

SOUS LA DIRECTION DE
YVES BOUVIER ET LÉONARD LABORIE

L'EUROPE EN TRANSITIONS

Énergie, mobilité, communication
xviii^e-xxi^e siècles



nouveau monde
éditions

L'EUROPE
EN TRANSITIONS

Image de couverture : Anvers, vue sur la gare des marchandises et des entrepôts, vers 1900.
© LabEx EHNE et lycée Colbert (Paris 10^e).

Conception graphique : Farida Jeannet

© Nouveau Monde éditions

170^{bis}, rue du Faubourg-Saint-Antoine, 75012 Paris

ISBN : 978-2-36942-468-0

Dépôt légal : décembre 2016

Imprimé en Union européenne par Meilleures Impressions

Sous la direction de
Yves Bouvier & Léonard Laborie
avec la collaboration de Reynald Abad et Arielle Haakenstad

L'EUROPE EN TRANSITIONS

Énergie, mobilité, communication
xviii^e-xxi^e siècles

nouveau monde éditions

Présentation de la collection

La collection Histoire Nouvelle de l'Europe propose des synthèses issues des thèmes analysés dans le cadre du programme de recherche Écrire une histoire nouvelle de l'Europe (EHNE). Le projet EHNE est construit autour de 7 axes : Civilisation matérielle, Épistémologie du politique, Humanisme européen, L'Europe, les Européens et le monde, Guerres et traces de guerre, Genre et Europe, L'Art européen. Chacun d'entre eux est animé par des dynamiques et des temporalités qui lui sont propres. Pris dans leur globalité et dans leurs interactions, ils constituent une réalité européenne complexe et changeante faite de réseaux, de conflits, de projets communs. C'est cette réalité qu'EHNE cherche à mieux comprendre et à faire connaître.

Le deuxième ouvrage de cette collection, *L'Europe en transitions. Énergie, mobilité, communication XVIII^e-XXI^e siècles*, écrit l'histoire de l'Europe avec pêle-mêle du bois et du charbon, des machines à vapeur, des éoliennes, des automobiles et des autoroutes, des standards et des protocoles des réseaux numériques. Il explore l'Europe comme civilisation matérielle dans la longue durée, en décalant une approche jusqu'à présent axée surtout sur les ruptures et les révolutions, pour poser la question, si contemporaine, des bifurcations et des transitions.

Introduction

L'Europe comme civilisation matérielle en transition

L'Union européenne incarne aujourd'hui, pour le sens commun, le fait européen. Cette entité qui n'est ni une organisation internationale ni un État, se situant quelque part entre les deux, a deux objectifs concrets. Le premier, historique, est de réaliser et d'approfondir un marché « commun » puis « unique », moteur d'une pacification des rapports entre les nations du continent. Il s'agit d'intégrer un espace économique initialement fragmenté en assurant notamment la liberté de circulation des personnes, biens, services et capitaux. Le second, plus récent et subordonné au premier, consiste à mettre en œuvre un développement dit durable, en orientant le marché intégré européen de telle sorte que la croissance économique qu'il génère ne compromette pas celle des générations futures. Le projet européen est donc dans une large mesure un projet de « civilisation matérielle », pour reprendre la formule popularisée par l'historien Fernand Braudel¹. La paix et la

1. Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1979.

prospérité qui sont les raisons d'être ultimes de l'Union européenne passent, au regard des politiques développées dans ce cadre, par la définition et la recherche d'une manière d'être au monde où la composante matérielle est fondamentale. L'Union européenne produit des normes et fixe un horizon qui se retrouvent dans tous les objets du quotidien des Européens. Et ces derniers sont censés devenir Européens précisément parce qu'ils sont entourés de ces objets et services, qu'ils les consomment, les produisent ou les désirent pour le futur. Sous cet angle, le projet européen, loin de se limiter à des institutions souvent perçues comme abstraites et éloignées, repose également sur une matérialisation du politique au quotidien.

Dans ce schéma européen actuel, deux maîtres-mots servent de totem : l'innovation et la transition. Le premier qualifie l'aptitude à produire et consommer du nouveau. L'innovation est encouragée et stimulée, sous peine d'un déclassement du Vieux Continent en conséquence d'une concurrence mondiale virulente et versatile. Le second engage à modifier production et consommation pour les rendre durables. La notion de transition a été saisie par une multitude d'acteurs et de structures. Appliquée à l'énergie, elle semble être apparue dans les années 1970, à la faveur du premier choc pétrolier. Il était alors question de faire transition dans le sens d'une moindre dépendance au pétrole, tant par l'investissement dans de nouvelles sources d'énergie que par la maîtrise des consommations. Cette notion de transition a fini par s'institutionnaliser à toutes les échelles. Non seulement les journalistes et les universitaires l'utilisent, mais aussi désormais le législateur, à travers notamment des lois de « transition énergétique » (*Energiewende* en septembre 2010 en Allemagne, France en 2015) ou des stratégies énergétiques nationales (Suède 2008, Italie 2013). Les acteurs locaux, par exemple les municipalités, s'en sont aussi emparés (Stockholm, Hambourg, Vitoria-Gasteiz, Nantes, Bristol et Ljubljana ont successivement obtenu le prix de la « capitale verte de l'Europe » de 2010 à 2016). Associations militantes et entreprises ne sont pas en reste. Si une

partie des acteurs récuse le terme de « transition » au nom de sa faiblesse heuristique et de ses présupposés politiques, y compris dans le champ de l'analyse historique², force est de constater que celui-ci a conquis une assise plus large que celui de « développement durable ». En 2000, l'Union européenne a défini la stratégie de Lisbonne autour d'un objectif de société innovante et l'a complétée en juin 2001 par la stratégie de Göteborg pour la mise en œuvre effective du développement durable. L'innovation pour la transition : c'est ainsi que l'on pourrait résumer le programme officiel de l'Europe depuis une quinzaine d'années.

C'est dans ce contexte qu'un réseau d'historiens a pris au mot l'approche matérialiste de l'Europe, s'attelant à la tâche d'écrire l'histoire de cette dernière à travers la focale des technologies³. Pour leur part, ces historiens n'ont évidemment pas circonscrit l'Europe à l'Union européenne. Ils ont au contraire cherché à décentrer le fait européen en traquant ce qui, avant l'Union européenne, à côté d'elle, et en son sein, a contribué à le matérialiser⁴. Dans ce processus réciproque, la technologie produit l'Europe autant que l'Europe la technologie. L'Europe n'est donc ni seulement l'Union européenne, ni avant elle seulement une idée, une conscience ou un sentiment visant à rapprocher les Européens, mais des savoirs et des objets formés au gré de circulations transnationales, à l'échelle du monde, qui à leur tour ont relié et délié les Européens, et induit dans la longue durée une intégration plus ou moins cachée⁵. Cette intégration n'a en effet guère été rendue

2. Jean-Baptiste Fressoz, « Pour une histoire désorientée de l'énergie », *Entropia. Revue d'étude théorique et politique de la décroissance*, n° 15, 2013.

3. www.tensionsofeurope.eu

4. Voir notamment Alexander Badenoch, Andreas Fickers (dir.), *Materializing Europe: Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2010.

5. Sur ce point et sur ce qui suit, voir la série en six volumes *Making Europe: Technology and Transformations, 1850-2000*, dirigée par Johan Schot et Philip Scranton, et en particulier Wolfram Kaiser, Johan Schot, *Writing the Rules for Europe: Experts, Cartels and International Organizations*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014.

visible par ceux qui l'animaient, pas plus que par ceux qui, historiens, auraient pu après coup la percevoir ou plutôt la déconstruire, c'est-à-dire en expliquer les ressorts et en retracer les généalogies. Dès lors qu'on s'y intéresse pourtant, cette histoire se révèle passionnante. Elle met au premier plan de nouveaux acteurs, aux côtés des traditionnelles figures de la scène européenne que sont les diplomates, les militaires et les responsables politiques : ingénieurs, experts des administrations publiques techniques, utilisateurs et consommateurs, sans oublier marchands et entrepreneurs. Elle dessine en outre des Europes à géométrie variable, prises dans des « zones technologiques » changeantes qui ne correspondent pas nécessairement à la cartographie politique ou diplomatique.

Le présent ouvrage s'inscrit en grande partie dans la lignée de ces travaux. Quoiqu'il ne développe pas systématiquement une perspective transnationale, il est attentif à ce qui, autour de cas localisés, met en relation par-delà ou en deçà des frontières nationales, les acteurs concernés. La matière qu'il explore s'y prête puisqu'il s'agit des ressources naturelles et des infrastructures d'énergie, de mobilité et de communication. Son objectif est de rendre compte des travaux en cours et réflexions des chercheurs français sur ce terrain, en particulier de ceux qui participent au projet collectif « Écrire une histoire nouvelle de l'Europe »⁶. Dans le contexte européen actuel et à partir de l'acquis historiographique, les auteurs interrogent l'histoire de la civilisation matérielle européenne depuis le XVIII^e siècle à l'aune de sa ou de ses transitions. Ensemble, ils tentent de répondre à cette difficile question que le citoyen européen pourrait aujourd'hui poser à l'histoire : si nous souhaitons mener une transition, pouvons-nous nous appuyer sur des expériences du passé ?

6. Le Laboratoire d'excellence « Écrire une histoire nouvelle de l'Europe » bénéficie d'un financement du Programme d'investissements d'avenir sur la période 2013-2019. Il associe plusieurs unités de recherche autour d'un programme en sept axes, pour une histoire totale de l'Europe dans le monde. L'un des axes s'intitule : « L'Europe comme civilisation matérielle : flux, transitions, crises ». Site Web : www.labex-ehne.fr.

Pouvons-nous trouver dans l'histoire des exemples de bifurcation des sociétés face à la chronique d'une catastrophe annoncée? En somme, avons-nous déjà connu, conçu ou anticipé des transitions d'ordre matériel depuis le début de l'ère industrielle?

L'omniprésence du terme de transition et sa dimension essentiellement temporelle appellent une réflexion historique. Consciemment ou non, les enjeux autant que le vocabulaire du présent nourrissent par ailleurs les interrogations de l'historien, probablement encore davantage dans une société qui intègre l'histoire dans le présent⁷. Toutefois, parmi les travaux académiques de plus en plus nombreux sur le sujet, la discipline historique, sans être absente, paraît en retrait⁸. Serait-ce le signe d'un dédain pour une notion galvaudée et dont on pourrait s'attendre à ce qu'elle disparaisse à la prochaine rentrée, effacée par le nouveau mot à la mode de la littérature médiatico-politique? Ou bien serait-ce la marque d'un malaise face à une notion trop floue, qui, surtout, semble déterminer le cours de l'histoire dès lors qu'on l'utilise? En effet, la transition est un mot qui non seulement a du sens, mais en indique un. Ce sont sans doute les spécialistes de démographie historique qui, les premiers dans la discipline, ont adopté la transition comme cadre conceptuel partagé. Pour eux, la « transition démographique » correspond au passage d'un équilibre (natalité et mortalité élevées) à un autre, fort différent (natalité et mortalité basses). C'est une révolution qui fait passer d'un « ancien régime » à un nouveau, mais sur des décennies. Impropre à qualifier ce basculement, le terme

7. François Hartog, *Régimes d'historicité. Présentisme et expériences du temps*, Paris, Seuil, 2003.

8. En 2009 s'est constitué un réseau international de chercheurs en sciences sociales, interdisciplinaire, dédié à l'étude (et à la fabrique) des transitions durables : le Sustainability Transitions Research Network. Une revue lui est adossée, le *Journal of Environmental Innovation and Societal Transitions*, qui accueille quelques textes à dimension historique. Voir également Pierre Lamard, Nicolas Stoskopf (dir.), *La transition énergétique. Un concept historique?*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, à paraître en 2017.

de révolution fut écarté au profit de celui de transition. Ainsi définie, la transition soulève des questions d'ordre épistémologique. Dès lors que l'on quitte une position de surplomb pour entrer au cœur des processus, la notion devient plus délicate à manier. Elle suppose un « état stable » avant et après le processus transitoire. Or, pour les techniques comme les sociétés, l'idée d'une stabilité a depuis longtemps été battue en brèche⁹. La notion de transition créerait une illusion de stabilité dans des domaines dont on peut au contraire dire qu'ils se caractérisent par leur instabilité permanente.

Fondamentalement, prétendre faire l'histoire d'une transition, n'est-ce pas se laisser guider par une fin qui s'impose par le nom même donné à la séquence étudiée ? L'outil conceptuel est assurément à questionner. La linéarité implicite d'un schéma comme tracé d'avance (quid des chemins non suivis ?), les bornes imprécises (quand commence une transition ?), les temporalités inégales (une transition de plusieurs décennies est-elle encore une transition ? ou justement, est-ce parce qu'elle dure plusieurs décennies qu'elle est transition ?), l'enchevêtrement des processus (histoires sociale, politique, technique, économique et culturelle sont largement liées) posent problème à l'historien. Sans nier la nécessité de ces interrogations et précautions, il convient de souligner que, ce qui constitue *a priori* l'envers de la transition, la révolution, se prête aux mêmes questionnements, ainsi finalement que tous les concepts qui tentent de saisir le changement ou le mouvement à travers le temps. Poussé à l'extrême, ce raisonnement remet en question le programme même de l'histoire comme science. Ceux qui ne veulent pas renoncer à ce programme doivent rester extrêmement attentifs aux effets de contingence et maintenir ainsi l'équilibre entre la force des contraintes et la multiplicité des possibles en un temps et une situation donnés.

9. François Caron, *Le résistant déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1985.

Ainsi immunisé du risque téléologique, l'historien peut reprendre ses outils, ses catégories d'analyse, et les remettre au travail. Là où la révolution est une rupture brusque, voire brutale, la transition est une inflexion lente, voire douce. Si la transition nous occupe, il faut bien reconnaître qu'hormis en démographie, c'est bien la révolution qui a été au centre des approches et des discussions conceptuelles relatives aux temporalités chez les historiens durant la seconde moitié du XX^e siècle. La charge politique du mot est évidente et il n'est pas besoin ici de rappeler l'influence du marxisme dans les milieux intellectuels, même si le terme a été employé par bien des historiens non marxistes. Le concept de révolution a été utilisé avec des définitions multiples et il a été débattu, interrogé, critiqué au sens scientifique et parfois politique du terme, avec intensité jusqu'au début des années 1980. Dans le champ thématique couvert par le présent ouvrage, le concept de « révolution industrielle » s'est imposé dans les études et les discussions. Les historiens ont-ils parlé de transition dans ces débats ? Aucune mention n'a été trouvée par les auteurs de cette introduction et il semble bien que le paradigme de révolution – avec ses critiques – ait été outrageusement dominant.

L'expression de « révolution industrielle », utilisée à la toute fin du XVIII^e siècle, a été popularisée dès le début du XX^e siècle¹⁰ afin de caractériser l'émergence d'une industrie fondée sur la machine à vapeur et le charbon au Royaume-Uni. Le terme emprunte au registre politique pour introduire une idée d'irréversibilité et surtout établir un lien, parfois explicite, entre industrialisation, classes sociales et régime politique. Les critiques adressées au concept sont bien connues : une « révolution » dure-t-elle un siècle ? La « révolution industrielle » est-elle seulement une affaire d'innovations techniques ? Est-ce uniquement

10. Paul Mantoux, *La révolution industrielle au XVIII^e siècle. Essai sur les commencements de la grande industrie moderne en Angleterre*, Paris, Société nouvelle de librairie et d'édition G. Bellais, 1906.

un processus de grandes entreprises ou bien les petits artisans ont-ils été les acteurs insoupçonnés de cette augmentation de la production ? Le Royaume-Uni est-il le cœur unique de cette dynamique, diffusée par la suite en Europe continentale puis dans le reste du monde ? Pour le dire autrement, la « révolution industrielle » a été interrogée quant à sa temporalité et à son contenu, sur ce qu'elle avait à la fois de révolutionnaire et d'industriel. Il n'est pas question ici de reformuler ou de synthétiser les débats portés entre autres par Patrick Verley, Kenneth Pomeranz, Karl Polanyi, Jan de Vries, François Caron¹¹ sur les rapports entre l'offre et la demande, sur la structuration des marchés, sur l'histoire globale de l'industrialisation, sur la place des innovations techniques et des contextes écologiques. Constatons simplement qu'ils apportent des éléments concrets de réponse à la question des transitions, quoi qu'ils ne l'aient pas posée en tant que telle. L'identification des acteurs, la déconstruction des stratégies des entreprises et des États, l'étude précise des circulations commerciales des produits sont autant d'acquis permettant de nourrir de nouvelles réflexions. Ainsi, les historiens n'ont pas jusqu'ici tellement pensé en termes de « transition » mais ils ont apporté les éléments qui permettent de le faire.

Cela d'autant plus que révolution et transition ne sont pas contradictoires. La Révolution française et la révolution industrielle ont ouvert une période caractérisée par une nouvelle expérience du temps¹². La transition a été effectivement vécue par les Européens à partir de la fin du XVIII^e siècle comme un état particulier, une nouvelle manière

11. Patrick Verley, *L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997 ; Kenneth Pomeranz, *Une grande divergence. La Chine, l'Europe et la construction de l'économie mondiale*, Paris, Albin Michel, 2010 (2000) ; Karl Polanyi, *La grande transformation. Aux origines politiques et économiques de notre temps*, Paris, Gallimard, 1983 (1944) ; Jan de Vries, *The Industrious Revolution : Consumer Behavior and the Household Economy, 1650 to the Present*, New York, Cambridge University Press, 2008 ; François Caron, *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1997.

12. Reinhart Koselleck, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1990.

d'être au monde, marquée par le sentiment de vivre dans un temps qui n'était ni le début ni la fin de l'histoire, mais une période de bascule. On savait alors que le passé était en partie passé et que le futur serait différent. Nous pouvons donc définir la transition comme une mise en mouvement de la longue durée, et, par là même, comme un changement caractérisé par une incertitude qui dure, génératrice d'inquiétudes et d'espoirs. Les rythmes précis, les actions des contemporains, les perceptions de ces changements diffèrent profondément selon les objets étudiés. Dès lors, il ne saurait y avoir un modèle unique de transition et la fécondité du concept repose davantage sur la pluralité de ses acceptions que sur une définition par trop rigoureuse.

La « transition » est polysémique et peut être déclinée sans limite dans les champs culturel, religieux, politique ou économique. Paolo Pombeni pointe ainsi le fait qu'une transition est non seulement, sous l'influence d'un élément nouveau (imprimerie, missions religieuses, diffusion d'une discipline, etc.), la transformation d'un univers complexe de structures sociales, culturelles et matérielles, en un nouvel univers, mais plus largement l'obligation pour les contemporains d'abandonner les anciens cadres de pensée pour en élaborer de nouveaux¹³. Ainsi appréhendée de manière large, la transition s'applique avec peut-être plus de force encore à ce qui compose la civilisation matérielle.

Ce n'est pas un hasard si la synthèse récente des travaux conduits sur l'histoire européenne des infrastructures d'énergie, de transport et de communication est intitulée *Europe's Infrastructure Transition*¹⁴. Pour

13. Paolo Pombeni, Heinz-Gerhard Haupt (dir.), « La transizione come problema storiografico. Le fasi critiche dello sviluppo della modernità (1494-1973) », *Quaderni*, 89, Bologne, Il Mulino, 2013. (Version anglaise: Paolo Pombeni (dir.), *The Historiography of Transition. Critical Phases in the Development of Modernity (1494-1973)*, New York, Routledge, 2016.)

14. Per Högselius, Arne Kaijser, Erik van der Vleuten, *Europe's Infrastructure Transition: Economy, War, Nature*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2016.

ses auteurs, le singulier de « transition » sous-tend l'idée que la période qui débute vers le milieu du XIX^e siècle et va jusqu'à nos jours est caractérisée par une tendance lourde, à savoir l'évolution permanente des infrastructures et leur place croissante dans le quotidien des sociétés. La vie des Européens repose de plus en plus sur les infrastructures. On pourrait dire qu'elle est plus que jamais « infrastructurée », qu'il s'agisse de l'accès aux ressources alimentaires, énergétiques, informationnelles, des déplacements, en temps de paix ou de guerre. Le présent ouvrage ouvre de nouvelles fenêtres sur ce phénomène historique, en étudiant comment les Européens ont vécu et pensé les multiples transitions comprises dans cet âge de la transition généralisée.

Dans l'ensemble, les contributions rassemblées ici, sans chercher à proposer une typologie des transitions, ni même à saisir un gradient ou des degrés d'intensité de telle ou telle transition, mettent le concept au travail, le rendent opératoire. Elles montrent que la transition n'est pas par nature anti-révolutionnaire. Si la transition est un changement profond, une inflexion dans la longue durée, ceci n'exclut donc pas d'autres temporalités et en particulier des changements rapides, brutaux, décisifs. Comme dans le champ politique, la révolution peut provoquer une transition ou en ouvrir la perspective. Inversement, il n'est pas interdit de penser qu'une période peut être décrite comme révolutionnaire lorsqu'elle voit se multiplier des transitions, liées les unes aux autres.

Dans le détail, les contributions éclairent trois aspects fondamentaux des transitions matérielles, à savoir leurs sources, leurs contenus et leurs fins. Les sources peuvent être multiples : innovation technologique, qu'elle soit suscitée par l'offre ou la demande, ou régulation politico-juridique, bien souvent, les deux à la fois¹⁵. Il apparaît dès lors

15. Pour une autre étude exemplaire de cette combinaison : Thomas Le Roux, *Le laboratoire des pollutions industrielles : Paris, 1770-1830*, Paris, Albin Michel, 2011.

que la transition a pu être, en tant que manière socialement construite d'engager le présent dans le futur, une réponse politique ou culturelle à un problème clairement identifié. Il en est ainsi des pénuries de bois dans les villes françaises d'Ancien Régime (R. Abad) qui conduisent non seulement à imaginer des solutions pour changer progressivement de régime énergétique, mais surtout à positionner les acteurs institutionnels et économiques les uns par rapport aux autres autour de cette question largement débattue. La transition est ici l'amorce d'une politique concertée. La situation est proche dans le Royaume-Uni de la seconde moitié du XIX^e siècle (C.-F. Mathis) lorsque la crainte des pénuries de charbon favorise l'émergence de deux discours, l'un mettant en avant la recherche urgente d'alternatives énergétiques, le second privilégiant la rationalisation des usages du charbon présent.

Pour ce qui est du contenu ou des constituants des transitions matérielles, la période transitionnelle se caractérise par la coexistence de multiples propositions technologiques qui entretiennent, pour un même service, des relations de complémentarité et de rivalité. L'approche classique décrivant le choc de l'ancien et du moderne ne suffit pas à saisir l'ampleur des concurrences et surtout la durée des incertitudes qui y sont associées. Ces relations de complémentarité et de rivalité sont motrices. Elles expliquent la manière dont on passe d'un état à l'autre, en générant de nouvelles propriétés pour les propositions en présence et de nouvelles formes de régulation. C'est par exemple la relation entre les *clippers*, à voile, et les navires à vapeur. C'est aussi, autour des années 1900, celle entre voiture électrique et voiture à pétrole, qui tracte cette dernière sur le chemin de l'innovation et lui donne paradoxalement les moyens de s'imposer face à sa rivale¹⁶. Au même moment, l'éclairage au gaz évolue sous la concurrence de l'éclairage électrique, qui doit lui-même évoluer en retour (A. Beltran). Du point de vue de l'utilisateur,

16. Gijs Mom, *The Electric Vehicle: Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2004.

il y a bel et bien transition correspondant à des attitudes différenciées face à la nouveauté. Du point de vue du modèle productif, les énergies s'additionnent, se cumulent. Saisir ces dynamiques : c'est bien l'enjeu de l'étude des « techniques en usage », plutôt que l'étude des seules innovations de rupture¹⁷.

Un autre constituant de ces phases de transition est l'objet hybride, qui combine deux régimes socio-techniques. Son apparition, sans être systématique, est néanmoins fréquente. L'adoption du charbon comme énergie d'avenir dans la marine prit plusieurs décennies, tant pour la construction navale qui lança des navires hybrides (G. Barron) que pour les structures portuaires (B. Marnot). Sur ce point précis, il apparaît vain de dissocier les circuits commerciaux, les produits transportés et les infrastructures. C'est l'intrication des différentes dimensions de la matérialité (produits, infrastructures) qui permet de situer à chaque instant la ou les transitions en cours dans une histoire sociale de l'Europe. Les liens organiques entre techniques et sociétés se retrouvent également au cœur des transitions routières. La France se lance à la fin des années 1950 dans la réalisation d'un vaste programme d'autoroutes. Mais entre le début des débats et la prise de décision, le sens même de l'autoroute aux yeux des contemporains a changé (M. Flonneau). Cette transition est ainsi davantage le produit des transformations sociales et culturelles apportées par l'automobilisme et la culture de la vitesse que des pensées planificatrices de nouvelles formes de mobilité. L'enjeu d'une transition globale est également présent dans le domaine de l'énergie avec, de la part des institutions européennes, la priorité accordée aux énergies renouvelables. Pourtant, l'absence de politique énergétique commune et la relégation de ces énergies dans les programmes de recherche ont favorisé l'émergence d'une « transition énergétique » jouant le rôle de cadre pour des politiques

17. David Edgerton, *Quoi de neuf? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013.

nationales allant certes dans la même direction mais sans coordination (Y. Bouvier). Infrastructures et usages sont tout autant mêlés dans la transition numérique que l'on ne saurait résumer à une simple transposition des réseaux de données américains sur le Vieux Continent (V. Schafer, B. Thierry). La configuration des acteurs est d'une telle densité, la variété des normes techniques est si importante, les intérêts sont tellement enchevêtrés que ce sont bien les sociétés européennes, de façon globale, qui opèrent la transition vers l'Internet. Pour porter cette transition numérique, les récits véhiculés par les plumes des historiens comme des journalistes mettent en avant les figures de l'inventeur américain (P. Griset). Des héros inventeurs européens avaient pourtant été installés dans des récits nationaux concurrents et la disparition de cette figure interroge sur le fait que l'Europe ait pu chercher à se substituer aux individus comme nouvelle figure héroïque.

Enfin, le nouvel équilibre, le nouveau régime socio-technique qui se met en place au terme de la transition, voit le plus souvent le maintien de cette pluralité de propositions technologiques. Mais il arrive aussi que les propositions anciennes disparaissent – après 1914, le long des quais des ports européens, les grues à vapeur font office de vestiges, quoiqu'elles aient pu perdurer dans d'autres régions du monde. Le minitel est devenu un objet de musée, quand Internet et le Web se sont imposés. Les contemporains peuvent se retourner en estimant que le temps a fait son œuvre, et les historiens venir rappeler que ce sont les sociétés qui toujours font leur époque en mêlant héritages du passé et visions de l'avenir.

Table des matières

Yves Bouvier et Léonard Laborie

Introduction

L'Europe comme civilisation matérielle en transition 9

Reynald Abad

L'Ancien Régime à la recherche d'une transition énergétique?

La France du XVIII^e siècle face au bois 23

Charles-François Mathis

« Renverser le roi Charbon »

Imaginer la transition énergétique en Grande-Bretagne,

1865-1914 85

Géraldine Barron

Dévoiler la vapeur

La construction navale au XIX^e siècle 119

Bruno Marnot

À voile et à vapeur, les ports maritimes

en transition au XIX^e siècle 141

| | |
|---|------------|
| Alain Beltran | |
| Lumières « fin de siècle » en Europe (1880-1914) | 169 |
| Mathieu Flonneau | |
| « Routes en or » et « automobile pour tous » | |
| Adosser l'archéologie des autoroutes françaises à l'horizon | |
| européen | 191 |
| Yves Bouvier | |
| Renouveler l'Europe de l'énergie depuis les années 1950 | |
| Une perspective européenne sans politique commune | 227 |
| Valérie Schafer et Benjamin G. Thierry | |
| De la télématique au Web | |
| La transition européenne des réseaux numériques | 271 |
| Pascal Griset | |
| Trajectoires individuelles et transition informationnelle : | |
| une Europe innovante peut-elle se passer de héros? | 295 |
| Orientation bibliographique | 325 |
| Liste des auteurs | 329 |

COLLECTION
HISTOIRE NOUVELLE DE L'EUROPE

L'EUROPE EN TRANSITIONS

Énergie, mobilité, communication
XVIII^e-XXI^e siècles

En plaçant la notion de « transition » dans une perspective historique, cet ouvrage offre un éclairage novateur. Les auteurs approchent en effet l'histoire européenne comme celle d'une civilisation matérielle qui n'a cessé d'être en transition depuis le XVIII^e siècle, à travers des études de cas centrées sur des périodes d'incertitude et de reconfiguration : la recherche de sources d'énergie alternatives au bois puis au charbon, la transformation concomitante des navires et des ports au temps de la rencontre entre voile et vapeur, les débats sur les autoroutes avec l'essor de l'automobilisme et la densification des flux, les investissements européens dans les énergies renouvelables, le passage du minitel aux réseaux numériques, la disparition de la figure de l'entrepreneur héroïque.

Une réflexion sur la complexité propre à ces périodes où l'anticipation fait plus que jamais partie de l'histoire.

25 euros
ISBN : 978-2-36942-468-0



nouveau monde
éditions

www.nouveau-monde.net

