

Lewis H. Siegelbaum, *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca–New-York, Cornell University Press, 2008, XVII-309 p. — ISBN 978-0-8014-4638-2

L'A. est un spécialiste reconnu d'histoire sociale de l'URSS, auteur d'un classique sur le stakhanovisme¹. Son dernier livre est consacré à l'histoire de l'automobile soviétique, et part de l'idée que comme objet de désir individuel, la voiture entraine en tension avec l'idéologie collectiviste du parti communiste. La « révolution automobile » n'a pas eu lieu avant les années 1970 en URSS et même alors le paysage n'était pas dominé par la voiture, à la différence des États-Unis. Mais le désir d'en posséder une ne connaissait pas de limites et les efforts pour y parvenir intensifiaient les contradictions du système soviétique. L'A. approche l'histoire de l'URSS à partir d'une perspective décentrée, en emmenant le lecteur dans des lieux inhabituels : centres de production automobile, routes, garages, pompes à essence, campings, etc. L'automobile soviétique est en permanence replacée dans son contexte international et la comparaison avec les États-Unis ou l'Europe est constante.

Cette enquête est organisée selon trois axes :

- l'URSS et l'étranger : la dépendance à l'égard de la technologie et du design occidentaux,
- le public et le privé, compris comme deux catégories non pas antagonistes, mais plutôt en tension dynamique, produisant souvent de la symbiose et de l'hybridité,
- la continuité et le changement.

L'ouvrage comporte six chapitres. Les trois premiers sont consacrés chacun à une grande entreprise automobile. La première est

1. *Stakhanovism and the Politics of Productivity in the U.S.S.R.*, Cambridge U.P., 1988. Signalons aussi un magnifique article: « “Dear Comrade, you ask what you need”: Socialist Paternalism and Soviet rural “Notables” in the mid-1930s », *Slavic Review*, 57/1, 1998.

Slavica Occitania, Toulouse, 28, 2009, p. 359-368.

AMO-ZIS-ZIL, née en 1916, la plus ancienne des usines automobiles russes, située non loin du Kremlin. En 1924, elle produisit les premiers camions de fabrication soviétique. En décembre 1926, I. A. Likhatchev (1896-1956) devint directeur ; il devait « le » rester pendant un quart de siècle. AMO fut l'objet d'une reconstruction, qui en fit une nouvelle usine, enfant du premier plan : en 1931, sortirent les premiers camions AMO-3 de 2,5 tonnes ; à partir de 1936, on fabriqua la première voiture de tourisme, ZIS-101, de luxe. Cette entreprise était connue pour la qualité de ses produits ; elle employait 12 000 travailleurs en 1934, 40 000 en 1938. Pendant la guerre, ZIS connut le sort habituel : orientation vers le matériel militaire et évacuation ; c'est à ce moment que fut conçue la ZIS-110, nouvelle voiture de tourisme de classe supérieure, inspirée de modèles américains. Après guerre, la répression a lourdement frappé le personnel administratif et technique juif et en 1950 Likhatchev a été chassé de son poste, avant de devenir ministre des transports automobiles après la mort de Staline. Dans les années 1950, l'usine produisait aussi des réfrigérateurs et des bicyclettes. En 1956, elle perd le nom de Staline et est rebaptisée Likhatchev ; à ce moment, avait juste commencé la conception de la ZIL-111, présentée à l'exposition de Bruxelles en 1958. Ce modèle et ses successeurs étaient les équivalents soviétiques exacts des Lincoln et des Cadillac qui transportaient les présidents des États-Unis. En même temps continuait la production de camions destinés à l'armée et à l'agriculture. ZIL incarnait à beaucoup d'égards la quintessence de l'entreprise industrielle soviétique d'après 1953, représentant les priorités de l'État et résumant ce que le système offrait aux ouvriers. Elle servit à la fois de « melting pot social » et « d'organisateur de communauté » pour des dizaines de milliers de migrants de la campagne. Dans les années 1960, la « sphère sociale » y était très développée et ZIL apparaissait comme un modèle de succès économique et social, mais à partir de 1975 environ la situation commença à se dégrader. ZIL fut la première firme automobile à être privatisée, mais en 1996 le maire de Moscou Iouri Loujkov fit de la ville le plus gros actionnaire de l'entreprise.

L'usine automobile de Gorki (GAZ) est l'équivalent et le rival de ZIS (chapitre 2) : les rêves d'utopie technologique y étaient en partie inspirés par les Américains. Le bolchevik V. V. Osinski (1887-1938) voulait une production automobile de masse, de façon à fournir à chaque ouvrier et à chaque paysan une voiture d'ici 1937 ou 1942 ; en 1928, il retourna aux États-Unis, afin de discuter d'une entreprise mixte avec Ford. Un accord technique fut signé avec ce dernier le 31 mai 1929 pour construire la plus grande usine automobile d'Europe

sur les rives de l'Oka ; des contrats furent aussi conclus avec la Compagnie Austin de Cleveland. La hâte avec laquelle ont été menés les travaux a engendré le chaos et la confusion sur le chantier. Plusieurs centaines d'ingénieurs et d'ouvriers étrangers participaient à la construction ; les rapports entre Russes et Américains n'allaient pas sans frictions. L'insatiable demande en main-d'œuvre du projet engendrait un surpeuplement des logements, qui était l'une des causes du turnover élevé ; on a vu apparaître une « ville » nouvelle, connue d'abord sous le nom de Sotsgorod, puis sous celui de district automobile. GAZ a fêté son 100 000^e véhicule en avril 1935 : ses ingénieurs préparaient alors un nouveau modèle de voiture, la M1, dont la carrosserie était dérivée de la Ford V 8 Modèle 40 : l'armée en fut le principal client : elle servait de véhicule aux officiers d'état-major. GAZ fut aussi un haut lieu du stakhanovisme, avec son héros local, Alexandre Boussyguine. Les purges ont frappé le directeur Serge Diakonov ; beaucoup des ingénieurs arrêtés étaient juifs, ainsi que 13 % des 300 communistes mis en prison ; le fait d'avoir eu des contacts avec des étrangers servit souvent de prétexte à la répression. Entre le 22 juin 1941 et août 1945, environ les trois quarts des véhicules produits en URSS allaient à l'Armée rouge : GAZ fournit aussi des tanks, des mortiers et des obus pour Katioucha ; les femmes étaient alors majoritaires dans la main-d'œuvre. Dans l'après-guerre, la première voiture produite en masse fut la Pobeda, qui fit son « départ dans la vie » au Kremlin, renforçant ainsi l'autorité paternelle de Staline ; en principe, elle pouvait être achetée par des particuliers, ce qui était une nouveauté, mais elle était trop chère pour les ouvriers. En 12 ans et demi, GAZ produisit un peu moins de 236 000 Pobeda, exportées en partie vers le bloc soviétique, Chine comprise, et la Finlande. L'entreprise bénéficia alors d'une décennie de succès dans les projets et la production de voitures et de camions : ces « années de gloire » coïncidaient presque exactement avec l'« âge d'or » de l'industrie automobile américaine. Un nouveau modèle apparaît en 1956, la GAZ-31 ou Volga, compromis entre les standards américains et européens : utilisée dans les villes soviétiques comme taxi ou voiture de fonctionnaire, exportée vers le Benelux et le bloc soviétique, elle apparaît comme le symbole de toute une époque. L'ère Brejnev a été marquée par la routine et le conservatisme en ce qui concerne la production de voitures et de camions : ne craignant pas la compétition venue de l'extérieur ou d'URSS, l'entreprise avait peu de stimulants. Après la disparition de l'URSS, l'usine automobile de Gorki a été privatisée ; au début de l'ère postsoviétique, elle a connu relativement peu de turbulences et les relations entre la direction et la main-d'œuvre organisée ont continué à

peu près comme avant. L'armée et les exploitations agricoles ont sérieusement réduit leurs commandes et les particuliers ont alors préféré les modèles d'occasion européens ou japonais, d'où une réorientation vers divers types de camionnettes, des minibus et d'autres véhicules commerciaux. Avant la crise de 1998, l'avenir semblait brillant pour GAZ : une grande partie du crédit de ce succès alla à Boris Nemtsov, gouverneur de la ville, puis vice-Premier ministre à partir de mars 1997. Après l'effondrement financier, GAZ fut rachetée par une filiale du groupe Sibal, appartenant au roi des métaux Oleg Deripaska ; selon les standards de la nouvelle économie mondialisée, l'entreprise était inefficace et le personnel trop nombreux. En six ans, plus de la moitié du personnel a été licenciée et les prestations ont été réduites pour tous les ouvriers.

Le chapitre 3 raconte l'entrée de l'URSS dans l'ère de la production de masse de voitures. En 1966, le gouvernement soviétique signa un accord avec Fiat pour bâtir une usine automobile sur la Volga, à Togliatti. On souligne en général que ce tournant a été facilité par la chute de Khrouchtchev, hostile à la voiture individuelle, mais la demande populaire a peut-être aussi joué un rôle dans ce changement. Cet accord avec Fiat était le plus important contrat commercial jamais signé par l'URSS. Le contexte politique international a pesé dans le choix de l'Italie, qui n'était pas directement impliquée dans un conflit de guerre froide, mais Fiat avait aussi beaucoup à offrir et a bien su cultiver ses relations avec l'URSS. Pour cette dernière, il s'agissait de compenser le manque d'innovation en achetant de nouvelles technologies à l'Ouest. L'« usine automobile sur la Volga » (VAZ, à partir de la mi-1967) a donné naissance à un « satellite », une ville socialiste de l'ère Brejnev, Avtograd, *company town* de style soviétique. VAZ produisait et produit encore la version soviétique de la Fiat 124, nommée Jigouli et exportée sous le nom de Lada : choisie comme « automobile russe du XX^e siècle » par les lecteurs du magazine automobile le plus vénérable du pays, c'était sans aucun doute la « voiture du peuple » soviétique : son coût relativement faible et sa facilité de réparation expliquent son attrait continu. En mars 1970, VAZ employait 42 668 personnes, dont 34 494 ouvriers et 6 407 ingénieurs et techniciens. Il s'agissait de jeunes : presque 60 % des ouvriers avaient 30 ans ou moins. Dans les années 1970, le pourcentage de femmes a augmenté, atteignant en 1981 45,6 % des 112 231 salariés : il en résultait un besoin « colossal » de crèches : la ville ne pouvant faire face, VAZ mit sur pied en 1968 un secteur des enfants. Selon une enquête de la fin des années 1970, malgré

une condition relativement favorable, les ouvriers de VAZ ne manifestaient guère de « patriotisme d'usine » ; avec l'absentéisme et l'abus d'alcool, le vol était un véritable fléau. Dans les années 1980, toute l'industrie automobile soviétique entra en crise, à cause de l'insuffisance des investissements pour remplacer un équipement de plus en plus usé : VAZ n'y échappa pas et la pénurie de pièces détachées suscita le développement d'activités criminelles. C'est un miracle que quelque chose ait été produit dans les dernières années de l'URSS ; en 1991, l'entreprise prit le relais de l'autorité de l'État, presque effondrée, sans grand effet semble-t-il. En janvier 1993, VAZ devint une compagnie privée sous le nom d'AvtoVAZ. La situation syndicale y est caractérisée par la présence d'une organisation combative, Edinstvo, qui obtient peu de résultats, mais sa seule survie pourrait être considérée comme un succès. AvtoVAZ continuait à employer plus de 100 000 personnes à la charnière des années 1990 et 2000. Togliatti avait 740 100 habitants en 2002 : il n'existe guère de ville de sa taille aussi complètement dominée par une seule usine. À la différence de ZIS ou de GAZ, cette entreprise n'a pas de passé révolutionnaire ou stalinien : associée dans l'esprit des gens à la production de masse pour les citoyens ordinaires, elle a représenté la réalisation de la pression populaire en faveur d'une société plus orientée vers la consommation.

Le chapitre 4 fournit au lecteur des données neuves sur une question peu étudiée par les chercheurs, celle des routes². En 1966, un rapport de la CIA affirmait que le réseau de voies publiques en URSS était « rudimentaire » et les services automobiles « tristement insuffisants ». Ce chapitre tente une histoire sociale de campagnes pour surmonter « l'absence de routes », associée à l'arriération économique et culturelle. La Première Guerre mondiale, la révolution et la guerre civile ont seulement aggravé la pénurie de routes qui, en outre, se trouvaient dans un état médiocre : en 1929-1930, les dépenses totales pour ce secteur représentaient 141 millions de roubles, soit très peu en comparaison du budget des chemins de fer. L'URSS possédait 1,7 km de routes pour 10 000 habitants, contre 450 aux États-Unis, 150 en France et 39,5 en Allemagne. L'absence de routes avait aussi un sens métaphorique : elle signifiait l'absence de but, par opposition à la « voie au socialisme ». Pendant le premier plan, il a été construit plus de 100 000 kilomètres de

2. Voir cependant Basile Kerblay « Un handicap de l'agriculture soviétique : l'état des routes rurales » *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 14/2, 1983, p. 5-24.

nouvelles routes, le plus souvent rurales, mais ces progrès ne doivent pas être exagérés. Un décret de novembre 1928 mit l'entretien et la construction des routes à la charge de la population paysanne : ce système, qui resta en vigueur durant des décennies, équivalait à un service de travail obligatoire, rappelant la corvée d'avant 1861 : la qualité des prestations ainsi effectuées était souvent jugée inacceptable. Cette « participation en travail » des paysans était encouragée par la société de volontaires Avtodor, qui se chargeait de promouvoir « l'automobilisme » en URSS et qui fut liquidée en 1935. Une des façons les plus inventives de faire campagne contre l'absence de routes était d'organiser des rallyes, par exemple Moscou-Kara-Koum-Moscou (1933). Pendant une grande partie de la guerre, surtout au début, la rareté des bonnes routes fut vécue par l'Armée rouge et la population comme une malédiction, même si elle gênait aussi l'envahisseur allemand. La « route de la vie », qui a permis à plus d'un demi-million de personnes de quitter Leningrad assiégé, a été célébrée comme un exploit pendant la période soviétique, mais l'ouverture des archives a conduit les historiens à se montrer plus critiques. La contribution des détenus à la construction de routes pendant la guerre semble avoir été modeste ; en revanche, les prisonniers de guerre furent une source majeure de main-d'œuvre, avant comme après 1945. Au début des années 1950, le Goulag était en crise : basse productivité, qualité médiocre, évasions de prisonniers, au point qu'il fut proposé de fermer les camps chargés de la construction de routes ; l'amnistie du 27 mars 1953 libéra 60 % des détenus. Les routes se sont améliorées dans les années 1950, mais on continuait à entendre les vieilles plaintes sur leur état et – dans certaines parties du pays – sur leur rareté. Khrouchtchev reforma le système de financement, ainsi que le mode de recrutement de la main-d'œuvre, mettant fin aux inégalités entre ruraux et citadins. Il faut mettre l'accent sur les limites des progrès réalisés : en 1990 encore, 83 villes et 155 centres de district n'ayant pas statut de villes n'avaient aucune liaison directe avec Moscou par des routes praticables en tout temps ; le voyage en automobile sur de longues distances restait une aventure.

Le chapitre 5 introduit le thème familier de la pénurie. En octobre 1917, la propriété étatique des automobiles prédominait, une situation qui persista dans les cinquante ans qui suivirent. La fonction utilitaire l'emportait : en 1926, les véhicules de tourisme étaient moins nombreux qu'en 1913 : on en comptait un pour 7 000 habitants. Les voyages en automobile étaient habituellement réservés aux fonctionnaires. Les rallyes de 1923 et de 1925 ont été suivis

par des foules enthousiastes, encore qu'il semble y avoir eu aussi des manifestations de « phobie des voitures » en 1925. Comme l'État se composait de nombreuses institutions différentes à divers niveaux, le système de distribution était très complexe. La Nomenclatura manifestait un vif intérêt pour les voitures ; pour les mortels ordinaires, pratiquement le seul moyen d'en obtenir une était de recourir aux loteries nationales. La pénurie engendrait des activités illégales : ainsi, à Moscou, un responsable administratif avait transformé le garage dont il était le chef en atelier privé, vendant pièces détachées, camions et voitures. Aux États-Unis, au début du ^{XX}e siècle, les propriétaires aisés de voitures dépendaient des services de chauffeurs-mécaniciens salariés ; cette catégorie sociale a survécu beaucoup plus longtemps en URSS qu'en Amérique, parce que la plupart des véhicules étaient des camions et que l'entretien d'une voiture exigeait beaucoup de temps. Il est difficile de dénombrer ces chauffeurs à temps plein : en 1933, ils étaient fortement concentrés à Moscou et à Leningrad. C'était une des professions soviétiques les plus masculines, mais à partir de 1936 le régime fit des efforts pour recruter davantage de femmes. Le syndicat luttait contre l'alcoolisme ; des conducteurs qui, en état d'ivresse, avaient causé des accidents mortels multiples furent condamnés à mort. Un autre fléau de la profession était le « hooliganisme automobile ». Elle semble aussi avoir servi de refuge à des catégories « louches » aux yeux des autorités.

L'automobile pouvait être associée à la peur : ainsi, les « corbeaux noirs » du NKVD. Mais, même au sommet de la Terreur, elle se révéla polysémique, évoquant par exemple un monde de luxe et de loisir inaccessibles.

À partir de 1935, les autorités ont commencé à promouvoir le tourisme automobile : la principale difficulté était l'absence de pompes à essence. L'année 1936 a été marquée par une soudaine éruption de sports automobiles, facilitée par les clubs. Ces clubs existaient au niveau des villes et des (grandes) entreprises : celui de ZIS organisait un cross d'hiver. Grâce aux encouragements officiels et à la couverture accrue de ces événements par la presse, la popularité des courses automobiles augmentait. Le soutien des autorités s'explique par des considérations militaires : la mécanisation était considérée comme la clef de la victoire.

Le chapitre 6 pourrait s'intituler « société de consommation à la soviétique »³. Cinquante ans après la «révolution automobile» aux États-Unis, les voitures commencèrent à s'insérer dans la vie des citoyens soviétiques, jetant l'URSS bon gré mal gré dans « l'âge de l'essence » : dans une société où l'idéologie dominante était si peu favorable à la propriété privée, elles devinrent des objets valorisés, précisément parce qu'elles offraient un certain degré de vie privée et d'autonomie personnelle. Cela eut des conséquences non prévues pour l'État et pour les relations entre individus ; les limites entre privé et public en furent estompées. En étendant les possibilités d'être propriétaire de sa voiture, mais en laissant la fourniture de l'infrastructure et des services à l'activité semi-légale ou illégale de la « seconde économie », l'État sous Brejnev se trouva engagé dans un « marché faustien » sur un mode de transport individualiste.

À partir de la fin des années 1950, beaucoup de citoyens soviétiques désiraient posséder une automobile : le gouvernement de Khrouchtchev reconnaissait la légitimité de ce désir, mais le nombre de voitures offertes à l'achat par des individus restait pratiquement inchangé. En octobre 1959, Khrouchtchev annonça le développement de flottes de taxis que les gens pourraient louer, mais l'insuffisance des investissements engendra une énorme pénurie de véhicules, leur vieillissement et la quasi-absence de pièces détachées. Le désir de voitures était si puissant qu'il pouvait conduire à s'affranchir de la loi ; il était stimulé par la croissance du tourisme automobile, activement promu par la revue de la DO-SAAF, Société volontaire d'assistance à l'armée, l'aviation et la marine, fondée en 1951. Les propriétaires privés de voitures avaient difficilement accès à l'essence ; les pompes étaient habituellement tenues par des femmes, mal payées ; se procurer un garage était un problème. Les lettres à la presse et les résolutions d'assemblées d'habitants témoignent du ressentiment contre les conducteurs, perçus comme se plaçant à part de la communauté.

L'accroissement impressionnant du pourcentage des ménages ayant télévision et réfrigérateur entre 1965 et 1982 a fourni un précédent évident pour l'expansion de la propriété de la voiture. L'ère Brejnev, à la différence de l'époque Khrouchtchev, a été dominée par un « socialisme de l'acquisition » qui a formé l'écosystème de la propriété de la voiture. En 1972, pour la pre-

3. Voir Nordica Nettleton « Driving towards Communist Consumerism AvtoVAZ », *Cahiers du monde russe*, 47/1-2, janv.-juin 2006, p.131-151.

mière fois, on fabriqua plus de voitures que de camions. Trois ans plus tard, les 2/3 des modèles neufs furent vendus à la population. En 1985, 15 % des ménages étaient équipés, contre 2 % en 1970. Ces objets si convoités coûtaient cher et il fallait attendre 4 à 6 ans pour obtenir livraison ; les membres de l'élite bénéficiaient d'une priorité de fait. En 1983, 58 % des propriétaires de voitures appartenaient à l'intelligentsia au sens large, surreprésentée ; 35 % étaient ouvriers.

La conduite et l'entretien d'une voiture en URSS impliquaient plus d'initiative individuelle et de risques qu'à l'Ouest ; le problème, c'était le manque d'infrastructures. Pourtant, l'État était au courant des besoins qui s'exprimaient notamment dans les lettres aux journaux de lecteurs en colère. Le recours au réseau d'État des stations-service a décliné de façon marquée entre 1977 et 1982 au profit de la « seconde économie » ; au moins 75 % de l'essence utilisée étaient obtenus illégalement ; nombre de pièces détachées venaient de cargaisons de camions d'État, tombées entre des « mains privées ». Pour réparer, on faisait appel à « oncle Vassia », retraité qui effectuait ce travail pendant son temps libre. Le garage et la coopérative qui permettaient de l'obtenir sont entrés dans les romans, les films et les tribunaux. Le nombre de propriétaires approchait les huit millions en 1985 : s'occuper de sa voiture prenait du temps, or il s'agissait d'une activité essentiellement privée.

Au total, en produisant en masse des voitures, l'État soviétique a abouti à une situation où des millions de ses citoyens ont été entraînés dans des relations avant tout privées, qui souvent violaient les lois : face à ce phénomène, les autorités s'avouèrent vaincues.

La conclusion souligne le boom de l'automobile dans la Russie postsoviétique. Les importations de véhicules progressent, cependant que des firmes étrangères commencent à s'installer. Le nombre de victimes de la route s'est accru de façon significative. À travers tout cela, l'automobile soviétique – réelle et imaginaire – vit encore.

Ce livre utilise des sources très riches : archives soviétiques centrales et locales, mais aussi archives américaines, presse générale (*Pravda*, *Izvestia*, etc.) et spécialisée, littérature technique, guides, mémoires, littérature.

Il faut signaler aussi les très fines analyses de films de fiction. Les sites Internet sont abondamment mis à contribution. L'ouvrage est enrichi d'illustrations toujours pertinentes : dessins de presse, photographies tirées des archives ou faites par l'A.

Il s'agit d'un travail de haute qualité : l'A. a réussi à écrire une belle histoire globale de l'automobile en URSS, qui n'oublie jamais la dimension culturelle des phénomènes sociaux. Personnellement, j'ai un seul regret : l'absence de bibliographie et de liste des sources.

Jean-Paul Depretto,
Université de Toulouse II – Le Mirail,
CERCEC (EHESS-CNRS)