillé, dans ce livre, dans le chapitre consacré à la Pologne par exemple), du contournement et de la débrouille ont donc paradoxalement renforcé le sentiment matérialiste de propriété. Enfin, qui n'a pas vu les usagers retirer leurs balais d'essuie-glace après avoir garé leur véhicule – comme nous l'avons vu faire en Allemagne de l'Est il y a trente ans… – ne comprend pas l'ambiance de pénurie et de débrouille qui pouvait régner alors, ce que rappelle l'article de Kurt Möser sur le bricolage parallèle (Tinkering) des usagers est-allemands contraints de surcroît de vivre avec la réalité tentante de l'Ouest, et surtout son imaginaire frustrant, exhibés sous leurs yeux.

8 Par-delà les mésaventures et les illusions de la motorisation individuelle dans chaque pays, c'est enfin l'échec ou à tout le moins les incohérences du COMECON dans la voie d'une illusoire coordination internationale du travail qui ressort. En définitive, le livre pointe l'existence d'une introuvable et intenable « république des conducteurs » socialistes[3], pour paraphraser le titre de l'analyse très suggestive consacrée par Cotten Seiler aux États-Unis d'Amérique. Et c'est bien à une meilleure compréhension symétrique de ce qui s'est passé en occident dans le même temps que conduit aussi magistralement cet ouvrage consacré à cet autre monde automobile qui a existé à l'Est.

NOTES

1. Voir compte rendu paru de Larissa Zakharova paru dans les *Cahiers du Monde russe*, 49 (4), 2008, p. 784-788.

2. Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant : Essai sur les mondes de l'automobilisme*, P. : Autrement, 2008.

3. Cotten Seiler, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago : The University of Chicago Press, 2008. Signalons un important forum consacré au livre de C. Seiler qui peut également enrichir ce sujet : *History and Technology*, 26, (4), December 2010.