

CAHIERS FRANÇOIS VIÈTE

Série I – N°5

2003

Varia

- ANNE-FRANCOISE GARÇON – *Introduction : autos mobiles, autos coincées...
l'innovation et ses temporalités*
- ANNE GUILLOU – *L'adoption des innovations techniques*
- ANNE-FRANCOISE GARÇON – *La voiture électrique dans La Nature (1890-1900),
approche micro-historique d'un échec technique*
- PATRICK HARISMENDY – *Mentalités et usages sociaux de quelques objets techniques
en Bretagne (début XX^e siècle)*
- BRUNO GAUTHIER – *Des voitures et des hommes*
- MARTINE COCAUD – *Une adoption à pas comptés : les femmes et l'automobile*
- GERARD EMPTOZ – *L'industrie pétrolière en Basse-Loire : création et premières
étapes de la raffinerie de Donges*
- MATHIEU FLONNEAU – *« L'adaptation » de Paris à l'automobile, 1954-1955 : années
terribles ?*
- JEAN OLLIVRO et SYLVAIN ROUAULT – *Une géographie mouvante : l'organisation des
flux automobiles bretons et son évolution*

Centre François Viète
Épistémologie, histoire des sciences et des techniques
Université de Nantes

SOMMAIRE

- ANNE-FRANCOISE GARÇON 3
Introduction : autos mobiles, autos coincées... l'innovation et ses temporalités
- ANNE GUILLOU 13
L'adoption des innovations techniques
- ANNE-FRANCOISE GARÇON 17
La voiture électrique dans La Nature (1890-1900), approche micro-historique d'un échec technique
- PATRICK HARISMENDY 45
Mentalités et usages sociaux de quelques objets techniques en Bretagne (début XXe siècle)
- BRUNO GAUTHIER 63
Des voitures et des hommes
- MARTINE COCAUD 73
Une adoption à pas comptés : les femmes et l'automobile
- GERARD EMPTOZ 85
L'industrie pétrolière en Basse-Loire : création et premières étapes de la raffinerie de Donges
- MATHIEU FLONNEAU 95
« L'adaptation » de Paris à l'automobile, 1954-1955 : années terribles ?
- JEAN OLLIVRO ET SYLVAIN ROUAULT 121
Une géographie mouvante : l'organisation des flux automobiles bretons et son évolution

INTRODUCTION : AUTOS MOBILES, AUTOS COINCÉES... L'INNOVATION ET SES TEMPORALITÉS

Anne-Françoise GARÇON

1. Pour introduire la réflexion

L'histoire qui se tisse ici n'est pas celle de la production de l'automobile, mais celle de son insertion dans les usages et les modes de vie. Et, en arrière-plan de cette recherche, il y a cette idée qu'il est possible d'utiliser le fait automobile, innovation majeure de la seconde industrialisation, pour avancer dans la compréhension des processus innovants en portant le regard sur les pratiques quotidiennes. Voilà pourquoi nous avons intitulé : "Automobile : vitesse et temps morts de l'innovation", les troisièmes journées d'étude du groupe pluridisciplinaire de recherche "Innovation et culture technique"¹.

Une journée précédente, en octobre 1997, avait réuni des chercheurs de tous horizons, ethnologues, géographes, historiens, sociologues, sur le thème de "L'automobile, son monde et ses réseaux"². Enrichissante, la confrontation avait amené, entre autres résultats, à la prise de conscience d'une dissociation entre les représentations. En fin de débats, nous étions tombés d'accord sur ce fait que l'appréhension de l'automobile ne s'était pas faite sur un mode uniforme, qu'à son propos s'étaient forgées trois images mentales distinctes et repérables, établies diversement et ne se rejoignant qu'en partie. Ainsi, les usagers, (un terme qui ne se limite pas au seul automobiliste) investissent leur voiture d'une manière qui échappe au projet des constructeurs ; ainsi l'image

¹ Formé à l'instigation du CRHISCO (université Rennes 2-CNRS), le Groupe "Innovation et culture" rassemble des chercheurs du RESO (université Rennes 2-CNRS), du Centre François Viète d'Histoire des sciences et des techniques (université de Nantes) et de l'Atelier de recherche en sociologie (université de Bretagne occidentale, Brest).

² Contributions publiées dans : Garçon, A.-F., (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, PUR, 1998.

échafaudée par les administrateurs, dont le travail est de gérer les flux, coïncide imparfaitement avec celle que veulent en donner les constructeurs, et *a fortiori* celle élaborée par les utilisateurs. Aussi bien, qui cherche à appréhender l'économie de l'automobile – terme à prendre ici dans son sens global – ne saurait dédaigner cette diversité de représentations. Car elle induit des temporalités distinctes dans le processus d'insertion et d'extension. Comment, en effet, poser en hypothèse, une (r)évolution à rythme singulier, un battement temporel unique alors qu'il y a pluralité des images induites et des pratiques ?

C'est avec cet horizon de pensée que nous nous sommes retrouvés pour la troisième fois, professionnels de l'automobile, chercheurs en sciences sociales et en sciences humaines à la Maison des Sciences de l'Homme à Nantes en octobre 1998³. Il s'agissait d'approfondir les modalités du processus d'insertion de l'objet technique dans les usages, en envisageant la question en termes d'accélération, de ralentissements, voire de régression ; en étudiant la possibilité d'effets retours par le jeu des interactions entre les divers niveaux, social, économique, politique. Ce cahier fait le point, trois ans plus tard, sur des travaux qui n'ont cessé depuis. Le lecteur y trouvera ce qui est apparu de la manière dont les divers groupes sociaux, collectivités, institutions, individus ont appréhendé et appréhendent, ont assimilé et assimilent, ont rejeté et rejettent momentanément ou durablement la nouveauté. Bien sûr, ce sont là des résultats partiels, mouvants par définition, inachevés par obligation. Mais il a semblé utile de les présenter à ce moment du parcours, ne serait-ce que pour mesurer l'impact de l'investigation sur la recherche, apprécier en quoi ils sont susceptibles d'enrichir, voire d'infléchir le questionnement.

2. Une approche historique des pratiques...

En avant-propos, nous avons placé une réflexion globale sur l'innovation, sorte de fil rouge destiné à étayer la réflexion, à la resserrer autour de points d'achoppement qui sont autant de points

³ Sont intervenus, outre les auteurs présents dans cette publication : Patrick Bertholon (Direction du design, Renault), François Bihorel (artiste-peintre), Stéphane Chevrier et Stéphane Jugué (LARES), Yves Cohen (EHESS), Christian Delaunay, inspecteur honoraire des Ponts & Chaussées, Paul-Philippe Kord (Pyro-industrie), Bruno Lefebvre (université de Nantes), Philippe Ménerault (INRETS), Antoine Nastasi (Psychanalyste, membre du IV^e groupe), Yveline Pallier (MST métiers de l'exposition, université Rennes 2), Jean-Noël Retière (université de Nantes).

d'épreuves, de vérification et d'approfondissement. Forte d'un travail antérieur sur l'électricité⁴, Anne Guillou fixe les règles de pensée, ou plus exactement d'approche. L'innovation, dit-elle, "perturbe les grands systèmes"; son introduction suppose des "règles d'acceptation"; elle nécessite des "médiateurs". Elle doit être attendue, ne pas contredire le système en place; devenir "routine" et pour ce faire, "emprunter les chemins de la transmission". Proposition capitale: pour être acceptée, l'innovation doit donc se transformer en son contraire ou intervenir sur un terrain vierge, vide d'habitudes matérielles et mentales. La question renvoie inévitablement à celle – double – des "passeurs" et du contexte d'accueil. Et, du coup, cette autre surgit: les sociétés innovantes seraient-elles celles-là qui, dans leur moyen de régulation et/ou dans la structuration d'ensemble, sociale et culturelle, disposent de quoi faire face, détiennent dans leurs agencements, dans leurs référents, dans leurs mouvements, quelque chose qui leur donne les ressources d'éponger le désordre, de le réduire, de l'appriivoiser?

Les articles qui suivent sont autant d'études de cas, autant de variations sur ce thème. Une archéologie du processus innovant se tisse là, véritablement, qui prend pour terrain les modes de pensée et d'action et mobilise histoire, ethnologie et sociologie. Dans la lignée de ses travaux antérieurs, Patrick Harismendy interroge la notabilité haute-bretonne (Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord, Morbihan), sonde l'aptitude de cette catégorie sociale à adopter les nouveautés techniques dans les années 1890-1920, automobile bien sûr, mais aussi téléphone et électricité. Effectuée à partir du dépouillement du journal *La Nature*, l'histoire de la voiture électrique fournit d'utiles renseignements sur la manière dont se constituèrent les représentations dans ce moment premier (1890-1900) où rien n'indiquait la suprématie future du moteur à pétrole. Dans l'optique qui lui est habituelle d'une micro-histoire des comportements, Martine Cocard se livre à l'analyse fine de ce qui a poussé la femme d'Ille-et-Vilaine à prendre le volant, avant et après la Grande Guerre. Consacré à Donges, qui donna à l'Ouest, la nécessaire essence, l'article de Gérard Emptoz rappelle qu'il ne saurait y avoir d'autos sans carburant: l'établissement de réseaux de distribution fut un enjeu autant que la transformation du réseau routier. Mathieu Flonneau apporte un regard neuf et subtil sur le Paris embouteillé des années cinquante et montre combien la situation anticipait par ses imbroglios de sens sur les grands

⁴ Guillou, Anne, (dir.), *Enfin... la nuit devint lumière. L'arrivée de l'électricité dans le Finistère*, Spezet, Coop Breizh, 1996.

blocages routiers des décennies suivantes⁵. Le dépouillement approfondi du registre des cartes grises entre 1911 et 1918 en Ille et Vilaine, réalisé par Bruno Gauthier éclaire la structure sociale de la propriété automobile et son acquisition par une population disposant de hauts revenus et dont la profession réclamait à la fois une forte mobilité et un besoin de distinction. Jean Ollivro, enfin, poursuit son analyse des spécificités de la géographie du réseau routier breton, et des risques que fait courir à l'économie bretonne l'évolution en cours. Ainsi se dévoilent, au fil des articles, les facteurs d'acceptation, les blocages, les déchirures, la désorganisation obligée, les recompositions nécessaires.

3. ... qui travaille à la dissociation des temporalités...

Ce cahier ne privilégie pas la réflexion linéaire. Notre souci a été d'instaurer au fil de la lecture des va-et-vient de pensée entre terrains et époques considérés de manière à ce que s'établissent d'utiles corrélations. Le but : faire émerger les temporalités et les distinguer. L'analyse court des années 1895, moment où l'automobile fait irruption dans les modes de circulation jusqu'au milieu des années cinquante, moment où elle devient le mode essentiel de déplacement aux yeux des Français. Elle s'intéresse donc à ces temps d'avant l'auto de masse, ce qui somme toute est logique eu égard au programme défini, eu égard aussi au temps de latence qu'a connu l'insertion du nouvel objet technique.

Qu'en est-il de cette insertion, quand on la saisit dans sa globalité ? Il serait loisible et somme toute rassurant d'imaginer à ce propos une avancée lente, progressive autant qu'inéluctable, une diffusion croissante des notables vers les classes moyennes, de la ville vers la campagne, des classes moyennes vers les classes populaires. Un tel schéma a pour lui d'être confortable. Mais il masque la complexité du processus. Appréhendée dans le détail, la cadence diffère manifestement. Deux temps apparaissent, inégaux en durée : celui bref et puissant (une dizaine d'années) de l'engouement ; celui, long et malaisé (presque un demi-siècle) de la généralisation. Les années 1895-1905 furent bruyantes en effet. Un rêve s'affirme, un monde technique fait irruption avec ses objets propres, son vocabulaire et ses comportements. La mise au point de l'automobile a coïncidé, on le sait, avec l'émergence économique de l'individu, avec le déplacement des valeurs sociales vers l'hygiénisme, le tourisme, le sport, qui furent autant de réponses au délitement social. Il

⁵ Citons du même auteur : Flonneau, Matthieu, "Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation et l'impact de l'automobile à Paris au XX^e siècle", *Le Mouvement Social*, n° 192, juillet-septembre 2000, pp. 99-120.

y eut donc un temps d'“automaboulisme”, pour reprendre l'expression d'un des ingénieurs rédacteurs de *La Nature*. Puis ce fut la pause, une sorte de stase : “Le bouleversement s'opère lentement”, observe Patrick Harismendy ; “rien n'est interdit mais pourtant, rien ne bouge” confirme Martine Cocaud. Ainsi, contrairement aux États-Unis, la représentation collective de l'automobile s'est élaborée avant la massification de son usage. On mesure l'importance du corrélat méthodologique : une telle différence dans les tempos d'insertion interdit l'application brute des résultats fournis par les chercheurs américains sur ce sujet⁶. Le comparatisme en sort grandi !

Cette temporalité globale ne saurait exister sans le faisceau de temporalités partielles qui s'imbriquent et se déploient en son sein en des rythmes tantôt semblables, tantôt différents. On pensera d'abord à la réalité technique, encore qu'il serait plus exact (et plus disgracieux) de parler de réalité technico-économique. Comment, par exemple, ne pas rapporter les lenteurs de l'entre-deux guerres à l'absence en France de ressources en carburant ? Incontournable, cette réalité physique n'a pas pour peu, contribué à maintenir le marché en son état de hiérarchisation. Gérard Emptoz montre l'importance du problème posé par la fourniture en carburant entre les années vingt et les années cinquante, ce pour quoi la Bretagne s'est emplie plus rapidement de garagistes et de mécaniciens que de pompes à essence. Nul retard pourtant ici. La province, au contraire, disposa précocement d'un pôle de réception et de distribution avec la raffinerie de Donges. Et comme il est fréquent en histoire des techniques, les guerres ne contribuèrent pas pour peu au développement de l'industrie nantaise du raffinage, celle de 14-18 en lui procurant des infrastructures portuaires ; celle de 39-45, en lui évitant (et ce n'est pas le moindre des paradoxes) une obsolescence précoce des installations par le biais des destructions.

Ne pas avoir de pétrole, c'était obligatoirement en importer, c'était donc injecter du politique. D'où cet autre *tempo*, celui de la prise en main institutionnelle des réseaux pour leur construction, leur entretien, leur gestion. Or, ni l'administration centrale, ni l'administration locale ne se précipitèrent pour encadrer l'objet technique nouveau.

⁶ Flink, James, J., *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Cambridge, Mass, 1970. Saint-Clair, David, J., *The Motorization of America Cities*, New-York, 1986. Borg, Kevin, “The ‘Chauffeur Problem’ in the Early Auto Era : Structuration Theory and the Users of Technology”, *Technology and culture*, vol. 40, octobre 1999, pp. 797-832. Schrag, Zachary, M., “The Bus is Young and Honest”. *Transportation Politics, Technical Choice and the Motorization of Manhattan Surface Transit, 1919-1936*, *Technology and culture*, vol. 41, January 2000, pp. 51-79.

L'attitude contraste furieusement avec l'engouement manifesté par le public. Comment qualifier cette attitude ? Faut-il parler d'inertie ? d'aveuglement ? de refus ? L'analyse conduit à distinguer les points de vue, celui des automobilistes et celui de l'administration. Précocement annoncé et mis en œuvre d'emblée, le souci des premiers fut d'éviter l'intervention de l'État, de ne rien faire qui puisse provoquer l'encadrement institutionnel. De ce point de vue, la bataille fut gagnée : la doctrine s'est fixée précocement de l'individu maître de son véhicule autant que de sa vitesse et la réglementation automobile n'a pas été (n'est toujours pas) un objet majeur de législation. Ceci dit, la volonté des usagers si elle s'est inscrite dans l'inertie administrative, si elle en a profité, ne l'a certainement pas provoquée. Et là, moins qu'ailleurs, il ne saurait y avoir d'explication unique. Évoquons, entre autres traits structurels, la pauvreté de l'État, constante de l'histoire administrative et ce fait, bien mis en évidence par Patrick Harismendy, qu'au sein des Ponts & Chaussées, la chaussée avait cessé d'être un lieu de valorisation du travail ingénieral⁷. Ajoutons-y, au plan régional, cette circonstance particulière : lorsque l'automobile arrive en Bretagne, elle est immédiatement adoptée par les notables bretons, mais sur le mode de l'apanage, pour leur déplacement personnel. Cet immobilisme provincial est-il le fruit des seules mentalités ? Le grand chantier des années 1890-1910, en terme de transports publics est la construction du "réseau Breton", un réseau ferroviaire à voie métrique centré sur Carhaix, destiné à désenclaver l'économie du centre Bretagne⁸. En d'autres termes, les conseils généraux travaillaient à d'autres aménagements ; "le système était occupé", pourrait-on dire. Cela compte aussi.

L'interférence entre politique et technique a pu jouer d'une autre manière. Ainsi le Paris du milieu des années cinquante, avec ses encombrements, offre une préfiguration presque grandeur réelle de ce que sera le futur du flux automobile, le rapport nouveau entre accélération et temps morts, entre vitesse et bouchons. C'est tout l'apport de la contribution de Mathieu Flonneau, de montrer : 1) que les techniciens précocement sensibilisés au problème, travaillèrent non moins précocement à inverser la tendance ; 2) mais que leurs efforts furent vains. L'auteur décrit avec justesse ce temps (qui s'achève lentement...), où le "bouchon" était synonyme de richesse, symbole de foisonnement. L'amour des Français pour "la bagnole", pour reprendre un mot fameux, répon-

⁷ Harismendy, Patrick, "Du caillou au bitume, le passage à la route moderne", *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 106, 1999/3.

⁸ Le Guyader, Armelle, *Carhaix : une étoile ferroviaire en Centre-Bretagne*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, Rennes, CRHISCO, 2001.

dait concrètement et jusque dans ses implications électorales à “l’automaboulisme” des années 1890.

4. ... en débordant la sociologie des usages

Trois approches majeures se distinguent en définitive, chacune avec ses bonheurs et ses difficultés, chacune avec les risques qu’elle fait courir à la pensée. Il y a au premier chef, la recherche des vecteurs de l’innovation. Ils sont aisément repérables au fil des articles, en termes de classes, en termes de métiers, en terme de génération, en termes de sexe. Les riches, les notables, les jeunes, les garçonnnes, les curés, pour rappeler le bel ouvrage de Michel Lagrée⁹, ont joué le rôle d’initiateurs, de “consommateurs innovants”, ont ouvert la voie. Faut-il pour autant “sociologiser” à outrance l’étude du fait innovant ? Le risque est grand d’éteindre le questionnement en prétendant y répondre par des formulations de type “distinction”, d’autant plus séduisantes qu’elles ont bonne presse. Il apparaît clairement au fil des articles que les vecteurs ne sont pas uniquement des agents sociaux, entendons : des agents observables dans le seul rapport social. Dans la diffusion, l’utilitaire – et donc l’économique – ont joué leur rôle : ainsi les commerçant(e)s ont-ils (elles) compris ce que pouvait leur offrir le nouveau moyen de locomotion et l’ont-ils (elles) adopté, comme le montre bien Martine Cocaud. Et le déport d’intérêt du train vers l’auto (en des termes et sous des formes qui restent à préciser) intervint dans les années trente lorsqu’il apparut en toute clarté combien le transport par camion, par autobus, offrait à l’économie locale cette souplesse dont elle avait besoin et que ne lui fournissait pas le train¹⁰.

Il est plus facile d’innover lorsqu’on est inscrit dans un *habitus* de distinction, ce qui était alors le cas des aristocrates, de la bourgeoisie libérale, de certaines familles paysannes, etc. Des couches sociales, voire tout simplement, localement, des familles sont ainsi désignées par la collectivité environnante pour être les vecteurs du changement, de la modification¹¹. Mais cela fonctionne jusqu’à un certain point. La deuxième approche le met en évidence, qui concerne le renouvellement

⁹ Il s’agit bien sûr de Lagrée, Michel, *La bénédiction de Prométhé. Religion et technologie*, Fayard, Paris, 1999.

¹⁰ C’est net pour la ville de Rennes. Voir : Sévin, Loïc, *urbanisation et transports collectifs à Rennes, la constitution des réseaux*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, Rennes, CRHISCO, 2001.

¹¹ Un fait bien mis en évidence par Anne Guillou dans *Gisèle, ou la vie rebâtie*, Rennes, PUR, 1993.

des normes, en quoi, réellement, l'auto a été innovante¹². Question : de quelle manière l'automobile, objet innovant, a-t-elle été perçue comme dangereuse eu égard aux normes en place ? Réponses (partielles) : dans les années 1890-1900, on a redouté la vitesse, susceptible d'atteindre l'image que l'on se faisait de la respectabilité¹³ ; dans les années 1920-1930, on a redouté la mobilité des femmes, susceptible de déstabiliser le rapport des sexes au sein du foyer ; et durant tout ce temps, les notables (mais furent-ils les seuls ?) ont craint l'extinction des différences sociales, symbolisée, (entre autres) par la panne qui frappait tout le monde et obligeait tout un chacun à passer par le garagiste, ou encore par l'accident. Autant de modifications des normes à partir de quoi se développèrent des résistances : ainsi, l'image négative de la femme au volant ; ainsi l'opposition des notables à la généralisation des nouveautés techniques, automobile, téléphone – en un malthusianisme qui n'est certainement pas étranger à la naissance du "design". Sommes-nous ici strictement dans le social ?

Troisième grande approche enfin : l'incontournable matérialité de l'objet technique, qui augmente ou réduit l'éventail des possibles – quoiqu'il faille discerner jusqu'à quel point on peut parler d'autonomie de la technique, jusqu'à quel point on peut parler de déterminisme. Néanmoins : les plus avisés des Parisiens crurent de l'électromobile, lorsqu'elle roula dans le milieu des années 1890, qu'elle sonnait le glas du fiacre et de ses crottes. Las ! L'espoir s'évanouit en trois années, alors qu'on savait l'énergie électrique plus économique en ville que l'essence. Mais voilà : aucun des constructeurs ne parvint à mettre au point des accumulateurs performants. Et les réseaux de distribution firent défaut. Mieux les représentations liées à l'automobile (l'autonomie) se révélèrent en opposition totale avec celles liées à l'électricité (le réseau centralisé). L'antinomie fit loi, donc. Les électriciens se détournèrent de la voiture électrique ; ils travaillèrent à injecter de leur technique dans les modèles à essence. Et comme en histoire des techniques les rebondissements abondent, l'invention du démarreur électrique, l'une des grandes réussites de cette hybridation seconde, eut pour effet d'autoriser les femmes à prendre seules le volant...

¹² Sur le couple invention / innovation, on lira avec profit : "*L'innovation : Approches historiques, Économies et sociétés, cahiers de l'ISMEA*", série PE n° 4, 1985, et, tout particulièrement : Guillaume, Jacques, "'Invention' et 'innovation' dans l'art du projet", pp. 70-87.

¹³ Nous renvoyons à Studeny, Christophe, *L'invention de la vitesse, France XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995 et à Bertho-Lavenir, Catherine, "Normes de comportement et contrôle de l'espace : le Touring Club de Belgique avant 1914", *Le Mouvement Social*, janvier-mars 1997, pp. 69-87.

Nous ne terminerons pas cette brève présentation, sans insister sur la légitimité de l'approche régionale, ou plus exactement sur la nécessité de territorialiser la question de la réception. Car il y a, en arrière-plan, le cloisonnement, facteur à part entière de temporalité. On a oublié – ou pas assez souligné – combien le XIX^e siècle était un monde cloisonné. La ville, ou plutôt la grande ville, était prête, dès les années 1890, à recevoir l'auto¹⁴. Le vélo, dont on sait qu'il fut la matrice technique de l'automobile¹⁵, avait amené les citadins à désirer d'autres formes de déplacement, plus souples, moins sales, moins archaïques que la traction hippomobile. La province fit valoir d'autres raisons – avec un décalage dans le temps. Contrairement aux idées reçues, la Bretagne n'a pas tardé à adopter le véhicule automobile, encore qu'il faudrait ici des points de comparaison avec d'autres régions. Ce que révèlent les recherches en cours, c'est l'inadéquation ferroviaire à une économie agricole fortement sujette à des variations de quantités à distribuer au fil des ans et des saisons¹⁶. Jean Ollivro, dans son étude, insiste avec justesse sur la particularité bretonne du réseau automobile, l'importance de son chevelu, son absence de centralité, l'importance des étoiles, sa gratuité enfin. On en comprend l'origine, encore que l'histoire fine de cette spécificité reste, là aussi, à écrire. Le géographe en appelle à la vigilance, eu égard aux évolutions actuelles, qui tendent à réifier ce réseau en une forme qui lui conviendrait moins. Car pour lui, "on choisit moins d'aller quelque part, qu'une route nous y mène". Arrêtons-nous sur cette mise en garde, tant elle vaut pour nos travaux.

¹⁴ Voir entre autres : Ansay, F., *Le Désir automobile, essai sur la ville*, Bruxelles, CFC Éditions, 1977.

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

¹⁶ Lebrun, Amélie, *Cidre et pommes à cidre en Ille-et-Vilaine*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, Rennes, CRHISCO, 2001.