

DOSSIER DE PRESSE
Parution décembre 2018

MUSTANG LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

Un beau livre pour découvrir la facette humaine de la passion automobile, à travers une série d'entretiens recueillis par la sociologue **Cornelia Hummel** et de photographies de **David Desaleux**.





LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

Textes
Cornelia
Hummel

Photographies
David
Desaleux



Mustang, la mécanique de la passion

Cornelia Hummel, David Desaleux

16 x 24,5 cm

152 pages

Prix de vente public : 29,00 €

MUSTANG LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

Présentation

LA FACETTE HUMAINE DE LA PASSION AUTOMOBILE

Véritable icône de l'industrie automobile américaine, la Ford Mustang passionne et envoûte depuis plus de cinquante ans. De nombreux ouvrages techniques lui ont été consacrés : « Mustang, la mécanique de la passion » se concentre de manière originale sur les propriétaires, dans une approche humaine et sensible de l'attachement automobile.

Entre 2017 et 2018, la sociologue Cornelia Hummel et le photographe David Desaleux sont allés à la rencontre d'amoureux français, belges et suisses, de Mustang anciennes et récentes. Au volant d'un Coupé 1970, ils ont recueilli images inédites et témoignages passionnés, illustrant le rapport singulier de chaque propriétaire à sa voiture. Édifiant voyage au coeur d'un mythe vécu au quotidien, le livre propose, en 5 chapitres et 25 portraits, une émouvante série de récits et de trajectoires intimes.

MUSTANG

LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

Les auteurs

CORNELIA HUMMEL

Cornelia Hummel est maître d'enseignement et de recherche au Département de sociologie et membre de l'Institut de recherches sociologiques (IRS) de l'Université de Genève. Ses travaux s'inscrivent dans le champ de la sociologie de la vieillesse et du vieillissement, autour duquel elle a publié plusieurs ouvrages. Dans *Mustang, la mécanique de la passion*, elle a choisi de mobiliser les sciences sociales pour un projet davantage personnel, motivé par ses rencontres depuis l'achat de sa Mustang en 2013.

DAVID DESALEUX

David Desaleux est photographe indépendant à Lyon. Depuis longtemps intéressé par les sciences sociales, il cherche à croiser les compétences, en proposant sur un même sujet l'oeil d'un photographe en regard de l'analyse d'un chercheur. La photographie ne serait pas une illustration, elle est elle-même un discours. Avec les éditions Libel, il a publié *État des lieux. Les lieux de l'État* en 2012.

MUSTANG LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

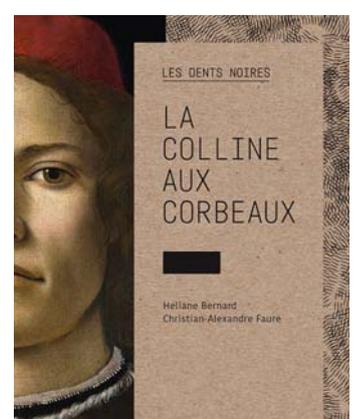
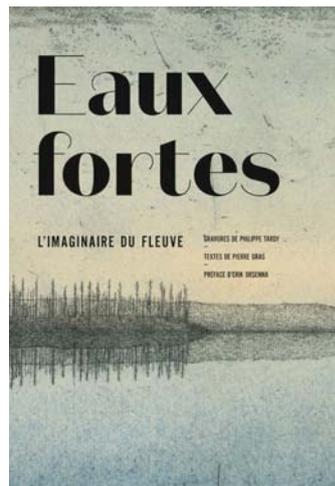
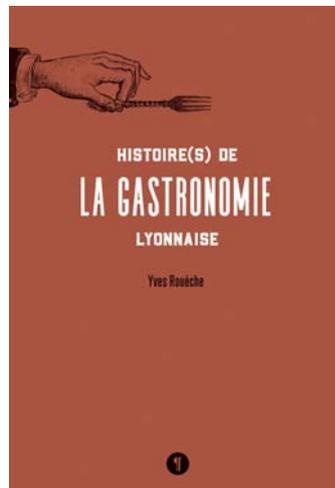
L'éditeur

LES ÉDITIONS LIBEL

Les Éditions Libel publient depuis 2008 des beaux livres illustrés dans les domaines du patrimoine et des beaux-arts, de la sociologie du monde contemporain et de l'histoire, de la photographie. Les partenaires des éditions Libel sont des institutions culturelles, des photographeurs d'art, des imprimeurs soucieux de l'environnement et des graphistes spécialistes du livre.

Mustang, la mécanique de la passion s'inscrit dans notre ligne éditoriale en traitant des thèmes qui nous sont chers et que nous prenons plaisir à présenter dans des ouvrages uniques, venant compléter un catalogue riche et multiforme qui se construit sur l'ensemble du territoire français au gré de choix éditoriaux exigeants et de coéditions récurrentes.

RETROUVEZ TOUTES NOS PARUTIONS
SUR WWW.EDITIONS-LIBEL.FR



MUSTANG LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

Extraits

Pour consulter quelques pages de l'ouvrage en ligne, [CLIQUER ICI](#)



arrivant là-bas, je me souviendrai toujours, ma voiture commence à fumer. Alors je me suis dit « mon moteur est usé, je ne l'ai pas vu ». Je suis revenu et malheureusement, le mal était fait. Il fallait tout refaire et mon bloc était en 3^e réalésage. Heureusement j'avais fait mon réseau et le président de mon club m'a aidé. Et il m'a trouvé un bloc V8 351 Windsor, en cote d'origine, qu'il fallait refaire. Les choses se sont arrangées petit à petit, on a commandé les pièces aux USA. J'ai été malheureux durant un an, je me disais que j'ai mis de l'argent dans une voiture avec un gros problème. Ma Mustang est revenue avec un beau moteur, et ça a été la délivrance. Je l'ai rodé et c'était reparti, j'ai repris beaucoup de plaisir, des concentrations, et ma femme voyait bien que j'étais émerveillé de ça.

Quand je vois la patine, la peinture devenue mate, le vernis un peu craquelé, la couleur un peu passée, ça me plaît bien parce que ça montre qu'elle n'est pas d'aujourd'hui et qu'elle a une âme, une histoire.

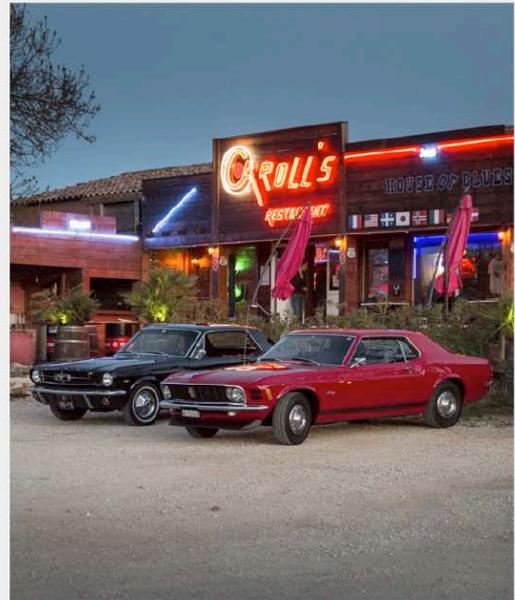
J'aime la voiture comme elle a vécu, j'aime les traces du temps. Quand je vois la patine, la peinture devenue mate, le vernis un peu craquelé, la couleur un peu passée, ça me plaît bien parce que ça montre qu'elle n'est pas d'aujourd'hui et qu'elle a une âme, une histoire. Je n'ai pas encore eu l'occasion de rechercher son histoire, ce serait intéressant. Elle a certainement changé plusieurs fois de moteur, au moins une fois de couleur, au moins une fois de boîte de vitesses. J'aime cette ambiance de l'époque. Quand je suis chez moi au garage, je ferme les fenêtres pour prendre une bonne bouffée de vieilles odeurs de vinyle, de vieille moquette, de carburant, d'huile. Tu n'as pas ça dans les voitures modernes. Dans la voiture de ma femme, il y a son parfum, bien sûr, mais l'odeur du neuf aussi.

Une des caractéristiques de cette voiture américaine c'est sa personnalité très forte : on la regarde d'un œil différent, intéressé, mais on ne la regarde pas comme une Porsche ou une Ferrari, et le gars il va chercher son pain avec et on se dit « le gars il est bourré de fric, il sait plus où le mettre son fric ». Une Mustang c'est tout un pan de l'histoire, toute une famille de voitures, une histoire qui n'est pas terminée, et tout le monde ne connaît pas. Les gens que ça intéresse me font un petit signe et moi je me mets bras à la portière prêt à leur rendre le signe. Mais en fait ça ne me flatte pas particulièrement parce que ce n'est qu'une voiture, c'est que du matériel. Être regardé par tout le monde ça me met mal à l'aise, mais c'est vrai aussi qu'on ne lève pas le pouce pour une Porsche ou une Ferrari, la Mustang reçoit de la sympathie.

Maintenant je roule moins parce que mon épouse s'est mise à temps partiel pour s'occuper de la famille, donc les revenus ont un peu baissé et il fallait que je sois beaucoup plus raisonnable. Et puis il y a eu un moment où ma femme en a eu un peu marre de mes sorties, tous les

36

beaux jours de mai à septembre : j'avais les rencards mensuels avec mon club et le forum avec lequel j'ai fait plusieurs sorties, et puis les 50 ans sur le circuit du Luc. Je roule moins, mais je ne la vendrai pas. Un jour, un gars sur le forum m'a dit « maintenant que tu as fait tous ces travaux tu ne vas pas la quitter, ta Mustang, hein ! », et ça m'a fait quelque chose. Quand on voit un copain qui vend sa voiture, on se dit « mince, est-ce qu'il l'aime, sa voiture, est-ce qu'il l'a aimée ? ». C'est une forme d'attachement qui est assez forte.



37

OSER

2

LE BON MOMENT

Pour celles et ceux dont le rêve de Mustang a mûri durant des décennies, la décision de sauter le pas s'impose un jour. Le défilement de la vie devient perceptible, le temps à disposition pour réaliser ses rêves et profiter de la vie se fait précieux.

Les grandes étapes réalisées (formation, insertion professionnelle, mariage, naissance des enfants, construction de la maison) et l'argent pour l'achat mis de côté, Margaux se lance : « A un moment je commençais à avoir un budget confortable et je me suis dit que c'était maintenant ou jamais, j'allais pas l'avoir à 60 ans, le but c'était de l'avoir rapidement. Je suis quelqu'un qui regarde loin et qui ne veut pas se mettre en difficultés financières, je suis anti-crédit à fond. Et puis voilà, les enfants, les études, il y avait d'autres choses à faire avant. Bon, les enfants : il n'y aura plus de bébés, donc plus de frais, la maison, on a carré le truc, donc on peut y aller ! Je me suis mise à chercher 64-65, le flash de mon enfance, mais en bleu ». Louis insiste aussi sur ce moment où la vie est à l'équilibre, non seulement du point de vue financier, mais également de celui, plus général, de la construction de son existence : « La Mustang était déjà là quand je jouais aux petites voitures. Mais je n'y ai jamais réfléchi, je me suis absolument interdit d'y réfléchir avant d'avoir les moyens de le faire, car je ne voulais pas acheter à crédit. Ce n'est pas seulement que j'ai les moyens de la prendre maintenant, c'est que c'est raisonnable de la prendre maintenant ».

Antoine a été sensible, à l'approche de la cinquantaine, aux maladies qui commencent à frapper autour de lui et la décision d'achat s'est placée dans le sillage de la prise de conscience de la fragilité de la vie. Il en est de même pour Pierre, qui, tout en ayant réalisé les conditions de base c'est à dire épargné suffisamment et conquis une stabilité professionnelle, et se trouvait confronté aux premières vicissitudes de l'âge : « J'avais assez de sous de côté, je surveillais les prix depuis un moment et les prix des 67 étaient nettement en train de monter. Donc c'était maintenant ou jamais, côté budget. Côté boulot, à l'époque, il n'y avait pas de plan social en vue, donc c'était envisageable. J'approchais les 50 ans, et, surtout, j'avais des problèmes de cataracte et je ne savais pas combien de temps j'allais encore pouvoir conduire ». Le passage de décennies d'âge, nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent, sort des caps durant lesquels on commence à réfléchir ou même à se donner des délais pour la réalisation de l'achat. Comme le dit en riant François : « A 40 ans, c'est bien d'avoir une Mustang ».

La décision d'achat peut aussi intervenir dans le contexte de transitions biographiques durant lesquelles la vie demande à être réajustée. Ainsi, Marie a changé de vie après une séparation et la Mustang s'est imposée comme pièce maîtresse de ce changement, après des années de mise

39

si en plus physiquement... Et puis c'était encore une option de l'époque, donc je ne dénature toujours rien ». Margaux, consciente des risques liés à la mauvaise capacité de freinage, se résout à mettre une assistance au freinage, puis, souffrant d'une tendinite, elle fait le pas de la direction assistée et par deux fois, précise que c'est « une option de l'époque ». Ce point est capital pour celles et ceux qui souhaitent garder le caractère d'origine – et la valeur vénale de la voiture. En effet, les Mustang ont été, dès le départ, fortement optionnables : à la commande, le propriétaire pouvait faire un grand nombre de choix à la fois sur la motorisation, les éléments de confort de conduite (freinage assisté, direction assistée), le confort tout court (climatisation), la couleur de la carrosserie et de l'intérieur, le type de sellerie, les instruments sur le tableau de bord, etc. Lorsqu'une modification est souhaitée, le propriétaire sait si la nouveauté à introduire était une des options du modèle qu'il possède ou s'il fait une entorse. C'est le cas de Bill qui a choisi de travailler à la fois sur la sécurité et sur la performance : « On a refait le moteur en l'améliorant un peu du point de vue de la puissance, et j'ai rajouté des ceintures "trois points" qui ne sont pas d'origine, j'ai rajouté des choses pour sécuriser tout le monde ». La classique problématique de l'éclairage a également incité Yves à faire un petit écart : « J'ai fait en sorte que tout ce que je mettais était déjà une option à la base, je ne voulais pas faire de tuning. J'ai mis des freins à disque à l'avant, c'était une option de l'époque, j'avais pas la direction assistée, ça existait à l'époque, j'ai fait rajouter les « fog light » à l'avant, et j'ai changé les ampoules, j'ai mis des Led – ça, ça n'existait pas à l'époque ! Et des ampoules plus puissantes à l'avant, sinon on ne voit rien ». L'une des pirouettes possibles en cas d'amélioration avec des éléments inexistantes « à l'époque » consiste à préserver la réversibilité de l'opération. C'est le cas pour les ampoules et de nombreux autres éléments si l'on prend soin de conserver ceux d'origine, ou encore lorsqu'il suffit de retirer l'élément rajouté, par exemple le boîtier de régulation d'allumage permettant de baisser un peu la consommation d'essence et de soutenir la longévité du moteur.

Le choix de réaliser des modifications révèle souvent l'usage qui est fait de la Mustang. En effet, les impératifs de l'usage entrent souvent en collision avec la définition de la Mustang parfaite, restaurée dans les règles de l'art et strictement dans son état d'origine ; la Mustang « concours ». Tony n'a jamais restauré ses Mustang anciennes : « On voit l'âge, la peinture est d'origine, avec les marques qui se sont accumulées au fil des ans. L'état "concours" ne m'intéresse pas, pour moi l'important est de mettre la clé et que ça roule ». Ses voitures sont d'origine, à part « des petites choses, par exemple l'allumage électronique, qu'on peut ressortir, elles ont toutes l'allumage électronique. J'ai aussi remplacé les phares, mis des relais de phares pour améliorer la luminosité, et rajouté une lame de suspension sur une des Mustang, et changé les jantes ». Finalement, pour celles et ceux qui accordent de l'importance à l'origine, mais qui roulent aussi beaucoup avec leur Mustang, la liste des « petites choses » est potentiellement assez longue. Le débat sur le purisme amuse François qui estime que « quand on répare soi-même, on fait avec ce qu'on trouve, et si ça marche bien tant mieux ». Selon lui, le rapport à « l'origine » est à négocier, selon l'usage et les aspirations à la conduite : « J'ai une admiration-fascination pour ces gens qui gardent

tous les défauts – de confort, de sécurité, etc. – pour garder « d'origine », c'est la voiture "time capsule" où tu retournes dans les années 1960, avec les inconvénients des années 1960. J'admire ces gens-là. Moi j'ai voulu de la performance donc j'ai mis la sécurité qui va avec, j'ai changé la boîte de vitesses, changé les freins, changé plein de trucs. Je voulais une voiture qui sorte de l'ordinaire ».

Faire ou faire faire ? Voilà l'autre question que posent les impératifs d'entretien et les souhaits de modifications. Les réponses vont d'un extrême à l'autre : de l'autonomie totale du propriétaire jusqu'au recours au mécanicien spécialisé pour l'ensemble des tâches. Pour faire soi-même des travaux, il faut être équipé de connaissances, d'outillage, de temps et surtout, en avoir envie. C'est ainsi que certains achètent leur Mustang ancienne avec le projet explicite de « travailler dessus » eux-mêmes, achat qui tient parfois davantage au désir de faire de la mécanique qu'au désir de rouler. Ce n'est pas le cas de Bill : « Je fais des petites bricoles,





MUSTANG

LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

Textes : Cornelia Hummel
Photographies : David Desaleux

Conception graphique : Guerilla Grafik, Lyon
Photogravure : Résolution HD, Lyon

Format : 16 x 24,5 cm
152 pages

ISBN : 978-2-917659-82-3
Édition limitée à 1000 exemplaires
Prix de vente public : 29,00 €

En librairie le 17 décembre 2018

Contact presse :

Cecilia Gérard
c.gerard@editions-libel.fr

Éditions Libel
9, rue Franklin 69002 Lyon
T/fax 04 72 16 93 72
www.editions-libel.fr

