

LE CONTEXTE HISTORIQUE de la PARUTION de *Mon Oncle* de Jacques TATI

Lorsque paraît le film de Jacques Tati, la France vient de clore la première partie de la période des Trente Glorieuses. Cette période peut être scindée en trois phases. La période 1945-1953 est plutôt celle de la reconstruction, la période 1954-1965 est celle de l'accélération des mutations et celle après 1965 ouvre les « Vingt Décisives », période de transformation rapide de la société française.

S'il n'est pas contextualisé par une actualité politique brûlante (la guerre en Algérie par exemple) en revanche le film s'inscrit profondément dans la société française des Trente Glorieuses et c'est par rapport à elle qu'il doit être analysé. Il en décrit les effets sur la société française, avec la dénonciation d'une modernité par certains aspects aliénante. L'homme devient la victime des objets, dans un monde où règne l'artificialité des choses mais aussi des relations humaines. C'est l'avènement d'une société de l'objet, de l'objet technique, particulièrement bien évoqué par les bruits. L'univers moderne est en effet à la fois silencieux, parce qu'aseptisé, mais aussi emplis de bruits – artificiels et saugrenus – produits par les objets eux-mêmes¹.

La critique de cette modernité repose sur l'opposition entre deux mondes, l'archaïque et le moderne, et c'est cette opposition que je souhaite ici replacer dans le contexte de l'époque, tout en soulignant l'extrême pertinence en terme de prémonition par rapport au devenir de la société française.

Mon Oncle peut être lu comme un film sur la cohabitation entre deux sociétés, deux mondes, avant que l'une prenne le pas définitivement sur l'autre. Ces deux sociétés se jouxtent mais ne se mêlent guère dans le film, à l'exception de trois personnages faisant le lien entre eux Hulot, Gérard et le chien. La frontière entre ces deux mondes est le no man's land séparant la vieille ville de la cité nouvelle. Ce sont deux mondes que tout oppose d'un point de vue visuel : le monde de l'asphalte et de la voiture d'un côté, celui du pavé et des véhicules divers, (voiture ancienne, cheval, vélo) dans l'autre. C'est le lampadaire électrique face au bec de gaz, c'est l'habitat blanc, géométrique, cubique presque, conforme aux préceptes de la Charte d'Athènes de 1933 appliqués par les reconSTRUCTEURS de l'après 1945 (notamment le ministre de la Reconstruction et du logement Claudius-Petit, proche de Le Corbusier). Il serait même tentant de faire un rapprochement entre Mon Oncle et les élections législatives de janvier 1956. Si ces élections ne bouleversent pas radicalement le paysage politique, elles font émerger deux forces qui peuvent incarner la fracture entre deux France : celle du Mendésisme d'une part, vote urbain, des zones dynamiques, des cadres et des classes moyennes, celle du poujadisme de l'autre avec un vote de régions plus rurales, menacées par la désertification, les mutations techniques, économiques etc. Bien évidemment, il ne s'agit pas ici de faire de mon oncle un poujadisme, mais d'insister sur le fait que les années 50 sont celles du basculement dans une certaine modernité.

On peut ici évoquer cette modernité à travers quelques angles d'attaques. D'une part la question la ville, du logement et de la sociabilité qui en découle. La France du milieu des années 50 est encore très largement celle de la reconstruction. En 1952, année de l'achèvement de la Cité Radieuse à Marseille, on ne construit que 70000 logements. En 1953 est lancé un vaste programme d'aide aux municipalités pour des HLM, et 400000 logements sont construits en 1962. C'est aussi la naissance des ZUP en 1958. Cette évolution est aussi due à une formidable accélération de la mobilité. Entre les recensements de 1954 et 1962, 12 millions de personnes ont déménagé. D'où une transformation radicale du paysage urbain. Or l'univers de Mon Oncle représente une France « du village », de l'interconnaissance, de la sociabilité de l'espace public qui n'est pas encore envahi par la voiture. C'est aussi celle de la sortie dominicale, voire de la messe. En 1952 37% des

¹ On notera par exemple que la farce préférée des enfants consiste à faire croire à des carambolages entre voitures en reproduisant le bruit des pare-chocs s'entrechoquant en frappant sur un couvercle de poubelle. La scène illustre à elle seule la confusion des bruits dans cette société de l'objet.

Français disent aller à la messe tous les dimanches, 21% en 1965. C'est aussi l'absence d'un certain nombre d'équipements individuels, par exemple le téléphone. En 1940 on compte 23 communications par personne et par an en France et un peu plus d'un million d'abonnés. Durant 10 ans la situation évolua peu du fait des destructions de la guerre. Le boom se fait dans les années 60, mais avec beaucoup de difficultés, en 1966 il faut trois ans d'attente pour être raccordé au réseau téléphonique. Le téléphone est donc soit semi-public dans les cafés, soit réservé à un usage professionnel : se sont les entreprises, les cadres, les professions libérales qui sont équipées². C'est aussi la question de la vétusté du logement. L'immeuble habité par Hulot est l'antithèse des immeubles réalisés par Le Corbusier, avec ses escaliers en tout sens, ses circulations chaotiques, ces logements disparates. On peut aussi imaginer l'absence de confort lié à l'âge : en 1946 l'âge moyen des immeubles à Paris est de 83 ans, sur le plan national, un quart des logements sont surpeuplés, 63% n'ont pas l'eau courante et seulement 5% ont une salle de bain. Cette absence de confort, ce manque de *privacy*, sont compensés par une sociabilité très forte (la concierge) parfois teintée d'érotisme (la rencontre dans les escaliers avec une jeune femme sortant de la douche). La maison des Arpel est au contraire un idéal de modernité tel qu'il est véhiculé par les salons des arts ménagers. Elle est totalement close sur elle-même, composée de volumes simples, géométriques, avec une circulation limpide (« tout communique » est une phrase récurrente dans la bouche de madame Arpel)

Un autre angle d'attaque peut être l'automobile. L'univers moderne est celui de la voiture, avec ses espaces qui lui sont entièrement dédiés, la rue, le garage, et l'automatisation qui en constitue un élément de confort (le cadeau d'anniversaire de mariage constituant en une porte de garage automatique). On est ici au cœur de ce qui est en train de devenir une civilisation urbaine, avec le succès croissant du salon de l'Auto, la décision de doter la France d'un réseau autoroutier avec l'aide de l'Etat (1953) et de construire le périphérique parisien (1953) ou encore la création de la vignette (1957). 1955 est l'année d'une sortie fracassante, celle de la DS, commercialisée en 1957, que Barthes analyse deux ans plus tard dans *Mythologie* pour en faire à la fois « l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. La nouvelle Citroën tombe manifestement du ciel dans la mesure où elle se présente d'abord comme un objet superlatif », mais aussi le symbole de la « promotion petite bourgeoise ». Toutefois, Tati a pris un autre objet mythique de la civilisation de l'automobile : la grosse voiture américaine. En effet, à la différence du logement et de la civilisation urbaine, l'opposition entre la modernité et la tradition ne peut se faire sur la simple confrontation entre l'existant et l'inexistant. En 1957 un quart des foyers ont une auto, année où la 4CV Renault fête son millionième exemplaire. C'est donc ici la quintessence du rêve automobile qui est ici choisi, l'année même où Simca sort sa Chambord copie européenne des belles américaines. Parce qu'elle devient presque un objet de consommation courante, la voiture crée un marché de plus en plus segmenté, où les différences sociales se marquent par le choix du modèle, l'ancienneté etc. mais, il s'agit encore d'un équipement où se lisent clairement les différences sociales : en 1954 52% des patrons, 56% des cadres supérieurs et professions libérales ont une voiture, contre 8% des ouvriers.

Le troisième et dernier angle d'attaque peut être l'usine Plastac. Il faut ici souligner plusieurs points qui sont aussi très représentatifs d'un certain contexte. De façon générale, on est dans la phase de croissance du nombre de salariés du secondaire. Il ne faut pas oublier que le secteur atteint son apogée numérique en 1975 avec 8,5 millions de personnes contre 6,5 millions en 1954. Mais à l'époque les ouvriers dominent le monde des salariés avec 61% de l'ensemble. Concernant l'usine présentée il s'agit d'une usine extrêmement moderne, à la fois par le type de production (le plastique, donc la troisième révolution industrielle, mais aussi le secteur qui connaît

² Les deux mondes de Mon Oncle représentent bien ces deux types d'usages radicalement différents du téléphone. Un des gags du film repose sur l'involontaire interférence sonore entre les deux univers du fait d'un téléphone non raccroché.

la plus forte croissance dans les années 50 devant l'automobile avec 15% de croissance annuelle pour la chimie dans son ensemble, entre 1952 et 1958 la production des plastiques a été multipliée par 6) le mode de production (une production largement automatisée) et par le type de personnel qui y travaille. L'entreprise ne semble pas très grande, elle est typique des entreprises françaises, où la très grande firme, de plus de 500 personnes, est rare et où la croissance repose surtout sur le groupe des entreprises de 100 à 500 salariés. Elle est intégrée à un marché ouvert à l'international (la CEE créée par le traité de Rome en 1957) et elle fait une place importante au personnel en col blanc, depuis la secrétaire jusqu'au très haut cadre en passant par le cadre subalterne. Tous sont manifestement salariés. Mais l'usine moderne n'a pas fait disparaître l'ouvrier, affecté à des tâches de surveillance des machines ou de manœuvre. On n'est toutefois pas dans le travail à la chaîne qui reste minoritaire et l'âge d'or des OS sera la fin des années 60 le début des années 70 où ils deviennent alors majoritaires dans le monde de l'entreprise.

Pour conclure, il faudrait souligner le rôle d'un dernier élément dans le film, celui qui perturbe le plus le bel ordonnancement de la société moderne, l'enfant. Ce sont les enfants qui font le lien entre les deux villes, ce sont les enfants qui provoquent les querelles entre automobilistes et Hulot est un enfant égaré chez les adultes. Or là aussi il faut y voir un reflet d'une époque : la famille qui nous présentée ici est atypique avec un enfant unique. Nous sommes à l'âge du baby boom : depuis la fin de la guerre 800000 naissances annuelles ont fait passer la part des moins de 20 ans à 31,6% de la population contre 28,9% en 1936. Ironie de l'histoire, ce sera la génération qui protestera contre la société de consommation en 1968.