



CHANGER L'ENERGIE ENSEMBLE

Pour toute correspondance :

[nicole.sulie@edf.fr](mailto:nicole.sulie@edf.fr)

## SEMINAIRE DU GRETS

**Mardi 19 mars 2013 de 9h30 à 12h30**

*Maison Suger / FMSH, 16-18 rue Suger, Paris 5<sup>ème</sup>*

### **Quelle naturalisation pour l'automobilisme électrique ? Quelques enseignements de l'histoire**

**Mathieu Flonneau  
(Université Paris I Panthéon-Sorbonne / Science-Po Paris)**

La séance sera introduite par Magali Pierre (EDF R&D)

Les séminaires du GRETS, se faisant l'écho des préoccupations tant des entreprises que du monde académique, reviennent régulièrement sur la question des conditions et des trajectoires de l'innovation technique. Lors de cette séance, Mathieu Flonneau apportera un point de vue historique sur ces questions à travers l'exemple de l'automobilisme électrique. Ses travaux convergent avec ceux des sociologues en ce qu'ils s'inscrivent en faux contre l'idée d'un déterminisme technologique.

Il semble en effet exister aujourd'hui une opportunité intéressante pour le marché de la voiture électrique. Dans un secteur en crise, la voiture électrique n'a effectivement probablement jamais eu autant de chance de percer qu'actuellement. Mais la fenêtre de tir est fragile car, selon Mathieu Flonneau, il faudra d'abord que l'automobilisme acquière une nouvelle légitimité, et que les nouveaux automobilistes acceptent de s'adapter à un autre type de véhicule.

Les nombreuses questions qui portent actuellement sur ce nouveau type de véhicule méritent d'être mises historiquement en perspective. Longue et moyenne durée tendent en effet à relativiser le discours triomphateur d'un marketing volontiers oublieux des échecs et résistances déjà connus par ce produit. Comme l'a montré Mathieu Flonneau (2008b), dès le XIX<sup>ème</sup> siècle, le véhicule électrique s'est en effet présenté comme une option technique crédible (son succès dans les courses automobiles l'atteste), mais dans le même temps présentant des limites certaines, dont témoignent par exemple les représentations publicitaires de l'époque.

Lors de cette communication, il sera finalement proposé de considérer sérieusement l'avènement de la voiture électrique, interrogation qui rejoint la question de la légitimité, sur un plan plus global, de l'automobilisme dans l'équation générale complexe des mobilités contemporaines. Les recherches sur les usages et les représentations de l'automobile le soulignent (cf. Flonneau, 2007) : il est advenu, au début du XX<sup>ème</sup> siècle, un véritable tournant démocratique en faveur de l'automobile dans nos sociétés, soutenu à la fois par un essor industriel, une dynamique puissante dans le grand public, et un rayonnement à la fois local et international bien représenté par son succès parisien. Dans ce paysage, le véhicule électrique tenait une bonne place.

Confronté de front à des crises éco-systémiques - environnementales, patrimoniales, économiques - depuis une quarantaine d'années, l'automobilisme avait pour le moment triomphé, mais il n'est pas certain qu'il continue à le faire et ce, quel que soit son mode de propulsion. Pour le dire vite, le véhicule électrique ne risque-t-il pas de pâtir du discrédit *républicain* (Flonneau, 2010) qui affecte l'automobilisme dans son ensemble ? Si la voiture conventionnelle nous est aujourd'hui *naturelle* au point que certains déplorent notre « dépendance automobile » (Dupuy, 2000), dans quelles conditions le véhicule électrique pourrait-il devenir une évidence ? L'histoire des techniques regorge en effet d'exemples d'innovations dont la diffusion ne va pas de soi, et que leurs qualités techniques ne suffisent pas à imposer.

**Biographie :** Mathieu Flonneau est historien, Maître de conférences à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne et à Sciences-Po. Il a piloté avec le Comité des constructeurs français d'automobiles et le groupe de recherche P2M (Passé-Présent-Mobilité) les ateliers sociétaux du mondial de l'automobile 2012. Il co-dirige chez Descartes et Cie la collection "Cultures Mobiles" et a publié en 2009 *Automobile : les cartes du désamour* et en 2010, *L'autorefoulement et ses limites*.

cf. bibliographie complète sur le site du laboratoire de recherches en histoire des relations internationales contemporaines l'IRICE (Identités, Relations Internationales et Civilisations de l'Europe) : <http://irice.univ-paris1.fr/spip.php?article387>

#### **Autres publications :**

En co-direction, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy, 2011.

En co-direction, *Les utilités de l'utilitaire. Aperçu réaliste sur les services automobiles*, Descartes et Cie, 2010.

Avec Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

"Read Tocqueville, or Drive? A European perspective on US "automobilization"". *History and Technology*, vol. 26, N°4, December 2010, p. 397-388.

*Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008a.

Conférence au CNAM : « Le véhicule électrique: invention d'hier, innovation de demain ? », 23 octobre 2008b.

« Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobile - 1884-1908 », *Histoire, économie & société*, 2007/2 26<sup>ème</sup> année, p. 61-74.

"City Infrastructures and City Dwellers : Accommodating the Automobile in Twentieth-Century Paris", *The Journal of Transport History*, vol. 27, n° 1, march 2006, p. 93-114.

*Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Paris, Hachette Littératures, 2005.

*L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.