

Katrine Marçal

COMMENT LE MONDE
CLAQUE LA PORTE

«*C'est bien
une idée
de fille !*»

AUX IDÉES
DES FEMMES

autrement

C'est bien une idée de fille !

Katrine MARÇAL

C'est bien une idée de fille !

Comment le monde claque
la porte aux idées des femmes

Traduit par Hélène Hervieu

Éditions Autrement

Cet ouvrage a été traduit avec le soutien du Swedish Arts Council, que l'éditeur remercie chaleureusement.

*Mother of Invention: How Good Ideas Get Ignored
In An Economy Built For Men* © 2020, Katrine Marçal.

Tous droits réservés.

© Autrement, un département des Éditions
Flammarion, 2021 pour la traduction.

ISBN : 978-2-7467-6090-5

À Guy

SOMMAIRE

Les inventions

- | | |
|--|----|
| 1. Où nous inventons la roue et au bout de 5 000 ans parvenons à la fixer à une valise | 13 |
| 2. Où nous démarrons la voiture sans nous briser la mâchoire | 36 |

La technologie

- | | |
|--|----|
| 3. Où soutiens-gorge et gaines nous emmènent sur la Lune | 63 |
| 4. Où nous apprenons à faire la différence entre le pouvoir des chevaux et le pouvoir des filles | 89 |

La féminité

5. Où une invention majeure voit le jour à Västerås et où nous partons à la chasse à la baleine	113
6. Où les influenceuses deviennent plus riches que les hackers	139

Le corps

7. Où il s'avère que le cygne noir existe bel et bien .	167
8. Où Serena Williams bat Garry Kasparov	192

L'avenir

9. Où nous oublions de demander son avis à Mary .	217
10. Où nous décidons de ne pas tout jeter aux flammes	248
<i>Bibliographie</i>	279
<i>Notes</i>	291

Les inventions

1

Où nous inventons la roue et au bout de 5 000 ans parvenons à la fixer à une valise

Bernard Sadow était un bon père de famille américain, originaire de l'État du Massachusetts, qui travaillait dans le secteur de la bagagerie, c'est-à-dire quelqu'un payé pour être à son bureau toute l'année et réfléchir au business des valises¹. Il avait la quarantaine et était maintenant vice-président de US Luggage, et plutôt bon dans son travail.

On était en 1970, et Sadow s'apprêtait à rentrer à New York après des vacances familiales reposantes avec femme et enfants à Aruba. Cette île néerlandaise des Caraïbes était très courue par les touristes américains en quête d'un climat plus chaud pour dépenser leurs dollars durant les mois d'hiver.

Sadow descendit de la voiture devant le petit aéroport et empoigna les valises de la famille. Une valise de 70 centimètres pouvait contenir environ 200 litres d'effets personnels et peser autour de 25 kilos, alors avec une dans chaque main, il pouvait tout juste équilibrer la charge et s'avancer, chargé comme un âne, vers le comptoir d'enregistrement.

C'était l'époque où l'on pouvait se permettre d'arriver à l'aéroport vingt minutes avant le décollage. La trentaine de détournements d'avion qui se produisaient chaque année aux États-Unis² n'avaient pas encore conduit à l'installation de détecteurs de métaux ni à l'embauche de personnel pour vous empêcher de monter à bord avec un pistolet dans votre poche arrière.

En revanche, le problème auquel Bernard Sadow dut faire face au cours de ce voyage de retour était un problème dont étaient chargées des commissions spécifiques par grand nombre des principaux aéroports mondiaux : les passagers finissaient en nage, énervés de traîner leurs valises à l'entrée et à la sortie des halls de départ, sans parler des terminaux à parcourir qui n'arrêtaient pas de s'étendre.

Mais on pouvait trouver de l'aide : pour une somme modique, des porteurs prenaient soin de vos valises, l'autre solution étant un réseau complexe de chariots à bagages. Toutefois, il n'y avait pas de porteurs partout, loin de là, et pour avoir accès au système des chariots, il fallait d'abord le trouver, c'est pourquoi Bernard Sadow fit comme la plupart des gens : il saisit la poignée des valises de la famille et commença à les porter.

Mais pourquoi ?

Eh bien, c'est précisément la question que Bernard Sadow se posa ce jour-là et qui changea l'industrie du bagage à tout jamais.

Tandis qu'il faisait la queue à la douane, Sadow remarqua un homme qui apparemment travaillait à l'aéroport³. Celui-ci déplaçait une lourde machine posée sur un plateau doté de roues. Comme l'homme manœuvrait rapidement pour le contourner, l'homme d'affaires regarda les quatre roues du plateau rouler sur le sol de l'aéroport. Sadow jeta un coup d'œil à ses mains dont les jointures blanchissaient

à force de serrer les poignées des valises et déclara soudain à son épouse : « Je sais ce qu'il faut aux valises : des roues ! »

Rentré chez lui dans le Massachusetts, il dévissa les quatre roulettes d'une penderie et les fixa à une valise. Puis il attacha une sangle à son engin et, tout content de lui, la tira derrière lui dans la maison. C'était ça, l'avenir⁴. Et c'est lui qui en avait eu l'idée.

Tout cela eut lieu un an à peine après que la Nasa eut envoyé trois astronautes dans la plus grande fusée jamais construite. Avec des millions de litres de kérosène, d'oxygène et d'hydrogène liquides comme combustibles, Apollo 11 s'était arrachée à l'attraction gravitationnelle de la Terre. Voyageant dans l'espace à une vitesse de 39 000 km/h, les astronautes étaient entrés dans l'orbite de la Lune, avaient traversé l'obscurité sans vent et avaient fait le premier pas humain dans une poussière lunaire poudreuse qui sentait les feux d'artifice qu'on vient de tirer.

Pourtant, quand Neil Armstrong, Buzz Aldrin et Michael Collins revinrent sur Terre, ils prirent leurs valises par la poignée, les portant comme cela se faisait depuis l'invention de la valise moderne au milieu du XIX^e siècle. La question n'est donc pas de savoir pourquoi Bernard Sadow a eu l'idée qu'il fallait des roulettes aux valises, la vraie question est : pourquoi cette idée ne nous est-elle pas venue plus tôt ?



La roue est considérée comme l'une des inventions les plus fondamentales de l'humanité. Sans roue, pas de chariots, pas de voitures, pas de trains, pas de roues hydrauliques pour l'hydroélectricité et pas de tours permettant de fabriquer des récipients pour porter de l'eau. Sans roue, pas

d'engrenages, pas de moteurs à réaction, de centrifugeuses, de poussettes pour enfant, de vélos ni de tapis roulant.

Mais avant la roue, il y avait le cercle.

Le premier cercle du monde fut probablement dessiné dans le sable avec un bâton. Quelqu'un vit peut-être la Lune ou le Soleil et décida d'imiter leur forme. Sectionnez la tige d'une fleur et vous obtiendrez un cercle. Coupez un arbre et vous découvrirez ses cernes annuels. Jetez une pierre dans l'eau et vous verrez des cercles concentriques se former sur le lac. Dans la nature, le cercle se répète à l'infini : des cellules jusqu'aux bactéries, des pupilles jusqu'aux corps célestes. Autour de chaque cercle, il est toujours possible d'en tracer un autre. Cela, en soi, constitue le mystère fondamental de l'espace.

Pour le corps humain, en revanche, le cercle n'est pas naturel⁵. Votre dentiste vous dit de vous brosser les dents en effectuant de petits mouvements circulaires, mais vous ne le faites pas. Vous les frottez d'avant en arrière. Le bras humain préfère les lignes droites : c'est à cause de la manière dont nos muscles sont positionnés et du système de tendons et d'attaches musculaires qui les relie à nos os. Aucune partie du corps humain n'est capable de pivoter à 360° : ni votre poignet, ni votre cheville, ni votre bras. Nous avons inventé la roue pour accomplir ce que notre condition physique ne nous permet pas de faire.

Les historiens ont longtemps estimé que la première roue du monde a vu le jour en Mésopotamie. C'était un tour rond pour fabriquer de la céramique, autrement dit, il ne servait pas à transporter quoi que ce soit. Mais aujourd'hui certains universitaires pensent que des mineurs poussaient des wagonnets de minerai sur roues dans des tunnels creusés dans les montagnes des Carpates, bien avant que les Mésopotamiens commencent à utiliser des disques circulaires pour leur poterie⁶. La plus ancienne roue au monde

à nous être parvenue remonte à 5 000 ans et fut exhumée en Slovénie, à une vingtaine de kilomètres au sud de Ljubljana⁷. En d'autres termes, la technologie que Bernard Sadow eut l'idée d'appliquer à son problème de valise datait d'au moins cinq millénaires.

Le brevet pour son invention arriva deux ans plus tard, en 1972. Dans sa demande, il écrivit : « Le bagage glisse en réalité... n'importe qui, quels que soient sa taille, sa force ou son âge, peut facilement tirer la valise sans effort ou difficulté⁸. »

En fait, il existait déjà des brevets similaires pour les valises à roulettes, mais Bernard Sadow l'ignorait quand l'idée lui vint. Il fut néanmoins le premier à transformer cette idée en un produit commercial avec succès et, à ce titre, est considéré comme le père de la valise à roulettes⁹ ; mais pourquoi il aura fallu attendre 5 000 ans est plus difficile à expliquer.

Les valises à roulettes sont devenues un cas d'école pour illustrer que l'innovation ne se fait pas du jour au lendemain. L'évidence peut nous crever les yeux pendant une éternité avant que nous comprenions qu'il s'agit d'en faire une réalité.

Robert Shiller, prix Nobel d'économie¹⁰, a suggéré que beaucoup d'inventions prennent du temps justement parce qu'une bonne idée ne suffit pas en soi. La société doit aussi largement admettre l'utilité de l'idée. Le marché ne comprend pas toujours ce qui est le mieux pour lui et, dans le cas présent, les gens ne voyaient pas l'intérêt des valises à roulettes. Sadow eut beau présenter son produit aux acheteurs de presque toutes les grandes chaînes de magasins aux États-Unis, il essuya dans un premier temps partout un refus¹¹.

Non pas qu'ils aient jugé mauvaise l'idée d'une valise à roulettes, mais ils estimaient que personne n'aurait envie

d'acheter ce produit¹². Une valise était par définition quelque chose que l'on portait, pas quelque chose que l'on tirait sur des roulettes.

« Tous ceux à qui j'ai montré ma valise m'ont mis à la porte, raconta-t-il par la suite. Ils me prenaient pour un cinglé¹³. »

Finalement, le nouveau produit attira l'attention de Jerry Levy, vice-président de la chaîne de grands magasins Macy's. Après avoir fait le tour de son bureau en tirant la valise derrière lui, il convoqua l'acheteur qui avait d'abord rejeté ce produit et lui ordonna de l'acheter¹⁴. Cela s'avéra une bonne décision. Macy's commercialisa bientôt la nouvelle valise avec les mots utilisés par Sadow dans sa demande de brevet : « Le bagage qui glisse. » Aujourd'hui, bien sûr, on ne saurait imaginer un monde où les valises à roulettes ne soient pas un produit standard.

Selon Robert Shiller, c'est toujours facile à dire après coup. Il constate que quatre décennies avant Sadow, l'inventeur John Allan May avait tenté lui aussi de vendre une valise à roulettes. Ce dernier avait remarqué qu'à travers l'histoire de l'humanité, l'homme avait bien mis des roues à de plus en plus d'objets divers : canons, chariots et brouettes – en somme à tout ce qui pouvait être considéré comme lourd. Une valise à roulettes n'était que le prolongement naturel de cette logique. Pourquoi ne pas « utiliser *pleinement* la roue ? », lança-t-il quand il présenta son idée à plus d'une centaine de groupes différents. Mais personne ne le prit au sérieux. De fait, on lui rit au visage. Utiliser pleinement la roue ? Pourquoi ne pas fixer des roues directement sur les gens, tant qu'à faire ? Ainsi, nous pourrions rouler tout seuls ! Pratique, non¹⁵ ?

Autant dire que John Allan May ne vendit jamais la moindre valise.

Les économistes ont tendance à supposer que l'homme agit de façon rationnelle. Mais en réalité nous nous surestimons et partons souvent du principe que toutes les bonnes inventions ont déjà été trouvées. Par ailleurs, nous rejetons généralement les nouvelles idées si nous les percevons comme trop « simples » ou « évidentes ». Nous supposons que la technologie existante est la meilleure qui soit, ce qui est une déclaration qui se défend dans notre vie quotidienne. Si le réfrigérateur s'ouvre par l'avant et si les voitures se manœuvrent à l'aide d'un volant, il doit bien y avoir une raison, pensons-nous. Pourtant c'est précisément ce genre de raisonnement qui nous fait passer à côté d'évidences comme celle de fixer des roulettes aux valises.

Cette question obsède manifestement Robert Shiller car il ne cesse d'y revenir dans ses écrits. Dans son livre *Narrative Economics*, le célèbre économiste suggère que notre réticence à utiliser des valises à roulettes a quelque chose à voir avec la pression du groupe souvent sceptique vis-à-vis des idées innovantes¹⁶. Nous partons volontiers du principe que si personne d'autre (et surtout personne d'autre que nous considérons comme un modèle de réussite) ne fait une chose, ce doit être pour une bonne et profonde raison. Alors pourquoi le ferions-nous ? Et si c'était néfaste, voire dangereux ? Bref, autant ne pas courir de risques inutiles. Si personne d'autre n'utilise de valise à roulettes, mieux vaut s'en abstenir. Cette façon de penser peut nous retenir. Cela étant, cette explication ne satisfaisait pas entièrement Shiller. Le cas de la valise à roulettes est épineux : pourquoi s'obstiner à la trimballer alors qu'il est tellement plus facile de la faire rouler ?

Nassim Taleb, un autre penseur mondialement connu, a réfléchi aussi à ce mystère de la valise à roulettes. Ayant traîné pendant des années de lourdes valises dans les aéroports et les gares, il s'étonna d'avoir lui-même accepté ce

statu quo sans le remettre en question. Il enquête sur ce phénomène dans son ouvrage intitulé *Antifragile*¹⁷.

Taleb voit dans notre incapacité à mettre des roulettes aux valises une parabole sur notre penchant à ignorer les solutions les plus simples. En tant qu'êtres humains, nous recherchons la difficulté, le grandiose et la complexité. La technologie, comme des roulettes pour les valises, peut sembler aller de soi après coup, mais cela ne veut pas dire qu'elle allait de soi auparavant.

De même, il n'y a aucune garantie qu'une nouvelle technologie sera utilisée uniquement parce qu'elle a été inventée. Après tout, il nous aura fallu 5 000 ans avant de fixer des roulettes à une valise – un temps, il est vrai, inhabituellement long dans ce contexte. Cependant en médecine, par exemple, il n'est pas rare du tout qu'il faille plusieurs décennies entre une découverte et son aboutissement sous forme de produit sur le marché¹⁸. Entre autres facteurs, pour saisir le potentiel de la nouvelle technologie, cela nécessite que la bonne personne soit au bon endroit au bon moment. Dans bien des cas, les inventeurs eux-mêmes ne sont pas pleinement conscients des implications de ce qu'ils ont inventé. Souvent il faut l'intervention de quelqu'un de l'extérieur pour en comprendre les applications, quelqu'un qui d'instinct comprend que cette technologie nouvelle peut être transformée en un produit.

Mais si personne ayant ce type de compétence ne se présente, les idées les plus formidables finissent au fond d'un tiroir. Ainsi de très nombreuses choses peuvent rester en plan, «à demi-inventées» pendant des siècles, suggère Taleb. L'idée est bien là, mais nous ne savons pas quoi en faire.

«Pourquoi n'allez-vous pas au bout de cette idée? Elle est fantastique!», s'écria Steve Jobs alors âgé de 24 ans en

voyant pour la première fois un curseur se déplacer sur un écran d'ordinateur ¹⁹.

Cela avait lieu au Xerox Parc, un centre de recherche en informatique situé en Californie, qui accueillit dans les années 1970 quelques-uns des meilleurs informaticiens et programmeurs. À force d'insister, Steve Jobs avait obtenu l'autorisation de visiter ce centre légendaire en offrant en échange la possibilité pour Xerox d'acquérir 100 000 actions Apple pour un million de dollars. Cela s'avéra être une mauvaise affaire. Pour Xerox.

La raison de l'enthousiasme de Steve Jobs était un gadget en plastique appelé « souris » qu'un des ingénieurs lors de la visite avait utilisé pour déplacer un curseur sur un écran d'ordinateur. Sur cet écran apparaissaient des « icônes » qui ouvraient et fermaient des « fenêtres ». L'essentiel ici était que l'ingénieur ne contrôlait pas l'ordinateur avec des commandes écrites mais avec des clics. Autrement dit, Xerox avait inventé à la fois la souris ²⁰ et l'interface utilisateur graphique moderne. Sauf qu'ils ne comprenaient pas la portée de ce qu'ils avaient trouvé par inadvertance.

Steve Jobs, lui, l'avait compris.

Il reprit l'idée de la souris et de l'interface utilisateur graphique pour Apple et, le 24 janvier 1984, sa société lança son Macintosh, l'appareil qui allait définir ce que nous entendons par « ordinateur personnel ».

Avec le simple clic d'une souris, vous pouviez stocker des données dans des « fichiers » visualisés à l'écran sous forme d'icônes. Les Macintosh d'Apple coûtaient 2 495 dollars pièce et ils allaient changer le monde. Steve Jobs avait en effet saisi que la souris d'ordinateur que Xerox lui avait montrée était plus qu'un bouton et un cordon ; c'était l'outil qui allait permettre à des gens ordinaires d'utiliser des ordinateurs. Si Steve Jobs n'avait pas visité Xerox ce jour-là, nous aurions peut-être dû attendre 5 000 ans avant

que l'ordinateur personnel moderne voie le jour, qui sait ? C'est précisément ce que Taleb nous dit : les innovations ne sont pas toutes aussi évidentes qu'elles semblent après coup. Steve Jobs était une personne assez exceptionnelle, en réalité : rares sont ceux capables de visualiser comment une technologie nouvelle peut se transformer en produit.

Ainsi on a tendance à penser que la roue aurait dû immédiatement révolutionner le monde. Parce que la roue est, bien sûr, une invention ingénieuse : elle réduit la friction et permet un effet de levier, permettant de transporter ce qui jusqu'alors était impossible à déplacer.

On imagine que quelqu'un – une femme, tiens – eut un éclair de génie, il y a des milliers d'années, et rentra au village en courant pour raconter gaiement l'idée qui lui avait traversé l'esprit en voyant des troncs d'arbres rouler dans les bois. Les villageois durent la regarder avec stupeur et émerveillement, comprenant que désormais rien dans leur vie ne serait plus jamais pareil. Tout serait sur des roues. Mais peut-être surestimons-nous l'importance de la roue ?

Spoiler alert : cela ne s'est pas passé ainsi. En fait, la roue fut longtemps une de ces idées excellentes sur le papier, beaucoup moins dans la pratique.

Un peu comme les collants en nylon censés ne jamais filer.

À l'apogée de l'Empire romain, les légionnaires avec boucliers et panaches au casque marchaient de Rome à Brindisi et d'Albanie jusqu'à Istanbul, traversant un empire relié par des routes de pierre. Les voies romaines étaient idéales pour des hommes qui se déplaçaient avec des sandales aux pieds. Beaucoup moins, en revanche, pour des transports sur roues.

Car les Romains posaient de grandes pierres plates sur des couches de ciment qui à leur tour reposaient sur des graviers. Lorsque les chariots tirés par des chevaux roulaient

là-dessus avec leurs roues en fer, ils brisaient, au grand regret de l'empereur, ses coûteuses dalles. Alors le pouvoir fit ce que fait souvent le pouvoir dans ce genre de cas : il réglementa. L'empereur imposa une limite de poids aux transports sur roues et il ne fit pas dans la demi-mesure²¹.

Petit à petit, le système romain fut inversé avec les grandes dalles au fond et le gravier par-dessus. Résultat : soudain les transports sur roues purent peser davantage sans craindre d'endommager la chaussée sur laquelle ils roulaient. Mais ce système posa un autre problème : lors de leur passage, les roues des chariots projetaient les graviers sur les côtés. Il fallait donc tout le temps entretenir les routes, un travail à la fois onéreux et problématique. Il fallut soudain d'autres innovations comme un système d'entretien des routes pour que tout fonctionne. Mais qui veillerait à la bonne exécution des travaux et comment les voyageurs pourraient-ils en avoir l'assurance ?

Il fallut attendre l'inventeur écossais John McAdam au XVIII^e siècle qui eut l'idée de rendre les graviers anguleux pour que la roue fasse une véritable percée en Europe. Contrairement aux pierres rondes repoussées sur le côté par les roues des chariots, les pierres angulaires, quant à elles, se retrouvaient tassées les unes contre les autres. En d'autres termes, les routes de McAdam demeuraient plates.

Toutefois, dans son système, il était impératif que les graviers fussent exactement de la bonne taille pour que cela fonctionne. Des ouvriers étaient par conséquent placés en bordure de route avec pour mission de briser la pierre en morceaux de la taille appropriée. Nombre de ces travailleurs étaient des femmes et des enfants. Pour que la roue puisse révolutionner le monde, il fallut d'abord que le monde s'adapte à la roue. Et cela prit du temps. Sans parler d'un travail réclamant une abondante main-d'œuvre.

Parfois, cela ne valait même pas la peine d'essayer. Au Moyen-Orient, le transport par chameaux a longtemps été préféré au transport sur roues. C'était une décision financière : les chameaux étaient infiniment moins chers à exploiter, sachant que jour après jour ils cheminaient à leur rythme de sénateur avec une charge de 205 kilos sur le dos et carburaient en mâchant pendant des heures quelques brindilles épineuses et des feuilles sèches. Nul besoin de disposer de graviers parfaitement anguleux sous leurs pas, puisque les chameaux avancent librement dans le sable. C'est souvent le cas avec l'innovation : la nouvelle technologie a beau être *géniale*, elle n'est pourtant pas toujours viable financièrement. Sauf qu'il est difficile de recourir à cet argument financier pour justifier que les roulettes n'aient pas été adaptées à nos valises avant 1972²².

Voyager pour le plaisir fut longtemps l'apanage des riches. Les jeunes nobles transportaient leurs affaires dans des malles grandes comme des armoires et voyageaient pour former leur esprit à Paris, Vienne ou Venise. Naturellement, nul besoin de valises à roulettes quand vous aviez à votre service des domestiques pour trimbaler toutes vos possessions.

Les voyages eux-mêmes étaient aussi d'un tout autre acabit. Dans *La Saga des émigrants* de Vilhelm Moberg, une série romanesque sur une famille suédoise qui émigre en Amérique dans l'espoir d'une vie meilleure, les personnages principaux entassent tous leurs biens, vêtements et outils de menuiserie dans d'imposantes malles fabriquées en métal, en bois et en cuir. Ces « malles américaines », comme on les a surnommées en Suède, étaient conçues pour supporter les longues traversées en bateau et non pas pour être faciles à porter. D'ailleurs, à quoi auraient servi des roulettes puisque vous ne deviez jamais retourner en Suède ?

De fait, ce que nous appellerions aujourd'hui une valise n'apparut qu'à la fin du XIX^e siècle, qui coïncida avec l'aube du tourisme de masse. Ce fut au bruit des sifflets des trains et des bateaux à vapeur que les gens entreprirent de voyager pour le plaisir et ils le firent avec un nouveau type de bagage. L'innovation proprement dite se situait sur l'un des longs côtés de la valise : la poignée. C'est à ce détail que se reconnaissait la valise moderne : il était possible de la porter d'une seule main.

Avec l'essor des voyages, on vit se développer dans les principales gares ferroviaires d'Europe une véritable foule de porteurs qui, moyennant une faible rétribution, vous aidaient avec vos bagages. Mais, vers le milieu du XX^e siècle, leur nombre diminua : la plupart des voyageurs portaient eux-mêmes leurs valises ou utilisaient des chariots à bagages²³.

En 1961, le magazine britannique *Tatler* publia un article sur ce problème, affirmant que les produits existants sur le marché n'étaient simplement pas adaptés à cette nouvelle époque et que l'industrie des bagages devait proposer quelque chose de neuf. On était, somme toute, à une nouvelle époque et une nouvelle économie où les gens (y compris les lecteurs de *Tatler*) n'avaient d'autre choix que de s'échiner à porter leurs bagages. Avant même de franchir la douane à Madrid, vous transpiriez déjà sang et eau, disait le magazine²⁴. Il fallait faire quelque chose.

De nombreuses valises sur le marché étaient dotées de poignées en cuir de haute qualité, mais cela ne les empêchait pas de vous cisailer les mains, selon *Tatler*. Deux cents mètres à marcher pour changer de train, et déjà vous n'en pouviez plus. Cela posait un énorme problème pour la nouvelle génération de globe-trotteurs. Alors *Tatler* se remonta les manches et apporta sa contribution en testant les

nouveaux modèles de valises selon des critères de facilité de portage.

Naturellement, vous pouviez acheter votre valise chez Harrods, écrivait le journaliste. Cela simplifierait votre voyage, car le célèbre grand magasin britannique commercialisait une valise de luxe qui, d'après *Tatler*, possédait l'une des poignées les plus confortables sur le marché. Mais la qualité a un prix, c'est bien connu. *Tatler* recommanda donc à l'industrie du bagage de se concentrer sur l'innovation du design. On fondait beaucoup d'espoir sur de nouvelles poignées réalisées dans un matériau de pointe – était-ce trop demandé que cela ne vous cisaille pas la main ?

Et les roulettes, à propos ? Eh bien, *Tatler* n'y pensa pas une seconde. Cette même année – 1961 – le cosmonaute russe Youri Gagarine devint le premier homme dans l'espace. Nous étions capables de mettre des gens sur orbite et pourtant, apparemment, nous ne pouvions concevoir des roulettes sur nos valises. C'est là que les choses prennent un tour vraiment étrange.

En effet, dès les années 1940, on pouvait trouver dans les journaux britanniques des publicités vantant un produit qui, de fait, appliquait la technologie des roulettes aux valises. Il ne s'agissait pas de valises à roulettes, mais plutôt d'un dispositif répondant au nom de *the portable porter* : un système avec des roues s'attachant avec des sangles autour de votre valise ; ensuite il n'y avait plus qu'à tirer l'ensemble. En d'autres termes, il existait donc déjà à l'époque un produit commercial qui permettait de fabriquer sa propre valise à roulettes. Alors pourquoi cette idée n'a-t-elle pas fait son chemin ?

Ce nouveau dispositif de sangles et de roues fut aperçu pour la première fois dans une gare de Coventry en Angleterre en 1948²⁵. Le journal local relata cet épisode comme étant un événement sensationnel. Selon l'article, un

porteur se serait précipité depuis l'autre bout du quai pour aider une « jolie brune élancée » avec sa grosse et lourde valise. Mais celle-ci aurait décliné l'offre : « Non, merci, je la porte moi-même », aurait-elle répondu. Sur ce, elle se serait baissée, aurait empoigné une sangle couleur kaki et tiré triomphalement sa nouvelle valise à présent sur roulettes jusqu'au train qui attendait. Les gens se seraient penchés aux fenêtres pour l'entrevoir, rapporta l'article avec une photo si bien composée de la femme sur le quai que ça en parut louche.

Pour un lecteur moderne, l'ensemble donne l'impression d'être une sorte de coup publicitaire. La société ayant breveté le produit venait, comme par hasard, aussi de Coventry²⁶ et les deux inventeurs étaient cités dans le journal. Ceux-ci prédisaient un avenir radieux pour leur innovation, « surtout en ces temps de pénurie de porteurs ».

Nous en arrivons maintenant au premier indice du mystère : l'information sur la femme qui faisait rouler sa valise dans la gare ferroviaire locale parut dans la rubrique de *The Coventry Evening Telegraph* intitulée « Femmes et foyer » à côté de conseils de cuisine typiquement anglaise (« La margarine mixée avec des légumes finement râpés ou hachés [...] donne une excellente pâte à tartiner pour les sandwiches »). Autrement dit, seules les femmes avaient besoin de faire rouler leurs valises. Les hommes, eux, pouvaient tout aussi bien les porter. En moyenne, les hommes sont 40 à 60 % plus forts du haut du corps que les femmes, et lorsque vous portez votre valise, ce sont vos bras, votre dos et vos épaules qui en font les frais. En général, mais pas toujours, cela rend les choses plus difficiles pour les femmes.

Pour les deux inventeurs de Coventry, il était évident que leur nouveau produit était d'abord destiné aux dames. Ils allèrent jusqu'à fabriquer une vraie valise à roulettes, ayant tiré la conclusion qui tombait sous le sens que si les roues

pouvaient se fixer à une valise par le client, elles devraient pouvoir être montées directement sur la valise par le fabricant dès le départ. Par conséquent, ils produisirent réellement une valise à roulettes, bien avant que Bernard Sadow n'en ait eu l'idée. Sauf que c'était un produit de niche, peu cher, destiné aux Anglaises, qui ne rencontra pas le succès escompté²⁷. Le temps n'était pas encore venu. Qu'un produit pour femmes puisse simplifier la vie des hommes et transformer le marché international de la bagagerie, voilà qui restait encore dans le monde des années 1960 inconcevable.

En 1967, une femme du comté de Leicestershire écrit une lettre acerbe au rédacteur en chef du journal local. Elle avait un sac avec des roulettes fixées par des sangles du modèle introduit deux décennies plus tôt par les inventeurs à Coventry. Mais lorsqu'elle monta à bord du bus local avec ce sac en 1967, le conducteur l'avait contrainte à acheter un billet supplémentaire pour son sac, sous prétexte que « tout ce qui avait des roues est considéré comme une poussette d'enfant ». Cet argument ne convainquit nullement sa passagère : « Si je montais dans un bus avec des patins à roulettes, devrais-je payer comme passager ou comme landau²⁸ ? »

*
* *

Si un homme avait de bonnes raisons de réfléchir au problème des femmes et des charges à porter, c'était Sylvan Goldman, propriétaire d'une chaîne de magasins alimentaires aux États-Unis dans les années 1930²⁹.

Comme tout homme d'affaires qui se respecte, Sylvan Goldman cherchait à optimiser les bénéfices de ses activités. Il avait remarqué que sa clientèle était surtout composée de femmes et qu'elles n'achetaient jamais plus que ce qu'elles

pouvaient porter dans un des paniers de courses du magasin. Disons qu'il existe, pour simplifier, deux façons de se développer en tant qu'entreprise : soit vous élargissez votre clientèle, soit vous vendez davantage aux clients que vous avez déjà. Le problème pour Sylvan Goldman était que cette dernière stratégie se trouvait, de fait, limitée par ce que les femmes pouvaient porter.

Sylvan Goldman réfléchit par conséquent à un moyen qui permettrait aux femmes de transporter davantage de produits alimentaires jusqu'à la caisse, l'idéal étant qu'elles aient une main libre pour prendre encore d'autres marchandises dans les rayons. Alors, quarante ans avant Bernard Sadow, il repensa aux roulettes : il inventa le premier caddy au monde et en introduisit l'usage dans ses magasins.

Et que se passa-t-il ensuite ?

Personne ne voulut les utiliser. Les gens refusèrent. Goldman dut louer les services de mannequins qui déambulaient dans l'établissement avec les caddies rien que pour normaliser le concept. Beaucoup d'hommes prenaient le caddy comme un affront personnel : « Voulez-vous insinuer que mes bras costauds ne peuvent pas porter un minable petit panier de courses³⁰ ? » criaient-ils. En d'autres termes, avant que l'invention de Sylvan Goldman puisse le rendre multimillionnaire, il lui fallut d'abord combattre le préjugé que pousser un caddy traduisait un manque de virilité. Cette notion était tout sauf à prendre à la légère.

Et, surtout, elle avait une longue histoire.

Dès le ^{xiii}e siècle, le poète Chrétien de Troyes conta l'épopée tragique du chevalier Lancelot qui tombe amoureux de sa reine, Guenièvre, trahit son meilleur ami, le roi Arthur, et échoue dans sa quête du saint Graal³¹. Dans le poème de Chrétien de Troyes, Guenièvre est enlevée, obligeant Lancelot à la chercher à travers tout le royaume.

Après la perte de son cheval, il erre le long des routes du pays dans un bruit de ferraille, revêtu de son armure complète, lorsqu'il rencontre un nain conduisant un petit chariot.

« Holà nain ! As-tu vu passer la reine ? » s'écrie Lancelot.

Le nain ne répond ni oui ni non, mais fait une offre au chevalier frappé par le destin.

« Si tu montes sur mon chariot, je te conterai demain ce qu'il est advenu de la reine », dit le nain.

Cela peut sembler une proposition où chacun y gagne : non seulement Lancelot se fera transporter, mais il obtiendra l'information qu'il cherche. Mais en fait le nain a demandé à Lancelot d'accomplir une des choses les plus humiliantes qui soient pour un homme : de prendre place dans un chariot à roues. Ceci était implicite pour les lecteurs du XII^e siècle, mais cela ne l'est plus aujourd'hui. Car pourquoi la roue serait-elle considérée comme non virile ?

Dans l'Antiquité, guerriers et rois avaient conduit des chars sur les champs de bataille et franchi le Tibre sur des chariots tirés par des chevaux qui progressaient avec fracas, avec des barbares enchaînés derrière eux. Bien entendu, ces chariots avaient eu des roues. Mais quand la cavalerie gagna en importance militaire et stratégique, les chars – et partant la roue – tombèrent en désuétude. Se faire tirer par des roues n'était plus compatible avec une forme de chevalerie masculine. C'est bien là le dilemme de Lancelot et ce qui rend l'offre du nain si diabolique³².

L'intérêt du poème consiste à montrer jusqu'où le noble Lancelot est prêt à s'abaisser au nom de Guenièvre et de l'amour. Le plus bas qui soit, s'avère-t-il. Il grimpe sur le chariot. Et les roues se mettent à tourner vers la fin tragique de la saga.

Mais revenons à Bernard Sadow et à son invention révolutionnaire : la valise à roulettes. Dans l'une des rares

interviews qu'il accorda, il évoqua les difficultés rencontrées pour faire accepter son idée par les chaînes des grands magasins américains.

« À l'époque, il y avait ce côté macho. Les hommes avaient l'habitude de porter les valises pour leurs épouses. C'était... considéré comme naturel, je suppose. »

Autrement dit, la résistance à laquelle se heurtait la valise à roulettes sur le marché était une affaire de sexe. Ce petit facteur est quelque chose qui a échappé aux économistes qui se sont creusés les méninges pour comprendre pourquoi il fallut attendre si longtemps pour fixer des roulettes aux valises.

Nous avons été incapables de voir l'aspect génial de la valise à roulettes dès lors que cela ne coïncidait pas avec nos opinions dominantes sur la virilité. Avec le recul, bien sûr que nous trouvons cela étrange. Comment cette notion plutôt hasardeuse selon laquelle « un homme, un vrai, porte sa valise » a-t-elle pu être assez forte pour contrecarrer ce que nous considérons maintenant comme une innovation évidente ? Comment notre vision dominante de la virilité a-t-elle pu être plus obtuse que le désir du marché de gagner de l'argent ? Et comment l'idée rudimentaire que les hommes devaient porter des choses lourdes a-t-elle pu nous aveugler au point de ne pas voir le potentiel d'un produit qui allait transformer toute une industrie mondiale ?

Ces questions sont au cœur même de ce livre. Parce qu'il faut croire que le monde est plein de gens qui préfèrent mourir plutôt que de renoncer à une certaine idée de la virilité. Des idées reçues comme « les vrais hommes ne mangent pas de légumes », « les vrais hommes ne vont pas chez le médecin pour trois fois rien » ou « les vrais hommes ne font pas l'amour avec des préservatifs » tuent littéralement tous les jours de vrais hommes de chair et de sang. Les idées de notre société sur la masculinité comptent

parmi les préjugés les plus obstinés, les plus enracinés et, dans notre culture, certains sont prêts à défendre une certaine vision de la virilité au prix de leur vie. Dans ce contexte, de telles idées sont donc suffisamment fortes pour geler une innovation technologique pendant quelque cinq millénaires. Mais nous n'avons pas l'habitude de poser la question du genre en ces termes quand il est question d'innovation.

Dans une publicité de 1972 pour une valise à roulettes, une femme en mini-jupe et talons hauts s'échine à porter une grande valise claire. La femme est photographiée en noir et blanc, puisqu'elle symbolise le passé. L'avenir, en revanche, défile devant elle sous la forme d'une femme vêtue d'un costume androgyne marron, le foulard noué autour du cou comme une cravate. Cette femme – l'image même de la modernité – fait rouler sa valise. Son visage affiche un grand sourire et le regard est levé vers la liberté.

La valise à roulettes prit son envol lorsque la société changea. Dans les années 1980, de plus en plus de femmes se mirent à voyager seules, sans homme pour porter les bagages ou censé les porter, ou encore être perçu comme manquant de virilité s'il ne les portait pas³³. La valise à roulettes incarnait un rêve de mobilité accrue pour les femmes : une société où il était à la fois normal et accepté que les femmes puissent voyager sans l'escorte d'un homme.

Dans le film hollywoodien de 1984 *À la poursuite du diamant vert* avec Michael Douglas et Kathleen Turner, le personnage féminin traîne une valise à roulettes dans la jungle. La valise est du type inventé par Bernard Sadow : des roues sont fixées sur le côté long et vous la tirez derrière vous avec une sangle. Dans la végétation tropicale touffue, elle n'arrête pas de tomber sur le côté, sous les yeux de Michael Douglas exaspéré. Ce dernier, en effet, essaie de les