

# PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Dans un monde qui voit l'automobile connaître de profondes transformations et qui nous rappelle que cet objet technique peut certainement être considéré comme un fait social total (économique, culturel, historique, environnemental, social, financier, urbanistique, géographique, politique, psychologique, sanitaire...), la Maison des sciences de l'Homme (MSH) de Dijon souhaite engager un travail de réflexion sur plusieurs années pour penser, à partir de multiples regards théoriques, approches méthodologiques et perspectives critiques, le fait automobile. Plus précisément, elle entend organiser un cycle pluriannuel de colloques en s'entourant des meilleurs spécialistes ayant contribué, d'une façon ou d'une autre, à une compréhension fine de ce moyen de transport qui est, à n'en pas douter, bien plus que cela.

Les 9 et 10 décembre 2024, un premier colloque inaugurera ce travail pluriannuel de réflexion en revenant sur le passé pour mieux comprendre le présent et le futur, tout en interrogeant les théories et les méthodes relatives à l'objet automobile.

# AUTO-SHS UN ÉVEIL TARDIF : LES SCIENCES SOCIALES FACE À L'AUTOMOBILE

9-10  
DÉCEMBRE  
2024

LI3S

CIJ  
CENTRE INNOVATION  
& DROIT

EPFL

LAET

LABORATOIRE  
D'ÉCONOMIE  
TRANSPORTS

TRANSPORT  
URBAN PLANNING  
& ECONOMICS  
LABORATORY

REGION  
BOURCOGNE  
FRANCHE  
COMTE

MAISON  
DES SCIENCES  
DE L'HOMME  
DE DIJON

UB

cnrs

## PROGRAMME

# Lundi 9 décembre

**13H30-14H00** Propos introductif général du colloque : **Hervé Marchal et François Jarrige**

## **1<sup>ÈRE</sup> DEMI-JOURNÉE :** **INVENTION ET ESSOR DES MONDES DE L'AUTOMOBILE**

De la mise au point des premières « voitures sans chevaux » au XIX<sup>e</sup> siècle à la commercialisation de voitures populaires dans les années qui suivent la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'automobile s'impose comme pratique de loisir, objet distinctif et, surtout, comme moyen de transport des personnes et des marchandises sans équivalent. Les critiques et les manifestations d'hostilité qu'elle suscitait dans les premières années de son existence tendent à disparaître au fur et à mesure qu'elle s'installe dans le quotidien des habitants des villes et des campagnes. Son développement entraîne la création de branches nouvelles de l'industrie (construction automobile, fabrication de pneumatiques, industrie pétrolière, travaux publics, etc.) et de métiers nouveaux (vente de carburant, entretien et réparation automobile, chauffeurs, etc.).

L'objet de cette première session est d'effectuer une revue des travaux d'histoire et de sociologie portant sur cette période de l'histoire de l'automobile. Comment a-t-elle été appréhendée par les historiens et les sociologues ? Selon quelles problématiques ? à partir de quelles sources et avec quelles méthodes ? Quelles en sont les limites et les éventuels angles morts ?

**MODÉRATEURS : FRANÇOIS JARRIGE ET VINCENT KAUFMANN**

**14H00** **Patrick Fridenson** : « *Naissance et croissance de l'industrie automobile* »

Beaucoup d'interprétations ont été données de la naissance et de la croissance de l'industrie automobile : l'héritage de la civilisation du cheval, le développement de l'interchangeabilité des pièces, le rôle des consommateurs pionniers femmes et hommes, les capacités des ingénieurs, des designers et des ouvriers qualifiés, les circulations internationales des technologies, des personnes et des idées, la force de la presse, la puissance des grandes compagnies pétrolières, d'abord américaines, qui vont dominer le mix énergétique.

Nous souhaitons mettre l'accent sur trois éléments auxquels on ne donne pas jusqu'ici suffisamment d'importance : le poids des actionnaires soucieux de rentabilité financière qui veulent maintenir la consommation d'un objet de luxe, le rôle de la réglementation routière et urbaine qui rassemble des communautés scientifiques et techniques, le poids des accidents qui constituent le risque en élément central de la production, de la distribution et de la réparation.

**14H30** **Nicolas Hatzfeld** : « *Travailleurs de l'automobile : l'ombre portée de la déshumanisation* »

Cette présentation propose de revenir sur les évolutions du travail de l'automobile au XX<sup>e</sup> siècle. Elle abordera notamment les questions inhérentes au machinisme, et à la perte de certains métiers et de leurs savoirs-faires, et plus généralement à l'évolution des qualifications.

**15H-15H15** Pause

**15H15** **Etienne Faugier** : « *De l'automobile à l'automobilisme, de la ville à la campagne : enjeux d'un champ historiographique* »

Il s'agira dans cette communication de faire l'état des mutations engendrées par l'automobile et l'automobilisme, à la ville comme à la campagne. Les travaux des historiens, depuis ceux précurseurs de Mathieu Flonneau, qui a largement contribué à ouvrir le champ (automobilisme, sécurité routière, sport automobile, culture automobile) jusqu'aux travaux des historiens environnementalistes demeurent à appréhender dans une chronologie fine.

Nous ferons donc l'état de la recherche en histoire, soulignerons les apports et les limites pour mieux replacer l'automobile et l'automobilisme au cœur des enjeux contemporains.

**15H45** **Benoît Caritey** : « *Les courses automobiles : angle mort des études en histoire et sociologie du sport, et des études en histoire et sociologie de l'automobile ?* »

Une revue de littérature montre à quel point les chercheurs en sociologie et histoire du sport comme en histoire et sociologie de l'automobile ont négligé le sport automobile dont le formidable développement en tant que pratique et en tant que spectacle aurait justifié qu'il refit leur attention. Tout semble se passer comme si, ni les uns ni les autres n'avaient quoi que ce soit à apprendre de l'analyse du sport automobile, ou si peu... Ce manque d'intérêt peut s'expliquer en relation avec l'orientation des questions instruites sur le sport ou l'automobile, mais il n'en demeure pas moins regrettable. En effet, les rares incursions sur ce terrain d'étude en démontrent — parfois par l'absurde — l'immense intérêt.

**16H15** **Caroline Gallez** : « *Idéologies technico-économiques et politiques automobiles : la construction de la dépendance* »

Depuis l'émergence d'une science du trafic dans les années 1930 aux États-Unis, la dépendance automobile des sociétés occidentales s'est construite sur la base d'un soutien très majoritaire des élites politiques et économiques au développement de la voiture individuelle. Dans cette communication, j'analyse les relations entre les outils socio-techniques mis au service de la prévision des circulations et de l'évaluation socio-économique des infrastructures routières et les politiques de soutien à l'automobile. La formalisation des modèles et la perpétuation du recours à des méthodes d'évaluation aux hypothèses scientifiques critiquées et parfois contestées révèlent des fondements idéologiques qui invisibilisent les conséquences sociales et minimisent les impacts environnementaux des logiques pro-routières.

**16H45-17H30** Discussions

# Mardi 10 décembre

## 2<sup>ÈME</sup> DEMI-JOURNÉE : L'AUTOMOBILE : ÉTAT DES LIEUX ET ENJEUX CONTEMPORAINS

La société contemporaine repose désormais sur un système automobile généralisé. Partout les villes, les aires périurbaines, les zones d'activités ou encore les territoires ruraux ont été organisés, ces dernières décennies, de manière à donner une centralité à ce mode de déplacement. Dès lors, la voiture s'est imposée dans la vie quotidienne d'une majorité d'individus qui exigent ou nécessitent désormais d'avoir recours à une mobilité la plus autonome et la plus souple possible. Malgré cette centralité de la voiture dans les modes de vie contemporains, elle est longtemps restée un objet secondaire des sciences humaines et sociales, son illégitimité sociale grandissante alimentant sans nul doute les réticences à la prendre au sérieux en tant que phénomène de société. Désormais traversée par des enjeux majeurs (notamment sociaux, économiques et environnementaux), l'automobile acquiert une centralité nouvelle dans les débats politiques, médiatiques et scientifiques.

Cette deuxième session doit permettre de revenir sur les mutations qui traversent l'automobile et les façons dont les sciences humaines et sociales ont récemment commencé à s'en saisir. Comment expliquer la formation tardive de l'automobile en tant qu'objet scientifique ? Quel état des lieux peut-on dresser des usages sociaux de l'automobile, mais aussi des enjeux qui les traversent, et à partir de quelles méthodes ?

MODÉRATEURS : **BENOÎT CARITEY ET STÉPHANIE VINCENT**

**8H30 Accueil : 8H30**

**9H00 Pierre Lannoy :** « *Les usages sociologiques de l'automobile : concurrences pour le savoir et accomplissements* »

À parcourir la littérature sociologique depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle à la recherche de l'automobile, on est saisi d'une impression contradictoire : l'automobilisme y apparaît comme un objet de recherche à la fois étonnamment négligé et fréquemment mentionné. Dans la réflexion des sociologues, la voiture se faufile entre les lignes, se croise au détour d'une page, se présente comme la manifestation exemplaire d'un phénomène qui la dépasse, ou se fait, plus rarement, l'objet d'une enquête spécifique ; autrement dit, on constate que les interprétations socio-logiques du phénomène automobile démontrent des degrés d'achèvement fort variables mais aussi que l'automobilisme a pu illustrer tous les paradigmes qui ont fait le pluralisme explicatif de la sociologie au cours de son premier siècle d'activités. De manière brève, on tentera de montrer non seulement que ces différentes visées de la sociologie proposent diverses visions de l'automobile mais que celles-ci s'articulent néanmoins autour de deux ou trois questionnements récurrents dont les recherches contemporaines font fructifier l'héritage.

**9H30 Hervé Marchal et Gaëtan Mangin :** « *Pour une approche sensible de l'expérience automobile et de la diversité des usages* »

L'automobile est désormais un « lieu commun » de la vie sociale contemporaine. Dans l'habitacle, au travers d'une diversité d'usages (professionnels, utilitaires, ludiques...) et de configurations (seuls, en famille, entre collègues...), les individus vivent une somme d'expériences (esthétiques, corporelles, affectives...) des plus ordinaires aux plus inhabituelles qui participent à construire leur attachement à la voiture. Dès lors, appréhender l'automobile en tant que fait social suppose notamment de poser la focale sur ce qui se vit, s'éprouve, et se partage en son sein ou par son truchement. Cette communication reviendra sur les enjeux inhérents à une perspective phénoménologique de l'expérience automobile ordinaire et sur les défis méthodologiques que cette approche renferme.

**10H00 Gaële Lesteven :** « *Les mobilités automobiles dans le monde. Quels enjeux dans les Suds ?* »

Dans de nombreuses villes des Suds, la part des ménages équipés en automobile reste faible. Or, la possession d'une voiture particulière et son usage individuel restent un marqueur social fort et une aspiration pour beaucoup de citoyens. Cette présentation dressera un état des lieux des dynamiques de motorisation dans les Suds, en soulignant les différences d'équipement des ménages entre villes et campagnes et en évoquant la part croissante prise par le deux roues motorisé, d'abord comme étape dans la motorisation des ménages et, de plus en plus, comme substitution à la voiture individuelle. Puis, à partir d'exemples africains, elle questionnera la place de l'automobile en ville qui apparaît plus importante que ne le suggère sa relative rareté. Les initiatives locales d'appropriation de l'automobile se traduisent par de multiples usages, notamment le recours à des services de taxis collectifs qui permettent à de nombreux habitants d'accéder à une mobilité motorisée.

**10H30-10H45 Pause**

**10H45 Stéphanie Vincent et Leslie Belton Chevallier :** « *Renoncer à la norme automobile ? Quand le système automobile est victime de son succès...* »

Si l'automobile est le mode de déplacement dominant et structurant des pratiques de déplacement, son usage et sa possession restent inégalement réparties selon les territoires, les classes sociales, les niveaux de revenu, etc. Il en va de même pour l'exposition à ses conséquences ou externalités négatives : congestion, pollution, désertification, exclusions, etc. Aujourd'hui, la nécessité d'opérer une mutation de nos modes de déplacements vers des mobilités moins carbonées et moins consommatrices de l'automobile est un des leviers envisagés, si ce n'est le principal, pour opérer une transition écologique des modes de vie.

En investiguant différents moyens de réduire la consommation automobile des ménages (la démotorisation ou réduction de l'équipement et les alternatives ou des usages partagés de l'automobile), nous cherchons à interroger le poids normatif de la voiture et de l'automobile dans les pratiques et représentations des ménages. Comment se construit le rapport à la norme automobile ? Comment s'apprend-il ou se transmet-il ? Comment la socialisation à et par l'automobile participe de la reproduction ou, à l'inverse, de la remise en cause du système automobile et de ses effets négatifs ?

### **11H15 Stève Bernardin : « “Unsafe at any speed” ? Les sciences sociales face à la doxa de sécurité routière »**

Une rupture nette s'opère dans l'Amérique des années 1960. Elle résulte d'une dénonciation radicale de la doxa de sécurité routière, invitant à porter un regard critique sur les politiques d'éducation et de répression. L'action publique se réoriente alors en profondeur, d'une focale portée a priori sur les comportements individuels, vers la prise en compte de facteurs structurels du problème. La mobilisation amène à une réglementation inédite de la sécurité des véhicules aux Etats-Unis. En revenant sur cet épisode méconnu en France, l'analyse invite à une réflexion plus large sur les présupposés sous-jacents aux priorités actuelles de lutte contre les accidents. Elle s'inscrit ainsi dans la lignée de travaux de sciences sociales attentifs à la réouverture de possibles non-advenus, de nos jours, concernant les politiques des transports en vigueur des deux côtés de l'Atlantique.

### **11H45-12H30 Discussions**

## **3ÈME DEMI-JOURNÉE : PENSER L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE ? PROMESSES ET AVENIRS**

Confronté à la surconsommation d'espace et de ressources, à l'encombrement croissant des villes, à la pollution de leur air et à la nécessité de « décarboner » les sociétés, l'automobile est désormais au cœur des préoccupations et des politiques publiques. Les pouvoirs publics comme les constructeurs multiplient les annonces tonitruantes sur la voiture du futur, censée devenir propre, électrique voire aussi « autonome ». Cette profusion d'analyses et de projets interroge sur la place de l'automobile dans le futur, son rôle entre restriction et réinvention des usages. Comment les sciences sociales peuvent-elles éclairer ces analyses prospectives, que nous disent-elles de ces discours ?

Dans cette troisième session tournée vers la prospective automobile, l'enjeu sera de proposer un tour d'horizon des promesses qui entourent aujourd'hui ces objets, de présenter comment se construisent les futurs automobiles, comment s'élaborent ces imaginaires futuristes, quels sont les principaux acteurs qui les promeuvent, quels sont leurs effets ?

### **MODÉRATEURS : HERVÉ MARCHAL ET GAËTAN MANGIN**

### **14H00 Christophe Mincke, Thiphaine Robert et Suzy Blondin : « Les imaginaires de l'automobile, entre promesses d'avenir et ancrages contemporains »**

L'automobile est autant un objet technologique qu'une construction sociale. Elle a vu le jour et s'est développée dans un contexte très particulier, fondé notamment sur un rapport spécifique à l'espace-temps et à la mobilité. Dans ce cadre se sont développés son esthétique, sa mythologie, les aménagements et infrastructures lui permettant de circuler, ou encore des

pratiques sociales lui étant spécifiquement associées. Bref, ce cadre fut celui dans lequel l'automobile a développé sa pertinence.

Or, ce monde a largement cessé d'exister. On peut dès lors à bon droit se demander comment cet objet a pu garder sa centralité dans un contexte qui a tant changé, notamment du point de vue des représentations sociales de l'espace-temps et de la mobilité.

Au travers de l'évolution des affiches annonçant le salon de l'automobile de Genève, nous chercherons à montrer comment l'automobile a pu voir sa signification réinventée et adaptée aux nouveaux contextes sociaux, et son hégémonie prolongée. En filigrane, pointera la question de la manière dont nous devrions nous représenter collectivement l'automobile pour être en mesure de nous débarrasser de son emprise.

### **14H30 Vincent Kaufmann : « Politiques publiques et automobile : comment se construisent les scénarios de l'avenir de la mobilité ? »**

Les débats publics et prises de position autour de l'avenir de l'automobile révèlent des clivages, controverses et conflits de valeurs politiquement structurants à travers toute l'Europe. Il en résulte qu'entre recherche de l'optimisation des vitesses et volonté de ralentissement, réglementation des usages et régulation par des incitations financières ; expression d'une liberté ou signe d'une dépendance systémique, les scénarios d'évolution des usages de l'automobile développés dans les politiques publiques sont marqués par bien des paradoxes dont l'analyse attentive nous renseigne sur les transformations sociales en cours de notre rapport à l'espace et au temps.

### **15H00 Elena Cogato Lanza : « Vers un Post-Car World, ou comment envisager la fin d'un cycle du point de vue de l'espace »**

La contribution portera sur les conditions spatiales territoriales du système automobile appréhendé comme un cycle. Quels caractères spatiaux et quels supports matériels ont accueilli voire favorisé l'avènement de la voiture ? Quels caractères spatiaux et supports matériels permettent d'envisager le déclin de ce cycle et une transition vers un autre paradigme de mobilité ? Une équipe d'architectes, urbanistes et sociologue de l'EPFL a mis au point une méthode d'enquête et de vision à partir de la ville-territoire lémanique, portée par l'hypothèse que, de même que la sédimentation des siècles qui ont précédé la voiture a servi de support à un habitat motorisé – la rupture technique n'ayant bouleversé ni les maillages viaires, ni le réseau de noyaux villageois – la métropole post-car se modèlera elle aussi, telle un palimpseste, sur les structures matérielles, les pratiques sociales et les imaginaires, en plein bouleversement, du présent.

### **15H30-15H45 Pause**

### **15H45 Laurent Castaignède :** « *L'avenir automobile pavé de voitures électriques* »

La voiture électrique a le vent en poupe. Dans un contexte d'urgence écologique, elle semble être LA solution pour résoudre les principaux problèmes sanitaires et climatiques causés par la voiture à essence. Mais un remplacement aussi rapide et massif du parc automobile, en expansion, est-il possible ? Les promesses écologiques de la voiture électrique seront-elles au rendez-vous ou risquent-elles de s'évanouir dans un nouveau scandale environnemental ? Portée aux nues (par certaines réglementations) autant que vilipendée (sur les réseaux sociaux), elle cristallise autant les louanges que les risques de dérapage. Laurent Castaignède donnera quelques clés majeures de compréhension qu'un juste milieu, en forme de déploiement tempéré, est non seulement possible mais souhaitable.

### **16H15 Nicolas Matthieu :** « *Imaginer l'avenir du monde avec ou sans voitures, ou comment la fiction s'empare de l'automobile* »

À partir de quelques questions basées sur son œuvre, Nicolas Matthieu reviendra sur le métier d'écrivain et le rôle donné à l'automobile (esthétique, symbolique, mémoriel...) dans les productions fictionnelles contemporaines.

### **16H45-17H30 Discussions**

## Présentation des participants :

**François Jarrige** est Maître de conférence en histoire contemporaine à l'Université de Bourgogne et membre de l'UMR LIR3S.

**Patrick Fridenson** est historien et Directeur d'études à l'EHESS.

**Nicolas Hatzfeld** est Professeur d'histoire à l'Université d'Evry et membre de l'UMR IDHE.S.

**Etienne Faugier** est Maître de conférence en histoire à l'Université Lumière Lyon 2 (UFR UFR Temps et Territoires) et membre du Laboratoire d'Etudes Rurales (LER).

**Benoît Caritey** est Maître de conférence en sociologie à l'UFR STAPS de l'Université de Bourgogne et membre de l'UMR LIR3S.

**Caroline Gallez** est Directrice de Recherche à l'Université Gustave Eiffel et. Membre du Laboratoire Ville Mobilité Transport.

**Pierre Lannoy** est Chargé de cours à l'Université Libre de Bruxelles et membre de l'Institut METICES.

**Hervé Marchal** est Professeur de Sociologie à l'Université de Bourgogne, Directeur de la MSH Dijon (CNRS) et membre de l'UMR LIR3S.

**Gaëtan Mangin** est Enseignant contractuel en sociologie à l'Université d'Artois, Ingénieur de recherche au sein de SATT SAYENS et membre des UMR LEM et LIR3S.

**Gaële Lesteven** est Chargée de recherche à l'ENTPE – Université de Lyon, et membre du LAET.

**Stéphanie Vincent** est Maitresse de conférences en Aménagement et Urbanisme à l'Institut d'Urbanisme de Lyon, membre du LAET et membre junior de l'IUF.

**Leslie Belton Chevallier** est chargée de recherche à l'Université Gustave Eiffel et membre du LVMT.

**Stève Bernardin** est Maître de conférences en sociologie à l'université Gustave Eiffel (UFR SHS / Campus de Marne-la-Vallée) et membre de l'UMR LATTS.

**Christophe Mincke** est directeur du département de criminologie de l'INCC et professeur à l'Université catholique de Louvain - Saint-Louis Bruxelles.

**Thiphaine Robert** est historienne et chargée de cours en histoire à UniDistance Suisse.

**Suzy Blondin** est PostDoctorante à l'Université de Lausanne

**Vincent Kaufmann** est Professeur de Sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL, Directeur du LASUR et Directeur scientifique du Forum Vie Mobile.

**Elena Cogato** Lanza est architecte, Professeure à l'EPFL et membre du Laboratoire d'urbanisme (LAB-U).

**Laurent Castaignède** est Ingénieur centralien, ancien cadre d'un constructeur automobile et conseiller en bilan carbone à Bordeaux (BCO2 Ingénierie).

**Nicolas Matthieu** est écrivain et scénariste, notamment lauréat du prix Goncourt 2018 avec son roman Leurs enfants après eux.