

ENTRETIEN AVEC
MOHAMED EL KHATIB
Propos recueillis par François Vey
& Emma Flacard



« *La Renault 12, une machine à histoires* »

ZADIG DANS VOTRE DOCUMENTAIRE DE 2018 INTITULÉ RENAULT 12 – QUI MET EN IMAGES VOTRE PARCOURS DE DEUIL, D'ORLÉANS À TANGER, APRÈS LA MORT DE VOTRE MÈRE –, LA VOITURE OCCUPE UNE PLACE IMPORTANTE. QUELLE FUT LA GENÈSE DE CE PROJET ?

M. EL K. Ce premier documentaire réalisé pour Arte n'était pas consacré à la voiture mais, en effet, à la mort de ma mère et au rapatriement de son corps au Maroc. Mon oncle me demandait d'aller chercher l'héritage en Renault 12, de faire tout le trajet en voiture. La voiture était, au début, un prétexte pour faire ce film, seulement je me suis rendu compte qu'à chaque arrêt sur la route, en France ou en Espagne, des gens venaient me voir spontanément, me racontaient une histoire familiale en lien avec la Renault 12. Nous n'avions pas mesuré à quel point c'était un objet puissant, une machine à histoires qui véhiculait des récits de famille, des souvenirs nostalgiques, des paysages. C'est resté dans un coin de ma tête.

ZADIG VOS SOUVENIRS DE VOYAGE EN FAMILLE RECOUPEAIENT-ILS CE QUE VOUS RACONTAIENT CES PERSONNES ?

M. EL K. Oui, j'ai réalisé que mes souvenirs, que je considérais comme singuliers et intimes, étaient très largement partagés. Nous avons vécu les mêmes contrariétés, les mêmes difficultés, mais aussi la même joie collective. J'ai soudain eu le sentiment très puissant d'appartenir à une histoire commune. On s'en apercevait déjà à l'époque, lorsque l'on entrait sur l'autoroute et que l'on voyait des voitures aussi chargées que la nôtre, avec des plaques d'immatriculation belges, hollandaises... et les gens se klaxonnaient. On voyait alors des gens qui, comme nous, retournaient au bled, au Maroc, en Algérie ou en Tunisie, c'était joyeux. Il y avait le bonheur du départ en vacances et la sensation de tous être rassemblés par le voyage, de « faire commun », et aussi d'être unis « contre », à un moment où les médias retentissaient de discours dénonçant des « hordes de barbares envahissant les routes ».



MOHAMED EL KHATIB est dramaturge, metteur en scène et réalisateur. Né en France dans une famille marocaine, il se tourne vers des études de sciences sociales qu'il termine au Mexique, où il publie des reportages dans la version nationale du *Monde diplomatique*. Il est l'auteur de plus d'une quinzaine de spectacles, dont *Finir en beauté* (2014), sur la mort de sa mère, ou *C'est la vie* (2017), primé par l'Académie française. Certains – comme *La Dispute* en 2023 – ont été déclinés en film. C'est aussi le cas de *Renault 12* (2018), également repris en performance lors d'une collaboration avec le Mucem en 2023.



YOHANNE LAMOULÈRE est photographe. Diplômée de l'École nationale supérieure de la photographie d'Arles, elle a notamment publié *Faux Bourgs* (Le Bec en l'air, 2018) et *Regarde tout t'es mort* (Zoème, 2023). Son travail a fait l'objet de nombreuses expositions, au Mucem (Marseille), au festival Portrait(s) (Vichy), à la Fondation Schneider (Wattwiller), au festival ImageSingulières (Sète), à Clervaux-Cité de l'image (Luxembourg). Également membre du collectif Tendance floue, elle prépare son premier film, *L'Œil noir*. Elle a collaboré à l'exposition-installation de Mohamed El Khatib au Mucem en 2023.

Page d'ouverture :

Voiture cathédrale, exposition au Mucem, automne 2023.

© YOHANNE LAMOULÈRE/
TENDANCE FLOUE

ZADIG POURQUOI AVOIR REPRIS CETTE THÉMATIQUE DU RETOUR AU BLED POUR VOTRE EXPOSITION AU MUCEM, À MARSEILLE, DE MARS À NOVEMBRE 2023 ?

M. EL K. En me proposant d'être artiste invité pendant une année, l'ancien président du Mucem, Jean-François Chougnat, m'avait laissé carte blanche. Comme ce musée national est tourné vers la Méditerranée, je souhaitais que mon action artistique contribue à ce patrimoine, en particulier sous son aspect immatériel. J'ai pensé à ces récits de voyages et de traversées, qui vont disparaître avec la génération de mon père. Je voulais les recueillir, leur donner une place dans l'histoire collective française en les faisant entrer au musée. J'ai alors commencé une enquête, presque à caractère scientifique, et j'ai récolté plus de cent témoignages et des centaines de photographies familiales sur lesquelles figurait la voiture, comme un membre à part entière de la famille. Ces images vernaculaires des années 1970, 1980 et 1990 constituent un patrimoine en soi, et c'était une manière de les intégrer dans une histoire plus large.

ZADIG QU'EST-CE QUI VOUS A FRAPPÉ, DANS CESTÉMOIGNAGES ?

M. EL K. Je n'avais pas mesuré à l'époque à quel point la route avait été un cimetière. Il y avait à cette période une sorte d'insouciance : on parlait avec des voitures surchargées, on n'attachait pas les enfants à l'arrière... Le nombre de familles qui ont péri sur la route, en France ou en Espagne, est assez impressionnant. C'est un élément qui revenait souvent dans les témoignages. Tout le monde avait quelqu'un dans son environnement qui, l'été, n'est jamais arrivé au bled. Enfant, je n'en avais pas pris conscience et pourtant j'ai connu, moi aussi, une famille disparue sur la route, au tout début des années 1990. On ne savait pas qu'arriver en vie était un miracle. Cette ombre au tableau du retour au bled a priori joyeux m'a frappé.

Auparavant, je n'avais jamais vraiment considéré la voiture comme un espace de puissance. Elle représentait l'image du père, étant souvent

la seule chose dont il était propriétaire, l'unique signe de reconnaissance prouvant qu'il était à même de s'occuper de sa famille. Lui que l'on renvoyait à son impuissance et que l'on méprisait, notamment parce qu'il travaillait à l'usine – par exemple comme ouvrier dans une fonderie, où il cassait de l'acier dans des conditions abominables –, il existait enfin pleinement dans sa voiture. Il devenait quelqu'un et démontrait son utilité : il pouvait nourrir sa famille, prendre en charge les siens... Cela aussi, je l'ai compris en montant ce projet.

ZADIG EN DEHORS DES VACANCES D'ÉTÉ, QUELLE PLACE LA VOITURE OCCUPAIT-ELLE DANS VOTRE VIE ?

M. EL K. On l'utilisait tous les jours, c'était une façon de montrer qu'on existait. La journaliste et autrice de *Rester barbare*¹, Louisa Yousfi, raconte que sa mère travaillait à cinq minutes à pied de sa maison, mais que son père mettait un point d'honneur à la conduire tous les matins en voiture. Bien sûr, cela vaut pour les années 1980, 1990. Aujourd'hui, cela pourrait paraître machiste, mais, à l'époque, c'était une manière pour le père de témoigner qu'il était au service de sa famille. C'est d'ailleurs plus tard que les femmes ont commencé à passer leur permis, gagnant à leur tour l'indépendance procurée par la voiture, jusque-là souvent dévolue au père. La voiture, qu'il s'agisse d'une Renault 12 ou d'une Renault 21 Nevada, permettait d'afficher que nous n'étions pas des misérables, c'était un symbole de réussite. C'était là aussi tout le piège : il fallait se montrer à la hauteur de la réussite que l'on avait vendue dans notre pays d'origine ; on avait migré en France pour des conditions de vie censées être meilleures, il fallait être à la hauteur de cette réputation. C'est pour cela que l'on retournait au bled avec des voitures montrant la réussite, même si la vérité était bien plus contrastée. On devait soigner l'aspect extérieur pour garder la face. L'autre pratique populaire, c'était d'aller en voiture au centre commercial le samedi, de faire ses courses chez Auchan ou d'acheter des vêtements chez Kiabi. Le retour au bled était le geste



« La voiture, qu'il s'agisse d'une Renault 12 ou d'une Renault 21 Nevada, permettait d'afficher que nous n'étions pas des misérables »

structurant, mais toute l'année, le lien dans la famille se faisait à travers ces sorties en voiture le samedi. On dénigrerait peut-être cela aujourd'hui, mais à l'époque c'était une manière de faire comme les autres et d'accéder aux biens de consommation. Et puis, selon les zones culturelles d'origine, les marques de voiture variaient : les Arabes avaient souvent des Renault, les Portugais plutôt des Mercedes, on en rigolait. On se moquait de la voiture de nos voisins portugais, eux se moquaient de nous...

ZADIG AVEZ-VOUSTOUJOURS L'IMPRESSION QUE LA VOITURE SYMBOLISE LA RÉUSSITE ?

M. EL K. Tout dépend du milieu social. Pour la bourgeoisie culturelle de centre urbain, elle ne la symbolise plus, au contraire : elle se déplace à pied pour faire ses courses dans des supermarchés bio... Pour les classes populaires – je le vois quand je retourne à Orléans –, la bagnole occupe toujours une place importante et témoigne d'une bonne situation économique. De la même façon, j'imagine que si l'on va à Versailles sans SUV, on fait tache. La Tesla est aussi un nouveau marqueur chic. J'ai récemment rencontré Robert Broyer, le designer de

Ci-dessus, à gauche:
Gris-gris, Chichaoua, Maroc, été 2023.

© YOHANNE LAMOULÈRE/TENDANCE FLOUE

À droite :

Renault 12 K70thèque, exposition au Mucem, automne 2023.

© YOHANNE LAMOULÈRE/TENDANCE FLOUE

1. La Fabrique, 2022.



« La voiture représentait un espace de discussion pour des foyers au sein desquels on parlait peu. C'était également un espace de confrontation musicale »

la Renault 12, de la Renault 14 ou de la Citroën Méhari. Il me racontait que, lorsqu'il a dessiné la Renault 12, les designers du constructeur l'ont averti de la rigidité de l'essieu arrière et lui ont demandé de faire en sorte que l'on ne puisse pas ranger de valises à la verticale dans le coffre – et effectivement, son coffre a un dessin incliné, ce qui rend très difficile d'y loger beaucoup de bagages. Robert Broyer m'a alors confié : « Je n'avais pas imaginé l'inventivité des Arabes, je ne pensais pas qu'ils surchargeraient la galerie. » Il s'est finalement avéré que l'essieu était très solide, des valises ont donc pu être mises dans le coffre et sur le toit. Le rapport entre la conception d'un véhicule et l'usage qui en est fait est amusant.

ZADIG POURQUOI VOTRE PÈRE CHOISSAIT-IL DES RENAULT ?

M. EL K. Je pense que c'était lié à la Régie Renault². Beaucoup de Marocains étaient employés dans ces usines. Je me souviens que nous avons acheté une Renault 21 Nevada neuve, car le meilleur ami de mon père, marocain, y travaillait et avait 5 % de réduction. Il l'avait achetée puis revendue à mon père au même prix. C'est cette familiarité, il me semble, qui établissait la réputation des voitures. Les taxis aussi faisaient figure de référence : ce sont des voitures fiables, qui peuvent parcourir des milliers de kilomètres. En Algérie, par exemple, c'était la Peugeot 504. La Renault 12 et la Peugeot 504 étaient deux modèles réputés pour leur robustesse et leur solidité.

ZADIG CE RITUEL DU RETOUR AU BLED EN VOITURE A-T-IL COMPLÈTEMENT DISPARU ?

M. EL K. Ce n'est en tout cas plus cette grande épopée, pendant laquelle nous roulions pendant

trois ou quatre jours... La modernisation des véhicules permet d'aller bien plus vite. Vous ne dormez plus sur un parking, par terre, sur une couverture, vous prenez une nuit d'hôtel. Vous n'êtes plus surchargé non plus, car tous les biens de consommation que l'on rapportait hier – des pots de Nutella aux frigos pour équiper les maisons que l'on achetait là-bas –, on peut désormais les trouver au Maroc, parfois même moins cher. C'est fini tout ça.

Et puis il y a aussi la démocratisation de l'avion : le voyage dure 2 h 30, ça ne coûte rien. Peut-être que la question se posera à nouveau pour des raisons écologiques et que l'on reconsidérera la traversée en bateau. Je vois tout de même un regain d'intérêt pour la traversée de Sète ou de Marseille à Alger ou à Tanger. Ma fille de 6 ans, que j'ai emmenée au Maroc en bateau et une autre fois en avion, ne connaîtra jamais cette expédition. C'est peut-être une bonne chose, car c'était risqué, dans le fond. Mais cela soudait aussi la famille, la voiture représentait un espace de discussion pour des foyers au sein desquels on parlait peu. C'était également un espace de confrontation musicale. La musique était importante. Plus on s'approchait du bled, plus le répertoire changeait, et les parents commençaient à mettre des chansons de là-bas, à la fois les grands classiques, comme Oum Kalthoum et Farid El Atrache, mais aussi des chants folkloriques plus populaires, notamment la chanteuse Najat Aâtabou. Mais avec nous qui écoutions la musique urbaine, c'était un peu le clash des cultures dans la voiture. Tout cela permettait de tisser du lien. ♦

² L'entreprise avait pris le nom de Régie nationale des usines Renault, en 1944, après sa nationalisation, et l'a gardé jusqu'en 1990.

Page de gauche : 404 et son chargement non homologué, Chichaoua, Maroc, été 2023.
© YOHANNE LAMOULÈRE/TENDANCE FLOUE