

C. Brice, D. Diaz (eds.), *Mobilités, savoir-faire et innovations*, in « Revue d'histoire du XIX^e siècle », 53 (2016/2), p. 9-114

di Alexandre DUPONT

Le dernier numéro de la *Revue d'histoire du XIX^e siècle* consacre un dossier de cinq articles à la question du lien entre l'histoire des mobilités et l'histoire des sciences et des techniques, en particulier à travers le thème de l'innovation et de la circulation des savoirs et des savoir-faire. L'introduction à ce dossier, rédigée par Catherine Brice et Delphine Diaz, résume bien les enjeux de cette rencontre : ouvrir un nouveau champ de recherches.

Il y a là en effet un point aveugle de l'historiographie du XIX^e siècle, qui s'est pourtant penchée depuis une quinzaine d'années maintenant sur le champ des mobilités et des circulations et a proposé un décloisonnement bienvenu d'une histoire centrée sur les États-nations. Alors même que la progression des savoirs et des techniques et les enjeux autour de l'innovation et de l'invention constituent l'un des aspects essentiels des révolutions industrielles et industrielles qui jalonnent le XIX^e siècle, ces deux histoires ne se sont que très peu rencontrées.

Une fois de plus, comme le rappellent les deux historiennes, l'impulsion et l'inspiration sont venues de nos collègues modernistes, qui se sont lancés dans cette voie depuis bien longtemps, avec des résultats tout à fait passionnants, dont l'introduction propose un rapide panorama. C'est donc à l'ouverture de pistes de recherches nouvelles pour le XIX^e siècle que ce dossier aspire. L'approche retenue est celle de l'histoire politique et notamment du lien entre innovation et exils politiques, qui est au cœur de trois des cinq articles.

Autant le dire d'emblée : le dossier remplit l'objectif qu'il se donnait. On ressort de sa lecture avec deux convictions : d'une part, que ce croisement entre histoire des mobilités et histoire des sciences et des techniques jette indéniablement un nouvel éclairage

sur l'histoire du XIX^e siècle, en particulier en ce qui concerne l'évolution et la construction des États à cette époque ; d'autre part, que le chantier ouvert est immense et encore largement à défricher, puisque plusieurs articles sont explicitement présentés comme des articles programmatiques, plus que comme des résultats de recherches empiriques.

Ali Yaycioglu étudie les transformations qui affectent l'organisation militaire de l'Empire ottoman sous le règne de Sélim III, sous la double impulsion des rencontres entre ingénieurs militaires ottomans et européens et de l'influence de prédicateurs soufis venus de l'espace indien et d'Asie centrale et porteurs d'une nouvelle conception de l'islam, et les résistances sociales à ce processus impérial et global qui s'organisent autour des Janissaires.

Fabio d'Angelo s'intéresse aux parcours de savants du royaume de Naples exilés en France après l'échec de la Révolution napolitaine de 1799, et montre comment ces hommes se sont insérés dans la société d'accueil, notamment au sein des cercles savants. Il étudie les circulations de savoirs, de pratiques et de sociabilités qui ne sont pas à sens unique et favorisent autant une transformation des structures universitaires à Naples pendant le *Decennio francese* qu'un enrichissement du paysage universitaire français grâce à ces savants en exil.

Juan Pan Montojo et Juan Luis Simal proposent quant à eux un article programmatique passionnant sur le lien entre exil libéral pendant la *Década Ominosa*, finances internationales et construction de l'État dans les années 1830. Dans leur article, la question financière devient un aspect à part entière de l'exopolitie (S. Dufoix) des libéraux et ces liens établis entre finance internationale et combat contre la monarchie absolue espagnole jouent ensuite un rôle important dans l'émergence de l'État libéral.

Sylvie Aprile aborde elle aussi son objet depuis l'histoire politique, en examinant dans quelle mesure innovation et politique ont cohabité chez les proscrits français des premières années du

Second Empire. Si l'innovation et le goût pour l'invention sont imputables à la situation économique précaire des proscrits, avec des résultats douteux, la politique n'est jamais bien loin et Sylvie Aprile s'intéresse en particulier à l'innovation autour des engins explosifs et au lien entre ceux-ci et la pratique de l'attentat politique dans les années 1850.

Julia Clancy-Smith, enfin, se place sur un terrain différent à deux égards. D'une part, elle se penche sur la question de l'innovation en contexte colonial, à partir du cas de l'Afrique du Nord. D'autre part, elle s'intéresse aux aspects négatifs et aux échecs des processus d'innovations et de transferts de savoirs et de techniques. Son article programmatique ouvre des perspectives très intéressantes à cet égard, en particulier en lien avec l'histoire environnementale et les *subaltern studies*.

La diversité thématique des objets abordés est déjà, en soi, révélatrice : les liens entre mobilités et innovation sont nombreux, importants et méritent d'être réinsérés dans une histoire connectée du XIX^e siècle. Que tant de champs de l'action et du savoir soient influencés par ces circulations et ces rencontres montre combien l'histoire ne saurait se comprendre sans adopter la perspective globale défendue par de nombreux historiens depuis plusieurs années maintenant. Cette perspective globale n'est pourtant pas une perspective naïve sur un monde où tout circulerait sans frein et sans frontière : les articles de ce dossier n'hésitent à s'arrêter sur les échecs nombreux qui jalonnent ces circulations.

En outre, à la lecture, on ne peut qu'être sensible à la pertinence d'une approche multiscale de ces circulations. Certes, elles se produisent à une échelle internationale, continentale, impériale etc. Mais elles ne prennent leur sens que resituées dans des contextes nationaux et locaux. Plusieurs articles montrent ainsi que ces circulations ont profondément influencé le devenir des États en formation, ainsi que l'émergence des nationalités. De même, on retrouve régulièrement une attention portée à la dimension concrète de ces circulations, qui se produisent dans des lieux et des

contextes sociaux qu'une approche micro-historique permet de mettre en valeur.

C'est encore un autre apport de ce dossier : les articles n'oublient pas de faire une place importante aux acteurs et aux rencontres entre différents espaces sociaux, et intègrent donc les apports de l'histoire sociale dans leur démarche. Deux éléments méritent d'être relevés. D'une part, l'histoire de ces mobilités et de ces circulations n'est pas qu'une histoire élitaires, et elle intègre aussi des acteurs issus des classes populaires, quand bien même ils ne seraient pas les acteurs de cette mobilité. D'autre part, ces circulations d'innovations et de savoir-faire sont dépendantes de la capacité des acteurs à interagir avec des sociétés qu'ils ne connaissent pas, ce qui met en valeur la figure bien étudiée pour le XVIII^e siècle du *broker* ou du *go-between*.

Enfin, et pour en terminer, ce dossier met à nouveau à l'honneur l'inventivité et les capacités d'adaptation des acteurs, leur *agency* dans des contextes parfois difficiles – on pense notamment aux cas d'exils politiques. Dans le même temps, les auteurs mettent aussi en valeur les acteurs qui résistent à ces processus de circulation et d'innovation et soulignent qu'ils agissent en fonction de représentations et d'imaginaires tout aussi intéressants. Dès lors, l'innovation elle-même et les circulations de savoirs et de techniques deviennent des enjeux politiques à part entière qui impliquent des acteurs aux objectifs divergents.

Il me semble donc que ce dossier ouvre des pistes extrêmement fécondes pour les prochaines années, tant pour l'histoire des circulations et des déplacements, que pour l'histoire économique et l'histoire des sciences au XIX^e siècle, mais aussi pour l'histoire politique et l'histoire sociale à l'échelle globale. Il faut dès lors souhaiter que les historien.ne.s se saisissent de ces pistes et les feront fructifier sur leurs propres terrains.