

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

Construction d'une dépendance : retour historique sur les résistances et réticences à l'automobile comme objet technique

**Auteur(s) :**

Pauline WOLFF

Candidate au Ph. D. en aménagement, Université de Montréal, [pwolff@crosemont.qc.ca](mailto:pwolff@crosemont.qc.ca)

Chercheure au CÉRSÉ - Centre d'étude en responsabilité sociale et en écocitoyenneté, Collège Rosemont

**Mots-clés :**

Automobile, construction sociale, technique, perspective historique, déterminisme

## Résumé :

Le phénomène de dépendance à l'égard de l'automobile, pour reprendre la formule de Gabriel Dupuy (Dupuy, 2006), est largement étudié dans son contexte contemporain (Newman et Kenworthy, 1989 ; Newman et Kenworthy, 1999), souvent dans l'espoir de désamorcer des pratiques de mobilité considérées aujourd'hui non durables. Or on oublie souvent que la situation actuelle est le résultat d'un très long processus de modification d'une part de l'espace physique, mais aussi des pratiques et des représentations individuelles et collectives de l'automobile. C'est ce processus, entamé au 19<sup>e</sup> siècle, qui a validé l'automobile comme norme en construisant progressivement avec et pour elle un contexte dont elle fait dorénavant, et sans surprise, partie intégrante. Pour explorer cette idée, on propose de revenir dans le temps sur cette construction en observant l'objet technique automobile dans l'histoire. À ce titre, le rapport que les sociétés occidentales entretiennent avec elle n'est pas neutre et est à comprendre comme un processus social et culturel qui s'est déployé sur plus d'une centaine d'années et dont on ne voit aujourd'hui que le résultat. Ce déploiement ne s'est pas fait sans résistances et modifications profondes dans les habitudes et des façons de faire. Pourtant, cet aspect est souvent évacué de la réflexion alors qu'il pourrait servir, entre autres, à remettre en perspective les évolutions récentes des rapports aux autres modes de transport.

L'objet technique n'est pas neutre dans la pensée occidentale, plusieurs philosophes et historiens de la technique ont développé la question (Ellul, 1954 ; Mumford, 1963 ; Simondon, 1969). Ayant atteint selon Simondon le statut du sacré (Simondon, 1969), on lui prête un pouvoir de changer les sociétés qui doit être interprété dans un contexte épistémologique valorisant la science comme mode d'action sur le monde, issue d'une pensée rationnelle. À ce titre la technique apparaît comme un outil de choix pour agir sur la réalité, elle bénéficie d'une réputation positive et correspond aux standards méthodologiques validés par un tel contexte.

Pourtant, un retour dans l'histoire en changeant de point de vue (Flonneau et Guigueno, 2009 ; Garçon, 2012) permet d'observer que la façon dont on parle des réussites et des pouvoirs de la technique n'est pas toujours fondée et qu'elle est évidemment relative selon les points de vue des acteurs concernés ou non. L'exercice est mené sur plusieurs objets par les chercheurs de l'école de la *Social Construction of Technology* (SCoT) (Bijker, 1995 ; Bijker, Hugues et Pinch, 1989). Ce qu'on pourrait appeler un biais en faveur de la technique est lié à la façon même dont on raconte son histoire dans nos sociétés : la pilule ou les électroménagers auraient libéré la femme, le compas et la caravelle auraient engendré les explorations du 15<sup>e</sup> siècle, la voiture aurait généré la banlieue, etc. Évacuant ainsi tout aspect social et relatif, ces mécanismes rhétoriques déterministes déforment l'histoire dans les mentalités collectives par une sorte de réécriture des faits en faveur de la technologie (Smith et Marx, 1995) et la répétition de mécanismes de causalité qui valorisent les 'vainqueurs' des changements comme allant de soi.

Dans le cadre de l'automobile, la perspective déterministe sous-entend que l'automobile est 'efficace' intrinsèquement et que c'est ce qui justifie qu'elle se soit imposée dans nos cadres de vie : elle répond par exemple au désir de porte-à-porte. On pourrait pourtant argumenter que c'est précisément l'inverse qui est arrivé : c'est parce qu'on lui a adapté nos cadres de vie qu'elle est devenue 'efficace'... et que cette adaptation atteignant justement des limites aujourd'hui, elle l'est de moins en moins : dans les faits, ce sont les adaptations spatiales qui l'ont fait répondre au désir de porte-à-porte et elle y répond de moins en moins bien.

Une façon d'illustrer cette construction consiste à revenir dans le temps et à souligner de quels conflits, réticences et résistances le système automobile (Urry, 2004) que nous connaissons aujourd'hui est le résultat. S'appuyant principalement sur des textes de sociologues et d'historiens des techniques, cette communication a donc pour but de rappeler que la dépendance à l'automobile est l'aboutissement d'une construction sociale dont les dimensions

sont multiples dès le tournant du siècle, mais qu'on oublie trop souvent quand on s'intéresse à la dépendance : modification des comportements (Chatzis, 2018 ; Desportes, 2005 ; Gardon, 2009 ; Lannoy, 2003 ; McShane, 1979 ; McShane, 1999 ; Norton, 2011), construction d'un rapport de fascination à la vitesse (Desportes, 2005 ; Kern, 1983 ; Ogle, 2015 ; Studeny, 1995), développement d'un modèle économique et esthétique (Gartman, 2004 ; Kihstedt, 1993), mise en concurrence avec d'autres techniques et occupation de l'espace (Berger, 1979 ; Harismendy, 1999 ; Mom, 2015 ; Mom et Kirsch, 2001 ; Mumford, 1968 ; Norton, 2011 ; Weinstein, 2006), etc.

Il est en effet pertinent de constater et de rappeler qu'à l'instar de toutes les techniques de transport introduites dans les sociétés – vélo, train, transport en commun à vapeur ou électrique, etc. –, l'automobile a elle aussi fait l'objet de nombreuses remises en cause et résistances à ses débuts. Du *Red Flag Act* à sa catégorisation comme objet nuisible dans certains cadres urbains en passant par la résistance aux codes en élaboration, elle était matière à débats quant à sa dangerosité et sa nécessité dans la ville bien avant qu'elle ne s'impose comme norme.

Or un retour sur la construction sociale de sa dépendance permet finalement de comprendre et d'illustrer un point important dans le cadre du changement de paradigme actuel autour de la mobilité durable. Comme toute technique, c'est parce qu'on lui a collectivement, culturellement et progressivement accordé une place de choix qu'elle est devenue objet de dépendance et qu'elle nous semble aujourd'hui irremplaçable dans nos espaces et nos vies. Toutefois ce processus ne s'est pas fait sans heurts et, si on s'y attarde, son étude pourrait donner plusieurs clefs d'observation et d'analyse de nos méthodes actuelles pour favoriser ou non le rapport aux différents modes de transport.

Cette constatation est importante parce qu'elle permet de déconstruire la norme automobile comme panacée, pour envisager la possibilité d'autres normes peut-être actuellement impensables... comme pouvait l'être le système automobile à ses débuts ! En effet, ironiquement, on se penche aujourd'hui sur la résistance au changement face à des habitudes de mobilité moins orientées sur le tout-à-l'auto, alors qu'il y a un siècle, la résistance au changement que les pouvoirs publics et les ingénieurs du trafic combattaient était celle qu'on constatait face à l'automobile... L'histoire se répèterait-elle ?

## Bibliographie

- BERGER, M. L. (1979), *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893–1929*, Shoe String Press, Hamden.
- BIJKER, W.E. (1995), *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs : Toward a Theory of Sociotechnical Change*, MIT Press, Cambridge, MA.
- BIJKER, W.E., HUGHES, T.P. et PINCH, T. (1989), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in Sociology and History of Technology*, MIT Press, Cambridge, MA.
- CHATZIS, K. (2018), La circulation urbaine et son ingénieur : la constitution de la figure du *traffic engineer* dans les États-Unis de l'entre-deux-guerres. *Revue d'histoire des techniques*, Vol. V-2016 | 2018 N° 1, pages 1-12.
- DESPORTES, M. (2005), *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII.-XX. siècle*, Éditions Gallimard, Paris.
- DUPUY, G. (2006), *La dépendance à l'égard de l'automobile*, PREDIT La documentation Française, Paris.
- ELLUL, J. (1954), *La technique, ou, l'enjeu du siècle*, Colin, Paris.
- FLONNEAU, M. et GUIGUENO, V. (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses universitaires de Rennes, Rennes.

- GARÇON, A.-F. (2012), *L'Imaginaire et la pensée technique - Une approche historique, XVI.-XX. siècle*, Classiques Garnier, Paris.
- GARDON, S. (2009) *Gouverner la circulation urbaine. Des villes françaises face au problème automobile (années 1910 - années 1960)*. Thèse de doctorat, Institut d'Études Politiques de Lyon.
- GARTMAN, D. (2004), Three Ages of the Automobile : The Cultural Logics of the Car. *Theory Culture Society*, Vol. 21 pages 169-195.
- HARISMENDY, P. (1999), Du caillou au bitume, le passage à la "route moderne" (1900-1936). *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, Vol. 106 N° 3, pages 105-128.
- KERN, S. (1983), *The Culture of Time and Space 1880-1918*, Harvard University Press, Cambridge, MA.
- KILHSTEDT, F.T. (1993), L'utopie réalisée - Les expositions universelles des années trente. *Culture Technique*, Vol. 28 pages 102-117.
- LANNOY, P. (2003), L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940. *Revue française de sociologie*, Vol. 44 N° 3, pages 497-529.
- MCSHANE, C. (1979), Transforming the Use of Urban Space: A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880-1924. *Journal of Urban History*, Vol. 5 N° 3, pages 279-307.
- MCSHANE, C. (1999), The Origins and Globalization of Traffic Control Signals. *Journal of Urban History*, Vol. 25 N° 3, pages 379-404.
- MOM, G. (2015), *Atlantic Automobility - Emergence and Persistence of the Car 1895-1940*, Berghahn books, New York.
- MOM, G. et KIRSCH, D.A. (2001), Technologies in Tension: Horses, Electric Trucks, and the Motorization of American Cities, 1900-1925. *Technology and Culture*, Vol. 42 N° 3, pages 489-518.
- MUMFORD, L. [1934] (1963), *Technics and civilization. New Introduction*, Harcourt Brace and World, N.Y.
- MUMFORD, L. (1968), "The Highway and the City", dans MUMFORD, L. (dir.), *The Urban Prospect*, Harcourt, Brace World, 92-107.
- NEWMAN, P. et KENWORTHY, J. (1989), *Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook*, Avebury Technical, Aldershot.
- NEWMAN, P. et KENWORTHY, J. (1999), *Sustainability and Cities; Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington, DC.
- NORTON, P. D. (2011), *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, The MIT Press, Cambridge.
- OGLE, V. (2015), *The Global Transformation of Time: 1870-1950*, Harvard University Press, New York.
- SMITH, M.R. et MARX, L. Édité par EDS. (1995), *Does Technology Drive History ? The Dilemma of Technological Determinism*, The MIT Press, Cambridge.
- SIMONDON, G. (1969), *Du mode d'existence des objets techniques*, Éditions Montaigne, Paris.
- STUDENY, C. (1995), *L'invention de la vitesse - France, XVIII.-XX. siècle*, Éditions Gallimard, Paris.
- URRY, J. (2004), The "System" of Automobility. *Theory, Culture & Society*, Vol. 21 N° 4/5, pages 25-39.
- WEINSTEIN, A. (2006), Congestion as a Cultural Construct. The 'Congestion Evil' in Boston in the 1890s and 1920s. *The Journal of Transport History*, Vol. 27 N° 2, pages 97-115.