

Scientia Canadensis

Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine
Revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine

Scientia
Canadensis

Jean-Louis Loubet. *Une autre histoire de l'automobile*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. 2017. 404 p. ISBN 978-2-7535-5208-1

Étienne Faugier

Volume 43, Number 1, 2021

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1078931ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1078931ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

CSTHA/AHSTC

ISSN

1918-7750 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Faugier, É. (2021). Review of [Jean-Louis Loubet. *Une autre histoire de l'automobile*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. 2017. 404 p. ISBN 978-2-7535-5208-1]. *Scientia Canadensis*, 43(1), 119–121. <https://doi.org/10.7202/1078931ar>

All Rights Reserved © Canadian Science and Technology Historical Association / Association pour l'histoire de la science et de la technologie au Canada, 2021

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

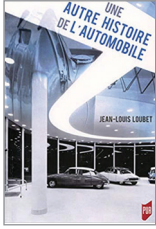
<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

Érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>



Jean-Louis Loubet.
Une autre histoire de l'automobile. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. 2017. 404 p. ISBN 978-2-7535-5208-1.

Le titre de l'ouvrage a de quoi susciter la curiosité en proposant une « autre histoire » de l'automobile. Jean-Louis Loubet, spécialiste de l'histoire de l'industrie automobile française, propose une histoire de l'automobile par dates, s'inscrivant ainsi dans la lignée des travaux français d'histoire globale. Pour appuyer son propos, l'auteur a recours aux archives des industries automobiles (Peugeot, Renault, Citroën notamment), des banques et des ministères qu'il a consultés depuis plusieurs années.

Plutôt que de s'en tenir à une évolution chronologique, il prend le parti de proposer une éphéméride, présentant, mois par mois, des événements et des faits historiques. Dans un premier mouvement, cette structuration perturbe et stimule le lecteur, l'amenant à faire des allers et retours entre les débuts de l'industrie automobile à la fin du XIX^e siècle et le début du XXI^e siècle. Mais, on perd de vue la progression des événements qui parfois se recourent ou se font suite : pensons aux liens entre le cycle et l'automobile à la fois du point de vue industriel (l'avenir de l'automobile, mercredi 6 janvier 1892, p.13) et du point de vue sportif (Paris-Brest, dimanche 6 septembre 1891, p.263).

L'approche par événements historiques s'avère pertinente puisque l'auteur propose une histoire mondiale

de l'industrie automobile. Ce dernier aborde ainsi l'échec commercial de la Nano de l'industriel indien Tata, présentée le 10 janvier 2008 comme la voiture la moins chère du monde (49), la naissance du toyotisme et l'essor de la puissance industrielle asiatique dès 1980 (141), l'accession de Toyota au premier rang mondial des constructeurs automobiles en 2007 (258) ainsi que l'aura « hier comme aujourd'hui » de l'Ile Seguin, siège de l'usine Renault entre 1929 et 1992, aujourd'hui complètement réaménagée (342).

Il s'agit aussi d'une analyse historique des sites industriels. Pour l'entreprise Renault, l'auteur évoque l'effondrement en 1917 du bâtiment C4 des usines à Billancourt en raison d'un manque d'entretien durant le conflit mondial (195), les difficiles tractations de Renault pour s'installer en Algérie en 1961 (p.68) et la grève emblématique des ouvriers de Renault sur l'Ile Seguin en 1968, qui acquiert l'étiquette de « forteresse ouvrière » (174). Pour Citroën, il mentionne l'inauguration par le président de République d'une usine dans la banlieue de Rennes en 1960, poussée par une politique étatique de déconcentration (276). Pour Peugeot, il est question de son installation en Iran en 1976 dont les négociations ont démarré en 1974 avant de rependre à zéro avec l'instauration de la Nouvelle République d'Iran (313).

Ce sont à la fois des histoires économiques et des histoires de circulations qui nous sont présentées. La nationalisation de l'entreprise Renault au sortir de la Seconde Guerre

mondiale (18) et le remplacement à la demande de l'Etat de Bernard Hamon par Georges Besse en janvier 1985 (44) confirment le premier point. La distribution de la Dauphine de Renault en 1957 pour le marché américain, rebaptisée Floride, entérine la circulation des individus et des objets (163).

Plusieurs icônes automobiles sont également évoquées. Pensons à la Ford T, apparaissant en 1908 et qui, contrairement à la légende lancée par Henri Ford, n'était pas toujours noire (231 et 247), à la DS de Citroën, qui fait sensation au Salon de l'automobile de Paris en 1955 avec 80 000 commandes (299), à la Coccinelle de Volkswagen qui, née en 1938 et ayant séduit l'Europe comme l'Amérique, tire sa révérence en 1977 (251), et, finalement, à l'élaboration du « van à la française » de Renault, renommé Espace en 1982 (364).

Jean-Louis Loubet conclut en découpant l'histoire industrielle automobile en quatre temps : celui « des pionniers et des inventeurs [1890-1918], celui des ingénieurs et des gens d'usines [1918-1945] [...] le temps des commerçants et du marketing [1945-1980], enfin celui des gestionnaires et des financiers 1980-] » (377). Cette mise au point, pertinente et bienvenue, réagence l'ensemble des faits historiques et permet de prendre de la hauteur pour contempler l'horizon industriel du siècle passé. Ainsi, on pourrait dire que l'on est passé d'une automobile destinée à subvenir aux besoins de la population à une automobile source de profit pour les seuls actionnaires.

La dernière phrase (385) laisse en suspens le futur de l'automobile pour ce XXI^e siècle naissant où le désamour est présent selon l'auteur. S'il est vrai que d'un point de vue occidental, la présence réelle des industries a disparu du fait de la mondialisation, l'automobile dispose d'un réservoir de désir culturel (littérature, cinéma, arts, patrimoine) et s'avère indispensable dans les périphéries urbaines et les espaces ruraux. Que ce soit par plaisir ou par choix, l'automobile, sous ses diverses formes, demeure pertinente selon les situations.

Au final, si la proposition de l'auteur pour « une autre histoire de l'automobile » est davantage dans la forme que dans le fond, on apprécie ces notices qui apportent un éclairage sur l'histoire de l'industrie automobile. On prend conscience que pour qu'un événement face date, il s'inscrit nécessairement dans un contexte historique et géographique. Ce que montrent de manière surprenante ces jours historiques, c'est que l'histoire industrielle de l'automobile est une histoire humaine et plus précisément une histoire d'hommes, les femmes étant absentes de ce volume de près de 400 pages. De plus, il n'est pas fait mention des enjeux environnementaux qui doivent peser plus fortement sur les industriels à mesure que l'on avance dans le XX^e siècle, de même que les exigences de sécurité auxquels doivent s'astreindre les firmes automobiles.

On ressort de la lecture de cet ouvrage avec une vision en pointillé d'acteurs gravitant dans et autour de la sphère industrielle automobile. On acquiert aussi une vision panoramique

de l'évolution de l'industrie automobile au XX^e siècle qui soulève des questions pour le XXI^e siècle : Quel sera le combustible des automobiles ? Comment les industriels vont-ils faire face aux concurrences étrangères ? Où seront produites les automobiles ? Et peut-être plus important : dans quels

but seront fabriquées ces dernières ? Il ne s'agit là que de quelques questions, mais elles indiquent des défis passionnants à relever pour l'industrie automobile.

*Étienne Faugier, Université Lumière
Lyon II*