

*Introduction générale*  
**L'histoire de la mobilité  
et l'essentiel chapitre politique**

Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA

« De l'égalité, de la liberté et de la fraternité! Voilà sérieusement ce que l'on trouve en germe dans une vile question de transport et d'abrègement des distances. »

Constantin PECQUEUR,  
*Des améliorations matérielles  
dans leurs rapports avec la liberté*, 1843.

« Face au mur de la crise écologique, il s'agit de transformer minutieusement chaque mode de vie, chaque rivière, chaque moyen de transport, chaque produit, chaque entreprise, chaque marché, chaque geste... J'ai l'impression que l'époque demande des modifications de l'intellect qui dépassent de très loin les pâles utopies de nos éminents prédécesseurs. »

Bruno LATOUR, *Le Monde*, 5 mai 2007.

Aller à l'idéal et comprendre le réel<sup>1</sup>.

Pour se penser elles-mêmes, nos sociétés occidentales contemporaines, dont l'idéal politique est la démocratie, ont besoin d'images et de paradigmes. Par excellence, le recours à la métaphore de la mobilité, voire à celle de la fluidité, développée par le sociologue Zygmunt Bauman<sup>2</sup>, est en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle d'usage courant. Or, l'emploi de ce nouveau définisseur n'est pas sans générer des tensions avec les cadres traditionnels d'une autorité a priori légitime que, depuis l'époque moderne, le paradigme politique de l'État-nation a incarné en tant que créateur, gardien et garant des déplacements individuels et collectifs. Ces cadres, pour employer à ce stade le terme le plus neutre possible, ont eu besoin pour s'imposer et s'institutionnaliser

1. Ce texte a reçu les commentaires de Sébastien Gardon, qu'il en soit vivement remercié ainsi que les relecteurs des Presses Universitaires de Rennes dont les avis constructifs ont été pris en compte.
2. BAUMAN Zygmunt, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press, 2000 et *La vie liquide*, Le Rouergue, Chambon, 2006.

de connaître, organiser et contrôler les mobilités. L'explosion et la diversification contemporaines de ces dernières font qu'ils se retrouvent maintenant déstabilisés.

## La crise de l'impensé démocratique et les mobilités modernes

Tout atteste désormais notre entrée dans la « modernité réflexive » chère à Ulrich Beck qui fait que le nouvel être au monde, au moins occidental, se retrouve profondément reconfiguré. L'équation produite par une téléologie jusqu'ici rassurante qui posait, comme allant de soi, le principe d'une définition historique de la démocratie par la mobilité et en retour, qui posait la mobilité comme critère et gradient historique de la démocratie, n'a plus rien d'immédiatement recevable. Les temps contemporains paraissent déconcertants et même en rupture, pour reprendre l'analyse délivrée par Cotten Seiler en postface de cet ouvrage, par rapport aux époques passées. Aux origines du fait démocratique, les Lumières en marche étaient mobiles<sup>3</sup>... Désormais, un grand soupçon pèse sur cette « clé cachée » qui « structurait les mentalités » et que le terme de « progrès » pouvait résumer<sup>4</sup>. Dorénavant, les mobilités sont sources de critiques et de paradoxes multiples<sup>5</sup> et l'entrée dans la « société du risque » constitue bien un « défi à l'ordre technoscientifique<sup>6</sup> » dont l'historicisation mérite attention.

De par leur grande visibilité, les déplacements et les transports reflètent cet apparent nouveau désordre problématique souligné par Hans-Liudger Dienel dans sa préface. Loin de se stabiliser, le champ de la mobilité et de son histoire, s'expose par excellence à cette forme de déroutement perpétuel, plus ou moins accentué selon les échelles d'analyse que l'on adopte. Ce livre constate ce trouble qui est finalement le trouble de nos sociétés. Prendre conscience de ce dernier est, par conséquent, un préalable susceptible de servir à l'introduction d'un ouvrage dont la destination plutôt historique ne doit pas masquer la vocation d'être utile aux citoyens de nos sociétés troublées.

3. ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003 (réédité en collection de poche *Les circulations dans l'Europe moderne, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Pluriel, 2011), « Les mobilités concrètes, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles », in « Mobility in French History », *French Historical Studies*, vol. 29, n° 3, été 2006, p. 513-515. Cf. également ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles. L'ombre du cheval*, t. 1, *Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008 et t. 2, *La gloire et la puissance*, Fayard, 2011.

4. ROUVILLOIS Frédéric, *L'invention du progrès 1680-1730*, Paris, CNRS, 1996.

5. MONTULET Bernard, KAUFMANN Vincent, *Mobilités, fluidités... libertés?*, Saint-Louis, 2004, KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008, HARTMUT Rosa, *Accélération, une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.

6. PESTRE Dominique, *À contre-science. Politiques et savoirs des sociétés contemporaines*, Paris, Le Seuil, 2013.

En regard des utopies du XIX<sup>e</sup> siècle, tantôt libérales<sup>7</sup>, tantôt socialistes<sup>8</sup>, le discours relayé par le marketing tenu de nos jours sur les capacités des « nouvelles mobilités » (puissent-elles être aussi douces et numériques que possible!) ou des nouveaux réseaux d'information et de télécommunication ne semble pas moins naïf. Un antidote semble contenu dans le principe de la concertation démocratique qui peut présider à la production des systèmes de mobilité futurs.

À ce chapitre, non moins que d'autres périodes, l'époque actuelle est également productrice de mythes collectifs et celui de la concertation – imaginée, planifiée et stratégiquement structurée – n'est justement pas des moindres. Une expérience très récente parmi les plus originales, celle du « Grenelle des mobilités de l'agglomération bordelaise » peut être convoquée pour notre argument. Il s'y lit en creux toutes les avancées survenues dans le domaine de la science politique, liée aux modalités de l'exercice de l'action publique depuis une vingtaine d'années, que l'ouvrage de référence rédigé par Michel Callon, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe avait récapitulées<sup>9</sup> et l'espoir, quelque peu irénique sans doute, s'y retrouve d'une « démocratisation de la démocratie », et aussi de « modernisation de la modernité<sup>10</sup> »!

Produire à l'échelle de la ville de Bordeaux et de son agglomération dont le dynamisme urbain est salué nationalement, une mobilité « fluide, raisonnée et régulée<sup>11</sup> » par la procédure dite « Grenelle<sup>12</sup> » était le but de cette concertation. L'ambition était de décloisonner la question a priori fonctionnaliste des transports et de témoigner de l'intérêt légitime de tous pour cette chose publique. Les mérites du document qui en est issu et de cette pratique sont bien entendu considérables pour notre propos car ils permettent méthodologiquement d'orienter les études historiques à venir vers les supposés manques et déficits, assimilables à des impensés, des périodes antérieures.

7. « Améliorer les communications, c'est donc travailler à la liberté réelle, positive et pratique » pouvait-on lire sous la plume de Michel Chevalier, *Lettres sur l'Amérique du Nord*, 1837.

8. Constantin Pecqueur est considéré comme l'un des premiers inspirateurs du socialisme français et l'une des sources de Karl Marx. Il vécut entre 1801 et 1887. En 1848, il porta l'esprit du « Printemps des peuples » au sein de la Commission du Luxembourg en charge de penser une nouvelle organisation du travail et donc de la société tout entière.

9. CALLON Michel, LASCUMES Pierre, BARTHE Yannick, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Le Seuil, 2001.

10. Nous pensons inutile de convoquer le fameux scepticisme de Bruno Latour à ce sujet : avons-nous déjà été « modernes »?!

11. *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée*, Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise, avril 2013, a'urba.

12. Difficilement traduisible dans une autre langue, cette expression, par antonomase, se réfère historiquement aux accords de Grenelle de Mai 1968, à savoir aux efforts de concertation formelle et de dialogue direct entre les pouvoirs publics et la société civile qui eurent lieu rue de Grenelle dans les locaux historiques du Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale. Au cours des années 2000, la société française s'est donc livrée à une dizaine d'introspections comparables dans leur méthode relative à la santé, à l'environnement, à l'insertion, aux médias, à la mer, aux ondes, à la sécurité, etc.

Dans ce « Grenelle des Mobilités », avec à sa tête comme chef d'orchestre un chercheur et acteur reconnu, Jean-Marc Offner, 120 « producteurs » de mobilité ont contribué à identifier « ce que serait une démarche idéale et concertée, participative ». Par cette « expérience de démocratie en direct et non directe », l'audition d'experts, l'organisation d'ateliers thématiques et de séances plénières avec l'objectif de « libérer la parole », de pratiquer l'« hybridation culturelle, gage d'intelligence collective » afin de déterminer un « modèle de mobilité inédit », le fruit espéré était un nécessaire « aggiornamento de l'action publique ».

## **L'entrée par le/la politique : signe de la maturité du champ des études sur la mobilité**

Ces inflexions contemporaines connues par les problématiques opérationnelles et éditaires de production de la mobilité donnent en retour aux historiens, dont la consultation est parfois sollicitée, de nouvelles responsabilités. Une place dans les controverses socio-techniques contemporaines, liées à la fiscalité écologique ou aux créations de grandes infrastructures (l'aéroport Notre-Dame-des-Landes ou la ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin), peut par conséquent être revendiquée par la discipline.

L'imperfection des systèmes et des réseaux hérités<sup>13</sup> impose de réfléchir sur les longues et moyennes durées et de composer avec un nouveau type de démocratie susceptible de surmonter la *Crise dans la démocratie* précisément pointée par le philosophe Marcel Gauchet<sup>14</sup>. Nous adoptons comme point de départ la définition qu'il propose : « La démocratie dans son concept le plus fondamental est la mise en forme politique de l'autonomie humaine », ainsi que l'avertissement suivant : « La crise de l'autonomie provient du trop d'autonomie<sup>15</sup> », particulièrement applicable au « régime de l'automobilisme » pour reprendre l'expression stigmatisante de John Urry. En un temps et dans un espace saturé de mobilités, pour lequel l'automobilisation individuelle a pu paraître un temps comme un absolu digne de tous les sacrifices, il est urgent de repenser l'idée de liberté traditionnellement associée à ce mode et, au-delà, de repenser l'idée même de liberté associée à toute forme de mobilité. Plusieurs textes à suivre dans cet ouvrage l'indiquent : l'épouvantail automobile et son corollaire, le développement périrurbain insoutenable en termes spatiaux et énergétiques, paraissent être

13. MILLER Ruth A., *Snarl: In Defense of Stalled Traffic and Faulty Networks*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2013.

14. GAUCHET Marcel, *Crise dans la démocratie*, Paris, Gallimard, 2007. Sur le même thème : SLOTERDIJK Peter, *La mobilisation infinie. Vers une critique de la cinématique politique*, Paris, Bourgois Éditeur, 2000 et "Society of Centaurs: Philosophical Remarks on Automobility", *Transfers*, n° 1, Spring 2011, p. 14-25.

15. Dans le même ouvrage Marcel Gauchet pointait cet avertissement qui n'est pas sans rappeler l'exergue latourienne de ce texte : « Le mur écologique est là pour nous rappeler que nous ne pouvons pas marcher à l'aveuglette, en nous fiant à la mécanique des autorégulations. »

dorénavant l'horizon axiologique négatif des raisonnements sur la mobilité qui font de la destruction de l'espace public démocratique, au sens habermassien de l'expression, un postulat évident (encore que de ce point de vue, les panneaux électoraux aux carrefours des routes américaines témoignent d'une forme surprenante de réinvestissement et de nouvelle publicité du débat politique!)<sup>16</sup>.

Aussi, l'historicisation des grandes tendances ordinairement admises de la démocratisation des transports et du processus dynamique d'autonomisation du sujet par rapport aux assignations et aux limitations des époques antérieures, sont l'ambition majeure de ce livre. Sortie définitivement de l'internalisme technique grâce au « tournant culturel et usager<sup>17</sup> » ainsi qu'à la généralisation de l'approche systémique entrevue par l'historiographie des *Large Technical Systems*, l'histoire de la mobilité se voit désormais imposer un détour par l'analyse politique.

Le présent ouvrage puise à de multiples sources, parmi lesquelles deux principales peuvent être identifiées, l'ANR Resendem<sup>18</sup> et le séminaire souche d'histoire de la mobilité dont il est le fruit<sup>19</sup>. À ce titre, il hérite également d'un autre ouvrage publié aux Presses Universitaires de Rennes auquel avaient participé déjà plusieurs auteurs à nouveau présents dans les pages qui suivent<sup>20</sup>. Il reste qu'en progressant dans l'élaboration de ses

16. Le désenchantement lié à l'automobile est révélateur de « la tyrannie douce » de la démocratie et du cycle tocquevillien qui conduit aux excès de la démocratie. Nous pouvons à ce sujet renvoyer aux travaux portant sur la Guerre froide et la rivalité entre les modèles Est et Ouest: SIEGELBAUM Lewis H. (ed.), *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, Ithaca, Londres, Cornell University Press, 2011, et *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca, Cornell University Press, 2008. KUHR-KOROLEV Corina, SCLINKERT Dirk (ed.), *Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West*, Hannover, Volkswagen AG, 2009. SEILER Cotten, *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University of Chicago Press, 2008.

17. Sur ce point, à propos de la nécessité du décentrement du regard et de partir de la multiplicité des écosystèmes de mobilité, les espoirs et les crises de l'épistémologie particulière requise par l'historiographie de la mobilité, nous rappelons pour mémoire les différentes analyses remises périodiquement à jour de MOM Gijs, "What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field," *Journal of Transport History*, 24, n°2, September 2003, p. 121-138; "'Historians Bleed Too Much': Recent Trends in the State of the Art in Mobility History," in NORTON Peter, MOM Gijs, MILLWARD Liz, and FLONNEAU Mathieu (eds.), *Mobility in History: Reviews and Reflections (T<sup>2</sup>M Yearbook 2012)*, Neuchâtel, Alphil, 2011, p. 15-30; MOM Gijs, DIVALL Colin and LYTH Peter, "Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history," in MOM Gijs, PIRIE Gordon and TISSOT Laurent (eds.), *Mobility in History; The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel, Alphil, 2009, p. 13-40; « Inventer et établir l'Histoire de la mobilité: aux origines d'un changement de paradigme », in FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Rennes, PUR, 2009, p. 25-39; "The Crisis of Transport History: a critique, and a vista", à paraître dans *Transfers* en 2014.

18. Référence « ANR-09-SSOC-036 », projet Resendem « Les grands réseaux techniques en démocratie: innovation, usages et groupes impliqués dans la longue durée, des années 1880 à nos jours » dirigé par le Professeur Pascal Griset.

19. Porté depuis 2004 par l'association P2M, le séminaire est désormais adossé à plusieurs Masters des Universités Paris I, Paris IV et Paris VII. Le LabEx EHNE « Écrire une Histoire Nouvelle de l'Europe » en assure également le fonctionnement.

20. FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Rennes, PUR, 2009.

concepts le séminaire itinérant du jeudi, s'est aussi chargé de doutes et a mis à jour des paradoxes et des incertitudes. Le dessin des contours de la scène historique changeante des situations de transport et de la construction sociale des mobilités s'est révélé dans sa complexité.

Après ce premier volume foisonnant, l'étape politique abordée de front nous semble être le signe de l'arrivée à maturité d'un champ académique en expansion. Si le pari avait d'abord été de témoigner de l'urgence d'une réflexion sur l'épaisseur sociale, culturelle et historique des transports trop longtemps abordés dans une logique internaliste, ce second volume y ajoute une dimension essentielle et sérieuse, en un mot : politique.

Depuis donc la publication de ce premier livre en 2009, la problématique de la mobilité a fleuri dans nombre de disciplines et le champ s'est enrichi de nombreuses rencontres scientifiques, de nombreuses expositions et de nombreux séminaires, ce dont se réjouissent naturellement les promoteurs de ce type d'approche pluridisciplinaire, démodalisée et décloisonnée<sup>21</sup>.

Les trois parties de cet ouvrage, elles-mêmes introduites par de brèves mises en perspective, reflètent les évolutions et les tensions connues par cette forme d'organisation des rapports sociaux dont la stabilité et la lisibilité ne doivent ni être exagérées ni surtout idéalisées pour les périodes antérieures. Le développement exponentiel des mobilités connu par l'époque contemporaine ne doit pas occulter le fait que la mobilité dépasse de beaucoup les êtres et les choses mobiles. Le déplacement, le transport en lui-même, n'est qu'un moment, assez furtif et instable de l'indispensable dispositif politique, social et culturel qui le porte et qui, pour sa part, est très stable.

Une articulation logique, en miroir, fait se répondre les deux premières parties. « La mobilité en démocratie » se trouve complétée par une interrogation sur les conséquences du développement, de la popularisation, de la mobilité : plus de mobilité, plus de démocratie ? La troisième partie de l'ouvrage traite de « Mobilités, mobilisations et contre-mobilisations : l'ordre politique en questions<sup>22</sup> » et offre une analyse croisée des limites d'un système

21. Parmi les plus significatives depuis un état des lieux dressé en 2011 (cf. FLONNEAU Mathieu, "The History of Mobility in France: A Recent, but Now Accepted, Turn" in NORTON Peter, MOM Gijs, MILLWARD Liz, and FLONNEAU Mathieu (eds.), *Mobility in History: Reviews and Reflections (T<sup>2</sup>M Yearbook 2012)*, Neuchâtel, Alphil, 2011, p. 51-62, nous pouvons renvoyer à LAMARD Pierre, STOSKOPF Nicolas (dir.), *Transports, territoires et société*, Paris, Picard, 2011 ; DUC Gérard, PERROUX Olivier, SCHIEDT Hans-Ulrich, WALTER François (éd.), *Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (1918 à nos jours)*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2013 et ROTH Ralf, DIVALL Colin (ed.), *From Railway to Road and Back Again*, Ashgate, à paraître 2014. Les différents volumes du *T<sup>2</sup>M Yearbook* méritent aussi d'être signalés. Parmi les expositions diverses, signalons tout particulièrement le catalogue : *Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, Éditions Alternatives, 2012.

22. Initialement, ce volume était conçu avec une autre partie intitulée « Les "expolitiques" de la mobilité ». Elle a pu paraître trop décalée pour l'harmonie du présent ouvrage. Cependant, les thèmes traités sont essentiels et seront repris dans une autre publication : la manière dont la mobilité s'expose, ou plus précisément, la manière dont est pensée la mise en scène et la mise en récit des

automobile – qualifié par ses contempteurs de « régime » – à l'évidence en crise mais probablement pas pour autant parvenu à bout de souffle.

## Les nouvelles mobilités et le choc des anciennes<sup>23</sup> : l'épreuve de l'histoire de l'innovation

Relevons, pour conclure cette introduction, que dans l'univers en expansion rapide des études sur la mobilité, la mode a joué et continue de jouer un rôle quelque fois déformant, tout comme une forme de moralisation des réflexions, préjudiciable à l'éthique de la pratique historique<sup>24</sup>. Le programme propre de l'histoire doit être de resituer les temporalités à leur juste place<sup>25</sup> et de reconstruire également, en marge de la trop grande spécialisation revendiquée par l'histoire technique, un rapport plus cohérent à une histoire généraliste<sup>26</sup>.

Avec prudence pour notre part, nous ne saurions trop insister sur le risque d'écrire une histoire de la mobilité qui ne soit qu'une histoire de l'innovation modale, qui n'est en définitive qu'une focale faussée et réductrice<sup>27</sup>. Devant le règne des « nouvelles mobilités », la tendance de la recherche contemporaine nourrie de *global* ou *transnational history* à hyper-

---

systèmes qui la composent. Le transport, pour hier comme aujourd'hui, est bien une excellente métaphore sociale.

23. Nous reprenons ici le titre anglais de l'ouvrage de EDGERTON David, *The Shock of the Old*; traduction : *Quoi de neuf? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Le Seuil, 2013.
24. SPAHN Andreas, "Moralizing Mobility? Persuasive technologies and the Ethics of Mobility", *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, Summer 2013, vol. 3 (2), p. 108-115. Le résultat de ce processus peut être lu dans une forme d'histoire rétrospectivement accusatoire : MITCHELL Timothy, *Carbon Democracy. Le pouvoir à l'ère du pétrole*, Paris, La Découverte, 2013. Une question de sincérité se pose également car ces « nouvelles mobilités » valident souvent par des voies à peine détournées mais auto-proclamées subversives, un ordre libéral productiviste contre lequel elles prétendent pourtant s'élever. À cet égard, la mobilité est bien la révélatrice des équilibres ou déséquilibres du capitalisme urbain. Écoutons à ce sujet Frank Scherrer, (dans sa préface à REIGNER Hélène, BRENAC Thierry, HERNANDEZ Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, 2013) attentif à cette forme d'hypocrisie relative à « la mainmise du libéralisme sur les politiques de la nouvelle urbanité durable ».
25. En écho de ce qui s'est fait pour la sociologie des mobilités : « La mobilité est un analyseur qui permet d'interroger nombre de dimensions du social. Elle lance un défi au raisonnement sociologique qui s'est trop habitué à considérer les phénomènes sociaux dans leur stabilité et leur caractère collectif, plus que dans la dimension individuelle et toujours en mouvement qui fait la dynamique sociale ». « On en tire la conviction qu'il faut radicaliser et complexifier l'étude des faits de mobilité, mettre le questionnement transversal sur la mobilité au sens large – et en particulier sur l'idée de mobilité généralisée – en tête du programme de la sociologie, car il est théoriquement très productif, mais qu'il ne faut certainement pas développer une sociologie "spécialisée" des mobilités. », BOURDIN Alain, « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. CXVIII, p. 5-21.
26. VERLEY Patrick, *L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997, CARON François, *La dynamique de l'innovation. Changement technique et changement social*, Paris, Gallimard, 2010, VATIN François, *L'espérance-monde. Essais sur l'idée de progrès à l'heure de la mondialisation*, Paris, Albin Michel, 2012.
27. GRISET Pascal, BOUVIER Yves, « De l'histoire des techniques à l'histoire de l'innovation. Tendances de la recherche française en histoire contemporaine », *Histoire, Économie et Société*, 31, 2012/2, p. 29-43.

trophier la place des études sur les mobilités alternatives, marginales ou subversives doit être tempérée. Sans n'être qu'une histoire des « vainqueurs », la dimension quantitative et socialement signifiante demeure légitime. Le renseignement sur la mobilité a beau avoir évolué, des premiers « papiers » de l'époque moderne au *Big Data* contemporain, certaines problématiques demeurent. Contre le risque du « présentisme » pointé par Gijs Mom<sup>28</sup>, l'étude des « techniques en usage » incite à relativiser. Les auteurs dont les textes suivent se sont frottés à la construction conceptuelle et aux pratiques réelles de mobilité dans la continuité des problèmes, soulevés par David Edgerton, liés à l'invisibilisation des pratiques réellement résistantes. Illusion d'optique quant à la nouveauté des phénomènes. « Qu'y a-t-il donc vraiment de neuf, de moderne et de politiquement original ? » est une question récurrente à maintenir posée avant toute étude<sup>29</sup>.

En définitive, nous soumettons au lecteur un ouvrage étayé d'études sur les cultures plurielles des pratiques et des éco-systèmes de mobilité et fondé sur le passé mais tourné sur le présent et ses doutes. L'historicisation complexe de cette nouvelle condition de l'homme moderne est donc bien notre but.

---

28. MOM Gijs, art. cit.

29. Thèse 1 : « L'étude des relations entre technique et société doit nécessairement traiter des techniques qui sont d'un usage largement répandu ». « Les études consacrées aux nouveautés négligent les techniques plus anciennes, démodées, obsolètes ou résiduelles ». Thèse 2 : « L'histoire de l'innovation et l'histoire des techniques en usage sont remarquablement différentes du point de vue de la géographie, de la chronologie et de la sociologie qu'elles impliquent ». EDGERTON David, « De l'innovation aux usages : dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, 53<sup>e</sup> année, n° 4-5, juillet-octobre 1998, p. 815-837.