Le Saint-Gothard dans l'historiographie sociale

Autor(en): **Martinetti, Orazio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier**

Band (Jahr): **20 (2004)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-520273

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LE SAINT-GOTHARD DANS L'HISTORIOGRAPHE SOCIALE

ORAZIO MARTINETTI

Pendant longtemps, l'histoire liée au Saint-Gothard a été écrite par les voyageurs et les savants[1]. Les premiers ont laissé de nombreux témoignages, comptes rendus, lettres, articles de journaux, dessins et tableaux. Un des premiers historiens qui se soit penché sur ce gisement de descriptions, parfois riches de notes qu'on qualifierait aujourd'hui d'ethnologiques ou d'anthropologiques, fut Emilio Motta, dans son ouvrage *Dei personaggi celebri che varcarono il Gottardo nei tempi antichi e moderni*[2].

Les historiens ont laissé de nombreux écrits, des essais et des observations parfois minutieuses, éparpillés en mémoires académiques et en revues scientifiques. Ces travaux comprennent des analyses, souvent répétées plusieurs fois au fil des années, faites dans le monde animal et végétal, la biologie des lacs, les fossiles et la minéralogie.

Les voies de communication ont également été au centre de l'intérêt des chercheurs, mais surtout, du moins au début, elles ont servi d'instruments à la politique expansionniste des cantons primitifs.

Les historiens et les archéologues ont longtemps cherché à mettre en place un lien entre la naissance de la Confédération et le passage du col du Saint-Gothard : la Suisse aurait ainsi été plutôt fondée comme communauté d'intérêts pour contrôler le trafic commercial vers l'Italie qu'il ne se serait agi d'un acte de fondation comme État indépendant. Dans le domaine du chemin de fer, les recherches se sont longtemps concentrées sur le débat au sujet du choix des trajets, c'est-à-dire sur la lutte entre le Saint-Gothard, le Lukmanier, le Splügen et le Simplon : une controverse acharnée qui a duré plusieurs années,

1. Cet article est une version légèrement remaniée d'un texte publié en 1998 in *La recherche alpine et les transversales,* a cura di Raffaele Peduzzi, Piora, Centro di biologia alpina, Publications de l'Académie suisse des Sciences naturelles, pp. 125-130.

2. Publié en 1884, réédité en fac-similé par l'UBS de Lugano en 1980. Sur la vie et l'oeuvre de ce pionnier de l'histoire tessinoise voir maintenant l'étude de Rodolfo Huber : *Emilio Motta. Storico, archivista, bibliografo,* Dadò editore, Locarno, 1992.

comme le prouve déjà la première bibliographie sur la Compagnie ferroviaire du Gothard mise au point par Emilio Motta en 1882[3].

Dans l'ensemble prédomine donc une histoire de type événementiel, accompagnée de ses corollaires habituels, c'est-à-dire l'exaltation, voire l'hagiographie, des barons des chemins de fer et des entrepreneurs audacieux, des pionniers d'allure mythique comme Alfred Escher ou Louis Favre.

Néanmoins, il serait injuste de réduire cette école historiographique à une chronique de faits et de disputes entre partisans et adversaires du Gothard : en effet, elle a aussi su élargir ses thèmes d'investigation, en englobant le rôle du grand capital lié aux banques suisses et étrangères dans le financement de l'entreprise et les raisons qui ont été à la base des différentes options prises. Le résultat le plus convaincant de ce courant me semble être l'ouvrage de Bruno Caizzi, *Suez e San Gottardo*, publié en 1985[4].

La principale rupture a lieu dans les années 1970 dans le sens d'une ouverture des points de vue. On a assisté pendant cette période à l'irruption des sciences sociales dans l'observation des faits historiques, en premier lieu de la sociologie, de la statistique et de l'histoire sociale et épidémiologique. Bref, dans les universités, les lieux dédiés à la recherche, on a commencé à s'éloigner de l'histoire événementielle pour aller à la découverte de nouvelles données en utilisant des instruments inédits de sondage. L'historiographie traditionnelle a continué son chemin, par exemple en publiant de nombreux livres riches en illustrations et en anecdotes, surtout à l'occasion des anniversaires et des commémorations. Mais elle n'était plus seule. À côté d'elle, et souvent en polémique avec elle, est apparue l'histoire sociale, c'est-à-dire un nouveau regard sur le passé.

Curieusement, ce revirement n'est pas incarné par l'ouvrage d'un historien, mais par un cinéaste : Villi Herman, avec son film *San Gottardo* de 1977[5], qui mettait en parallèle la construction du tunnel routier avec les conditions de travail dans le tunnel ferroviaire un siècle plus tôt. Dans ce film, Herman a consacré une place consistante aux troubles de Göschenen des 27 et 28 juillet 1875, troubles qui laissèrent sur le terrain quatre morts et plusieurs blessés, tous des mineurs italiens (cette fusillade est l'un des faits de sang les plus graves du jeune État fédéral suisse). La documentation à la base du film a été réunie par l'historien Tobias Kästli, qui en a ensuite publié une sélection dans

3. *Versuch einer Gotthardbahn-Literatur (1844-1882),* rassemblé par Emilio Motta, Bâle, H. Georg's Verlag, 1882.
4. Lugano, Fondation « Ticino nostro », 1985.
5. Désormais disponible en vidéo VHS Pal, Lugano, Imagofilm, 1977-2002.

un petit livre, *Der Streik der Tunnelarbeiter am Gotthard 1875. Quellen und Kommentar*[6]. Tant le film que le livre se situent en conflit ouvert avec l'historiographie officielle, coupable selon les auteurs d'avoir caché ou minimisé ce grave épisode de l'histoire nationale. *« Il est enfin temps d'en finir avec l'obscurantisme délibéré de l'histoire suisse »*, observe Herman dans la postface du livre.

J'ai mentionné précédemment que les anniversaires constituent souvent l'occasion de revenir sur les événements historiques avec des pavés commémoratifs. Heureusement, ce n'est pas toujours le cas. En 1982, l'année du centenaire de l'ouverture du tunnel ferroviaire, l'École cantonale de commerce de Bellinzone a ainsi organisé une exposition et un colloque qui ont enfin posé les prémisses d'une évaluation globale de l'entreprise, non pas seulement sous ses aspects politiques et économiques, mais aussi dans ses imbrications sociologiques, géographiques, techniques, sociales et médicales. À côté des reconstructions traditionnelles (les disputes pour le choix des trajets, les positions des protagonistes, les luttes d'intérêts, les réactions des acteurs politiques), on y trouve des contributions qui indiquent de nouvelles directions de recherche, originales et parfois surprenantes, par exemple la sociologie du capitalisme ferroviaire (traitée par Giovanni Busino), les différentes solutions proposées par les ingénieurs pour franchir les fortes rampes au pied des Alpes (Carlo G. Lacaita), les répercussions sur le paysage du Tessin (Benedetto Antonini et Romano Broggini), la question de « L'anémie du Saint-Gothard »[7]. Ce dernier chapitre, présenté avec toutes ses implications scientifiques par le biologiste Raffaele Peduzzi, avait donné lieu à l'époque à une vaste controverse entre spécialistes suisses, français et italiens de parasitologie. Elle déboucha sur la découverte de l'ankylostome duodénal, maladie qui avait des conséquences mortelles sur les ouvriers qui en étaient affectés[8].

L'autre anniversaire ayant eu des effets positifs pour la recherche a été le 150e anniversaire des chemins de fer suisses, célébré en 1997. À l'occasion de ce jubilé, le Musée des transports de Lucerne a entièrement restructuré sa section dédiée au trafic sur voie en lui consacrant une surface de 8000 m^2 (« Abteilung Schienenverkehr ») et introduit une nouveauté qui a tout de suite attiré la curiosité des visiteurs et des écoliers : la reconstruction virtuelle du tunnel ferroviaire du Gothard sur une surface limitée, mais très efficace sur le

6. Bâle, Z-Verlag, 1977.

7. *Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina. 1882-1992*, Actes du colloque de Bellinzone des 14-16 mai 1982, Bellinzone, Salvioni, 1983.

8. Voir à ce propos mon article « Operai italiani e capitani d'industria nell'epoca delle vaporiere. Il centenario della ferrovia del San Gottardo da une prospettiva storiografica critica », in *Studi e fonti sulla storia dell'emigrazione italiana in Svizzera,* Bâle, Consul général d'Italie, 1982.

plan didactique. Parallèlement, les historiens Kilian T. Elsasser et Hans-Peter Bärtschi ont rédigé et publié un remarquable catalogue, *Kohle, Strom und Scheinen. Der Eisenbahn erobert die Schweiz*[9]. L'ouvrage consacre un espace assez large à la conquête du Gothard, soit en évoquant les aspects politiques, techniques et personnels (légendes et vérités autour de l'ingénieur Louis Favre), soit en soulignant les aspects sociaux, particulièrement les conditions de vie à Göschenen pendant le percement du tunnel. La dimension sociale est au centre des mémoires de licence de Konrad Kuoni, à l'Université de Zurich, et d'Alexandra Binnenkade, à l'Université de Bâle. Le premier a pour titre *Allein ganz darf man die Humanitätsfrage nicht aus den Augen verlieren. Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels in wirtschaftlicher, politischer und sozialer Hinsicht*. Le second est intitulé *Sprengstoff. Der Streik der italienischen Gotthardtunnelarbeiter – Alltag und Konflikte im Eisenbahnerdorf Göschenen 1875*. Dans leurs travaux, ces deux auteurs entrent dans les détails de la vie quotidienne, examinant les conflits (entre la population locale et les travailleurs immigrés, mais aussi entre les étrangers eux-mêmes), les violations de l'ordre public, les réactions des autorités communales et policières, les conditions de logement, la situation hygiénique. Binnenkade aborde aussi l'alimentation et le rôle des femmes dans la « Zukunftstadt » d'Uri, un chapitre jusqu'à présent complètement négligé.

Mais reprenons le fil du discours. J'ai parlé d'une césure historiographique. En fait, cette coupure n'est pas aussi nette que je l'ai décrite. Au cours du dernier siècle, il y a aussi eu des études très originales et innovatrices. Dans le domaine de la sécurité du travail et des conditions d'hygiène, il faut au moins signaler les recherches des médecins Ernst Bauer et Edwin Hoffmann, deux thèses de 1908 et 1950 qui ont déjà attiré l'attention sur la singularité du Saint-Gothard dans l'histoire des percements du XIXe siècle[10]. Bauer, en particulier, soulignait le grand nombre de victimes du Gothard en comparaison avec celles du Simplon : un mort pour 81,6 mètres dans le premier tunnel, un mort pour 368,88 mètres pour le second. Il indiquait que la cause principale des décès résidait dans une connaissance encore insuffisante de la dynamite.

Aujourd'hui, on est en mesure de mieux caractériser cette singularité du Gothard et de son lourd tribut de victimes par rapport aux autres chantiers de l'époque.

9. Lucerne, Musée suisse des transports, 1997.

10. Ernst Bauer, *Allgemein medizinische, gerichtlichmedizinische und statistiche Untersuchungen über die Unfallverhältnisse bei den grossen schweizerischen Tunnelbauten der letzten 50 Jahren,* Zurich, Diss. Med., 1908 ; Edwin Hoffmann, *Medizingeschichtliche Beiträge zur Baugeschichte der Gotthardbahn,* Berne, Diss. Med., 1950.

Premièrement, il faut rappeler les conditions extrêmement défavorables du contrat établi par Louis Favre avec la Gotthardbahngesellschaft dirigée par Alfred Escher, un véritable contrat piège qui aura des conséquences graves à plusieurs niveaux. L'offre présentée par Favre paraissait déjà téméraire : en comparaison avec la Società di lavori pubblici de Severino Grattoni, qui avait percé le Mont-Cenis pour 3389 francs le mètre, elle ne demandait que 1830 fr. par mètre. Mais le contrat signé avec la Compagnie du Gothard allait encore plus loin, pour ne pas perdre l'adjudication. Son article 7 était une véritable épée de Damoclès suspendue sur la tête de l'entrepreneur genevois : il prévoyait que le tunnel devait être terminé *« dans toutes ses parties » (« in allen Teilen »)* huit ans après que le Conseil fédéral eût donné son approbation (ce qui fut fait le 28 août 1872). Pour chaque jour gagné sur l'échéance prévue, la Gotthardbahngesellschaft devait verser une prime de 5000 francs à l'entreprise Favre alors qu'à l'inverse, pour chaque jour de retard, Favre devait verser 5000 francs pendant les six premiers mois, 10 000 francs les six mois suivants. En cas de retard d'un an ou plus, l'entreprise Favre perdrait la caution de 8 millions de francs qui avait été versée et serait destituée de tout mandat.

Pourquoi Favre avait-il accepté un tel contrat ? Quelques historiens parlent d'« inconscience » pour ne pas perdre les travaux. D'autres évoquent un sens de l'« audace » très répandu chez les capitaines d'industrie de l'époque. On a aussi dit que Favre espérait que les nouvelles techniques de perforation l'aideraient à respecter cette échéance. Mauvais calcul qui aura des effets catastrophiques. Pour les mesures de sécurité et pour assurer une aération adéquate dans le tunnel, Favre n'avait jamais ni le temps, ni l'argent. C'est ainsi que des explosions, des chutes de pierres et autres accidents devaient provoquer la mort de presque 200 ouvriers.

La mauvaise ventilation du tunnel a été l'une des causes des émeutes de Göschenen en 1875 : un événement tragique qui est resté comme une tache indélébile dans l'histoire de l'État fédéral moderne. Le déroulement des faits est assez bien connu grâce au rapport établi par le commissaire fédéral Hold, conseiller aux États du canton des Grisons, publié dans la *Feuille fédérale suisse* du 17 novembre 1875. Hold n'est pas tendre à l'égard de l'entreprise Favre et de la commune de Göschenen. Aussi, s'il parvient à absoudre les autorités communales et les responsables directs du meurtre de quatre grévistes italiens (*« la force armée, attaquée de la manière la plus brutale, s'est tenue dans les limites les plus strictes de la légitime défense »*), il pointe surtout un doigt accusateur dans deux directions : le dysfonctionnement du chantier au niveau des installations techniques et logistiques (surtout l'aération

insuffisante du tunnel) et la désorganisation de la commune (en ce qui concerne le maintien de l'ordre, les conditions de logement, la police sanitaire). Sur ce dernier point, le commissaire Hold est l'auteur d'une remarquable page de dénonciation qui mérite d'être reproduite: *« Le logement des masses considérables d'ouvriers est absolument dans les mains de la spéculation. La misère qui règne dans les quartiers qui leur sont destinés dépasse tout ce que l'on peut imaginer. Les lits sont accumulés dans de petites chambres non aérées, et ces lits sont de misérables paillasses à moitié pourries. La plupart du temps, ces chambres sont sous-louées, pour le terme d'un mois, à des entrepreneurs spéciaux qui y admettent le plus grand nombre possible d'ouvriers, souvent trois par lit, et ces ouvriers s'en servent alternativement. [...] Le manque d'air dans ces chambres occupées par un trop grand nombre de personnes, où l'on fait la cuisine et où brûlent toute la nuit des lampes répandant une odeur fétide, l'absence de la propreté la plus élémentaire, la défectuosité absolue de l'organisation des lieux d'aisance, etc., etc., sont autant de circonstances qui, à tous les points de vue, font de ces logements des locaux essentiellement insalubres; si une épidémie venait à sévir, les conséquences seraient terribles! Dans les ruelles latérales, aussi bien à Göschenen qu'à Airolo, les immondices s'accumulent d'une façon dégoûtante, sans que l'on s'inquiète le moins du monde de les enlever. »*

En commentant la fusillade qui brisa la protestation, quatre ans après la féroce répression de la Commune de Paris, la *Tagwacht*, le journal de la Ligue ouvrière suisse, écrivit que l'affaire de Göschenen était d'une gravité jamais vue jusque-là dans un État républicain[11]. Le communard Félix Pyat ajouta, dans un commentaire, que *« la République d'Uri [était] aussi fille de l'Église comme la République de Versailles et la monarchie de Décembre: c'est qu'elle est autoritaire, c'est-à-dire cléricale et militaire; c'est qu'hier encore, elle tenait au Sonderbund; c'est qu'aujourd'hui même, elle repose non sur le principe démocratique du monde moderne, l'Égalité, sur les droits de l'homme, justice, travail et paix, mais sur le vieux droit divin de guerre, de conquête et de butin »*.

Malgré ces tons de barricade, les historiens n'ont pas trouvé, jusqu'à présent, auprès de la colonie des travailleurs du Gothard, trace d'une influence des idées provenant des cercles communards, socialistes ou anarchistes, même si leur présence est signalée dans quelques rapports (leur nombre étant quand même considéré comme négligeable). La grève fut probablement un geste

11. *Tagwacht. Sozialdemokratische Zeitung. Organ des Schweizerischen Arbeiterbundes*, 8. September 1875.

spontané et désespéré, elle ne fut pas dirigée d'en haut par des partis ou des mouvements extérieurs[12]. La répression provoqua néanmoins de profondes émotions dans l'opinion publique européenne.

Mais si les nouvelles idéologies ne sont pas encore présentes à l'époque, du moins au cœur des Alpes, on ne peut pas en dire autant des nationalismes qui accompagnent la naissance d'États nationaux comme la Suisse post-Sonderbund, l'Italie de la Maison de Savoie ou l'Allemagne de Bismarck. Le médecin italien Ferdinando Giaccone, qui pratiquait à Airolo, mit ainsi en évidence le lourd climat d'intolérance et de xénophobie qui régnait dans le village entre natifs et étrangers dans une lettre à l'ambassadeur d'Italie à Berne, Luigi Amedeo Melegari[13]. Citons-en quelques passages: *« Les habitants d'Airolo sont ainsi faits qu'ils se croient supérieurs aux autres et méprisent tous ceux qui ne sont des leurs; mais ici, si être étranger est un tort, être italien est une infamie. [...] La haine et le mépris contre notre nationalité sont tellement forts que j'ai dû, à plusieurs reprises, me rendant à Faido ou Göschenen, ou m'arrêtant à Andermatt pour raison de service, m'affronter aux uns ou aux autres parce qu'à peine on s'apercevait de la présence d'un Italien, les Tessinois ne manquaient jamais d'attaquer la nation ou le gouvernement [...] L'une des causes fondamentales des événements dramatiques de Göschenen, selon moi, c'est le mépris avec lequel on traite les Italiens dans le canton d'Uri. »*

Ma seconde réflexion consistera en un plaidoyer pour sortir enfin des recherches sectorielles et aboutir à une histoire globale des grands travaux ferroviaires du XIXe siècle. Les travaux locaux et partiels sont certes nécessaires, je suis le premier à l'admettre, mais il faudrait maintenant pouvoir aboutir à une synthèse qui prenne en compte les percements du Hauenstein (1853-1857), du Gothard (1872-1882), du Simplon (1898-1906) et du Lötschberg (1906-1913): une histoire faite de projets et de techniques, mais faite aussi par des hommes, la plupart des immigrés italiens, qui ont bâti, littéralement avec leurs mains, la Suisse moderne, la Suisse des voies de communication dont on était à juste raison si fier en 1998, année du 150e anniversaire de la première Constitution fédérale.

12. Voir la lettre du médecin Ferdinando Giaccone, publiée en annexe de mon article « Minatori, terrazzieri e ordine pubblico. Per una storia sociale delle grandi opere ferroviarie ticinesi. 1872-1882 », *Archivio storico ticinese*, n°9, Bellinzone, 1982 : « Parmi les travailleurs d'Airolo, on trouve des Français, dont certains ont été impliqués dans le mouvement communard, qui ne sont pas bien vus parce qu'étrangers, qui sont en nombre très inférieur aux nôtres, mais qui n'eurent jamais à subir des insultes ou des arrestations arbitraires comme les Italiens. »

13. *Ibid.*