Les conflits comme moteurs de la première croissance de l'industrie automobile

Patrick FRIDENSON

L'histoire de l'industrie automobile est largement présentée comme une épopée industrielle au progrès linéaire et continu. Pourtant, elle est marquée par un certain nombre de vues contradictoires et même de conflits. Faut-il produire une voiture de masse standardisée, ou au contraire un objet manufacturé et singulier ? Industriels, actionnaires et consommateurs ont-ils les mêmes visions, et les mêmes intérêts ? Quelle place tiennent leurs divergences dans l'histoire de la croissance de l'industrie automobile ? Dans ce chapitre, Patrick Fridenson propose de revenir sur la première période de croissance de la voiture en l'appréhendant d'abord comme un objet de conflit.

Pour l'histoire comme pour les autres sciences sociales, le fait automobile constitue un kaléidoscope autour d'un objet approprié par des individus et des groupes. Et il l'est beaucoup plus que les industries en réseau autour d'un point central comme les a étudiées le grand historien américain des techniques Thomas Hughes.

La littérature engagée en porte tôt le témoignage avec le récit critique d'Ilya Ehrenbourg sur « la vie des autos » écrit à Paris en russe en 1929. Il couvre tout le cycle du produit : l'intervention américaine au Nicaragua pour protéger les plantations d'hévéas, le pétrole

américain, la banque Morgan, Ford, le travail à la chaîne, Citroën, la voiture. Il a changé de titre selon la langue dans laquelle il est paru à cette époque, puis selon la réédition dans laquelle il a été republié à partir des années 1970 (Ehrenbourg, 1929, 1930a, 1930b). Son impact est allé croissant à partir de cette décennie. Encore durant l'année universitaire 2025-2026 à l'Université de Vienne l'historienne de l'art Sophia Rohwetter fait un séminaire à double sens sur « La vie des autos. Auto-fictions dans l'art du présent » où elle passe en revue Ilya Ehrenbourg, Viktor Šklovskij, Roland Barthes, Monika Rinck, Diane di Prima, Joshua Clover, Rosie Stockton, Anna Kornbluh, Andreas Malm et le Zetkin Collective[1]. En outre, comme François Jarrige, j'ai repensé à ce colloque de Lyon de 2001 qui avait été précédé par un séminaire mensuel d'un an animé par Régis Debray, philosophe et médiologue, et par Marc Guillaume, économiste et entre autres économiste des usages, avec le soutien financier de Renault. Et voyez les thèmes des cinq parties de cette publication (Bertho-Lavenir, 2001). Première partie, mort. Deuxième partie, morale. Troisième partie, espace. Quatrième partie, échange. Et cinquième partie, libido. Par rapport à ces enjeux, j'aurais volontiers ajouté les travaux du philosophe et critique Ivan Illich, qui a joué un rôle tellement important dans les années 1970 sur la mobilité, la lenteur, la vitesse et propagé l'ensemble d'une certaine écologie sociale (Illich, 1975).

Beaucoup d'interprétations ont été données de la naissance et de la croissance de l'industrie automobile : l'héritage de la civilisation du cheval, le développement de l'interchangeabilité des pièces, les rôles distincts des consommateurs pionniers femmes et hommes (Blum, 2004), les capacités des ingénieurs, des designers et des ouvriers qualifiés, les circulations internationales des technologies, des personnes et des idées, la force de la presse, la puissance des grandes compagnies pétrolières, d'abord américaines, qui vont dominer le mix énergétique.

1. https://base.uni-ak.ac.at/courses/2025W/S05681/, (consulté le 30/112025).

Je ne vais pas reprendre ces interprétations aujourd'hui bien connues[2]. Je vais essayer de montrer que dans sa première période de croissance la voiture devient un objet de conflit. Je ne vais donc pas m'inscrire dans l'idée d'une continuité ou d'une évolution linéaire, et encore moins d'un progrès. J'ai choisi de prendre trois thèmes successifs. En premier lieu, est-ce qu'on peut penser comme historien que faire une voiture pour tout le monde, toutes les femmes, tous les hommes était une conséquence inévitable de l'irruption de l'automobile dans le système des transports et la gamme des loisirs ? Deuxième point, je vais me demander si, tout dépendants qu'ils soient, les consommateurs sont des agents passifs du monde automobile ou s'ils ne sont pas, eux aussi, des acteurs de conflit à part entière. Et troisième point, je vais me demander si l'État, les collectivités qui fondent la régulation, imposent une tyrannie bureaucratique et liberticide aux piétons, aux urbains et aux automobilistes ou bien s'ils ne sont pas la conséquence même du développement automobile.

Pour répondre à ces trois questions, je vais interroger ici l'expérience de la société américaine avec la première croissance des entreprises automobiles. Je partirai de la visite que j'ai faite en 2023 à Détroit, puis j'examinerai deux livres récents d'historiens américains, mais d'historiens qui, comme moi et comme bien d'autres, sont tellement imprégnés de sciences sociales que pour eux l'histoire est une science sociale.

Le conflit de rentabilité entre luxe et masse

Est-ce qu'il y avait fondamentalement dans cette industrie automobile de la naissance et du premier développement un intérêt massif à la production de masse ?

Depuis 2001 à Détroit, on peut visiter la deuxième usine Ford qui a été ouverte en 1904 dans un quartier où les noms de rues

2. Quelques références déjà anciennes : Rae (1965 ; et son complément publié en 1985), Laux (1976), Fridenson (1972), Bardou *et al.* (1977 ; version anglaise mise à jour en 1982). Deux mises au point un peu plus récentes : Garçon (1998), Mom (2015).

viennent de l'héritage français de la ville. Elle se dresse ainsi avenue Piquette. Elle n'était pas accessible au public pendant de très nombreuses années parce qu'elle avait été revendue dès 1911 puis fermée. C'est le mécénat qui a permis de la rouvrir et, avec l'aide de bénévoles, de reconstituer l'usine telle qu'elle pouvait être. Cette usine de montage Ford ne ressemble pas du tout à celle que l'on voit sur les photos, dans les livres et les films. Elle est composée de trois étages successifs.

Or, dans cette usine qui est clairement fondée sur les compétences d'une main-d'œuvre masculine très qualifiée (sauf pour les magnétos d'allumage, confiés à des femmes) et sur la sélection progressive par Henry Ford de dirigeants, de techniciens, de contremaîtres, choisis parmi les plus qualifiés possibles, on fabrique des voitures chères pour un tout petit nombre de gens. Et lorsque Ford en vient à l'idée qu'il y a une autre possibilité, c'est-à-dire une voiture pour un plus large public, il se heurte à une opposition absolue de son conseil d'administration. Et il va passer beaucoup de temps à racheter petit à petit les actions des autres actionnaires (qui sont seulement des marchands et des concessionnaires, car c'est sa troisième start-up) jusqu'à ce que les derniers récalcitrants soient en minorité (Nevins et Hill, 1954). Quand on affirme que la première logique de l'automobile dans le monde occidental de la Belle Époque a été la voiture de luxe, on ne dit que la moitié de la vérité. Ce qui compte dans cette industrie naissante, c'est le profit des actionnaires. Les actionnaires de la Ford Motor Company sont extrêmement contents. Ils sont même tellement satisfaits que les documents d'archives qui sont exposés montrent que le prix moyen de l'automobile, non seulement à Détroit, mais aussi sur la côte est, où il y a un certain nombre de constructeurs, monte. Il ne baisse pas. Ce n'est pas du tout la logique. Donc on a un objet nouveau qui permet d'obtenir des dividendes. Ford est en conflit avec ses actionnaires et il ne pourra passer à l'automobile de masse que lorsqu'il aura réussi à se débarrasser de la grande majorité de ses actionnaires.

Ainsi, il n'y a pas d'inévitabilité du luxe. Mais les actionnaires subsistants ne désarment pas. Quand, à partir de 1914, Ford se met à acheter des terrains pour construire une très grande usine, ils jugent leurs dividendes remis en cause. En 1916, deux d'entre eux, les frères Dodge, intentent un procès contre Henry Ford et la compagnie, arguant que les profits constituent un retour sur investissement. Ford rétorque qu'il faut préparer l'avenir et que le profit des actionnaires doit être raisonnable mais pas excessif. En 1919, la Cour suprême de l'État du Michigan tranche en faveur des actionnaires : « A business corporation is organized and carried on primarily for the profit of stockholders. » La compagnie verse alors un dividende spécial à ses actionnaires minoritaires. En 1920, Henry Ford, pour éviter d'autres conflits, leur rachète leurs titres et l'entreprise n'a plus que trois actionnaires : lui, sa femme et son fils. Cette épreuve le renforce dans les convictions populistes qui sont celles des producteurs du Middle West (*Ibid.* : 86-113, complété par Link, 2020 : 28-29, 42-43).

Une question a été clarifiée récemment : celle de la Ford T électrique (McGuire, 2021). Au début de 1914, Henry Ford, devenu le plus grand producteur automobile du monde, annonce un grand projet de Ford T électrique utilisant les batteries nickel-fer inventées en France et perfectionnées avec plusieurs brevets par Thomas Edison, dont il est un admirateur et un ami. Il réserve un terrain pour bâtir une usine spécifique et constitue une équipe de conception et de développement. Un prix de vente de 500 $ est avancé à un moment, presque le même que la version à essence. Mais les prototypes se révèlent longs à charger, produisent un voltage inférieur et ont un prix de revient élevé. L'équipe revient alors à la batterie plomb-acide conventionnelle, mais Henry Ford, qui a dépensé 1,5 million de $, surtout dans des batteries Edison, jette l'éponge fin 1914.

En Europe, les constructeurs français, italiens, allemands, britanniques, belges, suisses, autrichiens ne pensent pas différemment. Quand ils sont actionnaires familiaux de leur société, mais

ils ne le sont pas tous, ou ils ne le sont pas tout seuls, ils s'accommodent de modèles à petite quantité de production qui ont une rentabilité sur les capitaux investis qui est absolument remarquable. Ni les campagnes de certains journalistes ni l'expérience de la production des taxis ne les détournent de cette orientation. Eux ne sont pas populistes.

Par conséquent, l'offre produit des premiers constructeurs résulte d'un conflit à l'origine entre une rentabilité fondée sur l'inégalité, c'est-à-dire servir les plus riches, et l'hypothèse qui est fortement combattue par ceux-ci d'une rentabilité qui serait de servir les fermiers aux États-Unis ou les classes moyennes en Europe.

Mais pour autant les consommateurs et consommatrices sont-ils satisfaits des produits auxquels ils accèdent ?

Le conflit entre producteurs et consommateurs

Ici j'utilise le livre encore insuffisamment connu en France d'une historienne américaine des entreprises, Sally H. Clarke, *Trust and Power* (2007). Sa couverture montre une célèbre patineuse debout dans un cabriolet de luxe de 1936, une Cord 810, la voiture la plus esthétique des années 1930, mais une des plus difficiles à entretenir pour les clients et des plus coûteuses à fabriquer. Le thème qu'elle défend dans ce livre, c'est que les constructeurs américains (mais on peut dire exactement la même chose pour les constructeurs européens, et on pourra le dire après pour les constructeurs japonais) produisent d'abord des voitures défectueuses qui appellent des réparations ou des destructions. Elle ne se limite pas à l'analyse sociologique classique, qui a été aussi celle d'un certain nombre d'économistes et d'historiens, à savoir la présence d'une catégorie de consommateurs pionniers et aptes à prendre des risques (voir deux articles qui ont inspiré beaucoup de travaux : von Hippel, 1986 ; Caron, 1987). Mais elle explique que la confiance a ses limites : quantité de consommateurs américains sont extrêmement mécontents d'avoir des voitures qui tombent en panne, cassent, brûlent et qui peuvent les blesser, les rendre handicapés, les anéantir physiquement. Et, d'autre part, qui leur coûtent très cher à cause de tous ces risques qu'ils subissent.

Ont-ils cependant un pouvoir ? Poser cette question, c'est s'inscrire dans le passage de l'étude des producteurs à celle des consommateurs, considérés comme des acteurs disposant de leur propre agentivité et dont le rôle doit être réévalué, qui est un mouvement de fond de l'histoire et des autres sciences sociales des dernières décennies. Sally Clarke nous présente une analyse inspirée d'Albert Hirschman (1995), d'où le titre *Trust and Power*, prouvant que ces consommateurs ne sont pas des jouets entre les mains des constructeurs, mais vont donner de la voix. Une partie d'entre eux choisit même de protester. Ils saisissent tantôt les garagistes et tantôt les constructeurs. Ces recours en justice font boule de neige. À leur tour les garagistes attaquent en justice les constructeurs parce qu'ils refusent de servir de cibles à leurs clientes et clients ou trouvent que les principales responsabilités sont au-dessus d'eux. Les constructeurs répliquent : « Ce n'est pas nous, c'est la faute des vendeurs, distributeurs, garagistes. » Ces procès aboutissent à des amendes considérables. La justice reconnaît peu à peu que cette dimension du fait automobile lui pose des problèmes nouveaux et finit par trancher. Au niveau local, puis à celui des juridictions d'appel, les tribunaux vont taper au portefeuille.

Après ce premier conflit caractéristique d'un nouveau marché, dans les années 1890-1916, Sally Clarke détaille un deuxième conflit dans les années 1916-1941. La grande majorité des constructeurs sont passés à des voitures de masse et à des carrosseries tout acier. Mais cette nouvelle offre produit met à l'épreuve la loyauté des consommateurs, qui est en principe garantie par l'extension du système des concessionnaires exclusifs. Ils peuvent en effet rencontrer de graves problèmes sur la qualité du produit

et d'autre part sur les mécanismes de fixation des prix, de prix juste, de prix équitable ou de tromperie sur la marchandise.

La troisième partie du livre montre que de 1945 à 1960, les États-Unis passent à un marché mature où la plupart des familles conduisent des voitures, en louent ou en possèdent, pendant que les flottes émergent à la fin des années 1930, mais de très nombreux conflits vont se poser sur la qualité, la fiabilité des voitures, leur niveau de consommation, leur accidentabilité.

En d'autres termes, on a là une démonstration extrêmement forte des conflits à répétition selon les contextes sociaux, économiques, politiques entre les consommateurs du bien nouveau puis massifié et les producteurs, et de la position instable voire inconfortable des intermédiaires (agents, revendeurs, concessionnaires). Sally Clarke explique que de telles relations pourraient être observées dans d'autres domaines. Elle cite l'exemple de la bicyclette et on pourrait ajouter d'autres biens.

Deux idées valent d'être retenues de sa recherche. La première, c'est la question de la fiabilité. Elle dit qu'avoir une Ford Model T, ce n'est pas, contrairement à ce que le cinéma ou la littérature nous disent, avoir une voiture d'une qualité absolue. Simplement, au niveau de prix où elle est, cette voiture est de meilleure qualité que les autres. Celle-ci ne garantit pas une fiabilité absolue. C'est la fiabilité qui met en mouvement les consommateurs et les consommatrices ainsi que la justice. Elle cite les acteurs essentiels dans cette quête de la responsabilité. Parmi eux, les compagnies d'assurances, les clubs d'automobilistes, la presse automobile qui pose exactement ce genre de problème. Il y a donc plusieurs types de porteurs de l'exigence de la *voice* des consommateurs et des consommatrices. La seconde idée est que les constructeurs ne restent pas statiques. Face à la relative monotonie de la production de masse et à la montée de la demande de remplacement, ils ne se contentent pas de faire évoluer la publicité en mettant les produits à bonne distance des hiérarchies managériales (sauf chez Ford), comme l'a montré l'historienne Pamela Walker Laird (1996), ils développent peu à peu

une « esthétique moderne » pour les voitures. Face aux doléances des hommes de la distribution, qui peuvent obtenir le soutien des pouvoirs publics, ils acceptent en plusieurs étapes d'accorder des facilités de crédit et des dispositifs de base aux distributeurs franchisés.

L'analyse de Sally Clarke peut trouver de nombreux échos en France. Il en va ainsi du rôle des ingénieurs dans la presse, la littérature, la vulgarisation technique ou scientifique, tel l'ingénieur civil Raoul Marquis, connu comme journaliste et romancier sous le pseudonyme Henry de Graffigny (1909-1910 ; 1924). De même, les multiples organes de la presse automobile peuvent être des vecteurs de ces conflits (comme point de départ pour la France, voir Spinga, 1973). Pour ma part, j'ai parlé autrefois des conflits des automobilistes avec les piétons ou avec les agriculteurs dans la France de la Belle Époque et des réponses qui leur avaient été apportées après la Grande Guerre (Fridenson, 1991)[3], mais depuis beaucoup de travaux sont allés plus loin. On peut évoquer plusieurs différences. Une première est l'approche des réparations. D'une part, celles-ci en France donnent lieu à la formation de lignées familiales d'artisans dans le secteur de la réparation (Bensoussan, 2000). D'autre part, elles interviennent plus qu'on ne le dit souvent comme élément du changement de véhicule, neuf comme d'occasion (voir le document d'archive en encadré). Une seconde est le rôle de l'automobile et de la route dans la croissance de l'Empire colonial en Afrique (Denning, 2024). Le tourisme automobile en Afrique de l'entre-deux-guerres en est un compagnon (Dvir, 2025). Une troisième est les contreparties un temps souhaitées par Citroën aux innovations radicales de la Très Petite Voiture[4] : par exemple « suppression du permis de conduire – à voir si c'est peut-être imprudent – En tout cas permis gratis – ou à 5 frs. »

3. J'ai poursuivi cette analyse dans « Les réponses à la multiplication des accidents de la route dans l'entre-deux-guerres », qui devait paraître dans un ouvrage dirigé par Pascal Griset, *Citadins, techniques et espaces urbains du XVIII^e siècle à nos jours*, chez L'Harmattan en 1998. Mais le livre n'a hélas pas été publié.

4. Projet de note du 25 mai 1938 et note du 10 juin 1938 (publiés par Jeannin, 2011).

Lettre du directeur d'une agence en Chine de la Banque de l'Indochine au directeur à Paris (1925)

Archives Crédit Agricole, fonds Banque de l'Indochine, 439AH2656, lettre du directeur de l'agence de Tientsin (Chine) au directeur de la Banque de l'Indochine, 10 juillet 1925.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'accorder l'autorisation d'acheter une nouvelle voiture automobile. Celle que nous avons actuellement, une limousine 18 HP, est, en effet, en très mauvais état. Depuis mon arrivée à Tientsin, il ne s'est pas passé de mois sans que j'aie été contraint de l'envoyer à l'atelier pour réparer ceci ou cela. Tout récemment encore j'ai dû dépenser plus de $ 200, pour faire revoir complètement le moteur, mais je ne suis guère plus avancé qu'auparavant, tant il paraît rebelle à toute mise au point, étant certainement d'une très défectueuse fabrication.

Toutes ces allées et venues au garage, pour des résultats aussi négatifs, finissent naturellement par coûter fort cher, en dehors des frais énormes d'essence (28 litres aux 100 km) qu'une voiture d'une telle puissance nécessite. Le reste de la voiture est d'autre part dans un si piteux état qu'il serait absolument nécessaire de la revernir complètement, de remplacer 3 des garde-boues sur 4, refaire entièrement les coussins et charger le drap à l'intérieur, ce qui entraînerait une dépense de 4 à 500 $ au moins.

… l'achat de cette limousine a été pour nous une très mauvaise opération… celle-ci n'a en réalité jamais fonctionné normalement. Toute la série des Renault 18 HP 1921 vendue à Tientsin n'a d'ailleurs causé que des déceptions aux acquéreurs, qui s'en sont débarrassés dès qu'ils ont pu.

Je vous propose donc...d'acheter une autre voiture moins forte, une 15 HP Peugeot, conduite intérieure « Série » du modèle ci-joint, par exemple, dont la consommation en benzine se trouverait réduite à environ 15 litres aux 100 km au lieu de 28 actuellement, ce qui nous ferait une très sérieuse économie.

Le Garage Central, avec lequel nous avions traité pour l'acquisition de notre Limousine Renault, est disposé, en compensation de la mauvaise opération qu'il nous a fait faire en 1921, à reprendre cette limousine au prix de $ 2200 et à commander une voiture Peugeot 15 HP Conduite intérieure qu'il nous céderait à son prix coûtant en se réservant simplement la commission qui lui est ristournée en tant qu'agent par son vendeur.

Le prix de cette Peugeot reviendrait environ à Frs 48 500 livrée à Tientsin ; nous n'aurions donc, du fait de la reprise de la 18 HP, qu'une partie de cette somme à dépenser.

Le conflit entre automobilistes et experts

Les violations des règles de la sécurité automobile créent des conflits entre tous les acteurs et les experts qui s'efforcent de rétablir la sécurité.

Cette fois, pour les États-Unis, je pars d'un livre récent de Lee Vinsel, *Moving Violations*, paru en 2019. La couverture tranche par rapport à la grande majorité des livres sur l'automobile. Elle présente une voiture complètement amochée par un accident à Washington en 1916. Ce que nous dit Lee Vinsel, c'est qu'aux États-Unis une relation extrêmement forte s'est nouée entre la régulation de la mobilité automobile et le changement technique. La régulation est, pour lui, la conséquence la plus forte d'un changement technique permanent qui incite à créer des normes. Et établir des bons usages, des mauvais usages et des lignes permettant de satisfaire des majorités. De ce point de vue, les sciences sociales doivent sortir de l'automobile elle-même, et prendre en compte des éléments comme les routes, la circulation en ville, la signalisation, les pompes à essence et de nombreux autres objets. Tous ces points ont été étudiés par quantité d'historiens ou de juristes, mais, pour lui, tout cela fait système. Ainsi, la régulation est le produit de rencontres entre les agents dominants qui sont les constructeurs d'automobiles, les responsables politiques élus au niveau local, au niveau des États et au niveau fédéral, et les agences gouvernementales. Il montre, reprenant en partie des idées qui étaient déjà chez Sally Clarke, que l'industrie des assurances aux États-Unis à partir des années 1920 crée des structures d'analyse des accidents, s'en va chercher des experts permettant de quantifier, d'étager les responsabilités et la nature des accidents. Elle devient la fondatrice de recherches qui vont avoir lieu dans les années 1950 et 1960 sur ce que c'est qu'une voiture solide, et une voiture stable. En 1959, elle crée un organisme sans but lucratif, l'Insurance Institute for Highway Safety. Pour Lee Vinsel, les agences gouvernementales ne sont pas les organisations de spécialistes parfaitement extérieures qu'une partie de la

littérature de sciences sociales a présentées. Elles sont appuyées et suscitées, demandées par les acteurs qui sont aux prises avec tous les phénomènes de crise surgissant dans la voiture et dans les espaces qui sont les siens successivement.

La focalisation des études sur les deux types de conducteurs les plus dangereux ne mène pas très loin. Alors il y a une autre réponse qui se développe avec le soutien des consommateurs et des consommatrices, c'est la création de standards, conçus pour que la voiture ne soit plus un potentiel cercueil à roulettes, mais devienne sur différentes pièces, différents accessoires, un élément de sécurité. Dès lors le standard apparaît non plus comme un instrument parfaitement capitalistique permettant d'homogénéiser la production, ainsi qu'une partie de la littérature académique l'avait montré (Murphy et Yates, 2019), mais aussi comme une garantie réclamée et demandée par les consommateurs et leurs avocats en matière de sécurité. Lee Vinsel montre ainsi que le standard peut émerger dans une bonne partie des départements de recherche et des bureaux d'études des constructeurs dès les années 1920. Ceux-ci se mettent à chercher des véhicules cumulant qualité et fiabilité. De ce point de vue, les standards entretiennent la propagation du phénomène automobile, du fait social automobile, à partir de l'exigence des consommatrices et des consommateurs. L'« amélioration » de l'automobile étant elle-même le produit de tous les dégâts qu'elle a causés.

Reste la question de la pollution. Lee Vinsel montre que depuis longtemps l'on savait que les véhicules engendraient du monoxyde de carbone potentiellement mortel et que les premiers manuels sur l'automobile mettaient en garde les consommateurs contre le fait de faire marcher leurs moteurs dans des espaces clos. Mais l'idée que les gaz d'échappement agrégés et les autres effluents provenant d'autos pouvaient créer de la pollution dans l'air ambiant n'avait pas reçu d'attention avant les années 1950, quand le smog a surgi à Los Angeles. Jusque-là c'était les fumées résultant de la consommation de charbon qui primaient dans les

grandes villes. Aux yeux du public américain, les accidents restaient le problème majeur associé aux autos.

Faisons de nouveau quelques comparaisons avec la France. Si en 1965, le livre de l'avocat Ralph Nader, *Unsafe at any Speed: The Designed-In Dangers of the American Automobile*, est traduit très vite par deux femmes, et doté par l'éditeur d'un titre accrocheur et plus radical : *Ces voitures qui tuent* (Nader, 1966), et d'une présentation d'un journaliste qui dirige le bureau de l'ORTF à New York, Jacques Sallebert, le texte est suivi d'« annotations techniques concernant les voitures françaises » rédigées par le journaliste automobile Roger Brioult qui en amoindrit la portée pour la France, en affirmant que les véhicules de notre pays bénéficient d'une plus grande sécurité et que beaucoup de problèmes incombent aux automobilistes eux-mêmes. Ces annotations résultent selon toute vraisemblance d'une intervention de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles auprès de l'éditeur français. Quant au réseau routier français, une étude historienne récente établit que les équipements de la route pour l'usage automobile y sont nombreux mais ont longtemps pour but de protéger le piéton jusqu'à ce que des formes successives de partage de la circulation parviennent à s'imposer (Flonneau, 2022).

Conclusion

Les différents conflits que j'ai présentés sont donc un des moteurs de la croissance des premières entreprises automobiles américaines. On pourrait appliquer le même type d'enquête aux productions d'utilitaires, taxis, poids lourds (hors des États-Unis pour l'essentiel, voir par exemple : Mom, 2003 ; Grevet, 2005 ; Passalacqua, 2011 ; Flonneau, 2018 ; Schröter, 2021). On pourrait aussi écrire, comme l'historien américain Philip Scranton vient de le faire (Scranton, 2026), une histoire des tensions qui se sont régulièrement fait jour entre les acteurs de la production et

la distribution des pièces de rechange qui sont un pilier essentiel de cette diffusion, et suggérer qu'elles ont également été motrices des mutations qui ont affecté les premiers équipementiers et les intermédiaires de la distribution et de la maintenance.

Ma seconde conclusion, liée à ce que j'ai écrit à propos des deux conflits entre Henry Ford et ses actionnaires, est que dans l'automobile le régime de la corporation, c'est-à-dire la société anonyme américaine, inscrite dans un cadre juridique et politique représentant la conception du capitalisme américain qui s'est largement diffusé dans le monde, est porteur de conflits entre les actionnaires et les dirigeants de la production et des ventes. Chez General Motors, la configuration est inverse, l'avantage restant aux investisseurs, mais sans éteindre les conflits. Mais ce que l'on sait désormais sur l'histoire des consommateurs, comme sur la régulation de la sécurité et des ventes, montre que, décidément et pas seulement aujourd'hui, dès ses débuts, le fait automobile est technopolitique. Tout comme l'ensemble des transports (Flonneau, Laborie et Passalacqua, 2014 ; Duc *et al.*, 2014), pour l'étude desquels quatre historiens suisses ont mis au premier plan « le comportement des agents de la mobilité (usagers, lobbies…), les effets de la démocratisation de la mobilité et les conflits territoriaux nés de celle-ci, aussi bien au niveau international que dans les espaces nationaux et urbains ».

Ma troisième conclusion va être géographique. J'ai présenté ces conflits dans un cadre national surtout centré sur les villes. Ils vont se répéter dans un cadre international (Mom, 2020 ; Fridenson et Wada, 2019). Mais, paradoxalement, la mondialisation, dont d'autres auteurs du présent recueil ont fait état très justement, fait apparaître un contraste entre deux types de réactions aux externalités négatives du fait automobile. Comme nous l'avons suggéré en évoquant le livre de Lee Vinsel puis l'action de Ralph Nader, la demande d'une plus grande sécurité automobile a pris son élan aux États-Unis. En revanche, les initiatives contre la pollution automobile ont été lancées par des acteurs et actrices extérieurs

aux grandes métropoles automobiles, par exemple en Suède. À l'international, le conflit réapparaît sous une autre forme, revient avec un retentissement beaucoup plus large : non seulement un conflit qui serait interne au monde de l'automobile entre les constructeurs et les consommateurs ou les concessionnaires (ou les ouvriers), mais aussi un conflit qui anime l'ensemble de la société et, par rebonds, les sociétés du monde entier.

BARDOU Jean-Pierre, CHANARON Jean-Jacques, FRIDENSON Patrick et LAUX James M., 1982, *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977. Version anglaise mise à jour : *The automobile revolution. The impact of an industry*, Chapel Hill, North Carolina University Press, 1982.

BENSOUSSAN Véronique, 2000, « Les artisans réparateurs d'automobiles. Entreprises et lignées familiales. Histoire et perspectives d'avenir », Thèse de doctorat en sociologie, Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.

BERTHO-LAVENIR Catherine (dir.), 2001, « Automobile », *Les Cahiers de médiologie*, n° 12.

BLUM Françoise, 2004, « Réflexion sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? », *Histoire urbaine*, n° 11, p. 55-79.

CARON François, 1987, « L'offre créatrice : perspective historique. La France de 1880 à 1929 », *in* Institut de l'entreprise (dir.), *L'offre créatrice. Inventer le client*, Paris, Éditions d'Organisation, p. 87-105.

CLARKE Sally H., 2007, *Trust and Power. Consumers, the Modern Corporation, and the Making of the United States Automobile Market*, New York-Cambridge, Cambridge University Press.

DENNING Andrew, 2024, *Automotive Empire: How Cars and Roads Fueled European Colonialism in Africa*, Ithaca, Cornell University Press.

DUC Gérard, PERROUX Olivier, SCHIEDT Hans-Ulrich et WALTER François (dir.), 2014, *Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*, Neuchâtel, Alphil.

DVIR Zohar Sapir, 2025, « Automobiles, Entrepreneurs, and Empire. Auto-Tourism in Interwar French North Africa », *French Historical Studies*, vol. 48, n° 2, p. 337-365.

EHRENBOURG Ilya, 1929, *Desiat' loshadinykh sil*, Berlin, Petropolis.

EHRENBOURG Ilya, 1930a, *10 CV – Dix chevaux vapeur*, Paris, Éditions Les Revues, (rééd. Genève, Éditions Héros-Limite, 2019).

EHRENBOURG Ilya, 1930b, *Das Leben der Autos*, Berlin, Malik Verlag, (rééd. à Berlin-Est, Volk und Welt, 1960, puis à Stuttgart, Klett-Cotta, 1983. Version anglaise : *The Life of the Automobile*, New York, Urizen, 1976, Londres, Serpent's Tail, 1999. Recension la plus parlante : Alain Claude Sulzer, « Ilja Ehrenburg beschrieb es 1929 : das Leben der Autos », *Rote Revue*, vol. 62, n° 11, 1983, p. 17-18).

FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard et PASSALACQUA Arnaud (dir.), 2014, *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, PUR.

FLONNEAU Mathieu, 2018, « Collective taxis in 1930s Paris: A contribution to an archaeology of "uberization" », *The Journal of Transport History*, vol. 39, n° 1, p. 12-24.

FLONNEAU Mathieu, 2022, *En tous sens. Circuler, partager, sécuriser : une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn, Éditions Loubatières.

FRIDENSON Patrick, 1991, « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, vol. 21, n° 3, p. 306-313.

FRIDENSON Patrick, 1972, *Histoire des usines Renault*, t. I, Paris, Le Seuil (rééd. 1998).

FRIDENSON Patrick et WADA Kazuo, 2019, « Automobiles », *in* Teresa da Silva Lopes, Christina Lubinski et Heidi J. S. Tworek (dir.), *The Routledge Companion to the Makers of Global Business*, Abingdon-New York, Routledge, p. 392-409.

GARÇON Anne-Françoise (dir.), 1998, *L'automobile. Son monde et ses réseaux*, Rennes, PUR.

GRAFFIGNY Henry de, 1924, *L'automobile actuelle : son agencement, sa construction, sa manœuvre, son entretien, expliquée en vingt leçons*, Paris, Albin Michel (rééd. Paris, Hachette-BnF, 2018).

GRAFFIGNY Henry de, 1909-1910, *Le tour du monde en automobile*, Paris, A. Picard et Kaan (rééd. 2018).

GREVET Jean-François, 2005, « Au cœur de la révolution automobile, l'industrie française du poids lourd du plan Pons au regroupement Berliet-SAVIEM : marchés, industries et État en France (1944-1974) », Thèse de doctorat en histoire, Université Lille III.

HIRSCHMAN Albert O., 1995, *Défection et prise de parole. Théorie et applications*, Paris, Fayard, (première traduction française : Face au déclin des entreprises et des institutions, Paris, Éditions ouvrières/ Économie et humanisme, 1972).

ILLICH Ivan, 1975, *Énergie et équité*, 3e éd. revue, Paris, Le Seuil, (rééd. Fayard, 2004).

JEANNIN Catherine, 2011, *De la TPV à la 2 CV (1934-1950)*, Aulnay-sous-Bois, Les dossiers documentaires du Conservatoire Citroën, p. 22-23 et 34-35.

LAIRD Pamela W., 1996, « "The car without a single weakness": Early automobile advertising », *Technology and Culture*, vol. 37, n° 4, p. 796-812.

LAUX James M., 1976, *In First Gear. The French Automobile Industry to 1914*, Liverpool, Liverpool University Press.

LINK Stefan J., 2020, *Forging Global Fordism. Nazi Germany, Soviet Russia, and the Contest over Industrial Order*, Princeton, Princeton University Press, p. 28-29 et 42-43.

McGUIRE Bill, 2021, « Henry Ford's Electric Model T », https://macsmotorcitygarage.com/henry-fords-electric-model-t/.

MOM Gijs, 2003, « Costs, Technology and Culture: Propelling the Early Taxicab, 1900-1925 », *The Journal of Transport History*, vol. 24, n° 2, p. 199-221.

MOM Gijs, 2015, *Atlantic Automobilism: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, New York, Berghahn.

MOM Gijs, 2020, *Globalizing Automobilism: Exuberance and the Emergence of Layered Mobility, 1900-1980*, New York, Berghahn.

MURPHY Craig N. et YATES JoAnne, 2019, *Engineering Rules: Global Standard Setting since 1880*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

NADER Ralph, 1966, *Ces voitures qui tuent*, Paris, Flammarion.

NEVINS Allan et HILL Frank, 1954, *Ford: The Times, the Man, the Company*, New York, Charles Scribner's Sons.

PASSALACQUA Arnaud, 2011, *L'autobus et Paris. Histoire de mobilités*, Paris, Economica.

RAE John B., 1965, *The American Automobile. A Brief History*, Chicago, University of Chicago Press.

RAE John B., 1985, *The American Automobile Industry*, Boston, Twayne Publishers.

SCHRÖTER Harm G., 2021, « One hypothesis, two methods, two results. Shown with the example of the world's truck market, 1970-2000 », *Revue française d'histoire économique*, n° 15, p. 62-87.

SCRANTON Philip, 2026, *Spare Parts*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

SPINGA Nicolas, 1973, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914. Étude de presse*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université Paris Nanterre.

VINSEL Lee, 2019, *Moving Violations. Automobiles, Experts, and Regulations in the United States*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

VON HIPPEL Eric, 1986, « Lead Users: A Source of Novel Product Concepts », *Management Science*, vol. 32, n° 7, p. 791-805.