

La traversée des alpes, moyen age et temps modernes : questions ouvertes

Autor(en): **Bergier, Jean-François**

Objektyp: **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-871743>

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.

Jean-François Bergier †

La traversée des Alpes, Moyen Age et Temps modernes

Questions ouvertes

Introduction

Cette journée de Mendrisio a pour moi une valeur symbolique toute particulière. Parce qu'elle marque la conjonction de la Société suisse d'histoire économique et sociale avec le LabiSAIp, deux institutions que j'ai contribué à créer; et parce qu'elle a pour thème ces transports transalpins qui n'ont cessé de m'occuper tout au long de ma carrière, depuis mon tout premier texte publié, *Géographie des cols des Alpes à la fin du Moyen Age. Quelques remarques d'ordre méthodologique et chronologique sur le trafic alpin*, paru voici 53 ans (!) dans une publication plutôt confidentielle, le *Bulletin annuel de la Fondation Suisse de la Cité universitaire de Paris* (1955).

Cette longue familiarité avec le sujet d'aujourd'hui ne me confère pourtant par une compétence généralisée sur tous les aspects ni sur tous les âges du trafic à travers ou dans l'arc alpin entier. Mon intérêt s'est porté principalement, sinon exclusivement, sur les Alpes occidentales et centrales (du Mont-Cenis au Brenner) et sur la période qui s'étend du 13^e au 17^e siècle.

Une période tout de même longue, un demi-millénaire. Mais une période au cours de laquelle les transports transalpins n'ont pas connu de transformations majeures et spectaculaires comme celles qui interviendront au 18^e et surtout aux 19^e et 20^e siècles. Certes, il y eut des changements, ou plutôt des variations: celles des itinéraires privilégiés, de l'intensité et des volumes du trafic, de leur nature aussi et donc de leur signification économique (des biens de luxe à ceux de consommation plus courante). Mais il n'y eut pas de révolution ni au niveau des techniques mises en œuvre pour les transports, ni dans la rapidité des voyages. Ou plutôt: s'il y eut des mutations, des évolutions, ce fut de manière continue, lente et perceptible seulement dans la très longue durée.

L'idée avait été naguère généralement admise, et je l'avais partagée, que les grandes découvertes de la fin du 15^e siècle, le contournement de l'Afrique par les flottes portugaises et le transfert des grandes affaires vers les ports de l'Atlantique

et de la mer du Nord (Lisbonne, Cadix, Anvers et bientôt Amsterdam, Londres) avaient bouleversé les axes du trafic commercial européen en déclassant dès la première moitié du 16^e siècle les voies transalpines. Or, cette idée n'est plus recevable aujourd'hui. D'une part, parce que les grandes places italiennes sont restées des centres de production, d'échanges et de consommation considérables, tandis que l'Allemagne méridionale (Augsbourg, Nuremberg) et l'Europe centrale sont devenues des partenaires essentiels d'une économie en pleine «globalisation». Et d'autre part, parce que certains changements de qualité dans les trafics, un déplacement dans le catalogue des biens transportés (en particulier les épices) ont été largement compensés en volume, sinon en valeur, par l'accroissement rapide du trafic des biens plus courants, dans les deux sens; cet accroissement devient manifeste surtout à partir de 1550 environ.

L'état des recherches

L'histoire des trafics transalpins, dans la période que je considère, n'a cessé d'intéresser les chercheurs, mais en nombre restreint. Et presque toujours de façon ponctuelle, avec un regard régional qui n'embrasse qu'un passage ou un petit ensemble de cols. Très rares ont été les essais de synthèse, dont le modèle reste depuis plus de 100 ans le remarquable ouvrage d'Aloys Schulte.¹ Celui-ci a eu quelques émules et continuateurs, parmi lesquels Otto Stolz, Werner Schnyder ou Herbert Hassinger.² En outre, et par la force des choses, c'est-à-dire les ressources archivistiques, le point de vue sur les trafics est principalement celui des places commerciales de départ et d'arrivée; il informe peu sur les modalités du voyage. Au plus fort de son épanouissement, dans les années 1950–1970, l'histoire économique a certes porté quelque attention à la question des transports. Elle a cependant privilégié les transports maritimes (on pense ici aux travaux considérables de Pierre Channu ou Frédéric Mauro sur l'Atlantique). Les transports terrestres, et notamment alpins, n'y ont trouvé qu'une place somme toute un peu marginale. Et de toute façon, l'histoire du négoce international, comme l'histoire économique dans son ensemble, n'ont-elles pas perdu ensuite de leur prestige au profit d'autres champs d'investigation, d'autres questionnements davantage en prise sur l'actualité, peut-être aussi moins ardues et donc plus gratifiants pour les chercheurs?

Toutefois, nous pouvons observer depuis une vingtaine d'années un retour discret de l'intérêt pour les questions qui nous retiennent ici. J'en veux pour preuve toute une série de colloques, avec publication de leurs actes, qui avant le nôtre ont fait le point, ont révélé les acquis de nouvelles recherches et ont, surtout, posé de nouvelles questions. Par exemple, parmi les plus récents, celui qui s'est tenu à Trente en octobre 2005 et que j'ai organisé et publié avec Gauro Coppola.³

Quoi qu'il en soit, et grâce à ces travaux anciens ou récents, il apparaît qu'un grand nombre de questions restent ouvertes, ou surgissent à présent, que l'on avait guère soupçonnées auparavant. Je voudrais en dresser ici une sorte de catalogue raisonné, sans d'ailleurs prétendre à l'exhaustivité. Et si je me permets d'insister un peu plus sur quelques-unes de ces questions, ce n'est pas en fonction de leur importance relative, mais parce qu'elles sont à mes yeux plus suggestives. Je les ordonne en quatre chapitres:

- les conditions matérielles et techniques des transports transalpins;
- les conditions cadre, institutionnelles et pratiques;
- l'économie des transports;
- les effets et les retombées du trafic sur la vie des populations des Alpes.

Les conditions matérielles et techniques

Il s'agit ici des *moyens de transport*, un aspect sur lequel je ne m'arrête un instant que pour souligner deux questions importantes mais mal résolues.

D'abord celle des bêtes de somme, en particulier le destin du mulet. On sait que cet animal fut très présent durant des siècles sur les chemins de montagne, avant de disparaître devant la motorisation des transports comme des travaux agricoles, au milieu du siècle passé. Les plus anciens parmi nous se souviennent de son pas rapide et sûr, de sa docilité au service des paysans, du facteur ou des touristes. Mais à quelle époque remonte sa conquête des Alpes – et de quelles régions de celles-ci – sans doute à partir du versant méditerranéen? Certains indices suggèrent le 13^e siècle, mais ils peuvent faire illusion. Le mulet, comme la mule sa femelle, résulte d'un croisement entre jument et âne, cheval et ânesse et il est infécond: il n'a pu éliminer ses géniteurs, mais les concurrencer surtout, semble-t-il, dans les vallées méridionales et occidentales (Valais, Savoie, Dauphiné, Provence) alors que le cheval garde sa place dans les Alpes centrales.⁴ Probablement convient-il en outre de distinguer les emplois: transport à moyenne ou longue distance ou travaux agricoles? A défaut de sources écrites convaincantes avant le 19^e siècle, l'archéologie et la paléozoologie nous éclaireront peut-être.

La seconde question qui mérite l'attention est celle de l'emploi de véhicules tracés, chars ou charrettes. Donc celle des routes carrossables. Où et quand celles-ci ont-elles existé? Il règne une certaine confusion à ce sujet dans la littérature, où le zèle patriotique de chercheurs locaux l'emporte souvent sur la rigueur critique pour déclarer carrossable tel passage. Il serait souhaitable que soit dressé un inventaire précis et daté. D'ailleurs, qu'est-ce qu'une route «carrossable»? Avant l'intervention savante des ingénieurs, c'est-à-dire guère avant le 18^e siècle, une telle route, en montagne surtout, n'est qu'un aménagement précaire, insuffisant à

modifier radicalement les conditions de transport. Elle ne contribue pas à assurer plus de rapidité, ni plus de sécurité. Elle ne se prête donc guère au transport des biens de luxe (épices, soieries, etc.) de haute valeur pour un encombrement relativement faible, pour lesquels la célérité et la sécurité du voyage sont essentiels. Le véhicule à roues autorise en revanche une charge plus lourde pour une même dépense d'énergie animale; il devient ainsi avantageux pour le transport de marchandises pondéreuses telles que des matériaux de construction, du fer, du sel ou du vin. Il est possible que la mise en service de routes – ou tronçons de routes – carrossables ait animé les échanges transalpins régionaux dont on observe le développement aux 16^e et 17^e siècles, par exemple au Brenner. Mais non le trafic du grand négoce international.

Cela nous amène au point suivant que je voudrais soulever: celui des *infrastructures*, de la *viabilité*, c'est-à-dire de la *construction* de ces routes comme des chemins muletiers, des ponts, etc. Mais aussi de leur *entretien*. Si rudimentaires qu'ils fussent, sauf exceptions, ces ouvrages d'art exigeaient un travail. La question se pose de savoir qui en prenait la responsabilité et qui en supportait la charge, financière et opérative. Il y a de nombreux indices assez précis pour affirmer que le travail était réalisé par les communautés locales, sous la forme de corvées, ou par délégation à des gens de métier recrutés localement et payés, ou par combinaison des deux. C'est aussi le cas pour l'entretien, plus ou moins régulier; le déneigement des chemins; le halage. Mais qui commandite, contrôle, assume les coûts?

Quelques exemples apportent des réponses partielles – mais montrent aussi que l'on a affaire à des situations diverses. C'est à l'initiative de l'*universitas* des marchands de Milan, soucieux d'une voie commode et sûre vers les foires de Champagne, que l'on doit l'aménagement au milieu du 13^e siècle de la route du Valais par le Simplon. A cette fin, les Milanais conclurent des accords avec l'évêque de Sion, qui se chargea de l'entreprise; en contrepartie, les marchandises de passage acquittèrent des droits de péage. La situation est moins claire au Gothard. J'ai soutenu l'idée que l'ouverture autour de 1230 de cette voie transalpine centrale ait été voulue et réalisée par les paysans – éleveurs d'Uri et de Schwytz; ils purent ainsi acheminer leur bétail vers les marchés urbains de la plaine du Pô, où la demande était considérable. Faute de sources probantes, cela demeure une hypothèse controversée.⁵

Lors du Colloque de Trente, le fin connaisseur des routes médiévales qu'est Thomas Szabó a distingué ces deux pratiques: d'un côté, le financement par concession de droits de péage ou autres avantages financiers au maître d'œuvre (tel le cas du Valais); de l'autre, l'obligation faite aux communautés de vallée d'accomplir à leurs frais le travail, par le prince ou le seigneur (c'est souvent l'évêque) qui y exerce la souveraineté. Or, Szabó constate que la pratique contractuelle (droits de péage) est appliquée, dans les cas qu'il relève, sur le versant sud des Alpes; la corvée sur le versant nord. Il en tire la conclusion qu'au sud prévaut la pratique inspirée du droit

romain; au nord celle du droit coutumier.⁶ Cependant, cette démonstration s'appuie sur un nombre réduit d'exemples. D'autre part, la démarcation entre droits romain et coutumier ne suit pas la ligne de faîte des Alpes: les Alpes occidentales, jusqu'au Valais, sont pays de droit romain. L'idée de Szabó est séduisante, mais demande confirmation et nuances. Les cas qu'il mentionne remontent tous au 13^e siècle, qui est bien l'âge d'expansion du commerce international transalpin, et donc d'une intense activité de construction routière. Il reste donc à analyser comment les pratiques ont évolué jusqu'au 18^e siècle.

Conditions cadre et acteurs institutionnels

Il s'agit ici de l'organisation des transports, du point de vue institutionnel et pratique. Comme on vient de le voir à propos de la viabilité, les acteurs peuvent être nombreux. Il y a bien sûr les marchands face à la nécessité d'acheminer dans les meilleurs délais les biens qu'ils destinent aux marchés de l'autre côté des Alpes. Dans un premier temps, jusqu'au 15^e siècle, ils accompagnent eux-mêmes la caravane et négocient d'étape en étape avec muletiers, voituriers et «navatiers». On connaît bien, depuis les nombreux travaux de Pio Caroni, ces associations locales de transport disposant d'un véritable monopole sur un parcours donné; des indices suggèrent qu'elles ont pu assumer, dans quelques vallées, les charges de construction et d'entretien du chemin. Par souci de commodité et de sécurité, sinon de rapidité, les marchands d'une même ville se constituent souvent en convoi pour se rendre aux foires de Champagne, puis de Chalon-sur-Saône, de Genève ou de Zurzach. Bientôt cependant, les principaux marchands préfèrent chevaucher plus prestement vers ces places, ou mieux encore se dispenser du voyage en confiant leur négoce en foires à un collaborateur, un «facteur» résidant dans la ville où se tenait la foire. Ils traitèrent dès lors avec des entrepreneurs de transport. On voit ainsi émerger au milieu et vers la fin du 15^e siècle de véritables compagnies internationales de transport dont les agents sont présents sur toutes les places importantes. Ainsi l'entreprise *de Insula*, de Gênes; ou celle des *Pont-Sampiero*, de Lucques (au 16^e siècle). Elles acquièrent une grande influence.

Un aspect des transports en pays de montagne a peu retenu jusqu'ici l'attention: celui de *l'organisation des étapes*: l'hébergement des voyageurs, leur ravitaillement et celui des bêtes de somme, les «soustes» ou entrepôts pour les marchandises. Mieux connus sont, certes, les hospices, établissements tenus par des religieux sur les cols ou à proximité immédiate de ceux-ci. Leur importance pour la sécurité des voyageurs et la fluidité du trafic est incontestable. Mais ils ne sont pas les seuls à exercer ce rôle: dans les vallées, il est assuré par des établissements laïcs, et parfois même à portée d'un col: Robert Büchner a récemment étudié

l'étonnante et lucrative exploitation d'un hospice laïc proche de l'Arlberg, de 1386 jusqu'au 17^e siècle, financé non par l'écot des passants mais par un système de souscriptions recueillies à titre de bienfaisance auprès de riches personnalités dans tout l'Empire...⁷

Il est opportun ici d'insister sur un autre aspect essentiel mais mal connu: celui de la *sécurité du trafic*.

Dans l'ensemble et durant toute la période ici considérée, les routes alpines sont réputées sûres. Cela abstraction faite des opérations de guerre qui peuvent, dans la plaine, en compromettre l'accès et obligent les convois à dévier sur un autre itinéraire: le cas est assez fréquent, tant au Moyen Age qu'au siècle des guerres d'Italie puis de religion, et au temps de la guerre de Trente Ans.

Cette sûreté relative est attestée par de nombreux récits de voyageurs. Bien sûr, ceux-ci ne manquent pas d'évoquer tous les risques naturels auxquels ils ont été confrontés – ou dont ils se sont cru menacés: avalanches, éboulements, inondations, tempêtes de neige et ainsi de suite. Plus de peur que de mal: ces événements peuvent être bien réels, mais ils font surtout partie d'un imaginaire alpin, tout comme les ours et surtout les loups (qui y font aujourd'hui leur retour).

Cette sécurité du passage des Alpes se vérifie surtout face à la malveillance des hommes, c'est-à-dire le brigandage. Je n'ai souvenir d'aucun acte de ce genre mentionné dans les récits de voyage ou documenté par les sources administratives et judiciaires, pas plus que de plaintes de marchands à cet égard. Alors que les faits de brigandage sont courants en plaine et dans les régions périalpines.

Le phénomène est singulier et je n'en ai pas la clef. Faut-il penser à une police bien organisée, un réseau de surveillance particulièrement efficace? C'est possible. Le voyageur d'aujourd'hui, quelle que soit la route qu'il emprunte pour traverser les Alpes, ne peut manquer d'être frappé par le nombre de châteaux, citadelles, forteresses et toutes ces tours d'observation qui se dressent au bord des vallées et constituent un élément fort du paysage. A quoi servaient ces constructions massives, souvent audacieuses? Qui les occupaient? Il serait fort utile d'en dresser l'inventaire et la cartographie, par grandes régions, d'en connaître la date de construction, le commanditaire de celle-ci et l'usage. Historiens et archéologues devraient entreprendre cette mission, complémentaire aux inventaires des chemins et tout aussi significative. J'en fais la suggestion, en Suisse, pour l'avenir de *ViaStoria*.

Les observations qui précèdent ont mis en évidence la diversité des acteurs: marchands, transporteurs à tous les niveaux, pouvoirs publics, collectivités locales. Mais aussi l'imbrication et, le plus souvent, la convergence de leurs intérêts. Les frictions, les conflits entre ces acteurs ont certes été fréquents, mais rarement insurmontables à moyen terme: il y avait trop à perdre.

L'économie des transports

C'est ici la question centrale: celle de l'économie des transports, c'est-à-dire la mesure des flux de marchandises qui franchissent les passages alpins. Un problème de conjoncture dans la longue durée; mais aussi un problème de structure, car il est important de distinguer la nature et la qualité des transports effectués, la part du commerce international à longue distance et celle des échanges régionaux.

Cette question des flux a beaucoup occupé les historiens du trafic transalpin sans qu'ils soient parvenus à des résultats vraiment satisfaisants. Les sources s'y prêtent mal, tant pour la période médiévale que pour le début des Temps (dits) modernes. Nous disposons des tarifs de péage. Ils sont nombreux – beaucoup ont d'ailleurs été publiés – mais il est difficile d'en tirer des conclusions sûres. Ce sont, par définition, des documents normatifs; ils renseignent sur la nature des trafics auxquels ils s'appliquent puisqu'ils sont élaborés en fonction de l'expérience acquise à un point de passage donné. Mais ils ne disent rien sur les flux réels. Les comptes de péage sont ici plus utiles; mais ils n'ont pas été conservés en très grand nombre et surtout trop rarement sur des périodes suffisamment longues pour laisser percevoir des variations significatives des flux au-delà d'une conjoncture à court terme; ou pour permettre des comparaisons valables entre les différents itinéraires. Cependant, les sources n'ont probablement pas dit leur dernier mot. Celles des chambres de comptes princières et les comptes de châtelainies (pour le Moyen Age), des comptabilités de marchands ainsi que leur correspondance, ou encore les manuels de marchands, nombreux dès le 16^e siècle et surtout au 17^e siècle, peuvent encore livrer des informations inédites sur les flux du trafic.

Sur ces flux, il me semble aujourd'hui comme hier essentiel de bien distinguer, comme je l'ai proposé naguère, entre quatre types de trafics qui se côtoient sur les chemins de la montagne:⁸

- Les trafics de proximité, d'une vallée à l'autre. Ils échappent presque complètement à toute forme de documentation et sont donc les plus mal connus. Mais ils peuvent avoir été, régionalement, assez intenses, notamment dans la phase de réchauffement du climat de la fin du Moyen Age, lorsque le recul des glaciers a ouvert des passages, par exemple entre Valais et val d'Aoste.
- Les trafics régionaux, d'un *piedmont* à l'autre; parfois à l'intérieur d'une même souveraineté (Tyrol; Savoie – Piémont) ou entre voisins proches (Vénétie – Tyrol; Lombardie – cantons suisses; Piémont – Genève). Ces trafics sont composés surtout de biens courants de consommation: céréales, vins, fruits, quincaillerie, armes, textiles bas de gamme.
- Les trafics entre la montagne et la plaine, jusqu'aux ports maritimes (Venise, Gênes, Marseille), et vice-versa. Ils ont été considérables, en termes relatifs, et décisifs pour les économies ainsi desservies. De haut en bas, il s'agit notamment, dès les

13^e/14^e siècles, du bétail sur pied et des produits dérivés de l'élevage, peaux, laines; fromages aussi, surtout à partir du 16^e siècle pour le ravitaillement des flottes au long cours. Et le bois acheminé par flottage vers les arsenaux maritimes. En sens inverse circulent des denrées alimentaires, des biens d'équipement domestique, artisanal et militaire. Mais en premier lieu le sel, indispensable à l'élevage alpin. Des documents vénitiens et milanais de la fin du 13^e siècle révèlent des livraisons de sel africain (Djerba) en Valais et en Suisse centrale: une forme de globalisation du marché bien avant la lettre.

- Les trafics de grand commerce international enfin, qui franchissent les Alpes pour faire communiquer les grandes aires européennes de production et de consommation, directement ou par le relais des foires.⁹

Ce sont ces derniers qui ont le plus retenu l'attention des historiens, et c'est légitime. Car ce sont eux qui ont contribué à la puissante dynamique de développement des grandes affaires européennes au temps de la «Renaissance» au sens le plus large de ce concept par ailleurs ambigu. Ce sont eux qui ont mis les Alpes et leurs passages au centre de la géographie économique du continent. Pourtant, en termes de volumes transportés, ce *Fernverkehr* n'a pas été dominant sur les chemins sauf exceptions momentanées. Il concerne avant tout des biens de provenance lointaine, les épices, donc couteux; et des biens manufacturés de haute valeur: soieries et textiles raffinés, armes d'apparat, orfèvrerie, livres manuscrits et bientôt imprimés, œuvres d'art, instruments de musique, etc. Ce trafic-là n'a guère souffert de la concurrence des voies maritimes, celle de la Méditerranée à la mer du Nord ouverte vers 1300, celle d'Asie vers l'Europe deux siècles plus tard. La traversée des Alpes conserve en effet, pour ce type de marchandises, un avantage économique certain: la sécurité et la rapidité relative qu'elle offre, de même qu'une certitude d'arrivée dans un délai prévisible compensent des coûts de transport élevés. Elles immobilisent moins longtemps le capital que les marchands ont investi dans ces biens, ce qui est essentiel pour eux. Elles évitent du même coup les frais d'assurance maritime, dans la règle autour de 10% de la valeur des biens embarqués; contre 1–2% seulement en transport terrestre, pour autant qu'un tel contrat ait lieu, ce qui est assez rare.

Il en résulte que, pour mesurer et différencier les flux empruntant tel passage, il est opportun de ne pas retenir seulement les données de poids ou de volume, mais d'intégrer dans les calculs les valeurs marchandes. Or, cela est fort difficile, puisque les principales sources dont nous disposons, les péages, se taisaient sur les valeurs. Il est possible cependant de procéder par recoupement avec d'autres sources: si nous parvenons à connaître le prix d'une marchandise pratiqué sur le marché auquel elle est destinée, il devient possible d'évaluer les valeurs correspondant à tel poids ou volume. C'est un travail de patience et de finesse (rarement effectué jusqu'à présent); mais n'est-ce pas le lot de toute recherche en histoire économique des siècles préindustriels?

C'est par cette méthode que pourra devenir plausible une «conjoncture des cols», à moyen et surtout à long terme, qui rende compte de la signification économique réelle de chacun d'entre eux. Dans ses calculs comparatifs minutieux, Herbert Hassinger, dont les conclusions ont été reproduites par Reto Furter,¹⁰ avait évalué le poids des marchandises passées par les principaux cols alpins, du Mont-Cenis au Tauern, entre les 14^e et 18^e siècles en tonnes métriques, ce qui rendait comparables les masses transportées. Il croyait pouvoir constater ainsi un net et constant avantage quantitatif au passage du Brenner. Ce col fut donc assurément le plus animé, ce qu'explique l'appartenance des deux versants à la même souveraineté des comtes du Tyrol, et la complémentarité de leurs économies. Mais fut-il pour autant le plus important pour l'économie européenne?

La conjoncture des cols met en évidence le jeu de concurrence qui n'a cessé de les opposer, surtout lorsqu'ils sont topographiquement proches et desservent les mêmes marchés. Les conflits ont été nombreux, avec l'arme des tarifs: entre Gothard et cols grisons; entre Simplon et Mont-Cenis (à mi-chemin, le Grand St-Bernard fait preuve, à un niveau de fréquentation plus modeste, d'une remarquable régularité). En fin de compte, ces conflits conjoncturels de courte ou moyenne durée ont été de nature plus politique qu'économique.

Car, dans une vision plus globale et dans la longue durée, c'est la complémentarité des passages plus que leur concurrence qui s'impose à l'observation. Leur fréquentation reflète l'évolution des grands marchés du continent.

C'est bien là la clef du problème. Car il y eut une évolution, lente mais sensible, des structures commerciales. Au Moyen Age, les grandes places de commerce sont les quelques villes de foire où les négociants de presque toute l'Europe se rassemblent, à dates fixes. Ces foires sont à la périphérie des Alpes: en Champagne, à Chalon, à Genève, à Lyon, à Zurzach, à Francfort, à Anvers successivement. Mais dès la fin du 15^e siècle et surtout après 1550, elles viennent à perdre leur hégémonie, au profit d'un réseau éparpillé de marchés plus modestes; certains d'entre eux se développent au cœur même du massif alpin, tels Briançon ou Bolzano.¹¹

Les retombées du trafic

Les retombées du trafic sur les populations alpines offrent un faisceau de questions qui ne sont ni moins intéressantes, ni moins importantes que les aspects que nous venons d'évoquer. Mais je ne fais ici que les mentionner pour mémoire et en guise de conclusion.

Il est évident que le trafic transalpin, à toutes les époques dès l'Antiquité et jusqu'à nos jours où nous en constatons les effets immédiats et majeurs, notamment sur l'environnement, n'a point été seulement un jeu d'échanges entre des places de

départ et de destination, entre marchands ou fournisseurs de services résidant en dehors et souvent loin des vallées. Ce fut et c'est toujours une activité qui implique fortement le territoire traversé et qui affecte de façon changeante, inégale mais toujours profonde les conditions de vie des gens de la montagne. Pour le meilleur ou pour le pire.

Ces retombées sont d'abord d'ordre économique. On l'a vu, le trafic crée des emplois. Il mobilise autant des ressources humaines (transporteurs, aubergistes, personnel religieux ou laïc des hospices, personnes employées à la construction et à l'entretien des chemins, aux péages, gens d'armes affectés à la sécurité, etc.) que des ressources animales (bêtes de somme ou de trait) et matérielles (ravitaillement des hommes et des bêtes). De sorte que le trafic crée de la richesse dans les vallées qu'il emprunte; il y introduit une économie largement monétarisée; c'est du moins ce que nous pouvons supposer, mais l'hypothèse reste à vérifier et à préciser: à partir de quand, à quelle échelle, selon quels mécanismes?

Les retombées pèsent aussi sur les structures des sociétés alpines. Les hiérarchies traditionnelles, l'ordre seigneurial, l'existence d'une petite noblesse locale, tout cela est sinon bouleversé – les résistances sont vives – du moins remis en question par l'ascension sociale des métiers de la route et plus encore par une redistribution inégale de la richesse.

Enfin les retombées culturelles, celles qui viennent affecter les perceptions, les modes de vie et les mœurs, les usages coutumiers et les traditions de toutes sortes. Au contact des passants, les Alpains prennent conscience du monde extérieur. Ils en apprennent les idées, les modes et les pratiques. Globalement, et compte tenu d'une grande diversité de situations d'une vallée à une autre et d'une province à une autre, nous pouvons considérer que les économies alpines de la fin du Moyen Age furent privilégiées par rapport à celles des populations rurales des plaines, voire à celles des villes. Les Alpes n'ont pas ou peu souffert des calamités du 14^e siècle, famines, peste, guerres; sans doute même en ont-elles tiré profit. Cet avantage relatif s'est traduit aussi par le développement de subcultures alpines qui adoptent les apports étrangers mais les façonnent à leur manière, selon les besoins et les sensibilités exprimés localement. Ce croisement et ce mélange d'éléments culturels reçus du nord comme du sud sont sensibles dans les formes architecturales et les expressions artistiques, souvent remarquables, que nous pouvons admirer encore. Entre 1300 et 1500, dates larges, nous découvrons ainsi une sorte de civilisation alpine originale. Mais autour de 1500, celle-ci entre en décadence. Les Alpes, dans leur ensemble, perdent la maîtrise de leurs ressources (notamment celles du riche sous-sol) au profit d'entrepreneurs urbains, étrangers (tels les Fugger au Tyrol). Elles s'appauvrissent. Du même coup, leur créativité culturelle se fige et s'effrite.

Cependant, ces tendances séculaires sont inégales selon les vallées. Les unes portent le trafic et en subissent directement les effets positifs et négatifs. Les autres restent à

l'écart et n'en vivent les bienfaits ou n'en supportent la charge que de façon indirecte. Ces phénomènes n'ont guère été étudiés que ponctuellement et localement, et il reste difficile de les comprendre à l'échelle du massif alpin entier. Dans ce domaine des retombées du trafic – dont nous savons aujourd'hui par expérience le poids qu'il peut avoir – il reste donc beaucoup à faire, comme sur tous les aspects que j'ai évoqués tout au long de cet exposé. J'ai posé bien des questions. Je n'y ai guère répondu.

Mais les archives sont là et d'autres sources encore, qui attendent d'être lues – ou relues – avec attention et avec des questionnements neufs. C'est probablement le cas surtout pour les 16^e et 17^e siècles, longtemps les parents pauvres de la recherche en matière de trafics transalpins. Ces sources apporteront des réponses. Et comme il se doit, car c'est le destin et le charme de la recherche historique, elles feront surgir de nouvelles interrogations... Alors: rendez-vous dans dix ans, dans 20 ans, pour un nouveau bilan?

Notes

- 1 Schulte A., *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, mit Ausschluss von Venedig*, 2 vol., Leipzig 1900 (réimprimé Berlin 1966).
- 2 Ce n'est pas le lieu ici de proposer des références. On trouvera un bon état critique de la littérature sur le thème dans l'essai de Furter Reto, «Traffico di transito nell'area alpina tra XIV e XIX secolo», in: Bergier J. F., Coppola G. (éd.), *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (Secoli XIII–XVI)*, Bologna 2007, p. 83–122.
- 3 *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (Secoli XIII–XVI)*, Bologna 2007.
- 4 Glauser F., «Ochsen und Pferde. Voraussetzungen des mittelalterlichen Alpenverkehrs», in: Rizzi E. (éd.), *Beiträge zur alpinen Passgeschichte. Akten der vierten internationalen Tagung zur Walserforschung*, Splügen 1986, Novara 1987, p. 109–121; Glauser F., «Von alpiner Landwirtschaft beidseits des St. Gotthards 1000–1350. Aspekte der mittelalterlichen Gross- und Kleinviehhaltung sowie des Ackerbaus der Alpenregionen Innerschweiz, Glarus, Blenio und Leventina», *Der Geschichtsfreund* 141, Stans 1988, p. 5–173.
- 5 Cf. Bergier J.-F., «Elevage alpin et marchés urbains au Moyen Age. Où sont les entrepreneurs?», in: *Entrepreneurship and the transformation of the economy (10th–20th centuries). Essays in honour of Herman Van der Wee*, Leuven 1994, p. 457–468.
- 6 Szabó Th., «Chi era responsabile delle strade nell'area alpina», *Via di terra* (cf. note 2), p. 141–159.
- 7 Büchner R., *St. Christoph am Arlberg. Die Geschichte vom Hospiz und Taverne, Kapelle und Bruderschaft, von Brücken, Wegen und Strassen, Säumern, Wirten und anderen Menschen an einem Alpenpass (Ende des 14. bis Mitte des 17. Jahrhunderts)*, Wien 2005.
- 8 Bergier J.-F., «Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines, du haut Moyen Age au XVII^e siècle», in: *Le Alpi e l'Europa*, vol. 3: *Economia e transiti*, Bari 1975, p. 1–72; repris: Bergier J.-F., *Pour une histoire des Alpes, Moyen Age et Temps modernes* (Variorum collected Studies), Yarmouth 1997.
- 9 L'intérêt des historiens pour les foires, comme pour les transports, s'est réveillé ces dernières années. Cf. *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII–XVIII* (Atti della Settimana di Studi dell'Istituto internazionale di Storia economica F. Datini, vol. 32), Firenze 2001; Bonoldi A., Denzel M. (éd.), *Bozen im Messennetz Europas/Bolzano nel sistema fieristico europeo*, Bolzano 2006.
- 10 Furter (cf. note 2).
- 11 Sur les foires, voir note 8.

