

De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité

Penser la mobilité : un renouvellement historique des transports

Résumé Depuis deux décennies, les acquis de la recherche en matière d'histoire des transports orientent vers une mutation essentielle du vocabulaire. L'histoire englobante des mobilités, avec son épaisseur écosystémique, sociale, politique et patrimoniale, dépasse de beaucoup une simple analyse technique. Raisonner en termes d'innovations pour les chemins de fer, les avions, les bateaux, les automobiles n'a plus qu'un sens relatif.

Le texte ci-après est une retranscription partielle de la conférence de Mathieu Flonneau, intitulée « Pour un renouvellement historique des transports, penser la mobilité suffira-t-il ? » lors du colloque « Demain, les transports » (Collège de France, Paris, 7 novembre 2022) [1-2].

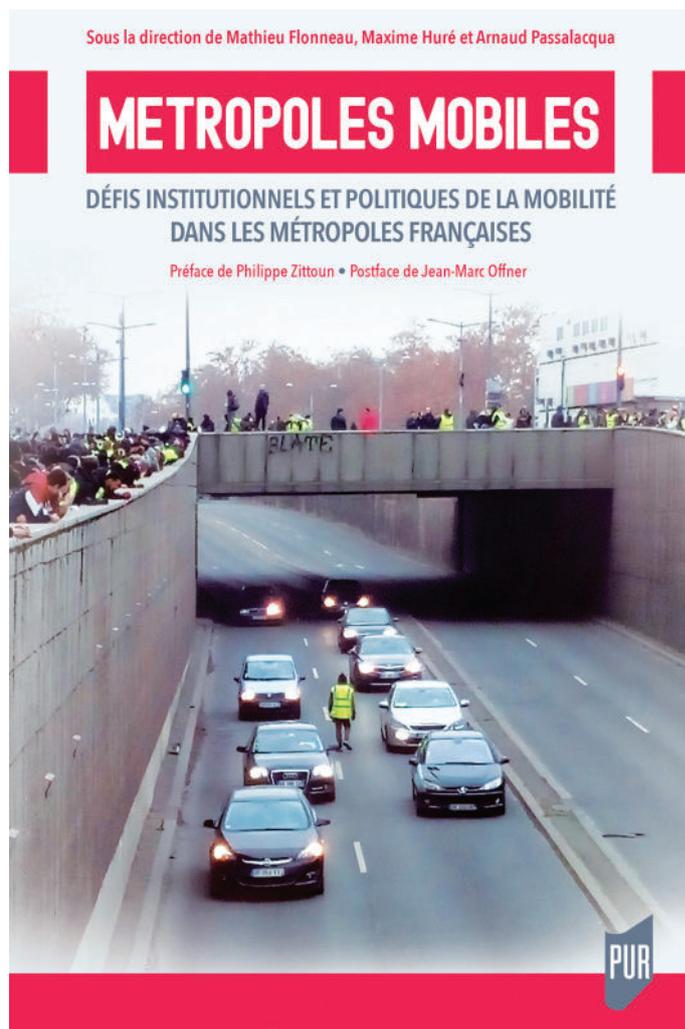
La mobilité contredit l'histoire des transports !

Je ne suis pas spécialiste de technologie automobile, mais spécialiste d'écosystèmes des mobilités automobiles, de l'automobilisme, et je prends l'automobile comme un objet de l'histoire des transports, adossée prioritairement à une histoire politique, sociale, sociologique, patrimoniale, et secondairement technologique. Évidemment, la question de l'acceptabilité sociale des options technologiques est finalement première lors d'une phase de transition mobilitaire telle que celle que nous vivons.

L'ouvrage fondateur, paru en 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (on supprimerait aujourd'hui le point d'interrogation) avait été préfacé par Bruno Latour qui avait bien posé les questions systémiques autour de ceci, avant même son propre tournant écologique. Petit « atterrissage » donc, « à la Latour » si l'on peut dire, sur l'épaisseur de cette notion de mobilité qu'avec tout un groupe de chercheurs nous creusons depuis environ trente ans, avant même que la langue commune, ou celle de l'administration, n'intègre le terme.

L'ouvrage *Métropoles mobiles*, paru en 2021, posait une question – on voit un gilet jaune sur la couverture –, celle de l'épaisseur sociale et politique de la mobilité. Ceci fait fond sur des questions de démocratie, d'acceptabilité, et de validation *in fine* par les populations, des options qui peuvent être prises. Autrement dit, la notion de mobilité, qui a donné lieu récemment à un premier manuel dirigé par une nouvelle génération de chercheurs (chez A. Colin), prend cette dimension presque d'empathie, préoccupée par l'humain, la soutenabilité et l'acceptabilité, avec la vie des « vrais gens ». On ne raisonne pas simplement comme une science sociale, mais en termes de sciences humaines, et encore moins en sciences dures.

En faisant fond sur un travail récent publié au début de l'été sur les équipements de la route (cf. *En tous sens*), montrant ce qui dans les écosystèmes va changer, et qu'on ne mesure peut-être pas quand on pense que la bascule va se faire facilement, Marc Fontecave a rappelé avec un peu d'ironie la présence à venir probable de centrales nucléaires le long des autoroutes, une nécessité absolue si l'on veut conserver la même offre de mobilité. Donc oui, bien des choses vont devoir changer.



J'invite à aller voir une exposition au CNAM (jusqu'en mai prochain) qui s'intitule « Permis de conduire ? » où l'on voit des véhicules traditionnellement exposés dans les collections du CNAM (celui de Cugnot par ex.), mais aussi des véhicules qui sont là pour l'exposition temporaire, et où on pose la question, fondamentale car politique, philosophique, éthique : celle du permis de conduire, celui que l'État octroie – ce n'est pas un droit de conduire. Sera-t-il toujours d'actualité pour les classes moyennes, voire plus populaires, non pas demain, mais quasiment aujourd'hui ? Autrement dit, cette option, cette continuité d'un avenir pour l'automobilisme, l'électrification actuelle et la transition écologique la posent et de façon frontale. Dans la *Revue politique et parlementaire* du mois de septembre 2022, j'avais posé la question de la valeur absolue et du prix relatif de l'automobilisme, dit archaïque par rapport à ce qui



nous est promis demain, perçue comme une somme de renoncements de souveraineté, tant individuelle que collective, voire industrielle. Car on commence au niveau européen à se poser la question des implications réelles de ce qui a été décidé pour 2035, et l'on prévoit une clause de revoyure à 2026. On a déjà ménagé le public pour une potentielle révision de cette politique. Dans cet article, je repose la question du sens fallacieux de l'histoire : pourquoi est-on parvenu à ce degré de « dépendance » présentée comme quasiment malade à l'automobile ? Parce qu'on l'a beaucoup consenti ! Parce que l'automobile a beaucoup apporté de réponses et de solutions à notre société ! Jean-Marc Jancovici le dit : « *Nous vivons comme dans l'Antiquité avec à notre disposition six-cents esclaves* »..., et ceci a été un bienfait désiré et construit.

Autrement dit, il va falloir beaucoup transpirer pour renoncer à cette civilisation chèrement désirée. La génération des Trente Glorieuses, « chargée de tous les maux », a beaucoup travaillé pour l'acquérir (ex. du SMIC, conquête de progrès social, de redistribution sociale). Est-ce que les sociétés contemporaines sont toujours prêtes à accepter ces sacrifices ? C'est une vraie question, politiquement posée. Le sens fallacieux de l'histoire, c'est aussi le révisionnisme qui est appliqué à cette histoire, qui vise à déconstruire l'histoire de la « révolution industrielle » comme étant une histoire de catastrophes : une histoire de catastrophes qui ont pourtant doublé l'espérance de vie du citoyen moyen dans nos populations occidentales, et également à l'échelle mondiale, et c'est ceci qui aujourd'hui bien évidemment pose un réel problème !

Donc il y a peut-être aujourd'hui naturellement un danger à nier le lieu de mémoire heureux qu'a été la conquête de l'automobilisme dans notre société. Je développe en posant les risques du vrai coût des transitions mobilitaires que l'on commence à entrevoir, mais ce n'est qu'un début par rapport à l'enchérissement du besoin de mobilité si l'on cherche à compenser le choc de mobilité que l'on vit à l'heure actuelle. Donc je vous renvoie ici toujours à des enjeux d'histoire immédiate sur l'épaisseur politique, sociale, patrimoniale de cet héritage que l'on a aujourd'hui et auquel on est confronté parfois un peu agressivement.

Cette contestation n'est pas récente, elle porte sur des grands projets. La matrice contemporaine serait peut-être la vague de Notre-Dame-des-Landes et le renoncement de l'État qui pensait hériter des « Trente Glorieuses » (programmes transatlantiques, ex. du Concorde), mais on s'est rendu compte que ce n'est pas compatible avec les exigences environnementales contemporaines. La taxe transport, le péage, ont été réfléchis depuis longtemps, puis détruits ; les bonnets rouges avant les gilets jaunes ont agi pour refuser ce qui était aussi une traçabilité permanente.

Je me réjouis des questions sur la voiture, le transport individuel... qui ne sont que l'arbre qui cache une grande forêt. Il y a clairement une nouvelle scène des problèmes publics, avec une délégitimation des acteurs traditionnels. Il y a là toute une histoire de la sociologie qu'on pourrait conduire, mais on voit apparaître un débat public, avec parfois une vision qui n'excède pas son capot d'automobile, et qui perd de vue le bien collectif. Concernant le bien collectif, l'historien peut peut-être servir, parce que précisément, le paradigme sur lequel notre société s'est construite depuis deux siècles, c'est celui-là : celui d'un libéralisme (XIX^e siècle), pas du tout l'ultra-libéralisme, mais un libéralisme du bien collectif que les ingénieurs saint-simoniens ont repris à leur manière. C'est toute une civilisation qui prenait la route à cette période ; cette période des lumières est de ce point de vue là radicale, car avant la révolution de la motorisation, il y avait la révolution du savoir-faire routier

(cf. McAdam). En construisant différemment les routes, le macadam a permis l'augmentation de 30 % des vitesses routières. Ceci au début du XIX^e siècle, et c'est le socle du cercle vertueux des échanges et de la mobilité de l'âge industriel.

Ceci est aujourd'hui en contradiction car cette croissance a une fin. Ceci est en contradiction avec les externalités négatives de ces transports ; la route est capacitaire et est donc sous le feu de la critique. Mais il y a eu aussi tout un processus de civilisation, de règles ; jamais l'automobile n'a été laissée seule, dérégulée. Ce qui est dit aujourd'hui sur les trottoirs parisiens, sur l'incivilité, sur la circulation dérégulée, ubérisée, tient à cela. Les anciennes régulations sont qualifiées d'archaïques alors qu'elles faisaient respecter le système.

Tous les processus ont été négociés, ont fait l'objet de débats (panneaux, signalisation, sémiologie des bords de route) ; tout un écosystème s'est construit, et avec la population. Il y a eu une adaptation réciproque de la ville et de l'automobile.

Dans l'ouvrage sur les équipements de la route, je passe par des indices qui sont devenus invisibles à forte évidence : le marquage au sol (indispensable) a une histoire, industrielle, d'innovation, qui croise une histoire américaine – les marquages axiaux et les signalisations lumineuses ont été inventés aux États-Unis. Donc progressivement, on est venu à domestiquer ce qui était un grand désir : la vitesse. Nous avons déjà commencé à la diminuer et à ralentir ; la vitesse limitée en ville correspond à des enjeux fondamentaux, pourquoi pas ? Mais ceci ne doit pas remettre en question la liberté fondamentale de circuler. On a industrialisé toute une branche ; j'ai appris auprès des gens qui construisent, ou qui ont contribué à construire, tous ces éléments qui touchent toutes les sciences (la chimie). On constate que la France avait une position de force, ainsi que l'Europe. Derrière cet écosystème, on abandonne un secteur dominant pour un secteur dans lequel on est dominé : c'est inédit dans l'histoire industrielle, dans l'histoire mondiale. Il faudra réfléchir quand même, avant qu'il y ait une commission d'enquête comme pour le nucléaire, pourquoi nous en sommes arrivés là. Et ceci avec notre argent : c'est un vrai débat.

Il y a eu aussi tout un ensemble de questions, de travaux qui ne sont pas délocalisables ; la route emploie des cantonniers, des nomades de la route qui l'entretiennent. Il y a là l'enjeu d'un patrimoine passé, mais comme en bourse, ce patrimoine est un actif pour l'avenir. La France doit son développement à la capacité de ses infrastructures, et son rang mondial ne cesse de reculer depuis quelques années. Il y a là un motif de préoccupation considérable, qu'il faut rendre compatible avec des nécessités d'équilibre des déplacements urbains, de partage de l'espace public, car naturellement il n'y a pas



Un exemple de dérégulation de l'espace public par des « mobilités douces » (rue parisienne, 2021). © Mathieu Flonneau.

de brutalisme, ni d'idéologie en termes de mobilité qui puissent être acceptés. L'affaire est pascalienne : il faut un esprit de finesse qui vienne négocier, « au ras du trottoir », les équilibres de présence dans l'espace public. Ceci n'est pas incompatible avec les sauts modernes, bien contrôlés, que sont la numérisation, le principe des « smart cities », qui vont devoir faire beaucoup d'efforts pour rester « smart », car on se demande parfois quelle est la plus-value, y compris environnementale, de certains écoquartiers qui ne compensent en rien les déplacements du week-end et les vols « low cost »...

Je conclurai avec le thème de « l'objet sensationnel » : l'automobilisme ; celui que beaucoup d'industriels pensent encore pouvoir vendre, celui que des artistes ont sublimé – des peintres, des auteurs de la littérature –, qui ont vu dans l'automobile un objet qui pouvait être source d'innovation.

Il y a une poésie qu'on risque de perdre, avec des capteurs, qui vont donner certes des informations sur des éléments de l'environnement, mais surtout de déréalisation du paysage et de disparition du réel. Ce que nous apprend l'histoire des mobilités et des transports, c'est qu'il y a un grain rigide, qui résiste quand on peine à faire accepter des dispositions qui peuvent être discriminatoires : 70 % des véhicules ne pourront plus accéder aux 45 ZFE (zones à faible émissions) françaises... Je vous laisse envisager le caractère irréaliste de ce mur irréal, simplement insoutenable.

Enfin je développerai cette idée d'un socle commun, où la République française défendrait l'idée d'une isonomie républicaine, d'un partage égal, d'un intérêt et d'un maintien de la soutenabilité, certes écologique, mais avec la soutenabilité des territoires, avec les populations qui y sont employées. Fin de la naïveté ? Là se joue l'enjeu de ces quelques années qui sont devant nous, où il s'agit aussi de maintenir le fonctionnement pacifique de nos sociétés.

musée
arts et métiers
le cnam

Exposition
18 oct. 22 > 07 mai 23

Permis de conduire ?

Musée des Arts et Métiers #ExpoPermisDeConduire
80 rue Réaumur, Paris 3^e @arts-et-metiers.net

le Monde BFM RMC

Que nous dit l'émergence du débat sur les « nouvelles mobilités » ?

Mathieu Flonneau répond aux questions de Patricia Pineau.

Nos sociétés occidentales contemporaines font face, dans l'urgence désormais, à un vaste changement de paradigme engagé depuis le début des années 1970. Après deux siècles de croissance industrielle, avec le premier choc pétrolier, le sentiment de vivre dans un monde fini, sous contraintes énergétiques et environnementales, est partagé par beaucoup. Un large débat a été ouvert sur les modalités du développement économique. L'écosystème des mobilités est très visible et exposé, et l'automobile particulièrement stigmatisée, pour partie à raison, et également à tort ou du moins par facilité. C'est donc à un examen de conscience que sont arrivés les responsables politiques, poussés par des citoyens eux-mêmes volontiers oublieux de ce type d'enjeux.

Comment peut-on percevoir la place de l'automobile ?

Avec le Petit Prince, nous sommes tentés de répondre que « les grandes personnes aiment les chiffres ». Or, ils ne disent pas tout, et l'automobilisme dépasse de beaucoup le simple produit d'ingénieurs et la seule dimension économique d'une industrie spécialisée. En réalité, les enjeux sont culturels, sociaux et politiques. Les responsables ne doivent pas non plus être oublieux ou désinvoltés à l'égard de l'histoire. Ainsi, de notre point de vue, les « nouvelles mobilités » qui brouillent les repères modaux traditionnels ont aussi à apprendre des anciennes qui, à leur époque, ont aussi été porteuses d'idéaux généreux.

Faire de l'automobile un « mal public » n'est pas une position responsable. Il y a une forme d'indécence dans la jubilation de quelques extrémistes à voir altérer ou même disparaître ce qui a longtemps été un fleuron de l'économie française. Ne percevoir dans l'automobile qu'une somme de nuisances conduit à ne plus voir ses aspects positifs. Avant d'être un problème de développement durable, longtemps, l'auto a été une solution de développement.

Au-delà de la possibilité de la mobilité individuelle se jouait en effet le degré d'avancement d'une nation. Dans *L'automobile de France* (1951), Jules Romains écrivait que l'automobile « prend, plus que toute autre industrie, valeur d'exemple et d'indice de civilisation ».

Comment explique-t-on aujourd'hui l'émergence du débat sur les « nouvelles mobilités » ?

Le besoin d'automobilité n'a jamais disparu. La place de l'automobilisme est, cent-vingt ans après son invention, à redéfinir dans la société contemporaine. Le marché de l'occasion, contrairement à celui des voitures neuves, ne faiblit pas. C'est le premier accès à l'automobile, pour les jeunes notamment.

L'industrie automobile française doit-elle désespérer ?

Le rapport de force a désormais changé et que l'automobile doive être revue et ajustée, c'est une évidence car ce qui n'a pas disparu, en revanche, ce sont les besoins d'automobilité. À certains qui critiquent les constructeurs, français tout particulièrement, on rétorquerait volontiers que leurs objections font peu de cas des réelles tentatives pragmatiques d'adaptation



Penser enfin la grande intimidation donnée à lire sur les routes et autoroutes de France. © Mathieu Flonneau.

dont ils font preuve et que leurs opposants manquent d'une élémentaire conscience géopolitique. Depuis une dizaine d'années, dans un univers mondialisé fortement concurrentiel, ils tentent de réfléchir à leur rôle social, mais paradoxalement cela les expose à une critique et à un affaiblissement systémiques.

L'automobile dépasse donc le strict cadre d'un outil à la mobilité ?

L'évidence de l'importance républicaine de l'automobile doit être rappelée, en échappant aux intimidations de certains groupes écologiquement extrémistes, car celle-ci sert aussi la cohésion sociale, dans les familles, dans les problématiques d'égal accès aux services et à l'emploi, et bien sûr dans l'industrie. L'indicateur du seul marché des véhicules neufs en temps de crise est très trompeur, car de tout temps le marché de l'occasion (qui lui ne faiblit pas) a été plus important.

Depuis deux décennies, les acquis de la recherche en matière d'histoire des transports orientent clairement vers une mutation du vocabulaire. L'histoire englobante des mobilités, avec son épaisseur sociale, politique et patrimoniale, dépasse de beaucoup une simple analyse technique. L'ouverture aux problématiques écosystémiques, géopolitiques et environnementales a imposé le décloisonnement modal. Raisonner en termes d'innovations pour les chemins de fer, les avions, les bateaux, les automobiles n'a plus qu'un sens relatif. Quelles implications a eu cette forme de révolution copernicienne ? Tel est l'enjeu final des mises en perspectives et contextualisations que nous rappelons.

[1] www.college-de-france.fr/agenda/colloque/demain-les-transport

[2] www.college-de-france.fr/agenda/colloque/demain-les-transport/pour-un-renouveau-historique-des-transport-penser-la-mobilite-suffira-il

Mathieu FLONNEAU, historien des mobilités et enseignant-chercheur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, et **Patricia PINEAU**, rédactrice en chef.

* mathieu.flonneau@univ-paris1.fr ;
redac-chef@lactualitechimique.org