



## Puissance, résistances et tensions. Histoire des mobilités électriques (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)

Colloque international – 28 juin 2012

Appel à communications

De la *Jamais contente* de 1899 à l'*Autolib'* ou du métro de 1900 au tramway contemporain, l'électricité a été utilisée depuis longtemps comme source d'énergie pour différentes formes de mobilité. Toutefois, alors que l'électricité est ultradominante dans les usages domestiques, les déplacements offrent encore un champ où elle peut paraître encore marginale. Si certains secteurs lui semblent acquis, tel le chemin de fer, elle paraît encore étrange dans beaucoup d'autres, notamment l'automobile. Sa présence, continue mais marginale, y est pourtant souvent ancienne.

Alors qu'elle est annoncée comme devant conquérir ces nouveaux secteurs du fait de la raréfaction des hydrocarbures et des effets climatiques de leur combustion, il convient de s'interroger sur l'inscription historique de l'électricité comme énergie de mobilité. Il ne s'agit pas uniquement de souligner que ce qui est présenté comme une innovation par l'époque contemporaine n'est généralement qu'une reformulation en des termes et objets actuels d'idées et de dispositifs ayant déjà existé. Le propos vise plutôt à comprendre quelles sont les relations qu'a pu lier l'électricité avec le monde de la mobilité, dans ses multiples aspects. Relations anciennes, symboliques et esthétiques, mais aussi industrielles et techniques.

Énergie réputée propre et plutôt féminine, l'électricité a joui de multiples attributs qui ont contribué à forger d'elle une image relativement unifiée, au risque de masquer les différentes origines de sa production. Pourtant, ces attributs méritent d'être revisités, leurs bases semblant parfois bien chancelantes, de l'énergie nationale qu'elle aurait été dans la France des années 1930-1940, à l'énergie renouvelable qu'elle serait aujourd'hui. Ces questions d'images sont-elles à l'origine du discrédit récurrent porté sur certains modes électriques ? Des fils d'alimentation aérienne à l'esthétique controversée aux batteries jugées trop peu efficaces, ne peut-on pas identifier les raisons de ce rejet de l'électricité par une société industrielle fonctionnant le plus souvent avec d'autres sources énergétiques ?

Parmi les attributs de l'électricité, l'un semble récurrent, celui d'être une énergie d'avenir. Elle est très régulièrement présentée comme devant s'imposer, au risque de reporter sans cesse son arrivée sur tel ou tel secteur. Il s'agit ici de s'interroger sur la dimension de rêve que l'électricité est capable d'incarner, mais également d'étudier les déceptions que ses échecs ont pu susciter.

Mais l'électricité comme source de mobilité est également une réalité concrète pour de nombreux

systèmes de mobilité. Y a-t-il des territoires plus spécialement investis par l'électricité et pour lesquels elle s'est plus facilement imposée ? Territoires locaux pour des transports urbains, comme ce peut être le cas pour l'hydroélectricité, ou territoires plus diffus mais à la morphologie proche de celle du réseau électrique, comme ce peut être le cas pour le chemin de fer.

Dans ce jeu d'images et de territoires, dans quelle mesure les logiques industrielles surdéterminent-elles les choix énergétiques ? Quel lien peut-on identifier entre les choix nationaux de production d'électricité, comme le nucléaire en France, et les choix énergétiques de systèmes de mobilité ? Peut-on lire l'histoire de l'utilisation de l'électricité dans le monde de la mobilité à l'aune de l'intérêt et du désintérêt des firmes électriques pour un secteur, qui n'en est pour elles qu'un parmi d'autres ?

Le passage d'une énergie vers l'autre pose la question des changements de pratiques – des concepteurs et des utilisateurs. Y a-t-il une esthétique propre à la mobilité électrique ? Des façons spécifiques de se déplacer en mode électrique ? De même, que se passe-t-il aux frontières du monde électrique ? Quelles formes d'hybridation ont pu voir le jour, de l'autobus Krieger pétro-électrique de 1905 à la Toyota Prius ?

Enfin, l'électricité pourra également être envisagée non pour ses effets comme force motrice, mais pour les effets indirects qu'elle a pu avoir sur la mobilité, notamment comme source d'éclairage (phares maritimes, éclairage de la voirie, phares des vélos, etc.).

Les contributions pourront envisager plusieurs de ces axes de réflexion ou proposer d'autres pistes. Elles porteront sur des études de cas français ou étrangers ou proposeront des éléments plus synthétiques et théoriques. Elles pourront relever de différentes approches (histoire, géographie, sociologie, etc.).

---

Le colloque est organisé par Mathieu Flonneau (université Paris I – Panthéon-Sorbonne) et Arnaud Passalacqua (université Paris Diderot).

Les propositions, d'une longueur maximale de **3000 signes** seront envoyées à l'adresse **arnaud.passalacqua@m4x.org** avant le **15 janvier 2012**. Elles seront accompagnées d'une courte présentation de leur auteur. Une publication des contributions dans un numéro spécial d'une revue scientifique est envisagée.

Les communications se feront en français et en anglais.

Le colloque se déroulera à l'Institut des sciences de la communication du CNRS – 20, rue Berbier-du-Mets – 75013 Paris.