

Innovation et mobilité

Historiographie, problèmes

Mathieu Flonneau, MCF, CHS Paris I Panthéon-Sorbonne, Institut d'Etudes Politiques, février 2006

Résumé de la contribution :

Les réflexions présentées à Bordeaux lors de la journée de lancement du programme « Les trajectoires de l'innovation » sont issues des premiers travaux du groupe P2M (*Passé et Présent de la Mobilité*) créé à Paris avec Vincent Guigueno et quelques autres collègues à la suite de l'organisation à Paris et Marne-la-Vallée de la conférence 2006 de l'association *Traffic, Transport and Mobility*. L'objectif a été d'abord de définir les limites du champ nouveau de ce que prétend être une histoire de la mobilité. Pour ce faire, deux saisons de séminaire ont été organisées afin que puissent s'exprimer sur le sujet les meilleurs spécialistes. Une troisième est en préparation.

Certes, l'intérêt des historiens pour l'histoire des infrastructures et des transports est ancien. En 1932, Marc Bloch suggérait d'étudier l'impact des transports automobiles sur les campagnes françaises : « N'est-ce pas tout autant, et davantage peut-être, la modeste camionnette du fournisseur – boucher, boulanger, etc. – ou du marchand de bestiaux qui est en train de bouleverser, lentement mais sûrement, la vie des campagnes ? ». Ensuite, l'histoire des transports s'est développée en France au sein de deux solides traditions historiographiques : l'histoire des techniques et l'histoire économique. Depuis quelques années, s'appuyant sur des travaux de sociologues, en particulier ceux de John Urry, certains chercheurs proposent de faire de la mobilité la nouvelle matrice dans laquelle pourrait se renouveler ces approches traditionnelles de l'histoire du transport, sous-entendues modales. De l'histoire du transport à l'histoire de la mobilité ? Discuté dans les revues anglo-saxonnes, en particulier le *Journal of Transport History*, ce changement de paradigme est encore peu interrogé en France.

Les objectifs de notre projet, dont la compatibilité apparaît évidente avec les ambitions du projet d'étude des « trajectoires de l'innovation », sont donc de discuter l'existence réelle ou non, - et si oui, la légitimité - d'un tel "tournant" historiographique en interrogeant les mots et les pratiques qu'il propose au chercheur : « transport », « déplacement », « mobilité », ne sont pas des synonymes mais des mots dont l'acception évolue dans le temps.

La trajectoire innovante de l'automobilisme comme exemple paradigmatique

Au regard des nouvelles orientations historiographiques que nous souhaitons valoriser, le cas de l'automobile s'avère parlant, et l'une des questions récurrentes est désormais celle-ci : faut-il que l'histoire de l'automobile - française, européenne ou mondiale - reste une histoire d'autos ? En effet, les enjeux d'une histoire totale de l'automobile et de la mobilité qu'en tant que système technique cette invention a induits excèdent de beaucoup le seul « monde premier », économique et productif bien balisé maintenant. Le « monde second » des usages, encore largement inconnu, s'il n'est pas délaissé, n'a encore obtenu qu'une attention relative. L'organisation de la bibliographie par constructeur de la meilleure synthèse consacrée à l'automobile française existant à ce jour (celle de Jean-Louis Loubet parue en 1998) témoigne à cet égard de la résistance des limites conventionnelles d'un récit déjà riche et passionnant, il est vrai : celui des stratégies industrielles des différentes firmes.

Selon nous, l'analyse, passée au crible des indicateurs du « *mobility turn* » en cours, mérite d'être poussée plus loin et d'accueillir des réflexions sur les influences du système automobile sur le développement des poids lourds, la sécurité, l'urbanisme, ou la question environnementale globalement négligées par les historiens « modaux ». A ce titre, il s'agit de comprendre l'important et contemporain changement d'attitude des constructeurs automobiles eux-mêmes, désormais très conscients de leur rôle dans la société, menacés qu'ils sont, au moins dans un discours médiatique très prégnant et entêtant, d'une « contre-révolution » automobile. Ainsi, sans doute, et de façon définitive, le monde des autos a-t-il cessé de se suffire à lui-même et son entrée dans sa phase politique, au sens littéral du terme – assurément la plus délicate –, est évidemment passionnante à suivre et à argumenter avec recul. En ce sens, l'histoire de la mobilité appliquée aux trajectoires innovantes relève d'une forme de décloisonnement des discours désormais organisés autour de thématiques transversales.