



HAL
open science

L'histoire des grands réseaux techniques : les cloisons tombent

Léonard Laborie

► **To cite this version:**

Léonard Laborie. L'histoire des grands réseaux techniques : les cloisons tombent. Les réseaux, 2012.
hal-02018026

HAL Id: hal-02018026

<https://hal.science/hal-02018026>

Submitted on 13 Feb 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Léonard Laborie, « L'histoire des grands réseaux techniques : les cloisons tombent », in Eric Letonturier (dir.), *Les réseaux*, CNRS éditions, coll. Essentiels d'Hermès, 2012, p. 62-71.

Version auteur

Alors que l'histoire des réseaux contemporains avait eu tendance à se développer jusqu'alors autour d'objets techniques, elle se recompose autour d'enjeux sociaux et culturels. Comme dans bien d'autres champs des sciences humaines et sociales, le tournant culturel et l'intérêt associé pour les usages font tomber les cloisons. Communication, mobilité, énergie : tels sont désormais les termes qui structurent de plus en plus la recherche sur l'histoire des réseaux.

Les réseaux et leurs spécificités

C'est à partir d'un questionnement économique et technique, centré sur l'entreprise, que se sont imposés les « réseaux techniques » dans le champ de l'histoire contemporaine. Pêle-mêle, le chemin de fer, l'électricité, les télécommunications : ces nouveaux objets dans l'histoire des hommes, à la fois fruits et accoucheurs des sociétés modernes, sont devenus de nouveaux objets, légitimes, de l'histoire académique. En France et à l'étranger, le travail de François Caron sur la Compagnie du chemin de fer du Nord apparaît à bien des égards initiateur¹.

À partir des transports, les autres domaines organisés en réseaux ont été investis, séparément les uns des autres, avec une attention particulière pour les « grands » réseaux. Ces derniers sont spécifiques – du fait de l'échelle de leur déploiement dans les territoires, de l'intensité capitaliste sous-jacente, de leur complexité technique, de la multiplicité des acteurs impliqués, parmi lesquelles en particulier les autorités publiques – et ont chacun leur spécificité.

Par une judicieuse stratégie d'accès aux sources, écrites, orales, mais aussi, dans une certaine mesure, financières, les historiens ont tissé à partir des années 1980 des liens forts avec les entreprises héritières de celles dont ils faisaient l'histoire : le Comité d'histoire de la télévision (1980), l'Association pour l'histoire de l'électricité en France (EDF, 1982), l'Association pour l'histoire des chemins de fer (SNCF, RATP, 1987), le Comité pour l'histoire de La Poste (1995), l'Association pour l'histoire des télécommunications et de l'informatique (1999) pour ne citer qu'eux, ont pu stimuler la recherche sur chacun de ces objets en créant une passerelle avec les dirigeants des entreprises concernées et en soutenant des travaux de jeunes chercheurs, l'organisation de colloques et la publication d'ouvrages. Ce phénomène n'a pas été propre au secteur des réseaux, mais il a été là particulièrement dynamique, sans doute facilité par le fait que les entreprises en question étaient à la fois en situation de monopole et publiques.

Tout ceci a donné la capacité aux historiens de contribuer au Groupe puis au Groupement de Recherche (GDR) du CNRS, mis en place dans les années 1980 pour

¹ Caron François, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973.

travailler sur un mode pluridisciplinaire sur les réseaux, dans le cadre des interrogations plus larges sur les interfaces entre sciences, techniques et sociétés. Les revues *Réseaux* depuis 1983 et *Flux. Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires* depuis 1990 sont les principales émanations éditoriales de cette « aventure intellectuelle »². L'apport des historiens porte sans surprise sur les dynamiques des réseaux, c'est-à-dire sur leur évolution morphologique et organisationnelle dans le temps. La dimension politique est très présente dans les analyses, qu'il s'agisse de production ou de régulation des réseaux. Du point de vue des autres disciplines, il semble que l'histoire aide d'abord à ne pas céder au présentisme : « L'histoire conduit toujours à relativisation et distanciation »³. Respectivement, les interrogations présentes sur les services publics invitent les historiens à déplacer leurs centres d'intérêt. Au carrefour de l'histoire et de la philosophie, l'étude de la genèse et de l'évolution du concept même de réseau, de l'anatomie à son triomphe dans le paysage conceptuel voire idéologique contemporain, en passant par la description de dispositifs sociotechniques, entretient ces réflexions⁴.

Recompositions récentes

S'il existe des techniques et des entreprises aux destins liés mais séparés, il n'existe pas d'hommes ou de femmes ayant un recours absolument exclusif à telle ou telle technique ou entreprise pour se déplacer, communiquer ou accéder à l'énergie. Le tournant culturel, celui qui porte à s'interroger sur le sens culturel des faits sociaux, quelle que soit leur nature, y compris bien sûr technique, impose de faire tomber les cloisons. Les changements récents en la matière portent eux aussi à s'interroger : pourquoi faire l'histoire séparée du transport ferroviaire et du transport par autocar quand la SNCF s'impose parmi les opérateurs autocaristes ? Pourquoi faire l'histoire séparée des médias individuels et de masse quand internet brouille des frontières qui semblaient évidentes ? Pourquoi faire l'histoire de l'électricité séparée de l'histoire du gaz ou du pétrole quand EDF, GDF Suez et Total se concurrencent progressivement sur leurs marchés respectifs, et que les analystes réfléchissent en terme de « bouquet » ou « mix » énergétique ? Les limites entre les secteurs d'activité doivent plus à l'économie politique qu'à la nature. Elles sont elles-mêmes le fruit d'une histoire et non techniquement déterminée.

C'est ainsi que s'affirment progressivement des programmes de recherche en histoire des réseaux transcendant les frontières héritées. C'est peut-être autour des enjeux de la communication entre les hommes que le mouvement a débuté. Médias papier, médias électroniques, médias individuels, médias de masse : la dynamique de décroisement des approches historiques est engagée depuis au moins deux décennies, à travers des notions telles que l'intermédialité⁵. En France, l'existence de la discipline des Sciences de l'information et de la communication et l'essor de la médiologie⁶ ont sans doute renforcé

² Dupuy Gabriel, Offner Jean-Marc, « Réseau : bilans et perspectives », in *Flux*, 2005/4, n°62, p. 38-46, p. 38. Pour un exemple récent de contribution récente à *Flux*, 2011/3-4, n°85-86, « Histoire de la modélisation des réseaux techniques ».

³ Dupuy Gabriel, Offner Jean-Marc, art. cit., p. 43.

⁴ Voir notamment : Musso Pierre, *Critique des réseaux*, Paris, PUF, 2003.

⁵ Griset Pascal, *Les révolutions de la communication*, Paris, Hachette, 1991 ; Bertho Catherine, Barbier Frédéric, *Histoire des médias, de Diderot à internet*, Paris, Colin, 1996.

⁶ *Cahiers de médiologie*, 1996-2004 puis *Medium*, 2004-.

cette tendance, de même que les promesses contemporaines de la « société de l'information » et de la « société de la connaissance ». Quant à l'histoire de l'internet, portée par la convergence numérique, elle est par nature à la croisée des chemins⁷. Resterait de notre point de vue à intégrer davantage les communications postales qui, non ou peu électroniques, est restée assez à l'écart de cet ensemble, alors qu'elle en est véritablement un des pivots historiques.

Dans le secteur des transports, le mouvement est plus récent et plus ferme. Les uns ont clamé, les autres ont interrogé⁸, la nécessité en effet de passer d'une histoire des transports, faite par mode, à une histoire de la mobilité qui irait au-delà des questions strictes d'intermodalité. Les modes ont chacun une histoire propre, mais interroger, à un moment donné, ce que les différents modes disent des usages et des besoins peut aussi être riche d'enseignement pour l'histoire, comme il l'est déjà pour la sociologie. Autrement dit, on peut toujours faire l'histoire d'un mode, l'automobile à Lyon ou le bus à Paris par exemple, mais on lui donnera d'autant plus de relief qu'on le situera par rapport aux autres modes, autour de problématiques partagées comme celle de la construction et du vécu de l'espace public urbain⁹. Un même déplacement peut s'opérer vers les problématiques historiques liées à la vitesse, aux paysages ou encore au tourisme.

Autour de la question de l'énergie, là encore le paysage se recompose. Le mouvement est moins avancé en histoire, alors que des juristes, des économistes ou même des universités font volontiers de ce sujet un tout¹⁰. S'il manque encore des synthèses sur l'histoire de l'énergie en France, des jalons sont posés qui montrent que la direction est toutefois prise. Les politiques publiques, qui ne peuvent être abordées purement par formes ou sources d'énergie –électricité, gaz, pétrole, renouvelables / non renouvelables–, ont notamment fait l'objet d'une publication d'ensemble¹¹. Certains historiens n'hésitent plus à passer d'une énergie à l'autre, faisant émerger au fil de leurs publications des questions transversales telles que celles des risques, de la précarité ou de la transition énergétiques¹².

Des trois enjeux, la mobilité nous semble être celui qui s'est le plus imposé dans le paysage académique en tant que champ de travail délimité et légitime. Ici comme ailleurs, la tentation de surjouer la rupture peut exister, en oubliant les travaux précurseurs et en exagérant la portée des apports. À l'avenir, il s'agira davantage en

⁷ *Le Temps des Médias*, n°18, « Histoire de l'Internet, Internet dans l'histoire », coordonné par Jérôme Bourdon et Valérie Schafer, 2012.

⁸ Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009.

⁹ Passalacqua Arnaud, *L'autobus et Paris*, Paris, Economica, 2011 ; Gardon Sébastien, *Goût de bouchons, Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes et Cie, 2011.

¹⁰ Voir le Laboratoire interdisciplinaire des énergies de demain (LIED), à l'Université Paris 7 Diderot.

¹¹ Alain Beltran, Christophe Bouneau, Yves Bouvier, Denis Varaschin et Jean-Pierre Williot (dir.), *État et énergie. XIXe-XXe siècle*, Paris, CHEFF, 2009.

¹² C'est le cas tout particulièrement d'Alain Beltran : *La Ville-lumière et la fée électricité. L'énergie électrique dans la région parisienne : service public et entreprises privées*, Paris, IDHI-Rive Droite, 2003.

réalité, au minimum, de croiser les approches antérieures et, au maximum, de les compléter. Quoi qu'il en soit, on observe que les associations et comités créés antérieurement demeurent, et que les nouvelles structures qui naissent des recompositions ne peuvent s'appuyer sur telle ou telle entreprise, du fait de cette antériorité, mais aussi des concurrences qui opposent lesdites entreprises¹³.

Transversales en chantier

Les entreprises qui se sont construites sur deux ou plusieurs secteurs ainsi que les liens fonctionnels entre les acteurs de la mobilité, de l'énergie et des communications ont depuis longtemps été abordés par les historiens, en relation étroite avec le concept de système technique¹⁴. Les chercheurs qui composent les différentes associations et comités précités participent du reste souvent à plusieurs d'entre eux. Dans cette optique, tous les liens n'ont toutefois pas été étudiés. La navigation, du radiophare au GPS ou l'histoire politique, économique et culturelle de la recherche d'une substitution des moyens de communication au transport restent à ce jour des angles morts.

Mais au-delà des liens techniques et économiques, on peut discerner des transversales qui permettent d'interroger en même temps l'ensemble des grands réseaux et qui, respectivement, permettent à l'histoire de chaque réseau de contribuer à des investigations plus larges. Pensons à la problématique du tourisme¹⁵ ou de l'environnement ; à l'approche transnationale qui est foncièrement liée à celle de réseau en ce qu'elle privilégie l'étude des circulations, flux, transferts, permettant notamment de mettre en perspective dans la longue durée l'histoire des empires, de la mondialisation, de la négociation de ce que pourrait ou devrait être l'Europe¹⁶ ; à l'histoire de la fabrique de la décision et de la démocratie technique¹⁷ ; au rapport de nos sociétés au temps et à l'espace. On en conviendra aisément, ces différentes questions sont fondamentales. Elles dépassent de loin les seuls grands réseaux techniques. Mais ces derniers y ont joué et y jouent un rôle de premier plan.

La conclusion n'est pas simple. L'histoire des grands réseaux en France est née et s'est en partie autonomisée dans le champ de l'histoire économique et de l'histoire technique.

¹³ Dans le domaine de la communication : la Société pour l'histoire des médias ; dans le domaine de la mobilité : l'association P2M, pour Passé Présent Mobilité, à ne pas confondre avec sa grande sœur internationale, T2M (pour Traffic Transport and Mobility).

¹⁴ Voir les travaux de Bouneau Christophe, notamment : *Entre David et Goliath. La dynamique des réseaux régionaux. Réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle*, Bordeaux, MSHA, 2008.

¹⁵ Bertho Catherine, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

¹⁶ Sur l'Europe : Kaijser Arne, Van der Vleuten Erik (eds.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*, Canton (Mass.), Watson Publishing International / Science History Publications USA, 2006 ; Badenoch Alexander, Fickers Andreas (eds.), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Basingstoke, Palgrave, 2010.

¹⁷ Déjà bien éclairée en France par Marnot Bruno, *Les ingénieurs au parlement sous la III^e République*, Paris, CNRS éditions, 2000. Voir aussi le projet Resendem (« Les grands réseaux en démocratie : innovation, usages et groupes impliqués dans la durée (19^e-21^e s.) ») : www.msha.fr/resendem

Les communautés se sont structurées autour d'organisations, comités et associations, en lien avec les entreprises étudiées. Depuis quelques années, des recompositions sont à l'œuvre, essentiellement par rapprochement autour d'enjeux communs soulevés par le tournant culturel et par la reconfiguration contemporaine des secteurs d'activité concernés. Il n'y a pas de chaire ou de revue d'histoire des « grands réseaux techniques ». Mais cet objet n'en reste pas moins, et peut-être plus que jamais, admis par l'ensemble des historiens, pour qui les réseaux sociotechniques sont une forme parmi d'autres d'organisation et de projet des sociétés contemporaines.

A ajouter si possible :

-Si Fernand Braudel avait bien relevé combien l'insuffisance des moyens de transport, de communication et d'approvisionnement en énergie avait freiné le développement économique durant l'Ancien Régime et si pour David Landes, les réseaux incarnaient et portaient le changement économique et social qui caractérisait les sociétés industrielles depuis la fin du XVIIIe siècle, au début des années 1980, les études précises manquaient. Une vingtaine d'année plus tard, le tableau était fort différent.

-L'étude fondatrice de Hughes avait durablement orienté les travaux sur les enjeux de pouvoir liés aux réseaux, ces ensembles composés d'éléments interconnectés à la fois matériels (infrastructures) et humains (savoirs, organisations, institutions). Hughes s'était en effet employé à montrer que les réseaux d'énergie électrique innervant les sociétés occidentales depuis les années 1880 étaient aussi des réseaux de pouvoir –celui des entreprises qui les construisaient ou les exploitaient et celui des responsables politiques qui les concédaient ou les plaçaient sous gestion publique. Le binôme entreprises/pouvoirs publics était et reste au cœur de l'analyse.