Histoire, économie et société, (Paris) n° 1, 1992 "Les transports terrestres en Europe continentale (XIXe et XXe siècles)"

Autor(en): **Dorand, Jean-Pierre**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **43 (1993)**

Heft 1: **Osteuropa = Europe de l'Est**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

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

Histoire, économie et société, (Paris) n° 1, 1992. «Les transports terrestres en Europe continentale (XIXe et XXe siècles)», p. 3–184. ISSN 0752-5702. 130 FF.

Ce numéro est le deuxième que la revue *Histoire, économie et société* consacre aux transports terrestres, le premier ayant été publié durant le premier trimestre de 1990. Ces deux publications sont le reflet d'une conférence internationale tenue à Madrid et ayant pour thème les transports et l'industrialisation aux XIXe et XXe siècles. Douze des 35 communications présentées à Madrid sont rassemblées dans ce volume présente l'évolution des transports dans les principaux pays de la façade occidentale de l'Europe, sans le Royaume-Uni et la France.

Une brillante introduction de F. Caron brosse l'évolution des transports terrestres en Europe (vers 1800 – vers 1940) et périodise celle-ci en «mania» des routes et des voies navigables (1760–1850), essor du chemin de fer à vapeur (1850–1990) et renaissance des canaux, électrification et automobile (1900–1940). Onze communications décrivent ensuite des cas régionaux ou nationaux, dont 3 l'Allemagne; 2 l'Italie; la Belgique, les Pays-Bas, la Suisse, l'Espagne, le Portugal et l'ensemble de la péninsule Ibérique étant l'objet de contributions particulières.

La communication de Laurent Tissot, intitulée: «Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880–1939)», mérite toute notre attention. Le débat sur les transversales agite périodiquement le monde politique et le peuple suisse et l'on voit (ré)apparaître «gothardistes» et «simplonistes». Mais a-t-on véritablement étudié l'impact de ces transversales sur l'économie du continent? C'est précisément le but de la communication de Laurent Tissot qui nous montre que les retombées économiques internationales des transversales alpines ont été peu étudiées. Les études sur le nombre de passagers ont été passablement délaissées et la densité et les conséquences extra-helvétiques du trafic sont presque *terra incognita.* Laurent Tissot souligne une difficulté grave: la pauvreté des statistiques disponibles, tant pour le nombre de voyageurs que pour la valeur des marchandises, dont il n'est pas toujours possible de connaître la répartition par nature.

Laurent Tissot s'efforce de trouver quel fut le poids exact des transversales alpines sur l'économie européenne, dans quelle mesure elles ont réorienté ou suscité des flux de trafic. L'étude du trafic des marchandises nous révèle que l'Allemagne expédie vers le sud ses matières premières (fer, charbon), ses produits métallurgiques et chimiques, alors que l'Italie expédie vers le nord ses fruits et ses primeurs. On perçoit une réorientation du commerce italien vers le nord dès 1883, et les ports belges et hollandais enregistrent une augmentation de produits anglais au détriment des ports français. L'impact du Gothard, s'il a été important, semble avoir été surévalué: le trafic de transit qui aurait dû représenter 60% du trafic total (selon les expertises faites avant l'ouverture de la ligne) grimpe de 30% (1883) à 45% (1908). Si le trafic sud–nord du Gothard croît de manière spectaculaire, en liaison avec les progrès de l'agriculture italienne, le trafid nord–sud voit le Brenner se maintenir parfaitement en termes de trafic de transit; de plus le courant créé par le Gothard n'est pas suffisant pour drainer un flot considérable d'acier et de charbon d'Allemagne en Italie, sauf dans les régions frontalières. Le Simplon joue un rôle de «petit frère» de la grande transversale gothardienne: en 1938 (seule année où des statistiques sont disponibles pour tous les itinéraires alpins), le Gothard capte 30,9% du trafic transalpin contre 11,6% pour le Simplon et 57,5% pour tous les autres passages.

Pour le trafic des voyageurs, les lacunes statistiques ne permettent que des

considérations générales. On constate cependant une forte proportion de trafic local le Gothard (environ 70%) et une faible part de trafic international (entre 1% et 2%).

Laurent Tissot conclut à l'importance certaine, mais pas spectaculaire, des transversales dans le réaménagement des zones de production en Europe. Le Gothard montre, comme l'ensemble des transversales alpines, les spécificités de l'économie italienne en voie d'industrialisation vers 1880 et notamment ses difficultés à approvisionner l'Europe du nord en produits agricoles. Pour ce qui est de l'aspect suisse, l'auteur cite des études montrant l'impact limité des transversales alpines sur les économies régionales. La question va se reposer en 1995–2015 et il serait utile que plusieurs thèses étudient cette problématique des années 1880–1930 pour le Tessin, Uri, le Valais et l'Oberland bernois.

Jean-Pierre Dorand, Fribourg

Willy Gautschi: **Le Général Guisan. Le commandement de l'armée suisse pendant la Seconde Guerre mondiale,** trad. de l'allemand par Corinne Giroud. Lausanne, Payot, 1991.

La figure d'Henri Guisan dominera-t-elle la mémoire nationale de notre siècle comme celle de Guillaume-Henri Dufour au XIXe s.? Pour l'heure, la biographie de Willy Gautschi y contribue, en opposant aux timides tentatives de critique et de revision de ces dernières années, les calmes certitudes d'un travail minutieux, serein et solidement documenté.

Il n'est pas facile de rendre compte en quelques lignes d'une étude de cette importance et de cette qualité. Pour étudier son héros, l'historien argovien a dépouillé les fonds pertinents des Archives fédérales, examiné de nombreuses archives privées ou étrangères, notamment des services historiques des armées allemande et française, interrogé des dizaines de témoins et consulté une large bibliographie secondaire. Notes et index facilitent la consultation de ce très gros livre, qui se lit simplement grâce à la fluidité de la traduction et à la simplicité de son plan chronologique.

Dans le détail bien sûr, on pourrait rependre et discuter de nombreux points. Par exemple, l'attitude du commandant en chef vis-à-vis des internés, des réfugiés et des victimes de la guerre n'a-t-elle été vraiment que l'expression de ses soucis stratégiques et policiers? S'il ne lui revenait pas de jouer les bons samaritains, n'aurait-il pas pu faire preuve de plus d'intelligence dans ce domaine, notamment à la fin de la guerre, dans l'intérêt même de la Suisse?

Mais la question essentielle que pose l'étude de Gautschi est celle de la relation entre l'homme et son temps. Annoncée par le sous-titre de l'ouvrage, la thèse principale de l'auteur est que le plus grand service rendu par Henri Guisan à son pays n'a pas été d'ordre militaire, mais moral. Faute de vérification sur le terrain, Dieu merci, ce jugement apparaît assez convaincant. Encore faut-il démontrer comment s'est opérée cette alchimie d'un homme et d'un peuple. Ni le charme personnel, ni l'appel au courage, ni les sens du geste (on dirait de nos jours la stratégie de communication) ne suffisent à expliquer comment Henri Guisan est devenu le symbole de la résistance pour la majorité des Suisses et des Suissesses durant la Seconde Guerre mondiale.

La description des pensées et des actes individuels, approche biographique traditionnelle, montre ici ses limites. La précision du détail ne dispense pas d'une