

L'automobile cubaine comme objet ouvert : dimensions techniques, économiques et patrimoniales

Simon Fabre

L'atelier propose de se pencher sur les « matérialités en mouvement » et la « circulation des objets » ... le cas de Cuba apparaît alors comme un choix paradoxal puisque les représentations communes présentent souvent l'île socialiste comme un espace isolé du monde, où le temps serait suspendu depuis la Révolution de 1959, hors des flux du commerce mondial. Les automobiles sont justement des objets cristallisant ces représentations nostalgiques qui font volontiers de La Havane un musée à ciel ouvert pour la mécanique.

J'aimerais au contraire montrer que le paysage automobile cubain est plus complexe qu'il n'y paraît. Il ne se résume pas aux voitures américaines héritées des années 1950. Surtout le cas de l'automobile, et de sa maintenance dans un contexte de pénurie, recouvre des questions politiques et anthropologiques. Ce sujet permet de se pencher sur la notion de culture technique et sur l'autonomie des acteurs face aux objets et aux systèmes techniques.

Maintenance et pénurie

La situation de Cuba est certes exceptionnelle. Outre son caractère insulaire, Cuba est notamment isolée du fait de l'embargo commercial imposé par les Etats-Unis depuis 1962. Cet embargo a très largement empêché les échanges commerciaux de l'île, sans jamais les supprimer totalement pour autant.

On retrouve en effet toujours la trace de certaines livraisons de véhicules. Celles-ci sont ponctuelles, et sont liées à des contextes politiques particuliers. Ainsi on peut parfois identifier les véhicules en fonction du lot dans lequel ils ont été livré au gouvernement cubain. Par exemple les 15 000 camions soviétiques Kamaz livrés durant les années 1960 - 70, les anciens bus de la ville de Seville offerts à Cuba à partir des années 1990 ou les 4 500 pick-up chinois livrés en 2008. Ces importations concernent souvent des modèles précis, et les effectifs sont suffisamment faibles pour que l'on puisse les dénombrer à l'échelle du pays. Ainsi on connaît souvent le nombre de véhicules d'un certain modèle circulant sur l'île, même si d'autres voitures sont très largement diffusées telles les Lada russes ou les Fiat Polski fabriquées en Pologne.

Le paysage automobile est donc surtout marqué par le métissage et la coexistence de différents univers techniques. L'originalité cubaine n'est pas l'absence de véhicules récents, mais plutôt le fait que ces véhicules sont rares et n'ont donc pas remplacé de manière monolithique les véhicules plus anciens. L'entretien des voitures fait dès lors coexister, au sein de véhicules singuliers, différents univers techniques, des matériaux et technologies d'époques diverses, au gré de l'érosion et de la casse plus ou moins rapides des différents éléments et pièces. Au-delà des adaptations de pièces, qui confèrent à beaucoup de voitures un caractère composite, la pénurie a aussi conduit au développement de techniques inventives pour pallier au manque d'éléments génériques : le liquide de frein peut être remplacé par un mélange artisanal à base de shampoing, les joints en caoutchouc sont fabriqués à partir de pneus usagés et les bouteilles en plastique suppléent efficacement aux réservoirs des différents fluides du moteur.

Ces stratégies, que David Edgerton nomme « techniques de la pauvreté » constituent un contrepoint intéressant à notre imaginaire technologique centré sur l'innovation, en rappelant que dans la réalité des pratiques le fonctionnement des systèmes techniques repose bien souvent sur des machines anciennes et des savoirs-faire improvisés.

Cette coexistence de différents univers techniques fournit des épreuves intéressantes pour révéler les scripts présents dans les dispositifs techniques. Les variantes techniques ne sont pas neutres.

Les conceptions des voitures suggèrent ou imposent notamment des opérations, des acteurs et des outils spécifiques pour leur maintenance : les capteurs intégrés de plus en plus massivement dans les voitures à partir des années 1990 transforment par exemple radicalement les procédures de maintenance et nécessitent des outils électroniques spécialisés pour le diagnostic des pannes, ce qui limite fortement l'autonomie des réparateurs (qui développent cependant des stratégies pour contourner ces systèmes électroniques).

Les matériaux eux-même interviennent dans cette politique de la réparation : l'emploi de plus en plus important d'aluminium, au lieu d'acier, pour divers éléments modifie les possibilités d'intervention du mécanicien. L'aluminium est sensible à la fatigue, il casse et ne peut être réparé, cependant il peut être facilement fondu ce qui ouvre la possibilité à la refabrication autonome et artisanale de pièces détachées (via par exemple des systèmes de fonderie au sable). Au contraire l'acier peut facilement être soudé ce qui autorise des improvisations aux propriétaires des véhicules (par exemple en rallongeant le châssis d'un véhicule utilitaire pour augmenter sa charge utile). Cependant l'acier rouille, et exige donc un travail intensif pour entretenir les carrosseries anciennes sous le climat cubain, en les raccommodant et en les repeignant régulièrement. Les peintures, les plastiques, le bois, la fibre de verre sont ainsi autant de matériaux dont l'utilisation par un constructeur ou un réparateur témoigne de contraintes contingentes et dessinent des possibilités d'action pour les utilisateurs futurs.

L'énergie mobilisée exprime elle aussi des scripts techniques. Par exemple si la greffe de moteurs diesel soviétiques sur de « vieilles américaines » est si répandue c'est notamment afin de bénéficier des facilités relatives d'approvisionnement en diesel, carburant plus facilement disponible sur le marché noir. La généralisation des moteurs électriques apparaît ici comme une évolution particulièrement intéressante à étudier dans le cas de Cuba, puisqu'elle s'accorde bien avec une culture du bricolage largement répandue dans l'île, mais qu'elle interdit également le stockage de l'énergie et rend l'utilisateur plus dépendant des infrastructures d'approvisionnement contrôlées par l'État.

La réparation n'apparaît alors pas comme une simple reproduction des systèmes techniques mais au contraire participe à les transformer, à se les approprier. La maintenance est une activité certes encadrée par des contraintes contingentes, mais est aussi positivement orientée vers une reconfiguration des objets en fonctions de besoins spécifiques, témoignant de l'agentivité réelles des acteurs face à leurs objets techniques.

Des véhicules typiquement cubains incarnent cette appropriation des objets techniques : par exemple les *camelos*, qui ont aujourd'hui disparu, étaient des bus bricolés à partir de semi-remorques et permettant de transporter beaucoup plus de personnes que des cars ordinaires. Les *rikimbili*, décrit par Ernesto Oroza comme les symboles d'une « désobéissance technologique », sont quant à eux des motos fabriquées en combinant un vélo et un moteur thermique récupéré sur une tondeuse ou une tronçonneuse. Ils permettent de disposer de véhicules légers pour les déplacements personnels, alors que les deux roues sont rares sur l'île (peu présents avant la Révolution, ils ne faisaient pas non plus parti des véhicules prioritairement échangés avec l'Union Soviétique).

A l'heure où la réparabilité des objets apparaît comme une question éthique importante, il semble donc nécessaire de se pencher sur les formes concrètes et les différentes pratiques qui prennent

en charge l'accommodement social des objets, pour souligner que les choix techniques ne sont jamais neutres.

Marchandisation et patrimonialisation

Depuis 2013 la vente et l'achat de voitures sont autorisés à Cuba. L'État vend des voitures neuves mais les prix exorbitants (adaptés par des taxes aux niveaux d'inflation) rendent leur acquisition très hypothétique. La vente entre particuliers de véhicules d'occasion et de pièces détachées est cependant devenue une possibilité légale, qui correspond à des pratiques réelles. Auparavant les voitures étaient des biens accordés par l'État aux citoyens, ceux-ci ne pouvant les céder et n'en étant que bénéficiaires. En pouvant être détachées de leurs propriétaires, les voitures deviennent des marchandises à part entière, un marché se met ainsi en place là où il n'y avait auparavant que des processus de vente informelle, de prêt ou de troc.

Cette marchandisation nouvelles des voitures souligne leur statut de ressources essentielles, puisque leur prix correspond régulièrement à celui d'un logement, et que leur acquisition est absolument impossible pour un cubain disposant uniquement d'un revenu d'État (sans famille à l'étranger ni ressources en dollars sur l'île).

En effet les voitures anciennes sont devenues une manne puisqu'elles sont régulièrement exploitées comme taxis, plus ou moins luxueux, plus ou moins rénovés, auprès des touristes. L'activité de taxi permet d'accéder à des devises étrangères (jusqu'en 2020 l'accès aux devises se faisait par l'intermédiaire des CUC, une seconde monnaie indexée sur le dollar) et la figure du médecin devenu chauffeur de taxi incarne souvent le thème de la « pyramide inversée » : il est possible de gagner beaucoup plus d'argent via une petite activité privée dans le secteur touristique, qu'en exerçant un métier qualifié dans le secteur public (du fait de la dévaluation importante du peso cubain).

Ainsi le nouveau statut de marchandise de la voiture permet d'envisager des logiques d'accumulation inédites dans le contexte socialiste. Dans tous les cas l'exploitation touristique des véhicules n'est pas nouvelle et oriente leur maintenance. Cette intégration des objets au marché peut être décrite par la notion d'« enrichissement » proposée par Luc Boltanski et Arnaud Esquerre : l'exploitation économique de (nouveaux) secteurs culturels passe par l'enrichissement d'un patrimoine qui est mis en valeur au sens propre, re-travaillé et reconstruit. Des narrations s'inventent et l'authenticité supposée des véhicules est mise en scène.

A Cuba l'aspect des Cadillac resplendissantes, destinées à conduire les touristes, contraste ainsi fortement avec les taxis utilisés par les Cubains qui sont volontiers transformés pour accueillir un maximum de passagers et dont l'aspect extérieur est bien moins soigné. Les véritables véhicules de collection, maintenus uniquement avec des pièces d'origine, sont en fait très rares et c'est surtout l'aspect extérieur qui semble déterminer le public que le chauffeur du véhicule peut viser. L'idée d'un musée automobile à ciel ouvert doit donc surtout être comprise comme une entreprise de reconstitution historique et de mise en scène, mais ne représente pas l'ensemble des voitures cubaines qui sont bien souvent délabrées et seraient volontiers échangées par leur propriétaires-usagers contre des modèles plus récents. La patrimonialisation des automobiles a ainsi tendance à réifier une culture technique par ailleurs vivante et innovante, en insistant sur la permanence historique de véhicules dont on gomme les transformations techniques, sociales et culturelles.