

Transports publics au 20e siècle

Autor(en): **Tissot, Laurent**

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-871771>

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.

Laurent Tissot

Transports publics au 20^e siècle

Introduction

Considéré sur une longue durée, le souci des Etats de s'occuper de transports résulte d'intérêts multiples: politiques, diplomatiques, économiques, militaires, culturels. Faire circuler des personnes et des biens est au cœur de leurs activités. L'histoire en est chargée d'exemples. Les Etats sans transports se sont, à terme, heurtés à des difficultés telles qu'elles pouvaient annoncer leur disparition, ou tout au moins, de graves dysfonctionnements. Ce souci a passé autant par la création et l'amélioration des infrastructures (routes, voies navigables) que par la gestion des organismes chargés d'assurer le transport (compagnies, régies, etc.). Cette conception n'interdisait pas à ces mêmes Etats de déléguer, sous des conditions précises, les tâches de transporteurs à des privés. Mais fondamentalement, les transports restaient une affaire d'Etat.¹

Avec les révolutions politiques et économiques de la fin du 18^e siècle, la richesse des nations devient d'abord celle des individus qui les constituent. Si toute utilisation d'un transport, quel qu'il soit, implique, par définition, une démarche qui associe du public, au sens où des personnes utilisent, seules ou collectivement, un moyen pour se déplacer sur une plus ou moins longue distance, la création de transport, sa gestion, son exploitation deviennent aussi sources de richesses individuelles. La dissociation public-privé, telle que la Révolution française la détermine, a à cet égard des conséquences considérables sur les politiques de transport. On peut même constater un renversement étonnant dans l'utilisation des termes. Si, jusqu'à la fin du 18^e siècle, le transport est un acte public, le 19^e siècle le rend en partie «privé». Le transport, sous toutes ses formes, devient une affaire monnayable dans le cadre des lois du marché. Toute la question est de savoir s'il peut aussi être une affaire «publique» et à quelle condition.²

Cette question est liée à l'apparition d'une autre notion, tout aussi centrale, celle de «services publics».³ Tout le débat ferroviaire tel qu'il se déroule dès 1830 tourne

autour du degré de l'implication de l'Etat, notamment dans la détermination des projets de ligne et de l'exploitation des compagnies. Mais c'est à l'Etat de montrer que c'est aussi son rôle, c'est à l'Etat de faire ressortir les arguments légitimant son intervention. La révolution automobile n'a fait que renforcer ce sentiment au 20^e siècle. Elle donne à cette conception un statut de dogme. Marquée par l'indépendance qui résulte de son utilisation, l'automobile fait de l'intérêt privé le moteur de la croissance globale. Elle fixe les objectifs sociaux et économiques en termes de modes de vie et de bien-être.

Dès les années 1970, la question a pris une nouvelle dimension. L'enjeu des politiques de transport n'est plus pensable sans tenir compte des impacts sur l'environnement. Dépassant la dimension économique qui jusque-là avait servi de référence, l'environnement accule les réflexions dans un paradigme qui redonne en quelque sorte à l'Etat un rôle prédominant. Il ne s'agit plus d'adapter le transport aux intérêts privés, mais d'adapter le transport global aux contraintes environnementales. Ces quelques propos montrent le caractère profondément historique d'une notion qui évolue selon le temps et le lieu. Loin de suivre inéluctablement un mouvement de balancier, les transports publics s'inscrivent dans des débats qui peuvent prendre une tournure très idéologique, mais qui, dans le même temps, s'enracinent dans un contexte social et technologique très contraignant.

Les sept articles que l'on retrouve dans cette partie traitent, chacun à sa manière, de la volatilité de cette notion qui n'est saisissable que dans des situations bien précises. Deux aspects sont particulièrement mis en évidence: 1) l'innovation ou l'art d'accéder au marché et 2) l'impact sur l'aménagement de l'espace et les flux de transport.

Innovation et accès au marché

Anna Amacher accrédite l'idée que la précocité d'électrification du réseau de chemin de fer suisse résulte, pour une bonne part, de l'intégration très poussée d'un milieu social, capable d'agir, à son échelle, sur les choix énergétiques. La compagnie du Berne–Lötschberg–Simplon (BLS) et les Forces motrices bernoises (BKW), dans lesquelles le canton de Berne possède une part importante de capital, jouent le rôle de pionniers dans l'électrification suisse, cette expérience servant par la suite à l'électrification du réseau des CFF qui démarre dès 1920. Le contexte local est déterminant dans l'évaluation des systèmes proposés. Mais les pouvoirs publics, en accord avec des milieux privés dans le cadre d'entreprises mixtes, ne sont pas bloqués sur des préjugés barrant la route à toute innovation. Au contraire, l'électrification est vue comme un avantage, source de bénéfices économiques communs associant des partenariats publics et privés.

C'est dans la même perspective que le texte de Monka Domman étudie la diffusion des palettes en Suisse dans les années 1950. Cette «planche en bois» a été une innovation dans le chargement et le déchargement des marchandises. Venue des Etats-Unies, elle a fait l'objet d'intenses réflexions sur son optimisation et sa généralisation. Au centre des débats se trouve la question de la standardisation, nationale et internationale, dans le but d'une utilisation efficace. L'introduction d'une innovation passe par une redéfinition des usages et des normes en vigueur et une intégration de tous les partenaires dans une vision commune des bénéfices envisagés. Mais, en même temps, elle se heurte à des dérives (vol des palettes, confiscation, modification de leurs usages, etc.) qui rendent cette optimisation délicate et difficile.

Jonas Steinmann s'intéresse à la période cruciale qui voit les CFF passer d'une régie fédérale soumise à des contraintes de service très précises en termes d'offre de transport à une entreprise qui doit inscrire son action dans un marché très concurrentiel. Ce passage couvre les années 1970–1980 et est caractérisé par une remise en cause totale des acquis et des certitudes qui gouvernaient jusqu'alors la régie fédérale. La notion de service public connaît un glissement de sens qui doit la rendre conciliable et compatible avec les lois du marché. Sans toujours être en mesure d'apprécier la cohérence de cette idée, les managers des CFF s'emploient dès lors à souligner la capacité d'une entreprise publique à remplir le rôle d'une entreprise privée.

Aménagement de l'espace et flux de transport

Avec l'exemple de la ville de Neuchâtel, Régis Huguenin montre comment les transports publics, sous la forme des tramways, modifient l'espace urbain et recompose le territoire. La planification des transports résulte-t-elle d'une anticipation de l'essor de la ville ou n'est-elle qu'une adaptation à une extension déjà réalisée et à la création de nouveaux quartiers? L'établissement de nouvelles lignes de tramways est à cet égard tout à fait intéressant parce qu'il illustre les enjeux spatiaux qui traversent toutes les villes au tournant des 19^e et 20^e siècles et qui poussent les édiles à donner à la notion de transport collectif une signification très précise. Au-delà de la question classique: adaptation ou anticipation, l'enjeu touche la recomposition territoriale de l'espace urbain.

Stefano Sulmoni reprend ce problème, mais en l'élargissant à la problématique du tourisme. L'élévation de Lugano en site touristique résulte d'une combinaison de facteurs dans lesquels le chemin de fer joue un rôle de premier plan. Si la construction de la ligne du Gothard en 1882 assure à la capitale tessinoise une situation enviable, sa compatibilité avec les aménagements touristiques passe par l'activation de milieux politiques, économiques et sociaux désireux de rendre Lugano séduisante aux yeux des touristes. Les actions sont multiples qui vont d'une meilleure accessibilité du site

à l'aménagement des horaires et à la diversification des titres de transport, etc. La recomposition territoriale s'opère sous l'emprise de forces multiples mais agissantes toutes dans le but ultime d'une adaptation aux besoins touristiques.

Michèle Merger s'intéresse à la longue et passionnante histoire de la construction de la liaison à grande vitesse Lyon–Turin. Financée en partie par la Communauté européenne et les institutions régionales, le projet connaît beaucoup de vicissitudes. Trouvant du côté français un large consensus, il s'est heurté, du côté italien, à des vives résistances, notamment locales. La question du financement rend encore problématique la construction de la ligne telle qu'elle a été élaborée. Ce projet démontre que, même en associant des gouvernements étatiques bien intentionnés, les réalités sociales et financières s'accumulent, comme au 19^e siècle, pour ralentir des installations qui devraient pourtant améliorer les transports européens.

Dans l'historiographie, le transport des marchandises par la route a curieusement fait l'objet de peu d'intérêt. Son importance n'est cependant pas à démontrer. Avec son avènement dans les années 1930 et la concurrence qu'il commence à faire aux chemins de fer, Adrian Zimmermann consacre son texte à une période essentielle de l'histoire des transports en Suisse. Dans la grande phase de régulation de l'économie de l'entre-deux-guerres, tous les partenaires s'ingénient à trouver les meilleures voies pour coordonner les différents modes de transports et éviter des concurrences jugées désastreuses. L'intervention de la Confédération est à cet égard tout à fait centrale. Les recherches vers une cartellisation de l'économie du transport, à l'exemple de ce qui se fait au même moment dans l'horlogerie, se concrétisent par une décision fédérale (Autotransportordnung, ATO) qui sera rejetée en 1951 en votation populaire sous l'action notamment de Gottlieb Düttweiler.

Notes

- 1 Livet Georges, *Histoire des routes et transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg 2003.
- 2 Millward Robert, *Private and Public Enterprise in Europe. Energy, Telecommunications and Transport, 1830–1990*, Cambridge 2005.
- 3 Gilomen Hans-Jörg, Müller Margrit, Tissot Laurent (Hg.), *Dienstleistungen. Expansion und Transformation des «dritten Sektors» (15.–20. Jahrhundert) / Les services. Essor et transformation du «secteur tertiaire» (XV^e–XX^e siècles)*, Zurich 2006.