Transport et développement économique en perspective historique

Autor(en): **Humair, Cédric / Mazbouri, Malik / Schiedt, Hans-Ulrich**

Objekttyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **15 (2008)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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

Transport et développement économique en perspective historique

L'histoire des transports est communément considérée comme l'une des disciplines de l'histoire économique.[1] Cette classification s'explique par le fait que toute économie organisée selon la division du travail repose sur des conditions de transports spécifiques et que ces dernières se modifient en fonction du développement économique: le transport est à la fois une condition fondamentale et une part de l'économie elle-même; il est également une composante obligatoire des activités de production, d'approvisionnement et de consommation, en même temps qu'un acte de production et de consommation. Le sens commun nous l'enseigne.

Dans les années 1960 et 1970, lorsque fleurissaient les débats politiques et théoriques relatifs au développement, la question de savoir quel rapport unissait la construction d'infrastructures et le développement économique fut l'objet de polémiques virulentes.[2] Il en alla de même de la question de savoir si, et comment, ce même développement économique pouvait être stimulé ou orienté par la mise en service de nouvelles infrastructures de transport. Par la suite, les recherches portant sur les rapports entre infrastructures de transport et industrialisation se multiplièrent. Un troisième paramètre fut ensuite intégré à l'analyse, à savoir les institutions étatiques, qu'il convient d'interpréter comme une condition cadre et un présupposé au développement de l'économie et du transport, mais aussi, dans leurs spécificités, comme la conséquence de ces développements. L'Etat apparaît dès lors comme le maître d'œuvre d'infrastructures de transport dont l'utilité sociale consiste à fournir les préalables nécessaires à l'activité entrepreneuriale privée. Adam Smith l'avait déjà compris. Cependant, dans le cadre étatique, la construction d'infrastructures de transport se transforma en un instrument d'intervention dans la politique économique et de l'aménagement du territoire, un instrument caractérisé par l'écart «entre ambitions et résultats concrets, entre défis et anciennes conceptions et entre idéologies, intérêts et contraintes».[3]

Depuis les années 1980, historiens et économistes se sont fait plus discrets sur ce sujet, alors même qu'il a conservé toute son actualité dans le domaine politique.

En Suisse, ces questions font partie intégrante du débat fédéraliste, comme de la politique conjoncturelle et de l'aménagement du territoire. En Europe, les investissments importants qui ont été consentis dans les infrastructures de transport sont considérés comme un des moyens de favoriser le développement. Or de nombreux exemples tirés de l'histoire récente montrent que les potentiels de développement liés au transport n'agissent pas toujours et partout de la même manière et que, parfois, les objectifs structurels du développement régional peuvent involontairement accélérer la désindustrialisation ou le dépeuplement de certaines régions.

Au cours de ces dernières années, les problématiques de l'histoire du territoire et des transports, de plus en plus inspirées du *spatial turn,*[4] ont fait l'objet d'un regain d'intérêt. Les études publiées dans ce sillage montrent clairement que, dans la recherche actuelle, la compréhension historico-économique des éléments constitutifs du territoire et un outillage analytique permettant de saisir l'espace et sa maîtrise font encore largement défaut. Ce constat vaut tant pour les aspects méthodologiques et théoriques que pour la poursuite des recherches sur les standards et les séries statistiques de longue durée: conduites de manière cordonnée dans les années 1960 et 1970, ces recherches avaient eu, sur le plan heuristique, l'avantage de permettre seules des comparaisons internationales et intérrégionales valables.

Le courant économique néoclassique dominant aujourd'hui, qui ne pense le transport que comme une partie des coûts de production, n'est pas vraiment capable de fournir les concepts nécessaires. Il se réfère essentiellement à un «wonderland of no dimensions», comme Walter Isard le constatait dans son ouvrage intitulé *The General Theory of Location and Space-Economy.*[5] Une autre difficulté réside dans l'accroissement des exigences méthodologiques que les sciences voisines, économie en tête, ont imposé à l'élaboration de données utilisables. Cette réalité rend d'ailleurs à nouveau très difficiles les conditions d'un échange interdisciplinaire, en un temps justement où l'histoire et l'économie peinent de plus en plus à se rencontrer…

En partant de l'idée, implicite, que l'histoire des transports est partie intégrante de l'histoire économique, nous souhaiterions réactualiser la question des rapports entre transports et économie en l'abordant de façon plus concrète. Quelles relations ont existé entre le développement des transports et le développement économique et territorial? Quelle importance a eu le transport, en tant que composante immanente de l'économie et que domaine de production, pour le développement économique général et pour des secteurs spécifiques du travail quotidien et de la consommation? Quel rôle a joué l'industrie des moyens de transport comme industrie de pointe? Comment les différents types d'effets d'entraînement se sont-ils manifestés? Quelles relations s'établirent entre l'en-

gagement étatique dans le domaine des infrastructures de transport et l'utilité économique de celui-ci? Quand le principe du besoin, respectivement celui de la mise en valeur, l'a-t-il emporté et y a-t-il eu des évolutions conjoncturelles repérables? Comment l'offre et la demande en matière de transport se sont-elles articulées? Et quels rapports le transport et les modifications subies par les espaces économiques ont-ils entretenus?

Notre étude thématique a pour objectif de reprendre, tout en adoptant une distance critique, les discussions des années 1960 et 1970, les théories sur les secteurs de pointe, les approches des «cliométriciens» et les concepts chers aux théoriciens du développement. Face aux mutations structurelles actuelles, qu'elles soient régionales ou globales, les questions sur l'économie régionale et sur les espaces économiques, autrefois formulées par von Thünen, Weber, Christaller et Lösch (voir la contribution de Frey), et leurs prolongements, les analyses dites de «cluster» et les propositions de la *New Economic Geography* gagnent à nouveau en importance.[6] Par ailleurs, les thèmes de recherche actuels des sciences des transports fournissent à l'histoire économique des approches et méthodes novatrices de portées diverses, qui ont trait aux moyens de transport particuliers, au système de transport dans sa globalité et, de plus en plus, aux implications spatiales du transport.[7] Les champs de recherche ouverts ici vont de l'étude des prix du transport, à valeur constante, à l'utilisation de l'informatique, en matière de transport et d'aménagement du territoire, pour l'analyse des données historiques.

Les études réunies dans le présent volume, dues à Humair, Frey, Duc, Kirchhofer, Bertho-Lavenir et Siegentahler/Eisinger doivent ainsi être considérées comme des contributions à la compréhension des rapports entre transport et économie, auxquels s'ajoute, sur plusieurs questions, un troisième paramètre, l'Etat.

Cédric Humair, Malik Mazbouri, Hans-Ulrich Schiedt, Andrea Willimann
(Traduction Olivier Meuwly)

Notes

1 Hans-Liudger Dienel, «Verkehrsgeschichte auf neuen Wegen», *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1 (2007), 19–37, 19.

2 Voir notamment sur ce point: Albert Hirschmann, *The Strategy of Economic Development,* New Haven 1958; Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth. Essays in Econometric History,* Baltimore 1964; Albert Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy,* Cambridge (MA) 1965; Knut Borchardt, «Die Bedeutung der Infrastruktur für die sozialökonomische Entwicklung», in Helmut Arndt, Dieter Swatek (Hg.*), Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften* (Schriften des Vereins für Socialpolitik, N. F., Bd. 58), Berlin 1971, 11–30; Rainer Fremdling, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungs-*

theorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 1975; René L. Frey, «Infrastruktur», *Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft,* Bd. 4, Stuttgart 1977, 200–215; Robert William Fogel, «Notes on the Social Saving Controversy», *The Journal of Economic History,* 1–54.

3 G. Wolfgang Heinze, «Raumordnung und Verkehr», in Hellmuth S. Seidenfus, *Verkehr zwischen wirtschaftlicher und sozialer Verantwortung. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster,* Göttingen 1984, 213–236, 214.

4 COST 340-Programm sur le thème «Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History; la fondation réussie de l'Association internationale d'histoire des transports, du trafic et de la mobilité; le *Deutscher Historikertag 2004* sur le thème *Kommunikation und Raum;* Congrès 2007 de la Société suisse d'histoire économique et sociale, consacré à l'histoire des transports.

5 Walter Isard, «The General Theory of Location and Space-Economy», *The Quarterly Journal of Economics* 63 (1949), 476–506, 477.

6 Johann Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie* (1826), 2e éd., Jena 1921; Alfred Weber, *Über den Standort der Industrien,* Tübingen 1909; Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland,* Jena 1933; August Lösch, Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalen Handel, Jena 1940. Pour des études actuelles particulièrement orientées sur les problèmes liés au territoire et leur évolution, voir Paul Kugman, *Geography and Trade,* Cambridge (MA) 1991; du même, *Development, Geography and Economic Theory,* Cambridge (MA) 1995.

7 Voir sur ce point l'application du concept d'accessibilité dans les sciences du transport et du territoire comme instrument d'analyse historique du transport et du territoire dans le projet du FNRS (terminé en 2007) «GIS Dufour», Geographisches Institut et ViaStoria, Université de Berne.