

Histoire des transports : introduction : à Jean-François Bergier (1931-2009) - in memoriam

Autor(en): **Merki, Christoph Maria / Schiedt, Hans-Ulrich / Tissot, Laurent**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
= Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale**

Band (Jahr): **25 (2010)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-871742>

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.

Christoph Maria Merki, Hans-Ulrich Schiedt, Laurent Tissot

Histoire des transports

Introduction

A Jean-François Bergier (1931–2009) – in memoriam

La journée annuelle de la Société suisse d'histoire économique et sociale s'est déroulée dans les locaux de l'Académie d'architecture de l'Université de la Suisse italienne à Mendrisio au printemps 2007. Le Laboratoire d'histoire des Alpes qui y est rattaché en a été le coorganisateur. La thématique retenue – l'histoire des transports et de la mobilité – semblait particulièrement judicieuse pour mettre sur pied une telle manifestation à Mendrisio tant la circulation des personnes et des biens, sous maints aspects, a été au cœur des relations entre le nord et le sud de la Suisse et de l'Europe.

Dès sa création, le Laboratoire d'histoire des Alpes a toujours prêté une grande attention aux questions de transport, sous l'impulsion notamment de Jean-François Bergier, un des fondateurs il y a une quinzaine d'années de l'Association internationale pour l'histoire des Alpes qui a aussi trouvé place à Mendrisio. Ancien président de la Société suisse d'histoire économique et sociale, Jean-François Bergier nous a d'ailleurs fait l'honneur et l'amitié de présenter un exposé introductif sur les questions encore ouvertes touchant l'histoire des transports à l'époque médiévale et moderne. Sa subite disparition en octobre 2009, quelques mois seulement avant la publication de cet ouvrage, est d'autant plus douloureuse qu'il a su, à travers sa contribution, nous faire profiter, une fois encore, de sa très grande érudition mise au service d'une analyse claire et synthétique des évolutions longues. Sa présence et son engagement ont été un constant enrichissement et nous gardons de cet éminent collègue et de cet ami fidèle un souvenir ému.

*

Le traitement historique des transports s'est constamment renouvelé durant ces derniers siècles. Il a connu différentes formes et des degrés variables. Dans la plupart des cas, ce traitement se trouvait en rapport étroit avec les constellations et les problèmes qui étaient liés aux politiques contemporaines des transports. En faisant appel à une validité longuement établie, les réseaux locaux de chemins

et leur multiple utilisation ont été pour la première fois fixés par écrit aux 15^e et 16^e siècles. La rédaction de telles dispositions réglementaires était le plus souvent l'expression de l'aboutissement simultané des privilèges seigneuriaux et de la reconnaissance de leur pouvoir.

Le recours à l'histoire pouvait aussi servir à l'introduction d'innovations cruciales. D'importants changements dans la construction d'infrastructures de transport sont ainsi apparus au cours du processus historique dans le sens donné par Eric Hobsbawm avec la notion d'«invention de la tradition». Un exemple tout à fait classique est à trouver dans la construction des routes au 18^e siècle et de celle des voies carrossables de la première moitié du 19^e siècle. Ces accès se justifiaient du fait qu'ils restructuraient l'espace sur une grande échelle et imposaient, d'une façon incontestable, un pouvoir grâce aux réalisations de leurs prédécesseurs romains. Les routes et, phénomènes qui leur étaient associés, l'intensification et le changement dans les charges liées à leur construction et à leur entretien furent légitimées parce que celles-là étaient déjà en usage dans la période romaine tout au moins en ce qui concernait ces types particuliers. Sans qu'aucune expertise critique ne soit réalisée, les découvertes de traces sur le sol étaient d'ailleurs souvent identifiées comme des constructions romaines (ce qu'elles étaient effectivement parfois).

Des infrastructures de transports de grande ampleur ne se construisent pas du jour au lendemain. Avant qu'elles puissent être réalisées, elles naissent dans la tête des individus. Elles sont toujours à la fois la partie et le résultat d'un processus complexe et discursif dans lequel l'histoire joue aussi un rôle important. La construction du chemin de fer du Gothard, qui s'est ouvert au public en 1882 et qui a amené un changement fondamental dans le réseau suisse de transport, a déclenché, dans le même temps, un intérêt accru pour les anciennes histoires des cols alpins. Ce n'est pas un hasard si d'importantes collections de sources médiévales ayant trait aux histoires des cols ont été constituées à cette période. Dans la collection de sources qui apparaît en 1873/74 *Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gotthardweges*, le lien avec le projet d'envergure qui se prépare et la destinée historique qui lui liée sont clairement exprimés: «Un travail historique sur cette future ligne d'intérêt mondial à travers les Alpes centrales sera toujours divisé en trois parties. La première partie commence avec le chemin médiéval sur la montagne d'Urseren, la deuxième partie avec la route aménagée pour les chariots et la troisième avec le percement de la montagne et la construction de la voie de chemin de fer. Il n'est question ici que des prémices de cette feuille de trèfle alpine. Seule la nécessité d'une recherche permettra de comprendre les futurs développements et notamment de découvrir les secrets de l'origine et de la formation d'un Etat suisse indépendant, plus que toute autre considération.»¹ Le lien réalisé par Liebenau entre l'origine de la Suisse considérée comme l'authentique Etat de passage² et le projet d'envergure qui se réalisait à l'époque a amené à l'identification de cet espace dans

la formation d'un mythe national. Elle a trouvé sa réalisation dans le futur chemin de fer et, plus tard, dans les tunnels routiers alpins. Ce modèle – l'identification historique de la montagne à la notion d'espace de transit, la Suisse considérée comme la plaque tournante des transports internationaux – s'est retrouvé avec de nombreuses variations dans les discours touchant la politique des transports, mais aussi dans l'histoire des transports jusqu'à aujourd'hui.

Dans ces dernières décennies, presque chaque grande réalisation a influencé, d'une façon ou d'une autre, les questions et les projets touchant l'histoire des transports. Les modèles de planification spatiale des années 1960, l'euphorie planificatrice et le tournant environnemental des années 1970 ont amené l'histoire des transports, approchée sous l'angle d'une histoire de l'environnement ou de l'histoire contemporaine, à être utilisée par les sciences des transports et dans le cadre d'expertises politiques. Les travaux et les discussions qui ont entouré une conception globale des transports ont mis l'accent sur la mobilité considérée comme un système et sur l'articulation des différents modes de transport. La modernisation du réseau ferroviaire qui eut lieu dans les années 1980 avec Rail 2000 et les NFLA ont soulevé des questions relatives aux configurations institutionnelles qui structurent le développement des infrastructures et des principaux réseaux. Seules les premières constructions des autoroutes n'ont pas connu de retombées immédiates dans la recherche historique contemporaine. Les autoroutes ont été absorbées dans le grand tournant environnemental des années 1970. La raison principale est à rechercher probablement dans l'unanimité avec laquelle la population s'est exprimée en faveur de la construction des autoroutes à la fin des années 1950. Avec une approbation de 82% des votants, il n'y avait plus besoin de faire appel à une étude historique pour justifier ces projets qui paraissaient inéluctables.³

*

Une journée d'étude consacrée à la thématique *Verkehrsgeschichte/Histoire des transports* et abordée dans une perspective de longue durée permet de s'intéresser à l'état actuel de la recherche. Ses résultats sont, dans une proportion importante, inédits, ce qui augmente l'attractivité des questions relatives à l'histoire des transports. Cette attractivité ne s'explique pas sans réserve.⁴ Une partie de ces résultats provient notamment de l'histoire régionale traditionnelle, de l'histoire sociale et économique des années 1960–1970 et de la fructueuse collaboration interdisciplinaire entre l'histoire et la géographie. De cette dernière est aussi issu *l'Inventaire des voies de communication de la Suisse* dont l'activité s'est déployée entre 1980 et 2003. L'organisation qui lui a succédé *ViaStoria, Centre pour l'histoire des transports en Suisse*, en a repris les bases pour poursuivre la conservation des voies de circulation historiques qui sont encore existantes et pour mener aussi des recherches dans l'histoire des transports.

L'institutionnalisation de l'histoire des transports reste cependant encore réduite dans ce pays. Il n'y a pas en Suisse, à l'exception de l'histoire contemporaine qui est implantée à l'Université de Neuchâtel et qui ne l'aborde que ponctuellement, de chaire qui s'y consacre en priorité. L'histoire économique qui traditionnellement s'occupait d'histoire des transports s'est retrouvée engagée sous les assauts d'une historiographie qui entend réduire l'approche à une histoire des discours et à l'histoire culturelle. Le *Musée Suisse des Transports*, qui est le musée le plus visité du pays, doit largement se passer de recherches dans ses activités, ce qui est hautement regrettable si l'on compare sa situation au *Musée allemand des transports* à Munich. Il est à noter tout de même que le Musée des transports accueille en 2009, dans le cadre du cinquantenaire de sa fondation, la plus importante plate-forme en histoire des transports, l'*Association internationale pour l'histoire des transports, du trafic et de la mobilité (T2M)*, qui y tint son congrès annuel.

Les études qui sont présentées dans ce volume sont, pour la plus grande partie, consacrées aux aspects techniques, sociaux, économiques et environnementaux. Elles ne traitent pas d'histoire des techniques au sens étroit du terme et s'inspirent très largement d'une pluralité de méthodes. Elles sont en partie établies en sous-disciplines pour lesquelles les liens interdisciplinaires avec la géographie, la science des transports et – aussi loin que l'histoire contemporaine est concernée – la planification des transports et de l'espace ainsi que les bureaux d'expertises sont fondamentaux.

Des rencontres internationales qui réunissent des historiens se consacrant à l'histoire des transports, il ressort encore toujours l'idée que la politique de la Suisse est considérée comme un cas spécial. Cette impression repose probablement sur la particularité de son cadre institutionnel, notamment la démocratie directe (la votation sur les mesures de réduction du bruit en ville, l'initiative des Alpes de 1994). Ce point de vue peut trouver une autre justification dans l'extrême politisation des discussions qui entourent les questions de transport. Il y a lieu d'indiquer ici un danger auquel peu d'études ont échappé: la focalisation de l'approche sur son propre pays. Cette problématique doit se garder de ce danger en traitant ces phénomènes d'un point de vue transnational – ce qui est particulièrement évident pour l'aviation.

*

La recherche actuelle sur l'histoire des transports montre plusieurs tendances. Aujourd'hui comme hier, les études sur les transporteurs dominant encore, avant tout les chemins de fer. Mais ceux-ci sont maintenant de plus en plus abordés et interprétés comme une partie d'un système. Cependant la recherche ambitionne de porter au grand jour les relations entre les effets sur l'espace, la logistique et la mobilité. En revanche, l'histoire de la consommation se concentre moins sur l'offre

de transport que sur la demande. Dans cette perspective, les approches culturelles se révèlent être fructueuses.

L'approche désignée sous le terme de *spatial turn* et qui s'est développée dans d'autres disciplines de l'histoire s'est aussi offerte à l'attention de l'histoire des transports. Ces études montrent effectivement que la compréhension des éléments qui construisent l'espace et les instruments permettant de l'analyser en sont encore à leurs balbutiements. Les territoires, les hiérarchies spatiales, les cycles monétaires ainsi que les sphères commerciales devraient encore être à l'avenir interprétés en ce qui concerne les relations avec les transports et, aussi loin qu'ils reposent sur elles, les conditions de communications. Sur ce plan, la recherche reste encore à ses débuts. Cet ouvrage montre pourtant que des premiers et importants pas ont été faits.

Notes

- 1 Liebenau Hermann von, «II. Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gothard-Passes 1402–1450», *Archiv für Schweizerische Geschichte* 18 (1873), p. 190 ss.; Liebenau Hermann von, «Urkunden und Regesten zur Geschichte des Gotthardweges vom Ursprunge bis 1315», *Archiv für Schweizerische Geschichte* 19 (1874), p. 235–344, 235.
- 2 Cf. Mathieu Jon, «Cento anni di vita di un classico: l'opera di Aloys Schulte sul traffico commerciale transalpino», *Archivio Storico Ticinese* 128 (2000), p. 207–216.
- 3 Haefeli Ueli, «Stadt und Autobahn – eine Neuinterpretation», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 51 (2001), p. 181–202.
- 4 Recherches et littérature concernant l'histoire des transports, cf. Merki Christoph Maria, «Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 45 (1995), p. 444–457; *Idem*, «Unterwegs in unwegsamem Gelände. Historische Strassenverkehrsforschung in der Schweiz», *traverse* 2 (1999), p. 37–54; Schiedt Hans-Ulrich, «Trampelpfade und Chausseen – Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte», *traverse* 2 (1999), p. 17–35; Merger Michèle, Polino Marie-Noëlle (éd.), *Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History. A Critical Bibliography*, Paris 2004; Mom Gijs, Pirie Gordon, Tissot Laurent (éd.), *Mobility in history. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009.

