

FRANCE RENUCCI

# *Autos-femmes :* union imposée, rupture impensable

Elle cahote, tressaute, tousse, corne, cale, crache des vapeurs et du bruit, l'auto. Il faudra changer d'étage dans les beaux quartiers, dit la baronne. Trop de vacarme dans la rue pour les fenêtres à haut plafond des premiers étages haussmaniens. Gagner les toits, s'installer en terrasse ou la lisière du bois. L'auto est d'abord pour la femme installée une perturbation, une menace pour son *intérieur*.

Photogramme  
extrait du film  
*Thelma et  
Louise*, de  
**Ridley Scott**,  
© Archives des  
Cahiers du cinéma.

Aussi pour son *extérieur*. Pas question de s'y asseoir. S'assied -t-on, s'il vous plaît, dans une *caisse* sans couvercle, comme une gueuse, comme un gniard, un poulbot, un gône lyonnais toujours prêt à dévaler des pentes de la Croix rousse sur des planches à roulettes ? Vive le cheval. Il est d'abord l'ami de la femme, la monture de l'amazone, le serviteur docile et silencieux de l'attelage, qui pose une femme de condition.

Mais l'auto n'est pas le cheval. Cheval plus cheval, c'est un cheval. On peut accessoirement l'atteler, il existe en tant que cheval. Auto plus auto égale vitesse. L'auto n'est rien en elle-même, si elle ne produit de la vitesse. Est-ce suffisant pour l'accepter ? Non assurément, il faut la transformer, si l'on veut qu'elle convienne aux femmes. À l'entrée du jeu, au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'automobile leur est livrée brut, sans concession. Si les hommes sont les seuls à la conduire et à l'utiliser, elle deviendra un objet de séparation, de conflit, presque de ségrégation.

Au travail ! Elle est horrible, puante, bruyante, inconfortable, dangereuse, impossible à manier. Il faut la rendre ductile, sûre, voluptueuse, silencieuse, inodore et racée. On ne peut rapprocher femme et automobile qu'en coordination, en liaison étroite avec les avancées de la technique. Interpréter une relation nouvelle de la femme et de l'objet implique d'être attentif aux innovations qui renversent la vapeur.

Des trois découvertes essentielles du siècle, trois préfixes qui ont changé le monde, *photo-* (*graphie, cinéma*), *télé-* (*phone, radio, vision*), *auto-* (*matique, mobile*), seule la voiture s'est immédiatement souciée des femmes. Personne n'a conçu de Kodak, de camera ou de téléphone pour femmes, inventions asexuées d'ingénieurs bricoleurs ou militaires. Rien de tel pour l'automobile. Rallier les femmes très réticentes imposa aux constructeurs un parcours d'innovations en accéléré.

Il fallait avoir le désir chevillé au corps pour piloter sans crier gare, à la *queue de vache*, étrange et robuste dispositif qui permet, d'une poigne rude, de commander aux engrenages orientant les roues. Il fallait assurément des bras de laboureur pour démarrer à la manivelle sans se rompre le poignet. Il est vrai que la duchesse d'Uzès, la première conductrice, peut reconverter ses palefreniers. (Ne votent-ils pas, à sa demande, pour son idole, le général Boulanger) ? Ils sont ses fans, ses hommes de main, prêts à intervenir dans les pannes ou pour changer les roues. Les départs en voiture de la duchesse mobilisent des équipages. Pas question de partir seule.

De toutes les clés incontournables de la machine, la pédale est, la première, familière aux femmes. Celle de la machine à coudre les rivait à la mai-

son, celle de la voiture met la mobilité à disposition. Pourquoi ne pas y réfléchir ? Sous le pied, au pied, une machine d'une puissance inouïe, capable d'arracher les femmes à leur poids tellurique, de les rendre aériennes, de les libérer !

Un Louis Renault veut faire venir à lui, en gracieux essaim, toutes les femmes par cette promesse de liberté. Il ne peut limiter sa clientèle aux originales du Gotha, aux sportives bravant tous les dangers, telle cette Camille du Gast, intrépide amazone qui court avec lui le Paris-Madrid en 1903, remplaçant le pare-brise absent par un voile de tulle qui la protège des poussières des routes creusées de nids de poule, hérissées de cailloux, non macadamisées.

La coureuse casse-cou est exemplaire, magnifique d'audace. Mais si l'on veut rendre la voiture attrayante pour les femmes qui n'en ont aucune envie, qui ne sont ni des héroïnes ni des toquées, il faut se donner du mal, innover, rendre accessible et praticable la *bagnole* (du français patoisant *banne*, variante de *benne* : une carriole. D'où bagnole, ou encore tombereau, véhicule simple d'aspect rudimentaire.)

Première innovation décisive, le volant, dont on trouve trace sur les antédiluviennes de 1890. Monsieur Ford, dans une de ses premières voitures, accompagne madame Ford au volant. Image de confort et de sécurité : faut-il que l'engin soit sûr pour qu'un businessman aussi puissant qu'Henry Ford y installe son épouse, et que – confiante ou soumise – elle ne refuse pas de s'exhiber à ses côtés !

Encore faut-il démarrer sans effort. Le *delco*, moteur électrique produisant une étincelle y pourvoit, grâce à Charles Kettering, dès 1912. La petite firme Cadillac sort, la première, une automobile de *serie* que les femmes peuvent enfin conduire. Au démarreur automatique s'ajoute le pare-brise, qui évite le casque à masque disgracieux, ou le cache-poussière.

La voiture restera longtemps découverte. Au mieux, une torpedo, au look de voiture de course qui gerce les lèvres et donne aux femmes « le teint brique des vachères ». Attention ! lance *Vogue* : « La torpedo ne sera jamais une voiture féminine parce qu'elle abîme le teint d'une femme soignée. Vive l'auto chaude et close où l'on peut avoir la gorge découverte ».

Il faut la fermer, la doter de vitres mobiles, de portières qui permettent d'entrer par le côté et non plus par l'arrière, d'un marche-pieds convenable, large et caoutchouté. Autour des roues, des garde-boue. Cacher le moteur puant et bruyant, faire du capot (de *caput*, la tête) un objet d'art chromé, aéré de persiennes d'acier, (avant de le monter en queue, sur la Volkswagen).

Insupportable est le bruit, affreuse l'odeur du pétrole. Très vite (1935), on essaie l'électricité, seule capable de rendre l'auto silencieuse et propre. Mais déjà surgissent le long des routes des pompes capables de faire remplir aisément par un *pompiste* (nouveau métier) le réservoir encapuchonné de statues d'argent. Que vient-on troubler les rêves des pétroliers déjà milliardaires avec le chuintement discret et menaçant d'un moteur électrique ? On se hâte plutôt de parfumer les intérieurs : ils sont isolés, bichonnés, habillés de cuir et de bois, de laine épaisse. L'affreux réservoir est déporté le plus loin possible sur l'arrière, invisible, isolé comme un coffre-fort. Surtout qu'on ne sente rien ! La voiture peut brûler, c'est un accident. Elle n'a pas le droit d'empester.

Pour convaincre les femmes, il ne suffit pas d'améliorations techniques ni de confort en trompe l'œil. Il faut travailler *l'image* avec acharnement, oublier les avantages immenses de la *réalité* de l'invention, la liberté du voyage sur n'importe quelle piste du monde, la « maîtrise de l'espace temps » comme disait en 1905 Marcel Lherbier, coureur du Paris-Sens, l'auto-nomie absolue offerte à tous, ne plus s'attacher qu'aux fantasmes qu'elle génère.

Et d'abord créer les fantasmes, en déclinant mille fois l'image-choc, celle de la collusion intime et non pas de la collision accidentelle entre la femme et la voiture. Faire de la voiture une image de femme. Pour la vendre, a-t-on usé et abusé de cette représentation, jusqu'à développer une sorte de sémiotique iconique du sexe ? L'image de la femme ne renvoie-t-elle pas d'abord à l'amour ? L'auto de course est un pénis, l'auto de ville une conque. Vénus peut y naître : à vos marques, artistes, écrivains poètes et cinéastes !

La voiture est aimable puisqu'on peut s'y aimer. Déjà Vigny traînait Eva, pour la rassurer, dans la Maison du Berger montée sur roue « pour y cacher l'amour et sa divine faute ». En somme, comme dans les films du pornographe Marc Dorcel, où tout se passe dans les Bentley aux vitres fumées : le top de l'amour en vidéo *hot* ou *hard*.

Pas question de reconduire jusqu'à satiété les formes héritées du passé hippique, Apollinaire, en 1905, protestait : « Ici, même les automobiles ont l'air d'être anciennes ». Imaginer, construire des formes. *Dessiner* la voiture comme une robe. Persévérer dans l'alliance magique du trait créatif entre couturier et carrossier. Plus de fausses calèches, de diligence ou de cabs devenus coupés. Des formes originales, créées pour la voiture, et pour la femme en voiture. Belles comme des femmes. C'est elles qu'il faut convaincre. Qu'elles reconnaissent dans la facture tout le soin d'un couturier. À quand le Poiret de la nouvelle Delaunay ?

Transformer jusqu'à la mode, et la rendre synchrone. Paul Poiret, précisément, présente en 1912 une collection portée par des top-models automobilistes de voilure allégée : aigrettes raccourcies au sabre, taille souple, sans corsets, jupes-culottes protégeant la conductrice contre l'indiscrétion des voituriers de *Maxim's*. Les constructeurs, grâce à Poiret, peuvent abaisser les toits des « conduites intérieures » de 2 mètres 30 à 2 mètres : une double révolution. Sonia Delaunay va plus loin : elle ose créer pour l'exposition des Arts Déco de 1925 une carrosserie de couleurs simultanées assorties aux robes et aux étoffes. Chanel, Patou, Molyneux rivalisent de tenues « sport » aux couleurs neutres, assorties aux carrosseries, beige, gris, noir. Leurs modèles de robes ou de manteaux s'appellent « torpedo », ou « cigarette ».

La boucle est achevée lorsque les concours d'élégance automobile font oublier qu'elle roule. Elle défile le long des plages à la mode. Le moteur réduit au silence par les caméras du muet. Luxe, calme et beauté. La vitesse qui effraie, et sent la mort, est abolie, escamotée. Des chevaux pourraient aussi bien la remorquer. Alexis Low, pour Panhard, pense d'abord chien. Il assortit à son *colley* de robe noire et de pattes blanches non seulement la laisse, la tenue de la maîtresse, mais les « flancs blancs » des roues de la 6 cylindres, tout comme les chaussures, et le capiton des coussins. On minute la présentation pour les Actualités Gaumont. L'automobile reste immobile. Madame quitte le volant, met à terre son pied chaussé de cuir blanc, le *colley* en laisse, elle prend la *pause*. Association du bon goût le plus sûr, de féminité intemporelle, figée. L'image seule du film est mobile, non la voiture.

Il n'est pas question d'admettre que la voiture retire à la femme une once de féminité. Imposer l'image double est le *must* des publicitaires. Ils ont le plus extrême besoin d'une représentation tout à la fois irréaliste et positive de la femme, pour matérialiser les ventes. On lui concède quelques aménagements luxueux à l'intérieur, pour donner le sentiment qu'elle peut y vivre et y paraître aussi avantageusement qu'en son boudoir : un peuple d'artisans travaille à décorer l'intérieur, des carrossiers s'acharnent à concevoir l'extérieur comme une forme, un objet d'exposition, presque une œuvre. « Ma Bugatti est plus belle que toutes les œuvres d'art » dit le peintre Giacomo Bella. Et Colette, parlant dans *Gigi* de la voiture comme d'une robe : « Cette année là, les automobiles se portaient hautes et légèrement évasées ». Tamara de Lempicka « divinité aux yeux d'acier de l'ère de l'automobile » pour le *New York Times*, pilote d'une Renault jaune vif s'immortalise dans son autoportrait *Tamara dans la Bugatti verte*. La voiture n'est plus un objet d'art, mais un objet pour l'art. L'opération séduction est au sommet.

Car il ne s'agit pas seulement, pour les façonniers de l'image, de séduire par la femme, mais de séduire la femme. Par des moyens vulgaires d'abord, installer à l'intérieur des poudriers, des anneaux porte-ombrelle, des cous-sins de dos et de pied, des porte-bouquets de Lalique, des glaces de stars, des vide-poches en ébène de Macassar, des tableaux de bord en laque de Dunand, des garnitures en peau de serpent, en tissu lamé-or piquetées de cordelières et de passementeries, du confort en tout genre, comme s'il en pleuvait, des meubles seyants aux couleurs variées, comme des dessus de lits. Des plafonniers d'alcôves, des bois rares, des cuirs de Russie.

On s'assagira très vite. Le luxe peut faire rêver, la massification est proche. Pas de sélection sociale dans l'intentionnalité des promoteurs, bien au contraire : la femme, toutes les femmes doivent conduire. La duchesse d'Uzès n'avait pas le droit de vote, mais un inspecteur des *Mines* était délégué, toutes affaires cessantes, pour lui faire obtenir le premier permis de conduire. Ainsi la société très officielle permet, elle ne réprime pas. Elle se réjouit d'avoir des conductrices. Elle lance les infirmières et les femmes taxis sur les routes, en 1914. Il ne faut pas maudire la femme au volant, mais faire entrer l'auto dans les mœurs.

Et dans les bons usages. L'auto pour tous, c'est, très vite, la même auto pour tous. Qu'on uniformise et choisisse des couleurs peu salissantes, que l'on arrête de *customiser* (personnaliser). Dans les années cinquante, une jeune fille doit « se faire remarquer par sa discrétion », ni maquillage ni fioritures, rester naturelle. Ainsi de la voiture des années quatre-vingt qui devra effacer les signes particularisants, se limiter aux *options de série* offertes par le constructeur, désormais seul maître du *design*. Il a, lui-même, renoncé à afficher la puissance de la voiture (Mercedes 300, 600, etc.) pour revenir à l'anonymat du capot. Le bon genre est de ne rien laisser paraître. Plus question d'armes et initiales discrètement gravées sous la poignée de la portière, non plus – à l'autre bout du goût – d'autocollants BREIZH, de peluches dodelinantes sur la plage arrière. La ligne et la couleur *métallisée*, dont la froideur surprend, doivent suffire à décourager toute personnalisation tapageuse. L'habitable seul, pourtant exposé aux regards des passants, reste le pré-carré de la propriétaire pour marquer sa différence. Dîtes-moi votre désordre de prospectus, emballages froissés de Mars ou de Nuts, de cendriers trop pleins ou de marrons racornis sous les sièges, je vous dirai qui vous êtes.

Le vrai luxe est la disponibilité technique totale de la voiture, le zéro-panne garanti par ordinateur de bord. La compétition est engagée pour le silence absolu du moteur. La mode du ronronnement des tigres contenus,

des fauves écumants tenus sous le capot est passée. Deviner leur présence est la concession suprême. En 2001, déchaîner la cavalerie des trois cents chevaux du nouveau moteur Northstar, ou de la dernière Ferrari est une inconvenance qui détourne une femme.

La technique, mondiale, reliante, impose désormais ses formes, qui doivent plaire en rassurant. Foin des limousines des laquais limousins, la voiture de rêve est celle où l'on peut être seule, et se retrouver dans l'enfance, avec ses enfants. Entassés à l'arrière, présents en grappe, une familiale en modèle réduit, tellement plus intime. La voiture et la télévision : ces conquêtes de la famille... On affine l'image, on ne la nourrit plus de stars, mais de vie courante. *L'image* de l'auto débouche enfin sur le *réel* de la femme, en peaufinant ses virtualités protectrices, comme si tout danger était écarté. Sommes-nous dupes ?

Faut-il oublier que l'auto tue, plus sûrement que la guerre, sans trêve ni armistice, en continu ? « L'engin de mort » entre dans les actuelles, roule sur les pentes des statistiques, génère des règlements, des sanctions, une jurisprudence. La femme coupable ? Assurément non, tous les assureurs vous le diront, indemne de tout reproche, rebelle aux arguments publicitaires de la vitesse, installée, confinée dans l'idée utilitaire, exigeant toujours plus de sécurité. La voiture bloc, avec ceintures, visière, et coussins d'air, presque opératoire puisque la femme attend d'elle une opération-survie.

Elle ne peut s'en passer. Elle doit conduire, non pas la voiture, mais les enfants dans la voiture, la famille vers les vacances, les parents à l'hôpital. Conduire, c'est conduire vers. La conductrice, souvent seule avec ses enfants sur la route des départs, est première acheteuse, consommatrice et décideuse. Il faut de nouveau la séduire pour vendre, et d'abord elle : la plus difficile. La psychologie, chassée par la porte, rentre en bourrasque par la fenêtre. Les spots s'acharnent à rendre séduisant et sûr un objet banalisé par des trajets utilitaires et quotidiens. Car elle est devenue indispensable, l'auto des parisiennes, des villageoises ou des banlieusardes (même si l'on cherche, par tous les moyens, à interdire Paris aux banlieusardes isolées dans la boue des villes nouvelles et des villages de charme, que ne prennent-elles le RER ?).

Qu'importe désormais la marque et la cylindrée, puisqu'on exige seulement un service, comme si l'auto n'était rien d'autre qu'un engin du monde ustensilitaire, réductible à sa fonction. Capable d'assurer la sécurité par l'évasion.

La voiture ne doit rien à la guerre. Ford l'avait produite et standardisée à un million d'exemplaires dès avant 1914. *L'auto* (contrairement aux techniques *télé*, dont l'horizon conceptuel fricote avec *surveiller, punir, et com-*

*battre*) est à son origine vierge des massacres collectifs. Elle préfère les routes de vacances pour tuer en paix.

Sauver les familles de la guerre, partir plus vite, s'enfuir de tous les cylindres du moteur, en groupe, en vrac, en colonnes. Mécanique dérisoire de l'exode, livrant les passagers aux rafales des avions sur les routes de juin 1940, tombant en panne d'essence avant les ponts de la Loire. Plus près de nous, les longues colonnes de voitures des réfugiés (Serbes ou Kosovars), celles des privilégiés, précédant chariots et piétons. La voiture libératrice, le salut des familles ?

Liberté-fiction : la route commande, et non le moteur. Comment s'enfuir, quand tout le monde est sur la route ? Comment se sentir libre, grisée de vitesse sur une route dégagée, une route idéale « des vacances », quand le moindre faux mouvement peut vous jeter dans la rambarde (de sécurité) ? Où est « l'espace de liberté », quand on est ceinturé, rivé des deux mains au volant, pieds prisonniers, regards tendus sur les carrefours encombrés et dangereux ? Sur les routes de Casamance, les camions *s'en fout la mort* bourrés de billes géantes d'okoumé ne peuvent freiner. À vous de braquer, dans le fossé, si vous les croisez. Tôle froissée, accident mortel, SAMU. Pourquoi les femmes seraient-elles épargnées par le hasard des accidents ?

Promettre de nouveau, non plus la beauté ni la vitesse, mais l'isolement chaleureux dans la cellule individuelle calfeutrée, portes bloquées, vitres renforcées : faire de la sécurité la ligne bleue des Vosges de la vente. Vanter les pneus qui ne crèvent pas, les roues à freins ABS, les *air bags* frontaux, latéraux, arrières, les moteurs détachés de l'habitacle, la vigilance des signaux d'alerte, l'assistance en toutes circonstances. Tout en maintenant les vitesses non bridées à des performances toujours dépassées pour satisfaire aussi les hommes et les amazones des BMW décapotées, filant à 240 km/heure. Sommes nous dupes ?

Résignées aux contrôles, techniques et policiers, aux balisages officiels des rues et des routes, aux règles, retraits immédiats, poursuites et amendes qui pleuvent en décrets-lois. L'engin de liberté devient cible de répression et les femmes s'y soumettent (elles s'y connaissent) plutôt mieux que la moyenne des hommes. Et pourtant, malgré l'incontestable réalité de leur prudente et bonne conduite, malgré l'image *globalement positive* rabâchée depuis plus de quatre-vingts ans par les créatifs de la pub, (on ne traite pas de dinde une fille qu'on drague), poncifs méprisants et autres goguenardises courent toujours, et perdure le dicton : *femme au volant, mort au tournant*. Les créateurs du cinéma ne les aident guère en revigorant, dans tant de films en noir,



blanc et en couleurs, cette image malveillante : chauffeuse = tueuse, conductrice = dominatrice. « Les hommes ont beau faire, ils ont des mœurs malgré eux ». (Marivaux). Les plus grands s'y sont laissé prendre. Pour le Hitchcock de *Vertigo* ou de *Psychose*, le Truffaut de *Jules et Jim*, le Ridley Scott de *Thelma et Louise*, le Preminger de *Cela s'appelle l'aurore*, même le tendre Cukor d'*Adam's rib* (cinéphiles, à vos souvenirs !), la femme au volant est l'image sophistiquée, implacable de la mort. Active ou passive, tueuse ou victime, au volant, elle incarne la vengeance, le malheur, le destin dans un *crescendo* de musique originale, suivi du silence accablant du drame. Dans la vie, la princesse Grâce de Monaco se tue aussi bien que Nimier le hussard. Sagan échoue à l'hosto, comme Chirac à Beaujon. Qu'importe, la *fiction* catastrophise les femmes avec prédilection, comme si leur vocation biblique perdurait, en réflexe, par la grâce attentive des metteurs en scène.

Permis de conduire, permis d'inhumer. Il suffit de passer d'une voiture à l'autre, et de vie à trépas. Faut-il mentir plus longtemps encore ? Considérer la voiture comme sûre, la guerre possible avec « zéro-mort » ? On a retiré aux enfants les soldats de plomb. Faut-il leur enlever les bagnoles ? Les femmes savent que la mort ne s'esquive pas, qu'elle est intégrée aux statistiques, comptabilisée dans les primes. L'assurance paye quand l'heure a sonné : trop tard.

Que la recherche porte de plus en plus sur la sécurité est un fait, mais elle est toujours couplée avec la puissance. Luc Boltanski le remarque : « l'usage de la voiture n'a pas servi à l'intégrer à la banalité du monde moderne, au même titre que l'eau, le gaz et l'électricité : autant de biens dont l'usage va de soi et que l'habitude soustrait au discours ». La voiture n'est pas un moulin à café. Elle reste un instrument de pouvoir individuel et social, un « infracassable noyau de nuit » survit dans la tête des femmes – comme des hommes – au volant. La voiture immerge paritairement dans le courant violent de la vie en société.

La haine de l'autre, la grossièreté, l'envie de meurtre (du chauffard), le mépris (du contractuel), la révolte impuissante (quand la voiture est enlevée ou scotchée par un sabot de Denver), la tricherie, l'inconscience, le dédain du code, le plaisir d'échapper aux règles, de se faufiler sur la bande d'urgence, ces passions anodines ou coupables n'épargnent nullement les femmes, elles sont inscrites dans la description gendarmesque de la psychologie sommaire du conducteur. Faire mieux et plus vite, en prenant quelques risques que la puissance de la voiture autorise, ruser avec la sécurité, truquer l'ustensilité pour l'asservir à une volonté de puissance, c'est aussi le lot des femmes.

Qui n'en restent pas moins, reconnaissent les assureurs, meilleures conductrices, sans pour autant baisser le montant des primes, peut-être attendent-ils qu'à travail égal...

La transgression s'accompagne d'ailleurs de répression, la femme au volant ne bénéficie pas d'une indulgence particulière, même si elle tente d'acheter sa grâce d'un sourire. Les gendarmes sont de carton en Belgique, pour faire peur; de bois ou de marbre en France pour sanctionner sans faiblir, au nom de la solidarité sociale.

Voitures-femmes : une association de malfaisantes ? Au volant, elles assument, comme les hommes, ni plus ni moins, le risque de mort. Les voitures, en dépit des promesses des constructeurs, sont complices du délit mortel. Conçues pour la vitesse, les sécurités accumulées ne peuvent empêcher les excès de la *macchina* débridée, à la satisfaction des marchands de pétrole.

Objet industriel assurant les plus grandes fortunes du monde, non celle de Ford, mais bien de Rockefeller, l'automobile ne saurait être qu'à essence, et son moteur, à explosion. Les *majors* ont balisé les routes du monde de pompes désormais sans pompistes, construit des *pipes* plus coûteux que Suez, organisé des circuits qu'il ne faut en rien contrarier comme de vulgaires Tchétchènes. Les premiers marchands sont les pétroliers, avant les trafiquants de drogue ou les pourvoyeurs d'armes.

*Ceci a bien tué cela.* L'*hipposphère* est morte, anéantie pour les siècles des siècles par une *autosphère* qui n'en finit pas de quadriller la planète de ses réseaux goudronnés incompressibles, tentacules matérielles imperméables au virtuel.

*Je remercie les bibliothécaires de la bibliothèque Marguerite Durand, spécialisée sur les femmes et le féminisme où se trouvent les archives de l'Automobile Club Féminin de France (79 rue Nationale, 75013 Paris).*

SOURCES :

Igor BARRERE et Pierre MIQUEL : *L'automobile. Les femmes.* (2x52') Série télévisée (TF1) *Notre siècle.*  
G. NERET et H. POULAIN, *L'art, la femme et l'automobile.* Paris, E.P.A. 1989.  
Alexandre BUISSET, « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque. », *Le mouvement social* n° 192, Juillet 2000.  
Jeanne FAGNANI, « Aperçu historique sur les femmes et l'automobile. » *Pénélope*, Septembre 1979.

*Couple d'automobilistes, fronton en pierre d'un immeuble de l'avenue Kleber à Paris.*

