



## Artefact

Techniques, histoire et sciences humaines

HS 01 | 2015

Histoire des mobilités électriques (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)

---

### Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf (dir.), *Transports, territoires et société*

Paris, Éditions A. et J. Picard (Collection Histoire industrielle et société), 2011

Étienne Faugier

---



#### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/artefact/7249>

DOI : 10.4000/artefact.7249

ISSN : 2606-9245

#### Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

#### Édition imprimée

Date de publication : 18 juin 2015

Pagination : 220-222

ISBN : 978-2-271-08155-1

ISSN : 2273-0753

#### Référence électronique

Étienne Faugier, « Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf (dir.), *Transports, territoires et société* », *Artefact* [En ligne], HS 01 | 2015, mis en ligne le 27 avril 2021, consulté le 05 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/7249> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.7249>

---

Ce document a été généré automatiquement le 5 mai 2021.



*Artefact, Techniques, histoire et sciences humaines* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf (dir.), *Transports, territoires et société*

Paris, Éditions A. et J. Picard (Collection Histoire industrielle et société),  
2011

Étienne Faugier

---

## RÉFÉRENCE

Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf (dir.), *Transports, territoires et société*, Paris, Éditions A. et J. Picard (Collection Histoire industrielle et société), 2011, 275 p.

- 1 Gageons que l'ouvrage dirigé par Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf fera date dans le champ francophone de l'histoire des transports. Regroupant une vingtaine de contributions scientifiques issues des troisièmes Journées d'histoire industrielle, événement interdisciplinaire intitulé « Transports, territoires et société », tenu en 2009 à Mulhouse, ce travail collectif est original puisqu'il propose une histoire des transports qui est politique, sociale et culturelle ; il s'inscrit de fait dans un champ historique qui s'affirme progressivement en France<sup>1</sup>.
- 2 Les différents articles s'insèrent au sein de trois axes. Le premier entend décrypter les enjeux du choix des transports urbains dans différentes villes européennes de plus ou moins grande importance. Le second axe évalue les processus décisionnels et la sociologie des acteurs encadrant la mobilité selon l'influence culturelle et sociale de l'époque. Enfin, la dernière partie appréhende les divers impacts des transports sur les territoires.
- 3 Ouvrant la première partie, Arnaud Passalacqua propose une théorie de la répétition dans l'histoire des transports urbains, basée sur divers exemples empruntant principalement au cas parisien – il évoque même un bégaiement à ce sujet. Insidieusement, on retrouve cette idée sous une forme ou une autre dans les contributions suivantes : c'est le cas des infrastructures souterraines de transport ferré bruxellois de 1855 à nos jours, comme l'évoquent Pierre Lanois et Céline Tellier ;

Aurélien Delpirou le montre brillamment à propos des surgissements multiples de projets de métro pour la ville de Rome ; le métro parisien est sans cesse débattu dans les projets de lignes intra-muros et extra-muros entre 1850 et 1940 (Pascal Desabres), et la planification du Météor en région parisienne entre 1985 et 2007, parallèlement à la construction entre 1953 et 2010 de l'autoroute A 35 traversant l'Alsace, sont l'objet d'enjeux politiques, culturels et sociaux qui ralentissent leur réalisation (Geneviève Zembri-Mary) ; Régis Huguenin rappelle les pérégrinations des acteurs entourant les tramways à Neuchâtel qui se déroulent de 1859 à 1902. Ces différents projets de transports urbains ont échoué ou échouent du fait d'oppositions populaires collectives et/ou individuelles, de désaccords entre ingénieurs, entre ingénieurs et politiciens, ou même de désaccords entre politiciens à différentes échelles – locale, départementale, régionale, nationale. Le maître mot de cette première partie est le consensus des différents acteurs qui rend possible la réalisation des transports publics. En témoigne le verbatim de la table ronde qui clôture la première partie, où sont conviés un expert des transports (Jean Dhers), un acteur de la branche industrielle (Samuel Hibon) et un politicien (Christian Proust).

- 4 Dans la deuxième partie, l'analyse se concentre sur l'étude d'un ou plusieurs acteurs quant à la réalisation ou l'essor d'un mode de transport. Georges Ribeill nous fait traverser le siècle avec la vitesse ferroviaire depuis la première révolution ferroviaire jusqu'à la « TGV-mania » en montrant les similitudes politiques, économiques et culturelles entre ces deux moments historiques. Michèle Merger rend compte des difficultés qu'ont connues les instances politiques entourant le projet de la ligne ferroviaire Lyon-Turin depuis les années 1980 jusqu'à nos jours pour susciter un consensus de tous les acteurs concernés, notamment les populations. Ludovic Laloux explicite le rôle majeur et stratégique qu'ont joué les transports dans la localisation des Cartonneries de Gondardennes au cours du xx<sup>e</sup> siècle. Jean-Louis Loubet met en évidence qu'en France, contrairement au cas américain, c'est l'automobile, par le biais des constructeurs, qui s'est adaptée au territoire à travers la démocratisation de la voiture entre 1935, avec la 2 CV Citroën, et 1975, avec la 1100 Simca. Camille Molles termine cette partie en mettant en lumière une zone sombre de l'histoire de l'alcool comme carburant automobile, au début du xx<sup>e</sup> siècle, et sa structuration et son institution durant la Première Guerre mondiale.
- 5 Dans un troisième temps, les études se concentrent sur les impacts des modes de locomotion, principalement le transport ferroviaire. Tout d'abord, Anne -Deffarges montre le caractère unificateur de l'essor du chemin de fer dans la construction de la nation allemande. Ensuite, la contribution de Laurent Heyberger met en évidence un point de vue original en soulignant les aspects positifs de l'essor du transport ferroviaire sur l'amélioration de la nutrition en ville comme dans les campagnes. Puis, les études de Manuel Brun et Raymond Woessner soulignent la puissance géopolitique de ce mode de transport qui réaménage le territoire, en Franche-Comté et dans l'aire de la métropole Rhin-Rhône. Enfin, deux chapitres évoquent les mutations du tourisme suisse engendrées par le rail, à l'échelle nationale (Laurent Tissot) et locale pour Zermatt (Brice Martin).
- 6 Georges Ribeill conclut en résumant les différentes contributions et en réaffirmant l'importance de la durée dans l'appréhension des phénomènes relatifs aux transports.
- 7 L'ouvrage collectif dirigé par Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf propose un tour d'horizon de l'histoire des transports en Europe par le biais d'une analyse des

décideurs, des demandeurs et des mutations. Considérant le nombre de contributions relatives aux chemins de fer, il aurait été intéressant, comme le suggère G. Ribeill dans son étude, de porter une attention à la culture des transports – après tout, l'Europe s'est construite grâce aux rails ; il serait bon que ses historiens se penchent sur l'appréhension de la culture ferroviaire européenne et nationale et la mettent en rapport avec la culture des autres modes de locomotion. L'analyse par les acteurs et plus précisément par les décideurs, évoquée dans la première partie, est une porte d'entrée pertinente, mais elle minore le rôle et l'influence des groupes de pression tels que les compagnies ferroviaires, les associations d'usagers, les clubs automobiles, acteurs qui parfois s'engagent avant les pouvoirs publics dans la promotion d'un mode. Enfin, une minorité d'études (Brice Martin, Geneviève Zembri-Mary) propose une analyse plurimodale, soit une étude des mobilités. Gageons que cet ouvrage encouragera les générations suivantes à l'inter-modalité ou la pluri-modalité qui favoriseraient une compréhension trans-modale des sociétés. Ainsi que le souligne le titre de l'ouvrage, « Transports, territoires et sociétés », une histoire de la mobilité attend encore d'être écrite ; on peut espérer, dans un avenir proche, un ouvrage du même titre intitulé « Mobilités, territoires et sociétés ».

---

## NOTES

1. En témoignent les travaux de Mathieu Flonneau, Léonard Laborie, Arnaud Passalacqua (dir.), *Les transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, PUR, 2014 ; Mathieu Flonneau, « The history of mobility in France : a recent, but now accepted, turn », dans *Mobility in history. Reviews and reflections*, Neuchâtel, Alphil, 2012, p. 51-62 ; Hans-Ulrich Schiedt, Laurent Tissot, Christoph Maria Merki, Rainer C. Schwings (dir.), *Verkehrs-geschichte. Histoire des transports*, Zürich, Chronos Verlag, 2010 ; Mathieu Flonneau, Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009.

---

## AUTEURS

### ÉTIENNE FAUGIER

Institut d'histoire, Université de Neuchâtel ; Association Passé-Présent-Mobilité (P<sup>2</sup>M)