

Rouler en Youngtimer : une autre façon de vivre son automobilisme ?

Par Gaëtan Mangin et Hervé Marchal

Depuis une vingtaine d'années, les *youngtimers* occupent le devant de la scène... En témoignent le succès d'émissions télévisées^[1] dédiées à la réparation de véhicules vintage^[2] et à leur mise en valeur^[3], l'apparition de nombreux espaces numériques voués à la passion des anciennes voitures^[4], la présence grandissante de véhicules des années 1970-1980 dans des séries policières grand public^[5], la multiplication des rassemblements et des « salons » exposant de tels véhicules^[6], ou encore la création en 2010 de la revue à succès *Youngtimers* (littéralement « les jeunes anciennes ») consacrée aux véhicules dits « mythiques » des années 1970 à 1990 (et même bien souvent des années 2000). Les chiffres confirment, d'ailleurs, ce qui s'apparente à une dynamique plus générale dans la mesure où, en 2022, le site de *l'argus*^[7] note encore une progression de 6 % des ventes de véhicules âgés de 20 à 30 ans et que la part des véhicules de plus de 20 ans parmi les voitures en circulation ne cesse d'augmenter, passant de 5 à 10 % du parc automobile français entre 2011 et 2022^[8]. Mais ce qui retient particulièrement notre attention quant à cette tendance, c'est, comme en atteste tout particulièrement le contenu de la revue *Youngtimers*, qu'elle s'accompagne, en outre, d'un usage revendiqué de voitures anciennes pour les mobilités sinon quotidiennes, du moins ordinaires^[9] (Mangin 2022).

Comment ne pas souligner que l'engagement dans de tels usages résonne comme une énigme à l'heure des nécessaires adaptations aux enjeux écologiques de plus en plus incontournables (GIEC 2022), au moment où la fin de la commercialisation des véhicules thermiques est programmée par le Parlement européen pour 2035 et dans un contexte de régulation des flux de voiture au sein des grandes centralités urbaines – se traduisant, notamment, par le projet controversé de Zones à Faibles Émissions (ZFE) qui excluraient de fait ces véhicules des principales centralités urbaines (Reigner et Brenac 2021) ? Autant dire que la période est propice à une critique vive des modes de déplacement fortement émetteurs de CO₂ ^[10], allant de pair avec des logiques de stigmatisation (Böhm 2006) et de consolidation de l'autorité culturelle et morale (et bientôt légale) de la voiture électrique (Jarrigeon et Al. 2015 ; Ortar et Ryghaug 2019). Compte tenu de ces éléments de contexte, la question se pose de savoir pourquoi, aujourd'hui, un certain nombre d'individus^[11] recourt volontairement^[12] à des voitures des années 1970-2000 pour se déplacer de façon plus ou moins régulière, à tel point que semblent se dessiner les

contours d'une nouvelle façon de vivre sa mobilité fondée sur l'usage de véhicules que nous appellerons donc ici des *youngtimers*, reprenant ainsi à notre compte une catégorie désormais diffusée et opérante^[13] ? En d'autres termes, qu'est-ce que recouvre aujourd'hui, au mitan des années 2020, l'usage ordinaire de voitures *a priori* anachroniques, tant du point de vue des nouvelles injonctions environnementales (Coulangeon et Al. 2023), des agréments ludo-technico-sécuritaires des véhicules actuels que des options politiques des villes en matière de circulation automobile (Debrie et Al. 2020) ? Et surtout, comment les usagers en question justifient-ils une telle manière de se déplacer ?

Le paradoxe vaut d'être souligné^[14] : ces voitures anciennes semblent partie prenante d'une nouvelle forme d'automobilisme (Flonneau 2008) que nous proposons de saisir au plus près des usagers et de leurs réalités vécues. Pour accéder aux raisons, aux représentations et même aux sentiments qui se jouent à travers le recours régulier à ces véhicules, il nous a d'abord paru nécessaire de réaliser une analyse de contenu thématique (Bardin 2013) de la revue *Youngtimers* (173 numéros parus à ce jour, depuis juin 2010), laquelle peut être considérée comme un révélateur ou un analyseur de cette nouvelle manière de vivre sa mobilité qui nous préoccupe ici. Précisons que, même si cette revue entend mettre au centre de sa ligne éditoriale les « véhicules mythiques des années 1970 à 1990 » dont les usages font cohabiter des logiques utilitaires et affectivo-ludiques, elle ouvre volontiers ses pages à des véhicules ordinaires des années 1980, 1990 et même parfois des années 2000. Quoi qu'il en soit, la quasi-totalité des véhicules qui figurent dans la revue ne sont cantonnés ni à des loisirs isolés (rassemblements d'amateurs, promenades...) ni à une période restreinte – durant laquelle un individu userait d'un véhicule de manière transitoire. Leur acquisition s'exprime bel et bien comme un engagement durable et réfléchi de sa/son (auto)mobilité. Nous avons plus particulièrement analysé les « courriers des lecteurs » adressés à la revue (et publiés dans celle-ci) et, par extension, à ses lecteurs (qui parfois y répondent), dans la mesure où ils contiennent nombre de témoignages quant au fait d'utiliser sinon quotidiennement, du moins régulièrement un véhicule *youngtimer*.

Ensuite, il nous a semblé opportun de nous rendre là où se rassemblent le plus d'amateurs de voitures qui entrent dans la temporalité associée aux *youngtimers*^[15], c'est-à-dire au sein de rassemblements dominicaux plus ou moins spontanés et officiels (Mangin 2023) concentrant donc, dans une large mesure, des véhicules datant des années 1970-2000. Du fait de leur importance et de leur accessibilité, nous avons privilégié ceux organisés dans la région lilloise au sein de vastes parkings de supermarché. Nous y avons mené des observations ethnographiques (Laplantine 2015) entre 2018 et 2022, ce qui nous a permis de rencontrer des usagers de voitures « jeunes anciennes » pour réaliser avec eux des entretiens informels révélant combien nombre

de propos recueillis recourent les idéologies et représentations exprimées dans de nombreux témoignages publiés dans la revue *Youngtimer*^[16]. Parce que certains de ces usagers assument explicitement le recours quasi-quotidien à de tels véhicules pour diverses finalités qui dépassent de loin le seul registre de la mobilité, il nous a enfin semblé indispensable de réaliser des entretiens davantage formels avec eux – ceux qui ont accepté en réalité –, soit une trentaine de personnes au total. Ces entretiens ont clairement pris la forme d'entretiens « compréhensifs » (Kaufmann 2006) avec des possesseurs d'automobiles ordinaires commercialisées il y a 20 à 50 ans. L'objectif poursuivi était non seulement de mieux comprendre leur rapport à leur automobile, mais aussi et surtout à la société, à l'époque actuelle, aux autres et à eux-mêmes, étant entendu que le rapport à l'automobile se révèle « encastré » dans l'épaisseur des parcours de vie (Marchal 2014 ; Mangin 2025). Plus précisément, de tels entretiens, allant de pair avec un engagement fort du chercheur dans la relation qu'il instaure avec ses « informateurs », avaient pour ambition d'accéder, voire de produire des discours de justification semblables à ceux attendus dans le cadre de la sociologie pragmatique (Boltanski 1990 ; Boltanski et Thévenot 1991) et à même d'identifier les ressorts moraux à l'origine de la manière de se déplacer qui nous intéresse en l'occurrence. Ce n'est qu'au prix d'échanges relationnels forts, ponctués de discussions engagées lors desquelles l'analyste est altéré par le terrain, que de tels discours, subversifs bien souvent comme on le verra, ont pu se développer en confiance, d'où la démarche compréhensive retenue ici. Enfin, précisons qu'il pourra paraître étonnant, de prime abord, de constater que notre article ne soit pas ponctué de propos de personnes modestes se retrouvant au volant de voitures dont la fin de carrière est proche. Nous tenons ainsi à souligner qu'en raison même de notre dispositif méthodologique – lié logiquement à notre souci de comprendre les ressorts présidant au recours assumé à une *youngtimer* pour se déplacer –, nous n'avons pas été confrontés à des personnes qui roulent en *youngtimer* par nécessité, ni sans revendiquer l'appartenance de leur véhicule à cette catégorie. En ce sens, il s'agit d'un biais de sélection davantage inhérent à la population qui s'approprie la catégorie de *youngtimer* qu'à celle qui roule effectivement avec de vieux véhicules. Précisons enfin que les usages de *youngtimers* semblent, au regard de nos données de terrain, relever davantage de pratiques périurbaines et rurales, ce qui n'a rien d'étonnant au regard de la remise en cause de la place de la voiture dans les centralités urbaines.

C'est en s'appuyant sur ces différents matériaux empiriques que nous sommes en mesure de mettre en évidence, chez les usagers réguliers de *youngtimers*, une démarche contestataire vis-à-vis d'un ensemble de logiques mercantiles censées être à l'œuvre dans le rapport à l'objet « voiture » ; de préciser en quoi se joue ici une autre manière de faire de l'écologie loin,

justement, de telles logiques marchandes que l'on retrouverait dans ce qui est souvent nommé habituellement « la transition écologique » ; et enfin d'identifier les contours d'un idéal de société défini à partir d'une mobilité réinventée, car fondée sur une volonté de prendre le temps de vivre et, par extension, de prendre la route quand on veut et comme on veut.

Posséder et maîtriser une *youngtimer* pour affirmer son autonomie.

L'une des rhétoriques de justification, quant au fait d'utiliser un véhicule *youngtimer*, consiste à revendiquer une autonomie par rapport au monde marchand, et en particulier aux grands groupes automobiles qui décideraient unilatéralement, selon nombre de nos informateurs, de ce qu'un véhicule automobile doit être. En d'autres termes, les personnes rencontrées lors des rassemblements ainsi que les lecteurs de la revue *Youngtimers* dénoncent un processus de production qui serait intransitif, dans le sens où il se suffirait à lui-même, et ce d'autant plus à l'heure de la robotisation et de la conception assistée par ordinateurs :

Maintenant, c'est des mecs bardés de diplômes derrière un ordinateur qui construisent des bagnoles, ce n'est même plus l'homme qui crée la voiture, c'est l'ordinateur ! Moi, ça me dérange absolument, parce que je suis un puriste qui aime la voiture dans son état initial : un moteur à explosion avec 4 roues, une carrosserie sommaire et voilà ! Maintenant, ça n'a plus rien à voir, c'est pour ça, je les [les voitures actuelles] compare toujours à des micro-ondes, tu vois. (Jerry, 64 ans, décorateur retraité, roule en Volkswagen Golf 3 de 1993).

C'est dire si les concepteurs actuels apparaissent comme des profanateurs de la voiture à moteur thermique, laquelle est naturalisée en étant vue comme originelle, indépassable et authentique.

Ce qui est également dénoncé de façon récurrente, c'est le fait que l'automobile est désormais conçue pour un homme ordinaire et standardisé qui, d'une certaine façon, est déjà intégré à l'automobile avant même qu'elle ne soit lancée sur le marché et éprouvée sur la route :

C'est globalement la même chose [d'une voiture à l'autre], si tu rentres dedans, instinctivement, tu vas trouver le bouton pour la fenêtre, le levier de vitesse, ça va être là. Je suis sûr que les yeux fermés tu peux trouver le bouton de l'autoradio. (Charles, 27 ans, ingénieur, roule en Citroën 2 CV de 1988).

Tout serait donc fait pour que le couplage entre l'individu et la machine soit plus que jamais pré-formaté, pré-ajusté et hyper fonctionnel – ce qui a toujours été le cas bien sûr, contrairement à ce qu'affirment nombre d'individus rencontrés. Or, là où l'automobile est censée faire le conducteur, nos informateurs opposent une relation d'adaptation réciproque au sein de laquelle le conducteur doit également *faire l'automobile* :

Pour moi, c'est l'homme qui doit intervenir au maximum dans l'automobile, que ce soit à la fabrication ou dans son utilisation [...]. Et en plus, maintenant, avec les voitures électriques, c'est encore pire, c'est la haute technologie, c'est des ordinateurs ! Une voiture, ça n'a pas d'assistance, ça n'a pas d'ordinateur, ça n'a pas de GPS ! (Jerry, 64 ans, décorateur retraité, roule en Volkswagen Golf 3 de 1993).

À travers la réhabilitation de la relation à l'automobile, se joue à bien y regarder une résistance à l'effacement de l'être humain dans l'acte anodin de la conduite notamment. Loin d'une perspective où tout est mécaniquement déterminé par la modélisation initiale, les discours recueillis mettent en avant un pragmatisme au sens où la définition et l'appréhension de la voiture se jouent, et s'inventent même, dans le concret de la relation sensible entre l'individu et son objet. C'est que les scripts d'origine (Simondon 1989), c'est-à-dire les plans qui ont présidé à la conception des voitures (Akrich 1987) et qui contraignent les automobilistes à certains usages plutôt qu'à d'autres, s'avèrent insupportables pour des individus témoignant d'une exigence : celle d'éprouver le sentiment d'avoir une maîtrise et des prises dans l'habitacle ainsi que sur la conduite de son automobile, et peut-être même celle de son existence comme nous le verrons... En d'autres termes, aux yeux de nombre de possesseurs de *youngtimers*, ce qui est dommageable aujourd'hui, c'est l'intensification de dispositifs techniques jugés coercitifs et impersonnels.

Défendre un pouvoir d'intervention sur son automobile.

Autrement dit, les possesseurs de *youngtimers* sont demandeurs d'une conception automobile plus attentive aux usages réels de cet objet. De leur point de vue, en effet, les savoirs expérientiels des automobilistes sont purement et simplement ignorés dans la conception même des voitures, ce qui en fait des objets hautement techniques qui échapperaient aux usagers. Dès lors, l'enjeu est de disposer d'un véhicule accessible non seulement financièrement mais aussi et surtout mécaniquement : « C'est pas par souci économique, mais c'est de me dire que j'ai ma voiture et que je la répare moi-même » (Jacques, 59 ans, dentiste, roule en Mercedes classe A de 1999). Parallèlement, c'est le fait de pouvoir intervenir manuellement sur sa voiture qui est mis

en avant et, du même coup, une autre manière de faire que celle imposée par les nouvelles technologies :

Maintenant, un garagiste, il est en blouse blanche quoi ! Je trouve ça désolant, parce que la mécanique c'est de l'artisanat, des gens qui travaillent avec leurs mains, pas des gens qui travaillent avec leurs doigts sur un écran et sur un clavier ! (Jerry, 64 ans, décorateur retraité, roule en Volkswagen Golf 3 de 1993)

Ce que revendiquent à leur manière les possesseurs de *youngtimers*, c'est une expertise d'usage résultant directement de compétences acquises dans la nécessaire maintenance de leur véhicule (Mangin 2024). Comparativement à un véhicule actuel, une *youngtimer* se vit en effet comme plus docile, moins réfractaire aux interventions humaines : en un mot, elle n'est pas une chose étrange mais au contraire potentiellement compréhensible, et partant appropriable. Elle confère le sentiment de se mouvoir dans un environnement familier, que l'on maîtrise un peu et, par ricochet, que l'on ne subit pas complètement :

Je veux dire, c'est à la portée de tout le monde, hein, homme ou femme, voir s'il y a assez d'huile dans le moteur ou assez d'eau [...], même un gamin de 12 ans est en capacité de lever une jauge d'huile, de regarder s'il y a assez d'huile ou de regarder le bocal d'eau pour voir s'il y a de l'eau dedans. (Bruno, 56 ans, Educateur spécialisé, roule en Renault 4 de 1986).

Même si tous les possesseurs de *youngtimers* n'effectuent pas eux-mêmes l'entretien de leur véhicule, il reste que la facilité à comprendre le fonctionnement technique de telles voitures a été très fréquemment soulignée. Leur caractère encore rudimentaire sécurise en offrant la garantie de rester facilement réparable, par soi ou par autrui (Borg, 2012). La possession d'un véhicule *youngtimer* raisonne ainsi avec une volonté d'assurer la durabilité à l'objet et de tenir du même coup à bonne distance « l'offensive incessante du nouveau » (Crawford 2021, 82). Aussi rouler en *youngtimer* permet-il de concrétiser une éthique du soin à travers tous les moments d'attention et de disponibilité sensorielle et cognitive se traduisant par des attitudes et des gestes plus ou moins anodins comme tendre l'oreille pour être à l'écoute du moindre bruit, traiter un nouveau point de rouille, reclipser une garniture de porte... Cela rappelle combien une *youngtimer* est susceptible à tout moment d'interpeller son occupant et d'exiger des activités de maintenance (Denis et Pontille 2022).

Apprendre à connaître sa voiture.

La surveillance accrue que suppose une voiture de plus de 20 ans va de pair avec une forte appropriation de sorte qu'elle gagne en transparence, en intelligibilité. La voiture devient alors bien plus qu'un *objet* de déplacement, elle se mue en *chose*^[17] altérable, et bien plus encore en véritable compagnon de route. L'attention et le soin apportés régulièrement sont producteurs d'attachement, ce qui consolide un engagement d'autant plus durable qu'on porte la responsabilité de la « bonne santé » de sa voiture :

Ma Dyane, j'y tiens beaucoup, parce qu'en fait c'est MA voiture, c'est celle que j'ai retapée, re-retapée, j'ai changé l'embrayage, j'ai changé la boîte, j'ai fait ci, j'ai fait ça, je l'ai repeinte..., donc là je m'y suis attaché, parce que quelque part c'est une voiture, pas que j'ai construite mais que j'ai... dont je me suis beaucoup occupé. Et puis tu as un plaisir de réaliser un truc, si tu veux ! Ta bagnole est en panne, tu intervien, et ta bagnole roule. Quand tu ré pares ta bagnole et qu'elle redémarre, c'est toi qui es l'acteur de ce qui est en train de se passer. (Fabrice, 47 ans, Enseignant-Chercheur, roule en Citroën Dyane 6 de 1982).

Il y a chez certaines personnes rencontrées une exigence d'être en quelque sorte l'auteur de sa voiture. L'objectif est ici de rendre l'objet familier, de le domestiquer pour ne plus se retrouver comme un « sauvage » (Weber, 1996, p. 89), entendons comme un ignorant par rapport à cet assemblage artificiel de pièces qu'est une automobile. Mais encore faut-il préciser qu'une automobile ne se donne pas d'emblée et si facilement que cela, mais requiert un travail d'exploration et de domestication qui s'étend sur des années. Se joue donc ici un engagement temporel conséquent.

Parallèlement, ce qui est à souligner, c'est la possibilité de contester un sentiment de dépossession, d'être exclu de ce qui est à l'origine de ce moyen de transport qu'on habite et auquel on fait confiance. Les usagers n'expriment pas autre chose qu'une méfiance envers un système industriel et technique (Jarrige 2014) qu'ils ne maîtrisent plus parce qu'ils le pensent plus que jamais gouverné par des logiques marchandes et financières. Ils exigent la possibilité de s'appuyer, dans le cadre de mobilités ordinaires, sur des objets qui requièrent des compétences acquises, reconnues et maîtrisables, plutôt que de s'en remettre à ce « monde des autres » – pour reprendre assez librement les mots de Richard Hoggart (1970) – que représentent les ingénieurs et les techniciens de maintenance automobile. Rouler en *youngtimer*, c'est alors tenter d'échapper à l'emprise de systèmes experts spécifiques, élaborés par des multinationales qui en

détiendraient le monopole de la possession et de l'usage^[18] :

J'ai l'impression d'échapper à la course effrénée de l'industrie, de..., des arnaques quoi ! En plus, il n'y a pas du tout d'électronique [dans une *youngtimer*], ça c'était important, je ne voulais aucun électronique, parce que j'en avais marre de me faire avoir en fait. Au lieu d'aller à Midas faire cocher ma cinquième vidange machin, je vais faire faire ça par un pote, je paie 15 balles et j'apprends à la faire, et je ne demande plus aucun compte à personne par la suite ! Mais c'est tout simple ! Les gens vivent dans une complexité, et ils ne se rendent pas compte ! (Lucas, 22 ans, étudiant en philosophie reconverti en charpentier traditionnel, roule en Renault 4 de 1982)

Ne pas se « faire avoir » par la société marchande.

Face aux nouveaux standards de motorisation, de dimensions, ou encore de confort qui tendent à stigmatiser ceux qui roulent en voitures démodées et dépassées techniquement, nos informateurs opposent une stratégie de la ruse. Ils parviennent en quelque sorte à inverser le stigmate (Goffman [1975] 1996) : ce ne sont plus eux qui se trouvent en bas de l'échelle de prestige social, mais bel et bien ceux qui ne réfléchissent pas, qui « *se laissent berner par la société du repas chez McDo, de la vidange chez Midas et des autoroutes Vinci* ». En outre, ces derniers sont identifiés comme de « *vrais pollueurs* » parce qu'ils achètent des voitures électriques « *remplies de métaux rares* » et dont « *le recyclage des batteries n'est pas au point* » (propos entendus lors de nos observations, au cours de l'année 2019). Les possesseurs de *youngtimers* résistent, à leur façon, à des tendances historiques qui s'incarnent concrètement dans des dispositifs techniques ordinaires et qui imposent une conception de ce que doit être le progrès en matière de mobilité automobile (Gaglio 2011). Ils s'opposent ainsi à ce qu'ils considèrent comme un sens de l'histoire présenté comme vertueux et indiscutable, car suivant le sens d'un « progrès » qui le serait tout autant... (Jarrige 2022)

Rouler en *youngtimer* permet d'apporter une réponse détournée à la nécessaire possession d'une automobile (Dupuy 1999) en relativisant l'ensemble des dépendances qu'elle implique (aux concessionnaires, aux effets de mode, au numérique, aux garanties « constructeur » ...). Ce faisant, il ressort clairement que ce sont les pièges supposés de la société marchande qu'il s'agit d'éviter et même de défier. En ce sens, pour nos informateurs les moins aisés, justifier, assumer et revendiquer de se déplacer en *youngtimer* permet même d'engager une *logique de distinction sociale inversée*. Ils se démarquent effectivement des conducteurs de voitures récentes en

dénonçant par exemple leurs motivations à obtenir des profits symboliques relatifs à la « distinction verte » (Grossetête 2019), et les pointent du doigt pour les considérer comme des « *aliénés à la société de consommation* », à travers toutes sortes de publicités qui les incitent encore et encore à acheter du neuf. Rouler en *youngtimer* permet dès lors de prendre une revanche sociale en se réappropriant un objet hautement technique et donc en revendiquant une maîtrise rare et précieuse de son environnement mobilitaire direct.

Une autre manière de faire de l'écologie.

Si au travers de leurs discours critiques, aussi bien que de leur usage fréquent de véhicules érigés comme polluants par les pouvoirs publics, les possesseurs de *youngtimers* pourraient sembler s'opposer à l'écologie, c'est surtout à une écologie *mainstream* censée être motivée par des logiques radicalement marchandes et qui les placerait en dehors du sens du progrès incarné par la démotorisation, l'automatisation et l'électrification des infrastructures mobilitaires (Flonneau 2022).

Une recherche de stabilité et de solidité.

Au-delà de la possession et de l'usage d'une *youngtimer* qui s'inscrit dans une recherche de permanence, et qui contraste avec l'obsolescence subie, ne pouvons-nous pas voir dans le fait de rouler dans une voiture des années 1970-2000 la recherche de ce que A. Giddens (1991) appelle un cadre de sécurité ontologique, c'est-à-dire en l'espèce un support matériel stable et durable sur lequel l'individu peut s'appuyer pour donner sens à ce qu'il vit ? C'est, il nous semble, ce que nous a exprimé Sabine à propos de sa Citroën 2CV :

En fait, c'est aussi la question de la société consumériste dans laquelle on vit, dans laquelle on jette, et on remplace systématiquement, et le problème c'est que si on fait ça avec les objets... Aujourd'hui, j'ai peur que ce qu'on fait finalement avec les objets, on puisse le faire aussi avec les êtres humains. Par exemple, de l'amour Kleenex, le fait de pas vouloir entretenir une relation et faire en sorte qu'elle se renforce, mais en changer dès qu'elle devient insatisfaisante. J'vais pas changer ma 2cv parce qu'elle est insatisfaisante parce qu'elle ne marche plus ! J'aimerais la réparer, c'est le plaisir qu'on peut avoir aussi. C'est ça aussi, je pense que c'est une résistance à cette société capitaliste et consumériste dans laquelle on est, et on sent bien que c'est pas bon. (Sabine, 34 ans, Psychologue, roule en Citroën 2CV de 1987).

La voiture apparaît ici comme un compagnon matériel stable et même solide au sein d'une vie qui peut, à bien des égards, sembler trop « liquide » (Bauman 2006), tant les relations sociales contemporaines peuvent être vécues comme étant fragiles et même superficielles, voire interchangeables à la manière précisément de marchandises (Illouz 2006).

Pour l'individu contemporain soumis à la flexibilité, au changement perpétuel et à l'adaptabilité, les voitures *youngtimers* permettent, selon leurs possesseur et usagers, de se protéger partiellement de la course à l'obsolescence programmée (Latouche 2015) et de s'inscrire dans un registre temporel qui nie sinon l'éphémère, du moins entend maîtriser les effets d'un temps où tout se jette. Par extension, il est question de ne pas être trop caractéristique de son époque, apparaître comme excessivement marqués par une écologie jugée trompeuse car inféodée aux intérêts financiers :

Lorsque l'écologie n'est pas une conviction profonde, mais un lobbying financier, toutes les bonnes résolutions tournent au grand n'importe quoi. Tout le monde n'a pas envie de se sentir formaté : la vieille bagnole rentre aussi dans une forme de liberté d'expression, et elle ne signifie pas nécessairement menace écolo ! (Jean-Paul, Revue *Youngtimers* n°8 2011)

Voilà ce que nous a dit Philippe, 64 ans, enseignant agrégé en retraite, qui roule en 205 de 1987 :

Ils veulent me faire acheter une voiture électrique, mais tout ça c'est de l'écologie bidon ! C'est pas comme ça qu'on va s'en sortir. Moi, je ne participe pas à acheter du neuf ! Et j'ai le vélo dans le coffre !

Il y a ici un rejet du fait d'acheter des déchets en puissance et un refus d'un sentiment de culpabilité consécutif à l'engagement dans une consommation vécue comme déraisonnable et absurde à bien des égards.

Une autre vision de l'écologie.

Les usagers de *youngtimers* soumettent des réflexions écologiques proposant de partir de l'existant, du présent, pour penser un futur qui rompt avec une aspiration sans fin à l'innovation consumériste :

Il n'est pas évident d'expliquer à nos chers écologistes que conserver et faire rouler une "vieille" auto à la place d'en fabriquer une neuve permet d'économiser des hectolitres d'eau, des kilos d'acier, de caoutchouc et de plastique, etc. C'est tout le problème de ne s'en tenir qu'à la pollution directe (les gaz qui sortent de l'échappement) plutôt que d'analyser le cycle de vie total, de la fabrication au recyclage en passant par l'usage... (Richard, Revue *Youngtimers* n°79 2017).

Sans dire qu'il relève d'un acte de militantisme vert, l'usage d'un véhicule *youngtimer* ne relève pas de comportements à proprement parler anti-écologistes, mais plutôt d'une sorte de foi possiblement créatrice en l'avenir (James 2005) tiraillé entre la radicalité d'un discours de la régression et celle de la promesse considérée comme folle d'un progrès sans fin. Pour certains, rouler en *youngtimer*, c'est même bricoler concrètement une contre-définition de ce que doit être le futur, comme pour Bruno chez qui un tel registre de mobilités correspond à une aspiration à un mode de vie empreint de sobriété et de respect accru des écosystèmes :

Je suis pas nostalgique du passé non plus et je suis pas anti-progrès, mais heu..., je trouve qu'on a été trop loin sur certaines choses, qu'on va trop loin par rapport à la planète aussi, la pollution, tout ça. [...] En fait, un de mes rêves, c'est d'être autonome au niveau énergétique [...]. Il y a aussi cette démarche-là, enfin écologiste... Oui écologiste ! On peut dire écologiste, ça me dérange pas, c'est pas une insulte ! [...] Même si en termes de particules, elle est pas au point. Enfin, pas au point... c'est pas une voiture qui ne pollue pas ! Mais elle est passée quand même au contrôle technique ! Et du fait qu'elle ait une troisième vie ou une deuxième vie ou... hé ben ça compense largement heu... le nickel ou j'sais pas quoi, les métaux, ou les trucs qu'on aurait été extraire j'sais pas où, en polluant à mort, pour faire les plastiques pour les tableaux de bord, tu vois ? Donc ça compense largement ! (Bruno, 56 ans, Educateur spécialisé, roule en Renault 4 de 1986).

Si les usagers de *youngtimers* affirment ne ressentir aucune honte à rouler dans ces voitures, ce n'est ni par provocation, ni par une sorte de folie destructrice, mais plutôt parce qu'une telle façon de se déplacer ne constitue en rien un comportement allant à l'encontre de leurs aspirations et convictions relevant à leurs yeux et d'une façon ou d'une autre de l'écologie. En effet, l'opposition à une transition écologique basée sur la généralisation de la mobilité électrique traduit ici une opposition à une écologie *top-down*, descendante, pilotée et imposée politiquement. À cet égard, dans la revue *Youngtimers*, nous pouvons lire ces propos :

La tireuse de San Fernando [Anne Hidalgo] et ses guérilleros de l'Hôtel de ville de Paris se sont donné pour mission d'éradiquer de la capitale les vieilles guimbardes parasites. Le français moyen en a plein les bottes d'être systématiquement considéré comme un mauvais élève responsable de tous les maux écologiques de la planète, juste parce qu'il se déplace – souvent par obligation – en voiture » (Edito de la Revue *Youngtimers* n°64 2016) ; « Quant à savoir s'il faut intégrer Anne Hidalgo dans le choix d'une ancienne, la réponse est non bien sûr ! (Propos des rédacteurs de la Revue *Youngtimers* n°63 2016)

Sans considérer nous-mêmes les conducteurs de *youngtimers* comme des héros écologistes, soulignons toutefois que la conception du rapport à l'objet que sous-tendent les mobilités dont il est question ici se rapproche des mouvements relatifs à un « matérialisme durable » reposant sur « des gestes qui sont à la fois des actes de résistance individuelle et de reconstruction institutionnelle [...] [des] pratiques [qui] incarnent une tendance vers la réappropriation des processus de la vie matérielle et des flux de capitaux, de matériels et de pouvoir » (Schlosberg et Coles 2019, 252).

Rouler en *youngtimer*, c'est donc avant tout dénoncer ce qui semble relever pour certains de « réponse inadaptée à un vrai problème de fond », et traduit une angoisse et un repli face à l'infécondité d'un récit de la transition basé sur la peur et la sanction (Dubet 2014). Mais c'est aussi s'opposer à une vision exprimée comme manichéenne et caricaturale de l'écologie, qui supposerait que certains soient des citoyens vertueux tandis que d'autres incarneraient la figure de pollueurs jouisseurs et égoïstes. À cet égard, la possession d'une voiture des années 1970-2000 renverrait à une manière alternative d'envisager l'écologie et les dispositions à prendre pour le futur de la planète. Les usagers de *youngtimers* ne sont donc pas de purs de préoccupations environnementales – dans leurs propos du moins – mais se déclarent au contraire déjà conscients des impacts liés au climat :

Je reconnais et je comprends qu'il y a un impact sur la pollution, qu'il y a à mon sens trop de voitures ! Et qu'il n'y a peut-être pas besoin d'avoir deux voire trois bagnoles ! (Maryan 30 ans, étudiant, roule en Talbot Horizon de 1982).

Une critique de l'automobilisme.

Si les automobilistes rencontre?s entendent pour la plupart s'inclure dans la transition écologique, cette dernie?re devrait relever, à les écouter, davantage d'une refonte ambitieuse du syste?me de mobilite? que des perspectives qui consistent a? faire reposer l'avenir sur les me?mes syste?mes automobiles qui aujourd'hui s'électrifient. Autrement dit, quitte à imposer des bouleversements majeurs, mieux vaut selon eux repenser le système mobilitaire dans son ensemble plutôt que de perpétuer un système « tout-automobile » (Héran 2020). Ainsi, si l'on devait définir une conception de l'écologie défendue par les usagers de *youngtimers*, ce serait une écologie qui se veut adaptée aux modes de vie actuels – qui ne se passe donc pas d'automobile – mais qui entend, paradoxalement, refuser l'automobilisme contemporain fondé sur le recours évident et systématique à l'automobile pour nombre de déplacements du quotidien et sa centralité indiscutable et donc indiscutée dans l'aménagement du territoire (Dupuy 1995). L'automobilisme qui est dénoncé renvoie ainsi à un imaginaire tenace où la voiture est vue comme émancipatrice et où elle apparaît hégémonique au sein des mobilités. L'automobile contemporaine est par ailleurs identifiée par nos informateurs comme un objet transitif, car de fait lié à un ensemble d'équipements du quotidien (smartphone, télé, micro-ondes...) érigés en véritables symboles d'une société radicalement orientée vers « *la consommation frénétique* » de produits voués à devenir des déchets et à être remplacés par d'autres, aussitôt mise sur le marché une version plus élaborée et louangée pour ses prétendues innovations.

Contrairement à ce qu'on aurait pu penser de prime abord, nos informateurs ne sont pas tous, loin s'en faut, des automobilistes convaincus prêchant un automobilisme radical. Rouler en *youngtimer*, c'est pour certains se projeter dans une nouvelle forme de mobilite? qui me?le re?sistance et acceptation, qui rele?ve d'une ne?gociation entre l'existant et un monde a? inventer. Bertrand, par exemple, parle de « *conversion a? la voiture ancienne* » (Revue *Youngtimers* n°72 2017) pour de?signer cet engagement dans une mobilite? qui conjugue des objets d'autrefois a? un trafic contemporain lui-me?me en pleine mutation. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, les valeurs lie?es a? la possession d'une automobile des années 1970-2000 vont de pair avec une redéfinition des imaginaires relatifs à la voiture, et semblent même propices a? de nouvelles projections vers un monde moins automobile et plus lent (Sansot 2000), faisant notamment la part belle aux mobilite?s alternatives, comme par exemple le « retour de la bicyclette » (Héran 2015). Fabrice insiste sur cette image qu'il souhaite tenir a? distance du collectionneur-pollueur passe?iste, en insistant sur le potentiel enthousiasmant des de?fis mobilitaires :

Moi je suis pas nostalgique ! Je pense que cette société d'avant, celle de la conquête, on se trompait. Elle a oublié la finitude des choses, comme je pense qu'aujourd'hui on oublie qu'il y a des perspectives ! La perspective c'est le vélo par exemple [...] Avec le vélo, on va dans des endroits où la voiture ne va plus, on s'affranchit des embouteillages, voilà. On peut se projeter de nouveau ! (Fabrice, 47 ans, Enseignant-Chercheur, roule en Citroën Dyane 6 de 1982)

De ce point de vue, passer à un monde post-automobile ne suppose pas forcément de rompre avec la possession d'une voiture (Dennis et Urry 2009), mais pourrait au contraire, selon nos informateurs, passer par une re-intensification du rapport à cette dernière, en travaillant notamment aux qualités de la relation à l'objet mais aussi, voire surtout, à la gravité que son usage implique. Il s'agit de faire de la voiture un objet non-ordinaire, ou mieux extra-ordinaire, qui devient autre chose qu'un banal moyen de déplacement. Autrement dit, nombre de nos informateurs prônent la qualité et non la quantité, la durabilité *stricto sensu* des objets et non leur fugacité, la possibilité d'un attachement garantie par la robustesse des choses et non l'efficacité éphémère : se dessinent ici les contours d'une éthique de la durabilité, du temps long, de la permanence et de la solidité :

Par leur fiabilité, [les voitures récentes] se retrouvent plus vite à la casse qu'une voiture ancienne. Elles ont pas vocation à durer, non... le but c'est de consommer ! Avant, on faisait des voitures robustes ! La Saab 900, c'est de la voiture robuste. Pourquoi ? Parce qu'on n'était pas dans cette démarche-là, de consommation ! (Yannis, 40 ans, Chef d'entreprise, roule en Saab 900 de 1985)

Aux voitures conçues pour être remplacées assez rapidement, nos informateurs objectent la robustesse des leurs. Mais plus encore, ils expriment volontiers une croyance en une sorte de voiture ultime, parfaite, indépassable, non plus un simple objet produit en série mais bel et bien une véritable œuvre d'art (Lahire 2015) : en un mot mythifiée, car extraite de leur époque et désormais comme située en dehors du temps, de l'histoire. Ainsi se comprennent la suite des propos de Yannis :

Elle est dessinée dans deux rectangles d'or, tu vois ? Donc : rectangle d'or, elle a des proportions parfaites ! Donc à l'œil elle plaît à beaucoup de gens. Pourquoi les 4 saisons de Vivaldi plaisent ? Parce qu'il y a quelque chose là-dedans de transcendant ! On est dans la virtuosité, dans la pureté de la chose, et dans l'objet c'est aussi le

dessin, la ligne ! Les proportions sont parfaites. Pourquoi il y a des pièces de *design* mondialement réputées, qui plaisent à la majeure partie des gens même s'ils ne pourront jamais se le payer ? Parce qu'elles sont objectivement belles.

Réinventer un idéal de la route.

Parallèlement aux enjeux relatifs à l'autonomie et à l'écologie, il ressort de nos investigations que posséder un véhicule *youngtimer* s'accompagne de l'expression d'un nouvel idéal de la route, au sein duquel se niche un idéal de société. Par ses caractéristiques désuètes (puissance, confort, équipements...), la *youngtimer* représente un cadre socio-technique qui impose de fait au conducteur un autre rapport au temps, à la société, aux autres et à soi que celui inhérent aux voitures d'aujourd'hui, incarnant des impératifs d'efficacité, de performance et de sécurité. À un automobilisme fonctionnaliste donc, les possesseurs de véhicules des années 1970-2000 opposent une conception de la route comme expérience intime, sensorielle voire existentielle.

Vivre des moments où les contraintes sont choisies.

Au volant d'une *youngtimer*, le trajet inscrit dans la quotidienneté peut volontiers devenir un véritable moment au sein duquel il est possible de convoquer une époque passée, largement fantasmée, et synonyme d'une vie définie comme paisible, sereine. Les conducteurs y investissent des conduites désencastrées du présent en s'immergeant dans un univers fictionnel relatif à une époque plus ou moins lointaine. Autrement dit, ils réhabilitent durant leurs trajets le passé dans le présent – parfois juste le temps d'acheter un paquet de cigarette ou une baguette de pain –, ce qui se traduit par l'installation d'un autoradio-cassette d'époque ou l'oubli volontaire du téléphone portable et du GPS par exemple :

Je ne prends pas de portable, je veux pouvoir retrouver des réflexes de "dans le temps", enfin de l'époque, c'est-à-dire concrètement : pas de GPS, pas d'aide au stationnement... Ça veut dire que ça demande un effort sans prothèse numérique, sans ce qui peut me faciliter effectivement la vie, me faire gagner du temps, et là encore gagner du temps pour quoi ? Pour faire encore une autre activité, encore... Je pourrais sortir mon portable, avec Google Maps qui me guide, à droite, à gauche, mais ce que fais, c'est pour retrouver d'anciens réflexes. Et au besoin, je demande aux gens. (Marc, 44 ans, enseignant-chercheur, roule en Jaguar XJ6 de 1995).

À bien les écouter, et au regard des compétences de conduites requises par les véhicules *youngtimers*, nos informateurs expriment le désir de choisir leurs contraintes de manière à rompre avec des mobilités quotidiennes perçues comme trop assistées et, par extension, aliénantes d'une façon ou d'une autre – notamment du fait de géolocalisations subies, de messages incitant à s'arrêter pour se reposer, des multiples alertes appelant à réduire sa vitesse ou augmenter ses distances de sécurité, ou encore la suggestion d'un arrêt dans l'une des grandes enseignes de restauration se trouvant à proximité. Pour autant, ils ne sont pas des anarchistes de la route et entendent simplement évoluer au sein d'un cadre socio-technique acceptables à leurs yeux, parce que perçu comme moins normatif et plus souple :

J'avais entendu une fois un moine dire que la règle de son ordre, c'était pas une contrainte, que la règle de son ordre, c'est ce qui lui permettait de créer quelque chose dans sa vie. C'est-à-dire qu'on vit tous dans des mondes qui sont limités, et qui sont contraints, et la question n'est pas de savoir comment puis-je me libérer de toutes les contraintes, mais plutôt comment puis-je être créatif dans ces contraintes. (Denis, 49 ans, directeur d'un institut de statistiques, roule en Citroën 2CV 1984).

De ce point de vue, rouler en *youngtimer* va de pair avec une éthique de la liberté synonyme de possibilité d'être plus que ce que la voiture modélisée, conçue ou rationalisée veut que l'on soit.

Revivre un passé excitant.

Se déplacer en voiture des années 1970-2000 va de pair avec le fait de s'octroyer des parenthèses temporelles permettant de (re)convoquer un avenir aujourd'hui révolu. Rouler en *youngtimer*, c'est en effet, selon nos informateurs, se reconnecter avec une époque qui serait caractérisée par une promesse d'un futur bien plus excitant, bien plus enivrant et exaltant que celui qui nous est permis d'envisager aujourd'hui ; une époque où tout le monde était censé être d'accord sur l'idée du futur et sur le sens vers lequel le monde se dirigeait :

Au volant, tu retrouves cet esprit d'avant, mais qui en fait n'était qu'une illusion. Mais c'est comme les rêves, les rêves c'est gai ! Ça te rappelle un autre monde, mais un monde qui n'a jamais existé ! C'est comme..., tu vas voir le Concorde, c'est une œuvre humaine admirable, et en même temps il faut pas utiliser ça, c'est une voie sans issue, ça crame beaucoup trop de carburant [...]. Sauf que c'est tellement magnifique ! Et c'est le problème en fait, je crois qu'on est dans une civilisation qui

pense qu'elle peut réaliser ses rêves, qu'elle pense même qu'elle a le droit de réaliser tous ses rêves, et ça c'est l'erreur absolue ! C'est comme croire qu'on peut réaliser tous ses fantasmes, c'est comme les fantasmes voilà. On ne les réalise pas. (Fabrice, 47 ans, Enseignant-Chercheur, roule en Citroën Dyane 6 de 1982).

Il s'agit là de renouer avec des projections partagées et un idéal commun de progrès, de convoquer un passé enchanté lors duquel la promesse du futur reposait sur des projections heureuses, enthousiasmantes. Les *youngtimers* permettent donc de rompre avec la difficulté partagée à se projeter dans un monde incertain, et qui trouve maintenant son apogée dans les angoisses solastalgiques – aussi appelées éco-anxiété. Habiter une *youngtimer*, c'est une manière *de se laisser habiter* par le fantasme d'une époque magnifiée, et partant, de mettre à distance les aspects invalidés et invalidants, angoissants, du monde contemporain. C'est notamment parce que les *youngtimers* offrent la possibilité de s'immerger dans un passé fantasmé, recomposé et idéalisé, qu'elles se trouvent largement investies par une jeunesse pourtant née après la construction de ces voitures. Samuel (22 ans, apprenti en mécanique, roule en Peugeot 106 Rallye de 1995) représente un exemple pour le moins typique de ces jeunes – souvent des hommes – qui usent d'une telle voiture de façon à prendre leurs distances avec l'époque contemporaine :

Les gens ils viennent te voir, ils t'expliquent : "Moi j'avais 18 ans, j'allais travailler avec ça à l'époque". En fait, [...] l'attrait des voitures anciennes, c'est de connaître l'histoire que t'as pas vue. Une époque que t'as pas connue. Ou alors se rappeler une époque que t'as connue mais qu'existe plus aujourd'hui ! Moi j'adore. Des fois, j'ai une phrase que je me répète un peu, c'est : "je suis nostalgique d'une époque que j'ai pas connue". C'était mieux, avant. Je sais pas si tu vois ce que je veux dire... Pour moi le récent c'est cool, c'est bien, une M3 c'est cool, mais une vieille M3 e30, ça surpasse tout ce qui peut se faire maintenant ! Je trouve qu'à l'époque, c'était beaucoup mieux conçu, beaucoup plus costaud, c'était... Tu pouvais tout faire sur la voiture, y'avait un esprit de partage. Si je discute avec ma grand-mère... J'habite un village, moi je l'ai connu, j'étais petit, je connaissais tout le monde. Maintenant, je connais beaucoup moins de gens. Pour moi, l'époque, c'est quelque chose que j'aurais voulu connaître. Je peux pas être nostalgique d'une époque que j'ai pas connue, mais tu vois, je rêverais de pouvoir retourner dans le passé, et voir comment ça se passait. Tout avait beaucoup plus de gueule avant ! Le mode de vie de l'époque, le fait qu'il y ait beaucoup plus de convivialité que maintenant... Et tu

peux retrouver ça sur les rassemblements, tu vois ? Les gens étaient moins timides... Vraiment, y'avait un autre esprit je trouve, qui s'est vraiment perdu avec le temps, et je trouve ça dommage, et donc c'est cool de pouvoir avoir des témoignages du passé aujourd'hui. Pouvoir re-rouler avec ces voitures aujourd'hui, ça te témoigne de cette époque, et c'est pouvoir se dire "bah là, c'est comme si je retournais dans les années 80". À l'époque y'a eu l'exode rural, les gens sont partis en ville, et maintenant, je trouve qu'il y a un peu le phénomène inverse, les mœurs de la ville ont tendance à s'étendre sur la campagne, et ça je trouve que c'est pas une bonne chose. Les gens s'éloignent, les fêtes du village existent plus aujourd'hui, les traditions se perdent avec le temps, les gens s'entraident moins... Tu peux tomber en panne au bord de la route, y'a beaucoup moins de gens qui vont t'aider. Ils sont dans le jugement, la moquerie..., alors qu'à l'époque, c'était pas le cas ! Samuel (22 ans, apprenti en mécanique, roule en Peugeot 106 Rallye de 1995)

À l'écouter, le goût d'un passé – largement mythifié et rebricolé à partir d'idées reçues (Kaufman et Al. 2025) – devient le révélateur d'une difficulté à supporter le coût du présent.

Faire des déplacements des moments de qualité.

Si rouler en *youngtimer* peut être synonyme d'une immersion dans un passé révolu, il reste que cette forme de mobilité peut aussi servir à réinvestir le temps présent, loin des caractères contraignants et éprouvants des mobilités quotidiennes (Enaux et Al. 2011). C'est notamment là une façon d'échapper, au moins dans l'histoire que l'on se raconte, aux temporalités compressées (Rosa 2010). Le paradoxe vaut d'être soulevé : les moments au volant de sa voiture *youngtimer* agissent comme autant de parenthèses de décélération, voire comme autant de sas de décompression pour mettre à bonne distance une société de la vitesse (Virilio 2011) :

Mes parents, ils sont là-dedans, ils gagnent du temps, ils ont le petit boîtier pour passer au péage et puis tout est prélevé sur leur compte... Moi, je trouve ça effrayant ! C'est effrayant ! T'as l'impression que c'est simple mais au final ça va encore plus vite ! (Lucas, 22 ans, étudiant en philosophie reconverti en charpentier traditionnel, roule en Renault 4 de 1982)

Plus largement, pour cet informateur, rouler uniquement avec sa Renault 4 participe d'une redéfinition profonde de son rapport au temps qui s'inscrit dans un tournant biographique marqué par une remise en cause de la compression du temps. Cette nouvelle forme de mobilité,

synonyme d'aménagement d'un rythme à soi, devient aussi une nouvelle forme de vie, empreinte de contestation :

Les autoroutes, c'est ça aussi, c'est ça qui me rend malade, je suis obligé de faire des longues distances parce que mes parents habitent dans le sud, mais par les autoroutes, c'est le truc anormal rendu démocratique quoi. C'est un truc bizarre, c'est énorme, c'est hideux, c'est large, et c'est payant et c'est cher ! Et c'est ce que tout le monde prend tout le temps et ça me plaisait pas. J'essaie d'échapper à l'arnaque générale !

Pour Lucas comme pour beaucoup d'autres possesseurs de *youngtimers*, on est au plus loin d'une adhésion au culte de la performance (Ehrenberg 1991) et au plus près d'une vie vue comme authentique, pleinement éprouvée (et parfois éprouvante, compte tenu de ce qu'elle suppose d'investissement personnel) :

C'est un peu, aussi, une sorte de réaction contre, heu ouais..., les autoroutes, les zones industrielles, les zones d'activité, tout ça. Quand tu vas sur l'autoroute tu vois que ça ! Par la nationale aussi hein, à la sortie de chaque ville t'as des grosses zones horribles. Je mets un peu tout dans le même paquet, dans ce monde les gens sont ultra-conformistes et tu n'as pas besoin de faire grand-chose de différent pour au final découvrir des trésors. Donc c'est un bonheur de prendre à chaque fois une route différente pour aller voir mes parents, un coup tu passes par Le Puy-en-Velay, un coup tu passes par la Bourgogne, tu t'écarter un petit peu des autoroutes, tu t'écarter un petit peu des voitures modernes, et puis au lieu d'aller au Formule 1, tu vas dans un petit hôtel-restau machin. C'est un plaisir quoi, tu vis dans ton territoire, c'est un peu contre la standardisation aussi que je réagis.

La *youngtimer*, par sa rareté dans le paysage automobile, ses aspects rudimentaires, sa fiabilité (toute) relative, semble procurer des expériences éloignées de celles et ceux engagés dans des vies vues comme standardisées ; des expériences recherchées, marquantes, qui donnent l'impression que sa propre vie ne ressemble à aucune autre. Il en découle un rapport à soi fortifié, intensifié, où le temps de déplacement n'est plus vécu comme un temps confisqué qu'il s'agirait de réduire au minimum, mais au contraire comme une expérience mobilière originale à vivre pleinement (Kaufmann, Ravalet, 2019). Il n'est dès lors pas étonnant de lire dans la revue *Youngtimers* nombre de propos qui fustigent le confort (ou le prétendu agrément de conduite) des

véhicules actuels, à commencer par les SUV standardisés et tellement répandus. C'est ce qu'exprime par exemple Stéphane par ces mots :

À l'heure où la plupart des véhicules n'ont jamais été aussi puissants et performants, panzers mazoutés survitaminés en tête [SUV], il est paradoxal de constater qu'ils sont de plus en plus insipides et d'un ennui sinistre. (Revue *Youngtimers* n°60 2015).

Vivre une expérience de conduite intense.

En outre, rouler en *youngtimer* s'accompagne fréquemment d'une mise à distance de l'idéologie sécuritaire à l'œuvre dans les mobilités contemporaines. Il faut dire que nous parlons ici de voitures dépourvues le plus souvent d'ABS et d'ESP^[19], voire d'airbags et qui sont obsolètes au regard des normes de sécurité aujourd'hui imposées aux constructeurs automobiles. Ce qui est dénoncé, c'est le fait que la voiture fasse effectivement l'objet de multiples restrictions de liberté au nom d'une éthique de la modération et d'un principe de précaution « inquiétant » (Bronner et Géhin 2010). Pour nos informateurs, cela va à l'encontre d'une possibilité de vivre une expérience de conduite intense, altérante. Cet homme de 50 ans (qui roule en Renault 5) nous tiendra les propos suivants lors d'un rassemblement :

C'est quelque chose qui me plaît le fait d'avoir mon attention qui est captée par la conduite. J'ai pas l'impression de conduire, j'ai l'impression de piloter, d'être dans le plaisir quoi, vraiment dans le plaisir, entre le bruit, l'odeur, la déflagration au starter tout le temps ». « [...] Déjà, tes portes elles font cinq centimètres d'épaisseur ! Donc, t'es plus à l'écoute des bruits... C'est une voiture qui se conduit au bruit du moteur, t'as pas de compte-tour, t'as pas la fleche qui te dit de passer ta vitesse, c'est à toi de juger un peu de ce que t'entends, et de ce que la voiture te raconte ou pas à ce moment-là. (Notes du carnet de bord un dimanche d'été 2018)

On le voit, bien qu'étant au centre d'une nouvelle forme de mobilité quotidienne, il est crucial de considérer une *youngtimer* autrement qu'à travers son aspect utilitaire, et ce, afin de considérer l'expérience de conduite qu'elle autorise, voire à laquelle elle invite. Qui plus est, le plaisir de la conduite d'une telle voiture semble indissociable, à en croire nombre de nos informateurs, d'une intensification des sensations physiques et de l'omniprésence du danger, pas tant pour son aspect grisant que pour la réhabilitation d'un sentiment d'intense responsabilité de ses actes :

C?a rajoute quelque chose a? la conduite en fait, le danger. Faut pas exage?rer le terme, mais... Voila?, et ce n'est pas la voiture comme un simple outil de transport tu vois, c'est vraiment la voiture de plaisir quoi ! (Maxime, 27 ans, chef d'entreprise, roule en Golf 1 GT1 de 1980^[20])

Cet homme ajoutera même que « le danger, c'est la vraie conduite », exprimant par là un rejet de l'image repoussoir trop souvent raba?che?e de l'accident (Sansot 1989). Mais peut-être est-ce Fabrice, déjà cité précédemment, qui résumera le mieux ce qu'on peut ressentir au volant d'une *youngtimer* :

Tu flirtes un peu, elle glisse un peu mais tu la connais bien [...]. Si t'es sur une belle route de campagne, et que tu prends une belle trajectoire et que tu sens que la voiture prend son appui, et que tu comprends bien comment elle va se redresser pour prendre la courbe suivante, tu te dis : "Okay, y'a un truc qui se passe bien entre elle et moi !". Et finalement, j'en tire un parti ! Quelque part, je m'approche des limites de l'objet et quelque part, je l'expe?rimente pleinement.

Sans doute y-a-t-il dans la prise de risque une façon de se sentir être, de s'éprouver dans un rapport à soi d'autant plus intensifié qu'on remet (plus ou moins) notre sort entre les mains des hasards de la route et de la conduite pour se convaincre que sa vie vaut la peine d'être vécue (Le Breton 2015).

Les aides au freinage, direction assistée et autres dispositifs de sécurité actuels effectuent désormais des tâches dont l'action n'incombent plus au conducteur, mais résulte de la capacité des ingénieurs à prévoir la complexité des situations de danger et ainsi à minimiser, voire annihiler le risque. Pour nos informateurs, cela revient à déposséder l'automobiliste d'une marge d'action et à instituer une conception morale de la bonne conduite qui se substitue à la capacité d'action et de délibération du conducteur en situation. Au volant d'une *youngtimer*, il s'agit donc de réinstaurer de la gravité dans l'acte anodin de la conduite, et plus encore de réintensifier l'expérience du présent et de l'ordinaire comme le précisera Lucas :

Au final, c'est le confort qui fait qu'on perd notre sens de la vie ! C'est que... voilà, tu te poses pas de questions, tu te dis : « J'ai pas envie d'me faire chier, j'veais prendre une bagnole, j'veais descendre toute la France en autoroute, machin ». Si t'as l'argent pour c'est très bien, tu te l'fais, c'est confortable, mais heu je pense que ça... ça rend

malade ! Ça rend endormi, ça...

Vers une existentialisation des mobilités ?

Rouler en *youngtimer* est loin d'être anodin pour les amateurs que nous avons rencontrés dans les rassemblements ou lus dans les colonnes de la revue éponyme. À cet égard, l'engagement dans un tel registre de mobilité peut rendre bavard. Il s'accompagne de paroles bien rodées, parfois excessives car empreintes d'incompréhension et même de colère ; paroles souvent marquées en outre par des ambivalences et plus encore des contradictions.

L'objectif de cet article était de voir dans quelle mesure s'esquissent, à travers le recours régulier à des véhicules âgés de plus de 20 ans, les contours d'une nouvelle façon d'être mobile, d'où notre volonté de chercher à comprendre toute l'étendue des justifications qui opèrent réellement en l'espèce. La très grande majorité de nos informateurs ont les moyens de rouler avec une voiture récente équipée des dernières technologies. Au sein des rassemblements auxquels nous nous sommes rendus, on ne rencontre presque pas de personnes peu fortunées qui pourraient avoir honte de rouler en voiture désuète et qui n'ont pas d'autre choix que de se déplacer ainsi. De même, dans les pages de la revue *Youngtimers*, ne s'expriment que des amateurs de véhicules des années 1970-2000 soucieux de verbaliser leur engagement dans un registre de mobilité pleinement assumé, et donc verbalisé ici avec ardeur, là avec véhémence, ailleurs avec ironie voire un brin de poésie... Aussi nos informateurs ne cherchent-ils pas à justifier un mode de vie qui s'imposerait à eux, mais bien plus à argumenter un recours volontaire à un moyen de se déplacer loin d'être valorisé socialement. Il y a ici un geste profondément politique à bien y regarder, car il est question tout à la fois de résister à des évidences technologiques, de lutter contre une société marchandisée/financiarisée, de contester une écologie *mainstream*, de redéfinir des priorités mobilitaires et indissociablement existentielles, ou encore de revendiquer une manière de visiter notre pays... En outre, il y a là potentiellement, pour certains usagers propriétaires de *youngtimers*, une possibilité de contourner les nouvelles restrictions et réglementations dont bénéficient les véhicules classés « collection ». Toutefois, nombre de nos informateurs ne s'inscrivent pas dans cette démarche, notamment parce qu'ils refusent de s'engager dans des logiques de collection qui relèvent d'une autre nature.

C'est dire, à cet égard, si la forme d'auto-mobilité ordinaire que nous essayons d'identifier dans cet article est portée par des personnes dotées de ressources culturelles leur permettant de construire un récit en matière de déplacements. Ils objectivent ainsi – et les colonnes de la revue *Youngtimers* en témoignent à l'envi – une nouvelle manière de se déplacer et, partant, de

s'engager dans le monde actuel. À ce titre, l'analyse du rapport aux véhicules *youngtimers* comme support de mobilités, sinon quotidiennes, du moins régulières et ordinaires montre que la mobilité n'est pas qu'affaire de rapport aux autres, de nouveaux contacts sociaux, de circulation entre différents mondes sociaux (McKenzie 2005 ; Park 2005), mais également de valeurs, de convictions, de projections de soi, de regards critiques sur le monde et d'aspirations existentielles fortes. D'ailleurs, l'engagement dans de telles pratiques mobilitaires est à n'en pas douter mû par des valeurs d'autonomie, d'affranchissement et de liberté, ce qui en dit long, à notre avis, sur le fait que nous sommes loin d'être uniquement dans une phase historique d'*automobilisation des existences* mais aussi et plus encore d'*existentialisation de l'automobile*. C'est du moins ce qu'expriment explicitement nos informateurs, tant ils encastrant l'objet automobile dans l'épaisseur de leurs manières de penser, d'agir et de sentir, et l'intègrent, en conséquence, dans leurs engagements existentiels. Plus qu'une manière de se déplacer, ce qui se joue en l'espèce est aussi et surtout, on l'aura compris, une manière de vivre.