

Zeitschrift: Femmes suisses et le Mouvement féministe : organe officiel des informations de l'Alliance de Sociétés Féminines Suisses

Herausgeber: Alliance de Sociétés Féminines Suisses

Band: 80 (1992)

Heft: 3

Rubrik: Dossier

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



En voiture, mesdames!

Elles la conduisent tout le temps, elles la choisissent souvent, elles la bichonnent parfois, elles la réparent rarement, elles ne la vendent presque jamais. En marge du Salon, notre dossier sonde les rapports, anciens et nouveaux, des femmes avec l'auto.



L'une des voitures d'Adeline Favre telle qu'elle avait été représentée lors de l'exposition «Terre de Femmes». (Musée d'ethnographie. 1989)

Si, aujourd'hui, l'image de la femme active sur tous les fronts se confond pratiquement avec celle de la femme au volant, les temps ne sont pas si reculés où l'accès à une voiture était réservé à une minorité.

Les privilégiées se souviennent précisément du grand virage qu'a imprimé à leur vie leur première cylindrée. Plus mobiles, elles ont élargi leur horizon et leurs choix professionnels, augmenté leur capacité de travail, tout en savourant un délicieux sentiment de liberté.

Rappelez-vous les propos de *Moi, Adeline, accoucheuse* décrivant son inlassable activité au chevet des futures mères, chez qui elle n'hésitait jamais à se rendre, quels que soient l'heure, les intempéries ou le lieu, fût-il le plus reculé du val d'Anniviers. Un véritable parcours de combattante pour la vie, irréalisable sans voiture, et dont l'acquisition, en 1938, se réalisa ainsi:

Le fils d'un des propriétaires du Garage Valaisan à Sion m'avait appelée à Muraz pour accoucher sa femme. Ils étaient

jeunes mariés. «Tu devrais t'acheter une voiture au lieu de t'époumoner sur ton vélo!...» J'étais déjà forte, et depuis mes rhumatismes j'avais un souffle au cœur. Ils ont insisté; ils m'ont fait des offres alléchantes, 3500 fr. pour une Ford allemande neuve, de couleur verte. Elle était décapotable. Ils voulaient m'apprendre à conduire gratuitement et je me suis laissée prendre. (...) Finalement arrive le jour du permis. J'étais avec M. Volken, chef du service des automobiles. Il a dit: «Oh mon Dieu, une femme, alors ça! Et c'est moi qui dois lui faire passer son permis!» Je n'étais pas tellement rassurée. Le directeur du Service des autos me faisait peur, surtout qu'en ce temps-là on apprenait les signaux sur de petits agendas de poche. La théorie se faisait oralement. Pour l'examen pratique on est monté à Champlan, et durant le trajet on a parlé métier; il ne m'a pas posé de questions sur la voiture. Arrivés en haut, il me dit: «Arrêtez-vous ici et essayez de reculer derrière le mur!» D'habitude, il fallait passer entre une grange et un bassin, descendre et re-

culer de nouveau. Moi je n'ai rien fait de tout cela. On est redescendu vers Sion gentiment. En haut, à Platta, il a sorti son calepin, a fait un billet et m'a dit: «Allez toucher votre permis, faites en sorte que je n'aie pas trop vite de vos nouvelles!»

Adeline Favre ne provoquera aucun accident pendant toute sa carrière, mais créera surtout l'événement dans les villages valaisans, ébahis à la vue d'une femme au volant, ce qui renforcera d'ailleurs sensiblement son image professionnelle.

Plus récemment, c'est sur les pistes du désert séoudien que les chauffeuses de jeeps et camions de l'armée américaine ont créé l'événement. Le gouvernement local a été contraint d'accorder aux femmes le droit de rouler seules sur un sol vierge encore d'une telle transgression. Mais la guerre du Golfe n'a, en la matière, rien changé aux mœurs. Les Séoudiennes ont eu beau manifester à Djeddah pour réclamer leur propre autonomie, leur mari ou un membre mâle de la famille persisteront à les chaperonner jusqu'à l'entrée du supermarché!



Très chères clientes...

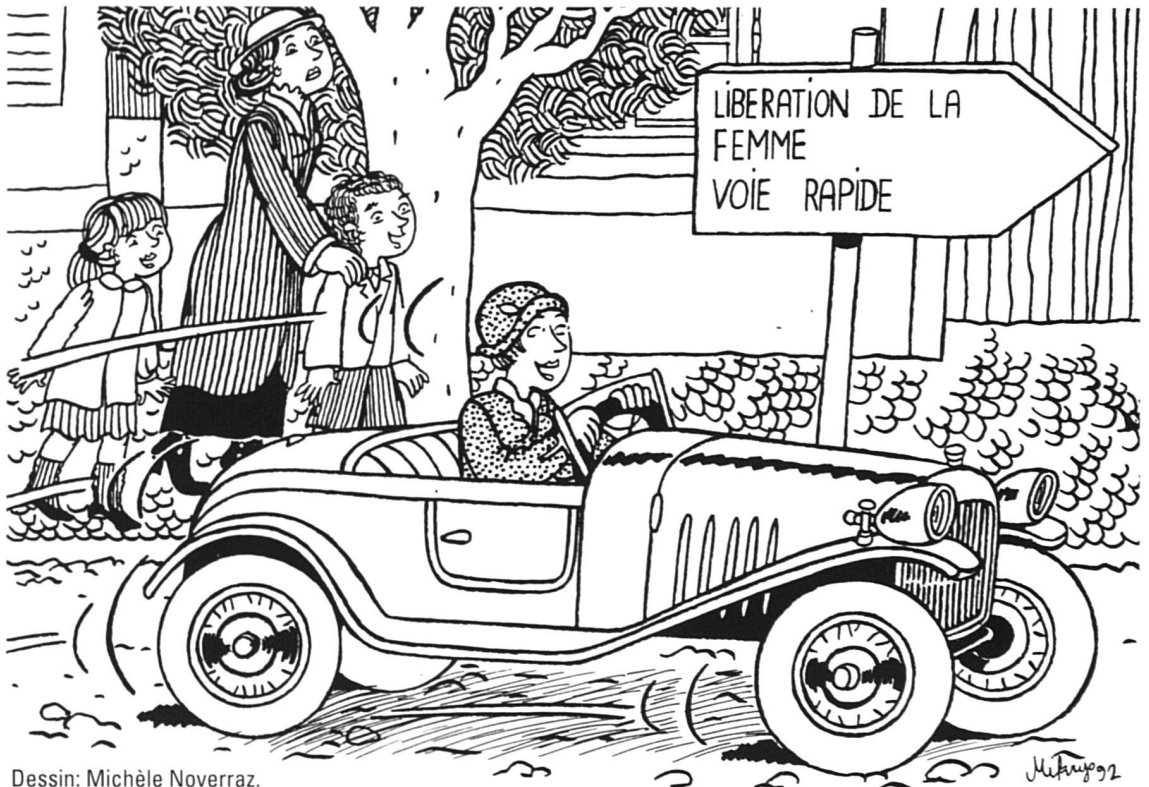
Devenue un mal nécessaire, la voiture – dont nous prétendons encore qu'elle nous fait gagner du temps – organise notre vie. Les distances entre les surfaces commerciales, les lieux de travail et d'habitation s'allongent. Cordon vital, la route nous relie pare-chocs contre pare-chocs à nos réseaux d'activité (499 voitures pour 1000 habitants à Genève, record de motorisation en Suisse romande)!

On parle saturation du marché, fléchissement des ventes, malgré plus de 300 000 nouvelles immatriculations par an en Suisse, cela à l'heure où se profile une crise liée à la surproduction automobile mondiale. Le récent coup de projecteur braqué sur le «business trip» non déguisé de George Bush à Tokyo vient de le rappeler.

Dans ce climat de morosité ambiante, les constructeurs aiguissent leurs charmes et courtisent les femmes dont le pouvoir d'achat croît. On les associe aux tests effectués avant le lancement d'un nouveau modèle, on sonde leurs goûts réels – et non supposés – on met la pédale douce sur la publicité trop sexiste...

«D'ailleurs, constate Mme Colette Fawer, dynamique responsable des relations publiques chez Citroën et l'une des rares femmes à exercer des responsabilités à ce niveau dans le marché automobile suisse, si les hommes s'intéressent particulièrement à la puissance, les femmes qui achètent seules une voiture accordent autant d'attention qu'eux aux critères techniques, à la consommation, à la cote de revente ou à la puissance d'accélération pour la sécurité des dépassements. Notre marketing n'est par conséquent pas spécialement axé vers elles, car toute la gamme peut correspondre à leurs désirs. Il est cependant des options qu'elles apprécient particulièrement, comme les sièges ergonomiquement adaptés ou le volant réglable en hauteur.»

Un levier, une manette... Oublié, le temps où les voitures étaient conçues pour les hommes et pour leur stature (les Japonaises, une aubaine!). Qu'importait si la taille féminine était plus proche de 1 m 65 que de 1 m 80! Les ceintures de sécurité les étranglaient à qui mieux mieux, les volants arrivaient à la hauteur de leur menton et il leur fallait tendre le cou comme des girafes



Dessin: Michèle Noverraz.

pour tenter d'apercevoir quelque chose à travers le pare-brise...

Mais d'autres options retiennent aussi toutes leurs faveurs: direction assistée, boîte à vitesses automatique, système de freins ABS qu'elles réclament maintenant sur de petites cylindrées pour leur confort, pour se parquer aisément et réagir avec sûreté aux imprévus de la circulation urbaine. Les fabricants sont tout ouïe, constatant par ailleurs l'extinction du petit moulin à café utilitaire, dit «voiture de madame», au profit d'une astucieuse deuxième voiture interchangeable en famille. De plus en plus d'hommes dignes de ce nom n'hésitent en effet plus à se mettre au volant d'un véhicule sans prétention particulière, mais fonctionnel.

Relèveront-ils aussi le prochain défi d'adopter une voiture de ville moins bruyante et polluante – tels que le promettent les modèles électriques et électrosolaires présentés pour la première fois en exposition spéciale au Salon de l'auto – ou les femmes, plus sensibles à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie les précéderont-elles sur cette voie? En s'offrant, par exemple, la future vedette germano-suisse, encore tout auréolée de mystère: la Swatch-VW électrique, déjà appelée «voiture de poche», et qui promet de faire un tabac.

Les femmes au volant

«Giovanna Amati, la belle Italienne, piaffe sur le seuil de la formule 1» (*Nouveau Quotidien*, 31.1.1992). A l'heure où paraîtront ces lignes, on saura si l'intrépide romaine, qui se trouve en «pole position»

pour s'asseoir dans le «baquet» vacant de l'écurie Brabham a décroché sa place pour le prochain championnat... Seules quatre femmes parmi 650 hommes se sont hissées jusqu'ici au niveau de cette compétition.

Au-delà du seuil de la simple consommation, les femmes sont plus rares dans le monde automobile. Mais les quelques stars pilotant des bolides de course ou de rallye, en faisant la une des médias, contribuent sans doute à faire reculer les idées reçues sur l'inaptitude innée des femmes à conduire comme des hommes...

Car, d'abord, elles ne connaissent rien à la mécanique, elles sont timorées au volant, et bavardes en plus: «Le seul accident que tu as eu, c'était avec ta mère, parce que tu papotais avec elle!» (échange conjugal glané au passage, étant bien entendu que les hommes parlent affaires, eux, dans leur vrai, parfois faux Natel, et ne taillent jamais de bavette).

Exemple aggravant: pendant les fêtes de fin d'année 1991, la police genevoise, dans le cadre d'une campagne de prévention, a récompensé un certain nombre d'automobilistes pour leur bon comportement sur la route. Parmi eux, 60% de conductrices ont reçu des montres offertes par l'Etat. Alors là aussi, c'est connu, ce respect borné et légaliste du code de la route qui caractérise bien les femmes: «Si vous êtes bloqué à un stop derrière une voiture, vous pouvez parier que c'est une femme qui attend qu'à un kilomètre à droite et à un kilomètre à gauche la voie soit libre pour s'engager» (anonyme...).

Quittons ce sol glissant où fleurissent les lieux communs pour le terrain d'exercice du TCS. Jean-Pierre Knoblauch, instructeur, y dispense ses conseils en perfection-



nement de conduite et réhabilite les femmes, nombreuses à suivre son cours: «D'une façon générale, elles sont prudentes et ne vont pas s'engager inconsidérément dans une situation inextricable. C'est une qualité, pas un manque d'audace. Dans les conditions actuelles de trafic où l'on roule comme des fous, ce sont ces personnes qui ont raison, et tant mieux si l'on doit ralentir ou attendre parfois derrière elles. Je dois plus souvent inciter les hommes à la modération, car ils ont tendance à trop appuyer sur les gaz. Les quelques froissements de tôle déplorés, particulièrement sur routes enneigées, s'expliquent uniquement par le fait qu'ils ne tiennent pas compte de mes indications...»

Les choses se corsent si c'est la route qui devient un terrain d'aventure où jouer ses meilleurs rôles de «Fangio sur les chapeaux de roue» ou «Astérix chez les Romains en pleine course de chars», les chevaux-vapeur tapis sous le capot! D'où dépassements téméraires, refus de priorité, vitesse excessive, manque d'égards, ivresse au volant, autant de causes d'accidents typiquement masculines recensées par le Bureau de prévention des accidents à Berne. Aux femmes, on attribue plus facilement un manque d'expérience, mais elles ont statistiquement moins d'accidents (et ils sont moins graves), compte tenu du kilométrage inférieur parcouru par année (30% contre 70% pour les hommes). Bref, elles friment en général moins au volant, rappelées aussi à leurs responsabilités par leurs enfants et les enfants des autres qu'elles transportent quotidiennement.

Dans le cadre des assurances en responsabilité civile automobile, deux compagnies britanniques ont instauré une réduction de prime de 25% (resp. de 40%) pour les assurées. S'inspirant de cette idée, un assureur autrichien a introduit le «rabais lady». Pourquoi les assureurs suisses n'accorderaient-ils pas également un bonus spécial aux femmes? «Dans notre pays, répond Jann Etter, de l'Association suisse des assureurs en responsabilité civile automobile, les primes RC sont fixées par l'Etat. Par ailleurs, notre système de primes récompense tous ceux qui ne causent pas d'accidents durant une longue période. Les femmes provoquant moins de sinistres, elles bénéficient automatiquement (et en grand nombre) du système bonus-malus. C'est notre forme d'encouragement aussi bien pour les femmes que les hommes. L'introduction d'un «rabais lady» entraînerait également des problèmes administratifs: l'assurée a-t-elle droit à ce tarif spécial si elle prête souvent sa voiture à son mari ou à son fils? Il faudrait introduire une franchise. Comment ensuite savoir qui conduisait effectivement lors d'un accident? Néanmoins, cette question mérite que les assureurs l'étudient. Peut-être lui trouveront-ils une réponse non conventionnelle!»

Si la Suisse entre dans la Communauté européenne, les primes en RC auto deviendront libres. Une concurrence entre compa-

gnies s'instaurera et fera peut-être rebondir cette question. A noter qu'en Grande-Bretagne, les chers maris se sont empressés de mettre la voiture familiale au nom de leur épouse, bousculant du même coup des traditions bien établies!

A l'assaut du capot

Les constructeurs leur font les yeux doux, policiers et assureurs les voient d'un bon œil, mais on attend encore narquoisement au contour leur mine déconfite devant un moteur noyé, un pneu crevé ou une batterie à plat... Toutefois, elles s'apprennent à faire face à l'adversité. Témoin, le succès rencontré par les «cours d'initiation» du TCS où se pressent 90% de femmes. Elles y apprennent ce que tout débutant qui n'a jamais soulevé son capot ou joué du cric et de la clé à molette ignore: contrôler l'huile, changer de roue, d'ampoule de phare, mettre des chaînes, etc.

Au cours plus complet de mécanique, n'hésitant pas à plonger les mains dans le cambouis, elles composent la moitié de l'assistance et sont les préférées du responsable, Roger Fontana: «Les femmes sont réalistes, aussi douées que les hommes, attentives et surtout elles osent poser des questions, malgré les petits rires supérieurs de ces messieurs qui ne comprennent d'ailleurs pas toujours mieux!» C'est vrai que, depuis l'enfance, ceux-ci ont parlé bagnoles et, quelquefois, bricolé leur vélo, mais leur savoir ne dépasse pas forcément celui des femmes... L'intérêt de ce cours réside d'abord dans le fait de mieux connaître sa voiture, de ne plus se fier aveuglément à n'importe qui et de contester éventuellement le montant d'une facture! Roger Fontana prévoit cependant le jour où ces stages seront dépassés, car l'accélération de l'évolution technologique et électronique rend les moteurs si sophistiqués que déceler l'origine d'une panne devient, de plus en plus affaire de spécialiste.

La force, ça se démultiplie...

La complexité actuelle de la formation de mécanicien sur autos n'a pas pour autant impressionné Véronique, apprentie vaudoise de 4e année et encore pionnière dans la profession. «La principale difficulté pour une fille est d'arriver à se faire engager par un patron, explique-t-elle. En ce qui me concerne, aucun n'a voulu s'y risquer, à part mon oncle qui possède un petit garage. Au début, les clients étaient assez surpris et quelquefois inquiets de voir que j'allais réparer leur voiture. Aujourd'hui, il y en a qui insistent pour que ce soit moi qui m'en occupe! Une seule fois, un client a refusé que je touche son véhicule. Mon oncle ne l'a pas entendu de cette oreille: «Ou ma mécano vous le répare, ou vous pouvez aller ailleurs!»...

On s'imagine une grande fille bien baraquée, elle mesure 1 m 55, a les cheveux long et assure que la force ça se démultiplie aisément avec des outils adéquats. Elle excelle dans l'art de rallonger une clé en croix avec une barre plus ou moins longue pour dévisser le boulon le plus tenace. Il lui arrive d'accompagner incognito des amies désirant acheter une voiture à un particulier et produit toujours un effet certain lorsqu'elle se glisse sous la voiture, ouvre le capot, pose des questions techniques sur les défauts bien spécifiques de la marque, puis, démontrant les faiblesses du véhicule, casse le prix...

Véronique aura bientôt son certificat décroché de haute lutte dans un métier exigeant et rêve d'ouvrir un jour son propre garage, spécialisé dans les vieilles voitures.

Chasse gardée

La passion automobile mène à tout, y compris au journalisme. Une seule signature féminine en Suisse, celle de Dorly Erzer, collaboratrice de longue date à plusieurs quotidiens et revues alémaniques, dont *Finanz und Wirtschaft* et la *NZZ*.

«Difficile, au début, de s'imposer dans une chasse aussi gardée que la chronique automobile, se souvient l'ex-pilote de voitures de course. J'ai été mieux acceptée par les constructeurs, ravis d'entendre les opinions d'une femme, mais néanmoins assez méfiants sur ce que j'allais écrire et comprendre de leur discours...» Elle souhaiterait que les femmes prennent davantage

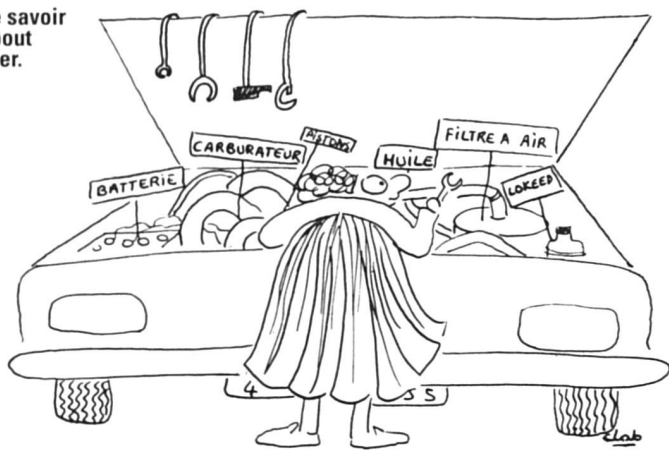


Jeune, sportive et épanouie, une idée qui ne date pas d'aujourd'hui.

(1932, Musée Suisse des transports)



Il suffit de savoir par quel bout commencer.



conscience de leurs compétences au volant. Une récente étude allemande a démontré que 74% des hommes n'hésitent pas à se considérer comme d'excellents conduc-

teurs contre 43% seulement de femmes... Il est vrai qu'elles manquent parfois de pratique, mais elles devraient éviter de se laisser trop systématiquement conduire par

leur compagnon, même si certains d'entre eux se sentent un peu nerveux lorsqu'elles prennent le volant!

Une chose est sûre: les rapports entre les femmes et la voiture sont en train d'évoluer, tant dans les esprits des femmes que des hommes. Mais cette évolution progresse à des vitesses variables... selon les zones traversées. Bien visibles sur la route, et au volant, les femmes se font nettement plus rares au garage, sous le capot. Leur nombre est plus insignifiant encore dans les cénaclés de la conception, de la vente, de l'information et du savoir-faire technologique - là où elles ne seraient plus seulement des consommatrices. Quant à leur proportion, enfin, devant le poste de télévision à l'heure des pétarades du Grand Prix de Monaco, nous ne pouvons risquer que des estimations: peu de femmes encore se battent, sans doute, pour monter le son...

Michèle Michellod

Engin utilitaire, la voiture a aussi une valeur symbolique. Sexologue, psychanalyste et professeur à la Faculté de médecine de Genève, Georges Abraham éclaire ici la nature du lien qui nous attache, parfois si puissamment, à la voiture. «D'abord, il y a cette éternelle question de la différence entre hommes et femmes. La division sexuelle est de moins en moins rigide et on pourrait même, d'une manière arrogante, dire qu'à la base l'égalité est réalisée, malgré les injustices sociales encore existantes. Cependant, tout en constatant l'exagération qui a été faite de ces différences, il faut admettre qu'il y en a tout de même...

» On peut alors prendre comme cible d'intérêt la voiture, un objet si familier et indispensable qu'il est un véritable prolongement du corps. Là, je m'éclaire avec mon imaginaire et je dirais que l'homme est certainement beaucoup plus intéressé par la voiture qui fonce, sa puissance, la robustesse de son moteur. La femme, elle, est plus attirée, je crois, par l'esthétique.

» Mais l'homme érotise plus la voiture, et c'est là que l'aspect fonctionnel de cette dernière pourrait céder la place à un rapport de conquérant à maîtresse. En suivant mon fantasme, je dirais que, précisément, l'homme a plus d'accidents, fait plus de folies dangereuses au volant, parce que c'est cela qu'il demande à la maîtresse, qu'elle lui fasse perdre la tête, que quelque chose de toujours un peu extraordinaire se passe... Si la maîtresse se transforme en épouse, donc en voiture pépère, qui roule bon enfant, elle devient un double de sa femme et l'érotisation disparaît... En fait, une certaine folie masculine au volant ressemble beaucoup aux risques qu'un homme prend avec une maîtresse. La panne de voiture devient alors une sorte de trahison: c'est la maîtresse qui part avec un autre ou tout d'un coup se refuse à lui!

» La femme, quant à elle, considère la

voiture comme la domestique qu'elle n'a plus. Par conséquent, elle l'entretient, mais pas plus que cela, la lave... pas plus qu'il ne faut, et, devant la panne, réagit comme face à une aide de ménage qui lui fait faux bond.

C'est comme une prestation qui était prévue dans le contrat et qui n'est pas remplie. Un automobiliste viendra peut-être la dépanner, pensant lui démontrer comment il connaît les voitures, donc les femmes...

«L'interdiction faite aux femmes de conduire seules en Arabie séoudite - en dehors d'une stricte codification qui peut échapper à toute signification - peut aussi relever de cette érotisation de la voiture par l'homme, qui projette cette vision sur la femme. Si celle-ci dispose d'une voiture, elle pourrait en faire une alcôve, se rendre chez un amant et la considérer, à son tour, comme un objet érotique, c'est là la crainte!»

Propos recueillis par Michèle Michellod

Ein rassiges Vergnügen!



Un plaisir racé?!



De la pin-up à la battante

Le rôle des femmes dans les publicités des grands constructeurs est en train de changer. Désormais, elles achètent...

Au mois de mai 1983, le «Sottisier» de *Femmes Suisses* épingle un slogan publicitaire censé séduire les acheteurs potentiels de la Renault 5: «C'est un PDG qui m'entretient, mais c'est avec sa femme que je sors!» Variante sur le même thème puisée dans la même rubrique en mai 1986: une publicité pour le Touring Club nous montre une jeune femme effondrée devant son pneu crevé.

N'aurait-elle pas mieux fait de se faire offrir par son mari une carte Touring Secours? Dans un registre similaire, la publicité pour la Mazda 929 reproduite dans le numéro d'octobre 1988 de votre magazine préféré met en scène un petit garçon qui s'exclame: «Maman, elle dit qu'elle montera dans la 929 quand elle aura une robe qui va avec!»

Pendant longtemps, les femmes n'ont joué que deux rôles bien typés dans les publicités pour des voitures: celui de l'épouse entretenue et celui de faire-valoir érotique. Pour ce qui est de ce deuxième cas de figure, les exemples à puiser dans les numéros de *Femmes Suisses* des années huitante sont encore plus nombreux que pour le premier, et la pin-up exposée sur un capot y apparaît comme un véritable archétype du genre.

Une annonce pour la brochure de photos *Cars and Girls* de la maison Orion, parue au printemps 1988, permet de comprendre quels sont les mécanismes mis en jeu par de telles publicités. Dans cette brochure, des voitures de marques prestigieuses sont

présentées «garnies de beautés attrayantes et voluptueuses (...) en poses osées, excitantes». Voilà qui donne lieu à une «combinaison ultra-explosive, qui enthousiasme les amateurs de voitures rapides et de belles femmes». L'association nana-baignole stimule donc doublement la virilité du mâle consommateur. Un rapide survol des publicités paraissant actuellement dans la presse romande semble indiquer que cette ficelle-là commence à paraître un peu usée aux publicitaires contemporains.

C'est seulement dans des annonces bas de gamme (par exemple pour des petits ga-

conducteur; ou alors, c'est le thème de la voiture de prestige fonctionnant comme argument de séduction.

Dans l'ensemble, ce qui frappe dans les tendances actuelles c'est que les publicités pour les voitures sont de plus en plus unisexes. Il est vrai qu'il y est de plus en plus question d'écologie et de sécurité, valeurs très «féminines». Mais même quand l'argumentation reste basée sur la puissance et la vitesse, il est désormais rare qu'on nous montre explicitement un homme au volant, le plus souvent la voiture vide, ou bien le sexe du conducteur est indiscernable. Les

acheteuses sont désormais autant visées que les acheteurs, et la Renault 21 turbo va même jusqu'à se vanter d'avoir séduit... Michela Figini!

Madame ne se fait plus offrir sa voiture par monsieur, elle la choisit et la paie elle-même, même si on laisse entendre parfois que ses besoins sont un peu différents de ceux



Aujourd'hui, l'acheteur potentiel, celui qu'il faut séduire, a de plus en plus un visage féminin.

rages ou pour des produits d'entretien pour les voitures) que l'on tente encore d'appâter l'acheteur avec des jeunes femmes dévêtues (ainsi une carrosserie de Neuchâtel ose-t-elle encore évoquer les «carrosseries» féminines).

Chez les grands constructeurs, et sauf exception venant confirmer la règle, le vent a tourné. Les femmes sont encore, ici ou là, utilisées comme arguments de vente indirects auprès des automobilistes mâles, mais sur une mode plus subtil. Par exemple, dans une publicité vantant le confort de la Range Rover, la passagère offre du thé au

de monsieur. Il lui faut, par exemple, un grand coffre pour mettre les courses... Mais elle ne fait pas seulement les courses, elle doit aussi courir à ses rendez-vous d'affaires! Comme dans l'ensemble du paysage publicitaire, la battante est bien présente, mais elle fait encore la double journée.

Alors, la voiture serait-elle en train de devenir un produit asexué? Pas si vite... La «vélocité à l'état pur», nous dit la publicité Porsche, reste encore un apanage masculin. Sa possession n'est-elle pas ce qui distingue «the boys from the men»?

Sivia Ricci Lempen



La course, une passion!

Sylviane Beutler, 29 ans, est enseignante et passionnée de voitures. Depuis deux ans, elle participe à diverses compétitions, courses de côte, circuits, slaloms, etc... FS est allée à sa rencontre.

FS – *Qu'est-ce qui vous a poussé un jour à devenir pilote automobile? Comment naît une telle passion?*

SB – Pour moi, la passion de l'automobile est née quand j'étais encore très jeune et que je grimpais dans les voitures de course au côté de mon père. Je ne voyais pas la piste, j'étais trop petite et assise bien trop bas, mais je devinais ce qui défilait derrière les vitres et je ressens encore les multiples sensations qui envahissaient tout mon être. Calée au fond de mon baquet*, mon corps était plaqué à chaque accélération. Je sentais chaque freinage, chaque virage, et comme je ne voyais pas la route, chaque information était précieusement enregistrée pour deviner sur quelle partie du circuit nous roulions. Les sons et les bruits du moteur m'enchantèrent car ils étaient de précieux indicateurs. De plus, les mouvements de mon père, du volant au levier de vitesses ou sur les pédales, m'épataient par leur précision et leur fermeté. Je les fixais

dans ma mémoire afin de pouvoir un jour les reproduire.

Cette distraction provoquait en moi un immense plaisir. C'était aussi un instant privilégié puisqu'il me permettait de me retrouver seule avec mon père, souvent trop occupé par ses activités.

Je me souviens avoir rêvé, à l'âge de 11 ans, que j'étais au volant d'une petite voiture de sport. J'ai passé une bonne partie de la nuit à piloter, reproduisant dans les moindres détails les gestes de mon père.

Tout ce que je pensais connaître inconsciemment, adulte, il a fallu beaucoup travailler pour le réapprendre et des heures d'entraînement pour réaliser cette passion qui me dévorait.

FS – *Entre famille et passion de la course, y a-t-il une conciliation possible pour les femmes?*

SB – C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, car il n'y a pas assez de femmes en compétition automobile pour

pouvoir en parler avec le recul nécessaire. La course est une passion. Une passion qui imprègne entièrement la vie familiale et les gens qui vous entourent. Il est inconcevable qu'elle ne soit pas partagée par le restant de la famille. A un haut niveau de compétition, il est indispensable d'être sur place plusieurs jours à l'avance pour les essais libres et les essais officiels. Souvent toute la famille suit. C'est important pour le coureur de se sentir entouré moralement, mais aussi matériellement, notamment pour assurer la subsistance. Le schéma classique, c'est l'ami, le mari qui pilote. Que dans un couple les deux fassent de la compétition est chose quasiment irréalisable, pour des questions de coût. Même pour un seul pilote, un deuxième salaire est souvent nécessaire. Il faut donc que l'un ou l'une renonce en faveur de l'autre. La plupart du temps, c'est la femme qui se résigne à abandonner. Echanger les rôles pour un homme de ce milieu est beaucoup plus dif-





ficile à accepter. Souvent, pour lui, la compétition est plus vitale que pour la femme. Quant à avoir des enfants, je pense qu'au moment où elle en a, une pilote hésitera beaucoup plus à prendre des risques. Elle abandonnera donc l'idée d'atteindre un haut niveau de compétition.

FS – *Y a-t-il une «recette» pour gagner?*

SB – Pour gagner, il faudrait «poser son cœur à côté» comme on dit dans notre jargon. Et c'est ce que beaucoup de pilotes font avant de monter dans leur machine. J'ai toujours refusé de «poser mon cœur à côté», car les risques ne m'ont jamais grisée. Je reste persuadée que l'on peut compenser cela par la précision, l'expérience et la technique... et naturellement au volant d'une voiture parfaitement bien préparée.

Dans ce sens-là, Ayent-Anzère fut pour moi une expérience enrichissante. C'était une course de côte que je n'avais jamais faite et je l'abordais dans de bonnes conditions physiques et morales. J'ai d'abord reconnu le parcours à vélo, puis en voiture, afin d'en assimiler les moindres détails. Durant toute la soirée, j'ai visualisé chaque courbe, chaque difficulté. Au réveil, j'ai refait encore plusieurs fois la course, mentalement. Aux essais, j'étais placée une dizaine de secondes derrière les meilleurs. Mais je savais que je pouvais encore techniquement améliorer mon temps, surtout dans un passage rapide et sans visibilité. Résultat, je me suis trouvée deuxième sur vingt participants. Les pilotes ont pris des risques, j'ai préféré l'analyse.

Ce fut ma plus belle course de la saison, car je l'ai gagnée sans peur et surtout... sans «mettre mon cœur à côté»!

FS – *Comment réagissent vos concurrents devant vos résultats brillants? Etes-vous ressentie comme «étant à la hauteur»?*

SB – Je n'ai jamais eu l'impression d'évoluer dans un milieu machiste ou sexiste. Peut-être l'est-il, mais cela ne m'a jamais posé de problèmes. En compétition



Sous le casque, impossible, de loin, de distinguer si au volant se trouve une femme ou un homme.

automobile, il n'y a pas de place pour une femme ou un homme objet. Celui qui ne ferait que de l'exhibition serait vite écarté.

Dans ce genre de sport, les hommes ne s'attardent pas à des civilités, politesses vraiment déplacées dans ce milieu... Du reste, à un niveau de compétition comme la coupe suisse, les enjeux engagés (sponsors et prix importants à la clé) mènent à la politique du «chacun pour soi». Si vous avez la technique, si vous êtes une gagnante et que vous avez quelques notions – indispensables – de mécanique, ils oublient que vous êtes une femme pour vous traiter en adversaire potentiel. Si les autres pilotes ont confiance en vous et en votre comportement sur la piste, ils vous respectent. Et le public, lui, de loin, ne distingue pas qui est au volant, femme ou homme. D'ailleurs c'est stimulant d'être entourée d'hommes dont l'agressivité sportive vous pousse à atteindre un plus haut niveau de pilotage. Et

une femme a toutes ses chances, ce sport demandant plus une résistance physique qu'une force musculaire. Cependant, d'une part, il est plus difficile au départ de faire ses preuves et l'on rencontre beaucoup de méfiance et de scepticisme – les préjugés ont la vie dure! – d'autre part, beaucoup d'hommes n'aiment pas être battus par l'autre sexe.

FS – *Quel message auriez-vous envie de transmettre à une pilote débutante par exemple?*

SB – Se lancer dans une telle aventure avec le but de devenir célèbre et de pouvoir en vivre relève d'un défi redoutable, tant les obstacles sont difficiles à franchir aussi bien pour une femme que pour un homme. Faire de la compétition automobile pour réaliser un rêve et apprendre à maîtriser sa machine est par contre une expérience d'une richesse infinie, pour se découvrir, découvrir sa famille, ses amis, mais aussi pour dépasser ses propres limites.

Je suis désolée devant l'attitude de certain-e-s conducteurs-trices. Conduire et piloter sont deux choses différentes. La relation entre le conducteur et son engin n'est pas la même. Conduire, c'est utiliser sa voiture après l'obtention d'un permis. Piloter implique plus qu'une notion utilitaire: c'est une recherche permanente afin de connaître et maîtriser son véhicule. On éprouve une immense satisfaction à contrôler cette masse d'environ une tonne (une tonne, à 144 km/h devient 80 tonnes!) et à atteindre un excellent niveau de sécurité pour soi mais aussi pour les autres. Des cours existent à tous les niveaux, par le TCS, l'ACS, par des instructeurs professionnels.

Je ne peux que recommander à toutes et à tous d'apprendre ces réflexes qui un jour peuvent sauver.

Interview réalisée par Sylviane Klein



Indispensable: quelques notions de mécanique.

* Siège de voiture de course.