La place des femmes dans le monde automobile

Qui sont les pionnières ?

Entretien avec Françoise Héritier

- Lecture d’une interview de Françoise Héritier, célèbre anthropologue qui a beaucoup étudié les rapports entre les femmes et les hommes dans de nombreuses civilisations.

Elle a répondu à la question :

Que pensez-vous des avancées obtenues dans la seconde moitié du XXème siècle dans les relations entre les femmes et les hommes ?

Les hommes et les femmes seront égaux, un jour peut- être ?

- Il ne faut pas se faire trop d'illusions, non seulement les femmes n'ont pas totalement acquis la liberté, l'égalité, mais il peut toujours y avoir des retours de bâtons, y compris institutionnels.
- Nous vivons dans un monde de l'immédiateté où l'on pense que les mesures politiques suffisent à révolutionner le monde.
- Or, il n'y a pas de révolution possible en la matière.
- Parfois des jeunes femmes regrettent que l'on puisse encore se plaindre alors que l'on a le droit de vote , le droit à la contraception et à l'avortement, le droit de travailler sans l'autorisation de son mari, l'égalité salariale est bien inscrite dans les textes…

Dans les textes mais pas dans les faits

- Parce qu’il y a eu toutes sortes d’acquis légaux , elles s’imaginent qu’il n’y a plus rien à faire

- Or, il reste l’essentiel,
- Changer les mentalités.

Pourquoi les femmes sont-elles peu présentes dans le monde automobile ?

- Les stéréotypes de la femme « mauvaise conductrice » sont aussi anciens que les premières pionnières qui ont fait avancer la place des femmes dans le monde automobile.

La femme mauvaise conductrice ?

Les opposants aux femmes conductrices avancent 3 sources d’infériorité:

- Une déficience physique
- Une déficience intellectuelle
- Une instabilité émotionnelle

La femme mauvaise conductrice ?

- La femme est inapte physiquement à la conduite, le démarrage au cric, la direction rude, le passage des vitesses, sont présentées comme autant d'obstacles qui empêchent les femmes de conduire.
- Ou encore, au lieu de regarder devant si la route est libre, elle s'égarera dans une rêverie sans fin. Il sera trop tard pour éviter la catastrophe …
- Sa main droite se trompe de levier et ses pieds empêtrés dans le pli de sa robe ne retrouvent pas la pédale qui interrompt la transmission au moteur.

Cela veut dire que l'art de conduire ne deviendra jamais un métier de femme et c'est ainsi que l'on a longtemps entendu « Femme au volant, mort au tournant »

Même un homme de lettres célèbre , Gaston Labadie Lagrave, disait déjà en 1906 que les femmes seraient toujours inaptes à conduire

Les débuts de l’automobile

L’usage de l’automobile est marqué à ses débuts par son caractère très sélectif, puisqu’il concerne un cercle de passionnés, composé d’ingénieurs et d’inventeurs, pour la plupart issus de la haute société.

En effet en raison des coûts engagés et des connaissances techniques nécessaires, ce loisir ne peut s’adresser qu’à une élite.

Dans ce contexte , très rares sont les femmes qui ont accès à l’automobile et encore moins en tant que conductrices.

Une mise à l’écart des femmes …

- On pointe à l’époque la contradiction entre la coquetterie des femmes et le caractère salissant de l’automobile, comme pour marquer une frontière infranchissable entre les deux univers.
- Les femmes ont donc été placées dès l’origine dans un rapport de passivité, voire d’infériorité à l’égard de l’automobile.
- Autre élément révélateur de la volonté d’exclure les femmes :

Une polémique durable a eu lieu sur le mot « automobile », masculin entre 1905 et 1920 et féminin seulement après 1920, sur prescription de l’Académie Française.

Pionnières de la belle époque

C’est dans cette société, encore très marquée par une répartition traditionnelle des rôles masculins et féminins, que plusieurs femmes se sont illustrées comme pionnières :

- Louise Sarazin, l’épouse d’Emile Levassor, la duchesse d’Uzès, Camille du Gast et bien d’autres ont marqué cette époque.
- Chacune des ces femmes présentait des caractéristiques exceptionnelles et elles avaient en commun d’ appartenir à l’élite sociale et d’être jeunes, riches et libres .
- Des pionnières qui tout au long de l’histoire ont contribué aux progrès du secteur pour façonner l’automobile telle que nous la connaissons aujourd’hui.

Ces inventions créées par des femmes…

Quel est le point commun entre l’essuie glace, le clignotant et le rétroviseur, les garnitures de frein, le marquage au sol et le chauffage dans le véhicule ?

Tous ces accessoires qui équipent nos autos, et qui sont aujourd’hui devenues banales , sont le fruit de l’imagination des femmes… et de leur sens pratique.

Bertha BENZ

Garnitures de frein

- Bertha Benz n’est pas seulement la première femme à avoir parcouru une longue distance, elle est aussi celle qui a imaginé les premières garnitures de freins.

- Au cours de son épopée , Bertha tombe en panne d’essence .
- Elle achète alors de la ligroïne (solvant à base de pétrole)dans une pharmacie

Bertha BENZ

- Pour faire refroidir le moteur , qui surchauffe, elle utilise l’eau des fossés et des ruisseaux .
- Et lorsqu’une conduite de carburant se bouche , elle la nettoie avec son épingle à chapeau.
- Elle a même utilisé sa jarretière comme matériau d’isolation et payé un cordonnier pour recouvrir les sabots de frein de cuir, inventant ainsi la première garniture de frein
- Et elle fait réparer une chaine par un forgeron !

Bertha BENZ

- A la nuit tombée, elle télégraphie à son mari le succès de son périple avant de rentrer quelques jours plus tard toujours en automobile.
- Ce périple marque l’histoire de l’automobile, grâce à ce premier test, des améliorations sont apportées sur le freinage et la nécessité d’effectuer des tests de conduite avant de développer des modèles .
- En 2008 la Bertha Benz Mémorial retrace son trajet et ce trajet est reconnu comme route touristique allemande et membre de la route européenne du patrimoine industriel.

Mary ANDERSON l’essuie glace

- Mary Anderson est à l’origine de l’essuie glace !
  Cette viticultrice met au point son concept en 1902 et obtient son brevet un an plus tard. Elle a eu l’idée de ce système en observant un conducteur contraint de s’arrêter à plusieurs reprises pour chasser la boue et la neige fondue de son pare-brise.
- Mary Anderson a produit le premier modèle fonctionnel utilisant un levier qui actionnait un bras à ressort pour se déplacer d’avant en arrière sur le pare-brise. Un dispositif actionné de l’intérieur du véhicule. Son invention restera brevetée pendant 17 ans sans grand succès.

Mary ANDERSON

- Ce n’est qu’en 1922 que Cadillac s’empare de l’idée et l’installe sur toutes ses voitures.

Florence Lawrence le clignotant

- Elle est en premier lieu une actrice américaine.
- C’est aussi une grande passionnée d’automobile à qui l’on doit l’idée du clignotant et du panneau STOP, encore une invention que l’on doit à une femme !
- En 1914 Florence a l’idée de faire construire un « bras de signalisation automatique » à bord de son véhicule. Un mécanisme qu’elle actionne à l’aide d’un levier derrière le volant.
- Il permettait de lever ou d’abaisser un drapeau sur le pare-chocs afin d’indiquer aux autres conducteurs le sens dans lequel la voiture allait tourner.
  Le clignotant était né!

Florence Lawrence le feu stop

- Florence Lawrence a également conçu un signal de freinage rudimentaire qui fonctionnait sur le même principe : lorsqu’un conducteur appuyait sur les freins un panneau STOP s’élevait sur le pare choc.

Margaret Wilcox Le chauffage de voiture

- Margaret Wilcox née en 1838, est ingénieur en mécanique
  Cette américaine a breveté en 1893 le premier chauffage de voiture
  en détournant la chaleur du moteur vers l'habitacle.

- Son invention avait alors deux atouts majeurs :
  - permettre la conduite par temps brumeux et glacial en limitant la buée sur les vitres
  - offrir du confort aux occupants
  Il a pourtant fallu des décennies avant que les constructeurs automobiles ne se rallient à son idée, considérée comme une option de luxe ,
  même lorsque les carrosseries se sont entièrement fermées
  et les vitres répandues.

- Ce n’est qu’en 1929 que Ford s’est décidé à proposer son équipement en série sur son Model A.
- Cette invention s’accompagne d’un autre tournant majeur puisque Margaret a breveté son invention en son nom propre et non en celui de son mari !

Dorothy Lewitt Le rétroviseur intérieur

- Cette passionnée d’automobile n’a pas seulement marqué l’histoire de l’automobile de son nom, par ses records de vitesse (elle a atteint 146 km/heure à bord d’une Napier K5-L48).
  La jeune femme aurait été la première à réclamer un miroir pour contrôler les arrières de son véhicule, non seulement pour des raisons esthétiques mais également de sécurité.
- C’est ce dont elle fait part en 1911 dans son livre « la femme et l’automobile ».

Une invention qui ne sera introduite par les fabricants qu’en 1914

LB·478

Katharine Burr Blodgett Le verre invisible

- C’est à cette physicienne américaine, née en 1898, et première femme à recevoir un doctorat en physique au sein de l’Université de Cambridge, que nous devons une invention indispensable :
  le verre à très faible indice de réflexion, qu’elle découvre en 1938.
- Si cette technologie est désormais indissociable des pare-brises de nos voitures, elle sert aussi à nos lunettes, nos écrans, et nos objectifs d’appareils photos.

June Mc Carrol

Marquage au sol

- En 1917, June Mc Caroll fait à bord de sa Ford T une sortie de route à cause d’un camion et elle est blessée.
  Après cet accident, cette infirmière imagine une ligne centrale pour partager la route en deux.
  Aussi simple que soit le concept il fallait y penser !
- Au début, son invention ne fait pas l’unanimité.
  Qu’a cela ne tienne .
- Elle peint une ligne sur un boulevard californien . En 1924 la Californie est le premier Etat à imposer des lignes médianes sur ses routes, faisant ainsi de cet Etat un pionnier de la règlementation automobile.

Gladys Mae West GPS

- Nous devons à cette mathématicienne, née en 1930, d'avoir su développer et démocratiser le système de guidage par satellite, notre GPS
  Si Gladys Mae West n'est pas à l'origine du GPS, elle a grandement contribué à son développement.
- Le travail de cette mathématicienne a été crucial dans la mesure des données satellite et du développement du système de navigation.
- Elle a notamment participé à la modélisation mathématique de la forme de la terre et à l'élaboration des modèles de géodésie par satellite qui ont finalement été intégrés au système de géolocalisation par satellite (GPS)
-

« J’ai toujours fait les choses correctement pour montrer à ceux qui me suivaient, surtout les femmes, qu’il fallait rester fortes et se tenir du mieux qu’on pouvait. »

Gladys Mae West