Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 6 (1999)

Heft: 2

Buchbesprechung: Die Geschichte der Strasse vom Trampelpfad zur Autobahn [Maxwell G. Lay]

Autor: Matos, Rafael

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

MAXWELL G. LAY
DIE GESCHICHTE DER STRASSE VOM TRAMPELPFAD ZUR AUTOBAHN
CAMPUS, FRANKFURT 1994, 305 S., FS 73.–

Cet ouvrage, écrit de la plume de l'Australien Maxwell Gordon Lay, ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur de l'administration routière de l'Etat de Victoria et professeur associé de l'Université de Melbourne, a été traduit de l'anglais par Thomas Pampuch et Timothy Slater. L'édition originale parut, en 1992, sous le titre *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*. Ce livre, qui n'est pas le premier écrit publié par Lay – on lui doit, entre autres, *Handbook of Road Technology* (1986) – constitue une véritable somme tissée autour des transports terrestres depuis les temps les plus reculés, avec des parenthèses consacrées aux moyens de transport fluviaux et maritimes. La démarche de l'auteur consiste à «lire» les voies de communication, à ébaucher une histoire de la technique insérée dans le cadre de l'histoire de la vitesse, de l'histoire urbaine, de l'histoire de l'énergie, de l'histoire culturelle tout court. Disons-le sans ambages: Lay a gagné son pari et ce sur toute la ligne. Son Histoire de la route est non seulement originale – la perspective novatrice nous permet de mieux comprendre l'éclosion de notre société mobile – mais aussi fort bien documentée et, mieux encore, agréable à lire grâce aux anecdotes qui parsèment le livre, aux réflexions autour de l'étymologie de certains termes – saviez-vous que le mot anglais *travel* provient du français *travail* ou que le mot *omnibus* trouve son origine dans le nom d'une chapellerie bordelaise? – aux citations littéraires (Kerouac, Kipling…) et aux touches d'humour que l'auteur laisse transparaître çà et là. Le texte est complété par une riche iconographie et, plus important encore car trop souvent absent des productions françaises, par divers instruments utiles, à savoir une chronologie qui permet au lecteur de se repérer plus aisément, une bibliographie très riche – mais qui, hélas!, comporte peu de titres écrits dans une langue autre que l'anglais – et trois index (noms propres, toponymes et matières).

Dans les huit chapitres qui constituent le livre, Maxwell Lay explore de nombreux thèmes: les raisons de la croissance de la circulation et les réactions sociales face à ce phénomène, les règles de la circulation, les retombées des décisions de l'administration étatique (p. ex. le rôle fédérateur et identitaire des routes nationales) ou des autorités militaires, en passant par l'aménagement urbain. Ils ne forment pas des îles et des îlots fort éloignés entre eux, mais s'imbriquent comme les pièces d'un puzzle. Les interrelations entre les événements, les découvertes et les différents éléments sont bien mis en relief, grâce à la vision systémique de l'auteur (60); il s'agit, notamment, des interactions entre les voies de communication et les véhicules. Lay souligne le rôle joué par un nombre de personnages célèbres – Blaise Pascal, qui établit, en 1662, un véritable réseau de transport urbain à Paris, Alfred Nobel, John Mc Adam –, sans oublier les acteurs méconnus ou la place non négligeable qu'occupe le hasard. La Suisse, divine surprise, a exercé une influence notable dans l'histoire des transports par voie terrestre: le Val de Travers fut l'un des principaux pourvoyeurs d'asphalte naturel, qu'on exporta, bien plus tard, aussi loin qu'aux Etats-Unis, le symbole «passage interdit» est d'origine helvétique (il servait autrefois aux frontières, pour signaler que le passage n'était guère souhaité…). Mentionnons également le Neuchâtelois André Mérian, qui s'est aperçu, par hasard, que l'asphalte pouvait servir à recouvrir

les routes, et Isaac de Rivas, qui construisit, en 1813, la première automobile mue par un moteur à combustion interne, mais dont le maniement était plutôt du ressort de l'aventure. Le canton des Grisons d'ailleurs avait interdit, jusqu'à 1928, la circulation automobile sur son territoire!

Le parcours professionnel de Lay pourrait supposer qu'il ferait l'apologie de l'automobile, cette «deuxième compagne de l'homme» (Mumford). C'est du moins l'à priori que j'avais avant d'avoir entamé sa lecture. Or, tout au long de l'analyse, l'auteur maintient un regard lucide et nuancé. Il prône la complémentarité des modes de transport, critique, parfois vertement, l'oligopolisation des transports et la croissance vertigineuse des transports privés, avec son lot de nuisances diverses (pollution, croissance incontrôlée des villes, défigurement du paysage, éclatement à outrance des fonctions urbaines etc.). Notons au passage, comme le développe Lay, que ces nuisances ne datent pas d'aujourd'hui (les bouchons existaient déjà dans la Rome antique), mais que l'automobile les a notoirement exacerbées, tout en générant des problèmes inédits. Et pourtant l'automobile avait suscité, comme le chemin de fer, des espoirs («rapprochement des humains») qui, malheureusement, ont été déçus par la suite.

Dans le dernier chapitre, Lay cite à plusieurs reprises l'urbaniste et penseur états-unien Lewis Mumford, pourfendeur de la dérive technocratique de la société: «La première leçon que nous devons apprendre, dit-il, est que la ville est faite pour l'Homme et sa culture, et non pas pour que les voitures la traversent à vive allure et sans relâche» (267). Le livre de Lay fournit matière à réflexion et mérite non seulement la lecture, mais le débat. Est-ce que nos sociétés, schizophrènes à maints égards, sont prêtes à prendre conscience de cette voie sans issue, mais pas encore à sens unique, dans laquelle nous nous sommes engagés?

Rafael Matos (Genève)

FRANÇOIS CARON
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE
TOME I, 1740–1883

FAYARD, PARIS 1997, 700 P., FS 69.30

On éprouve à la lecture de l'énorme livre de François Caron une grande jubilation. La traversée de ce monument historiographique ne saurait en effet laisser indifférent quiconque attend d'une histoire des techniques qu'elle ne s'enferme pas dans le récit héroïque de la victoire de l'homme sur la matière, ou dans le catalogage d'inventions rebattues.

Le livre est en effet peuplé d'objets mécaniques, mais aussi d'acteurs (ingénieurs, banquiers, administrateurs, agents des compagnies ferroviaires, usagers), de systèmes et de réseaux, de pratiques héritées et inventées, de temps et d'espace. L'auteur les entremêle avec virtuosité: les systèmes techniques n'y ont pas de vie propre mais sont créés et portés par des hommes. Leur évolution connaît des rythmes différenciés par le poids variable des héritages, l'impact inégal des innovations ou les résistances imprévisibles des hommes et des machines.

Cette attention portée à la complexité du phénomène ferroviaire permet à l'auteur de corriger quelques lieux communs: il n'y eut pas, par exemple, de «révolution ferroviaire» au début du 19e siècle. Les techniques nouvelles furent en fait absorbées par le système de transport routier en place dès la fin du siècle précédent. Dans ce vaste processus d'adaptation technologique et de réemploi des principes de financement, issus des pratiques routières,