

Zeitschrift: Itinera : Beiheft zur Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte = supplément de la Revue suisse d'histoire = supplemento della Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 22 (1999)

Rubrik: Deuxième partie : enjeux sociaux de l'espace urbain

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DEUXIÈME PARTIE : ENJEUX SOCIAUX DE L'ESPACE URBAIN

ZÜRICH UND GENÈVE SELBSTDARSTELLUNG UND WAHRNEHMUNG ZWEIER REPUBLIKEN IM 17. JAHRHUNDERT

THOMAS MAISSEN

Dass die Städte von Zwingli und Calvin, von Bodmer und Rousseau Republiken sind, scheint eine Binsenwahrheit zu sein. Wie heute noch offiziell die Rede von «République et canton de Genève» ist, so selbstverständlich haben die Zürcher im späten 18. und 19. Jahrhundert von der «Republik Zürich» gesprochen, so dass etwa der bekannte konservative Politiker und Rechtsgelehrte Johann Caspar Bluntschli (1808-1881) in einem seiner Heimatstadt gewidmeten Geschichtswerk über «die Entwicklung unsers republikanischen Staatslebens von alter Zeit her» handeln konnte.¹ Doch ganz so selbstverständlich ist diese Tradition nicht: Weder Rudolf Brun noch Ami Perrin haben sich als «Republikaner» bezeichnet oder ihre Heimatstadt zu einer «Republik» erklärt. Das Wesen und die Wurzeln eines frühneuzeitlichen Republikanismus insbesondere in der Schweiz steht im Mittelpunkt eines grösseren Forschungsprojekts, zu dem bereits einige Studien vorliegen.² In diesem Aufsatz soll in einem

¹ Johann Caspar BLUNTSCHLI, *Geschichte der Republik Zürich*, Bd. 1, Zürich 1847, Vorwort (August 1846); vgl. für Genf den ähnlichen Kontinuitätsgedanken bei Eusèbe-Henri GAULLIEUR, *Genève depuis la constitution de cette ville en république jusqu'à nos jours (1532-1856)*, Genf 1856.

² Es handelt sich um ein Habilitationsprojekt unter dem Titel «Frühneuzeitlicher Republikanismus. Selbstverständnis und Selbstdarstellung in der Stadt am Beispiel von Zürich, Genf, Hamburg und Köln, ca. 1500-1750». Vgl. zur Forschungssituation und zur Abgrenzung von anderen Ansätzen meine Artikel: Petrus Valkeniers republikanische Sendung. Die holländische Prägung des neuzeitlichen schweizerischen Staatsverständnisses, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 48 (1998), S. 149-176; Genf und Zürich von 1584 bis 1792 – eine republikanische Allianz?, erscheint in:

noch rudimentären Vergleich zwischen Zürich und Genf die Stadt gleichsam als Medium dienen, das die sich wandelnden Vorstellungen von politischer Gemeinschaft und ihre Ausdrucksformen deutlich macht. Wenn dabei bereits im Titel von zwei «Republiken» gesprochen wird und ein wie auch immer zu definierender «Stadtrepublikanismus» der Gegenstand meiner Untersuchung ist, so ist bei solchen Begriffen selbstverständlich Vorsicht und eine klare Unterscheidung vom postrevolutionären, individualrechtlichen Republikanismus des 19. Jahrhunderts geboten. Gleichwohl soll hier der Begriff «Republik» selbst und damit die Frage, ab wann und inwiefern sich Genf und Zürich als «Republiken» bezeichnen und verstehen, am Anfang der Überlegungen stehen.

Tatsächlich tritt «république» als offizieller Titel in Genf zu Beginn des 17. Jahrhunderts erstmals auf – erstaunlicherweise nicht nur als Selbstbezeichnung, sondern als Anrede ausgerechnet durch einen Monarchen, nämlich Henri IV. Der König von Frankreich erlässt am 27. Mai 1602 *Lettres patentes* zugunsten der «Seigneurie de Genève»; am 27. Juni 1606 werden diese ausdrücklich bestätigt, doch gelten sie jetzt den «seurs de la Ville et Republicque de Geneve».³ Wenn Henri IV diese Wendungen wählt, so ist das am Hof kein Einzelfall;⁴ auch ist sich der Monarch des Unterschieds zwischen Fürstentümern und Republiken

Wolfgang KAISER/Claudius SIEBER-LEHMANN/Christian WINDLER (Hg.), *Eidgenössische Grenzfälle: Mülhausen und Genf*, Basel 1998; «Par un pur motif de religion et en qualité de Republicain.» Der außenpolitische Republikanismus der Niederlande und seine Aufnahme in der Eidgenossenschaft (ca. 1670-1710), erscheint in: Luise SCHORN-SCHÜTTE (Hg.), *Strukturen des politischen Denkens im Europa der Frühen Neuzeit (16./17. Jahrhundert)* (Beihefte zur Historischen Zeitschrift), Frankfurt a. M. 1998.

³ *Les sources du droit du canton de Genève*, hg. von Émile RIVOIRE (Sammlung Schweizer Rechtsquellen 22, Bd. 3: 1551-1620), Aarau 1933, S. 476, 510 f. Vgl. auch die *Lettres patentes ... octroyées aux Citoyens, Bourgeois, Habitans & Sujets de la Ville de Geneve par le Roy de France*, in den Archives Nationales, Paris (ANP), AD XV 33. In der ersten Fassung von 1596 ist noch ausschliesslich von «laditte ville» die Rede, während die erneuerte Version von 1608 verkündet: «... le Droit d'Aubaine cesse ... contre les Citoyens, Bourgeois, Domiciliés & Sujets de ladite Republique», infolge der «supplication de la Seigneurie de la Ville & Republique de Geneve».

⁴ Vgl. auch die Briefe des Duc de Sully vom 3. Januar 1601 («Messieurs de la ville et seigneurie de Geneve»); jedoch am 9. Juni 1610 die Nachricht von der Ermordung des Königs an «Messieurs du Conseil de la Ville et Republique de Geneve»; Archives d'État de Genève (AEG), Portefeuilles des pièces historiques (PH) 2263.

durchaus bewusst⁵ – «République» meint also nicht «Staat» im Sinne Bodins. Vielmehr übernimmt der französische König hier eine Innovation, die in diesen Jahren in Genf selbst eingeführt worden ist. Als offizieller Titel des Staates begegnet «République» erstmals im Laufe des für Genf so wichtigen Jahres 1602. Am 30. April 1602 richten die Genfer einen Hilferuf an Zürich, da Savoyen droht, die Republik umzustürzen («subvertir ceste republique»). «Republik» heisst in diesem Zusammenhang offensichtlich «Freistaat», denn die Abwehr der benachbarten Herzöge wird gedeutet als eine Etappe im Kampf, der mit der Befreiung von der Papstkirche und der Tyrannis des Bischofes begonnen habe.⁶ Bereits am 3. Juli 1602 spricht dann Henri IV in einem Brief an die Eidgenossen von «Nos treschers et bons amys les Sindics et conseil de la Republique de Geneve» – der erste Beleg für diesen Titel in einem diplomatischen Dokument.⁷ Man kann also festhalten, dass im Jahr 1602, also noch *vor* der Escalade und dem Vertrag von St.-Julien mit Savoyen, der im Juli 1603 in gewisser Hinsicht die Anerkennung der Autonomie bedeutet,⁸ «respublica/république» zur offiziellen Bezeichnung von Genf wird: Die vertraute Bedeutung des Begriffs als «Gemeinwesen/Staat» wird eingeeengt auf «Freistaat», ein Freistaat, der Souveränität beanspruchen darf, auch wenn er nicht monarchisch – von einem Bischof oder Herzog – regiert wird. So ist in einem Traktat von 1636 die Rede von «une ville & Republique de Geneve, qui est libre & Souveraine», in der deutschen Übersetzung «freye und für sich eigne Statt».⁹ «République» ist für die Genfer der ideale Begriff, um

⁵ Vgl. die erwähnte Urkunde von 1608, ANP AD XV 33, der auf die Befriedung Frankreichs Bezug nimmt: «Nous n'aurions rien tant désiré que de rendre des effets de gratifications aux Princes Etrangers & Republiques, lesquels pendant les derniers troubles ont fait paroistre leur affection envers Nous: ...».

⁶ Staatsarchiv Zürich (StAZ) A 246⁵, Nr. 16 (30. April 1602): «des le temps qu'il a plu a dieu nous delivrer de la tyrannie et superstition papale comme appartenant proprement a notre eglise et republique».

⁷ AEG PH 2293.

⁸ Im Vertragstext findet sich als Titel der Stadt stets nur «les seigneurs de la Ville de Geneve» beziehungsweise auf Deutsch «Statt Gennff»; vgl. AEG PH 2315; der französische Text auch in *Les sources du droit du canton de Genève* (wie Anm. 3), 3, S. 482-488.

⁹ *Sommaire des justes deffenses de ceux de Geneve contre les induës pretensions de Noble Sebastian Truchses agissant par Represailles contre laditte ville & Republique, & les particuliers d'icelle* (StAZ A 246⁶, Nr. 59 a und b), S. 6, 9.

Souveränität zu markieren; insofern diese in erster Linie durch Fürsten bedroht ist, kommt darin auch freistaatlicher Stolz zum Ausdruck, doch grundsätzlich antimonarchisch ist dieses Selbstverständnis nicht.

Bezeichnenderweise wird nun diese Selbstbezeichnung von den Diplomaten der verbündeten Städte in der Eidgenossenschaft *nicht* bzw. erst ab 1735 übernommen, obwohl Genfer Gesandte in Bern und Zürich den Begriff ab 1603 regelmässig verwenden.¹⁰ Im diplomatischen Verkehr zeichnen die Genfer stets mit «Les syndics et conseil de Geneve» («Die Syndici und Rath der Stadt Genff»), die Zürcher verwenden traditionelle Anreden wie «Den Trouwen, Fürsichtigen, Ehrsamen und weysen Syndics und Rath der Statt Genff, unseren besonders guten Fründen, und getrüwesten lieben Eyd- und Pundtgnossen ».¹¹ Diese Formel ist identisch mit derjenigen für Mulhouse und ähnlich denen, die unter den dreizehn Orten der Alten Eidgenossenschaft gelten. Umgekehrt muss man aber auch bis 1770 warten, ehe die Wendung «Republic Zürich» auf Deutsch als offizielle Selbstbezeichnung in der Limmatstadt üblich wird.¹² Auf Lateinisch («*respublica tigurina*» oder «*thuricensis*») begegnet der Begriff etwa in gelehrten Widmungsschreiben dagegen bereits seit dem späten 16. Jahrhundert, allerdings ohne freistaatliche Konnotationen: Als deutsche Übersetzung entspricht ihm «Stadt».¹³

Doch im 17. Jahrhundert erhält diese traditionelle lateinische Wendung neue Konnotationen. Betrachten wir die Zürcher Münzen, für die der Taler repräsentativ ist (vgl. Abb. im Anhang).¹⁴ 1624 haben wir

¹⁰ Vgl. die *Proposition des deputes de Geneve a Berne devant Petit et Grand Conseil* nach der Escalade (12./13. Januar 1603, AEG PH 2300): «Il ny a pas longtemps que vos Seig.s furent visitees de la part de nos Seig.s a l'occasion du danger espouvantable qui leur advint le 12 du mois dernier, danger qui presques mit fin a leur Eglise et Republ.»

¹¹ *Titularbuch in welchem aller Hoch und Nideren Standts Persohnen Titul sich befinden*, StAZ B III 15, S. 483; das Titularbuch stammt ursprünglich aus den 1690er Jahren, doch die darin katalogisierten Wendungen sind meistens viel älter.

¹² Vgl. die *Militär-Ordonnanz für die Land-Militz der Republik Zürich*, Zürich 1770 und *Regimentbuch, oder Klein und Grosse Rätthe der Repuclic Zürich*, Zürich 1771.

¹³ Vgl. z. B. die offizielle *Confutatio Amplissimi ac prudentissimi Senatus Reipub. Tigurinae brevis et sincera c. recentis calumniae...*, Zürich 1596; in der deutschen Version aus demselben Jahr steht «... verantwortung Herren Burgermeisters unnd eines Ehrsamen Rahts der Statt Zürych» und in einer weiteren lateinisch-italienischen Ausgabe heisst es: «... *responsio dn. cos. et ampliss. senatus civitatis tigurinae*» bzw. «... *risposta del s. console e dell'honorato senato della città die Zurigo*».

¹⁴ Zu den Münzen Hans HÜRLIMANN, *Zürcher Münzgeschichte*, Zürich 1966.

den traditionellen Taler: Der Löwe mit Wappen, Schwert und Reichsapfel, in der Umschrift steht «Mo.[neta] No.[va] Thuric.[ensis] Civitat.[is] Imperialis» – Neue Münze der Reichsstadt Zürich; auf der Rückseite prangt der gekrönte Doppeladler. Von 1625 bis 1639 werden keine Taler geprägt. Der nächste Taler, von 1640, fällt in zweierlei Hinsicht auf: Erstmals lautet die Umschrift jetzt «Moneta Nova Reipublicae Thuricensis» – aus der Reichsstadt wird nominal eine Republik; und ausserdem tragen die Löwen keinen Reichsapfel, sondern einen Kranz. Wohlverstanden: Wir sind in einer Phase des behutsamen Übergangs, denn auf der Rückseite finden wir 1640 weiterhin den gekrönten Doppeladler; und von 1645 datiert sogar noch einmal ein durchaus traditioneller Taler. Die ansonsten identische Münze von 1645 gibt es aber auch als – hier nicht abgebildete – Variante, mit der Umschrift «Moneta nova reipublicae thuricensis». Gleichzeitig – also schon vor dem Westfälischen Frieden – wird die Verwendung von «respublica» auch auf anderen Münzen greifbar, etwa beim Dukaten. Auf dem Taler von 1646 verschwindet der Doppeladler für immer von der Rückseite, wo jetzt «Domine conserva nos in pace» steht, und ein Palmwedel ersetzt den Reichsapfel. Vorübergehend finden wir 1651/52 noch einmal den Reichsapfel auf drei Talern, bevor er endgültig ausgedient hat – der Taler von 1661 zeigt uns die Umschrift «Respublica» mit einem hoheitlichen Löwen ohne jede imperiale Symbolik, wie er fortan üblich ist.¹⁵

Wie sieht es nun bei den Genfer Münzen aus? Die Rhonestadt übernimmt 1535, unmittelbar vor der Reformation, das Münzregal vom Bischof; ab 1554 werden auch Taler geprägt. Das Beispiel von 1557 zeigt das Genfer Wappen mit der Umschrift «Geneva Civitas», wie sie bis zum vorübergehend letzten Taler von 1659 üblich bleibt. Auf der Rückseite, wie hier an der Münze von 1590, prangt ein doppelköpfiger Reichsadler mit Krone, was auch wieder bei der Neuprägung von 1721 so bleibt. Allerdings haben wir jetzt auf der Vorderseite die Umschrift «Respublica Genevensis». Wenn wir andere wertvolle Münzsorten heranziehen,

¹⁵ Das ähnliche Phänomen finden wir bei den Stadtansichten; da sie aber weder so zahlreich sind noch so regelmässig erscheinen wie die Münzen, ist ihre Aussagekraft beschränkter. Vgl. die Abbildungen bei Walter MATHIS, *Zürichs Gesamtansichten aus der Vogelschau und Stadtpläne, 1545-1875*, vervielfältigte Maschinenschrift, Zürich 1973, S. 31-34 und Anhang: Die Vedute Conrad Meyers von 1644 ist durch eine typische Tafel mit Doppeladler, Reichsapfel und Krone geschmückt; Adrian Zieglers Vogelschau von 1685 enthält dagegen keine Reichsinsignien und ist dem Senat der hochberühmten «Respublica Tigurina» gewidmet.

können wir sehen, dass der auch hier graduelle Übergang in dieselbe Zeit fällt wie in Zürich. Während auf der Quadruple von 1637 und der Pistole von 1638 noch von «Geneva civitas» die Rede ist, tragen der Dukat von 1644 und der Doppeldukat von 1656 die Umschrift «Ducatus Reipublicae Genevensis», beides Mal mit dem doppelköpfigen Reichsadler. Erst 1689 finden wir den Begriff auf den weniger wertvollen Trois-sols,¹⁶ und im 18. Jahrhundert wird dies dann rasch die einzige übliche Bezeichnung der Stadt auf ihren Münzen.¹⁷ Dazu ist zu bemerken, dass Genf im Westfälischen Frieden nicht ausdrücklich aus dem Reichsverband entlassen wird, aber die Exemption der Eidgenossenschaft doch zumindest implizit als Bestätigung des bisherigen freiheitlichen Status empfunden wird.¹⁸

Diese reichsrechtlich weniger klare Stellung als bei den deutschschweizer Orten erweist sich nicht zuletzt darin, dass der gekrönte Reichsadler (wie der bischöfliche Schlüssel) im Genfer Wappen erhalten geblieben ist, und zwar bis heute. Ganz offensichtlich sind solch historische Symbole und Bezeichnungen keine unauflöslichen Gegensätze. Das bedeutet aber nicht, dass deren Gehalt den Zeitgenossen unbekannt gewesen wäre – so wird nach der Genfer Revolution von 1792 die Krone im Wappen vorübergehend durch eine Phrygiermütze ersetzt! Wenn über den monarchisch-imperialen Geist dieser Symbole keine Zweifel bestehen können, weshalb wird denn, im Unterschied zu Zürich, Bern und den anderen Eidgenossen, am hergebrachten Wappen und übrigens auch am Siegel festgehalten?¹⁹ Eine gewisse Rolle mag die psychologische Anhänglichkeit an überlieferte, integrierende Symbole spielen, zumal hier die imperialen Insignien ja zum Wappen selbst gehören und dieses nicht nur – wie in Zürich – umgeben. Doch das erklärt nicht den Doppeladler auf den Münzen des 18. Jahrhunderts oder seinen

¹⁶ Eugène DEMOLE, *Histoire monétaire de Genève de 1535 à 1792 (Mémoires et documents publiés par la société d'histoire et d'archéologie de Genève, Bd. 1)*, Genf 1887, S. 272.

¹⁷ Auf den Deux-quarts steht ab 1702 «Geneva Resp»; auf den Trois-quarts ab 1708 und den Six-quarts ab 1722; dieselbe Umschrift auf den Silbermünzen Dix sols et demi (1714), Vingt et un sols (1710), Ecu (1721) sowie auf der Goldpistole (1722).

¹⁸ *Die Eidgenössischen Abschiede 1618-1648 (Amtliche Abschiedesammlung 5, 2)*, Bern 1877, S. 2274 f.

¹⁹ *Wappen, Siegel und Verfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Kantone*, Bern 1948, S. 1243-1254; Catherine SANTSCHI, *Histoire et évolution des armoiries de Genève*, Genf 1987.

Kollegen aus Holz, der seit dem frühen 17. Jahrhundert bis heute über den Eingang des Hôtel de Ville wacht. Vielmehr ist hierbei die realgeschichtliche Situation mitzuberücksichtigen. Für Zürich ist der habsburgische Kaiser in Wien der traditionelle, wenn auch inzwischen ungefährliche Erzfeind; als katholische Vormacht ist er für die zwinglianische Hochburg auch kein potentieller Bündnispartner, um so weniger, als das eigene Territorium nicht von anderen benachbarten Fürsten beansprucht oder bedroht wird. Ganz anders die Situation in Genf: Historische Animositäten gegenüber dem Imperium bestehen keine, vielmehr ist der etwas dubiose, erst von Karl V. erlangte Status als «ville libre», was als freie Reichsstadt interpretiert wird,²⁰ ein formaler Schutz gegen die existentielle Bedrohung, die vor den Stadtmauern wartet: während Jahrhunderten die Herzöge von Savoyen, unter Louis XIV dann auch Frankreich. Diese Bindung wird deshalb auch betont, wenn sich die Calvinstadt etwa in den Bündnissen mit Bern und Zürich von 1558 und 1584 die Prärogativen des «Römisch Rychs» vorbehält.²¹ Und als am 24. Juli 1570 ein «Mode de vivre» mit Savoyen unterzeichnet wird, verzichten die Räte nur aus Zeitgründen darauf, bei dieser Gelegenheit ein neues Siegel anfertigen zu lassen, da sich bei den alten im Oberwappen («cimier») keine Kaiserkrone findet.²² Während also in Genf die nicht unbestrittene städtische Freiheit letztlich im Rahmen kaiserlicher Privilegierung und damit durch Zugehörigkeit zu einem fernen Imperium begründet wird, ist sie in Zürich gerade umgekehrt allenfalls durch das Reichsrecht und damit die Macht der nahen Habsburger gefährdet.

²⁰ So Catherine SANTSCHI in: *Encyclopédie de Genève*, Bd. 4: *Les institutions politiques, judiciaires et militaires*, Genf 1985, S. 85f.; Robert ORESKO, The Question of the Sovereignty of Geneva after the Treaty of Cateau-Cambrésis; in: Helmut G. KOENIGSBERGER (Hg.), *Republiken und Republikanismus im Europa der frühen Neuzeit* (*Schriften des Historischen Kollegs. Kolloquien* 11), München 1988, S. 77-99, hier S. 86f., 94.

²¹ *Les sources du droit du canton de Genève* (wie Anm. 3), 3, S. 64: «Hinwiderumb aber so behallten wir die von Jenff unns allein vor das Römisch rych, all von des rychs wegen.»; S. 408: «Unnd wir von Genff habent hinwiderumb vorbehallten das heilig Römisch Rych, als von dess Rychs wegen...».

²² J.-D. BLAVIGNAC, *Armorial genevois, recherches sur les armoiries, les sceaux, les bannières et les monnaies de Genève*, in: *Mémoires et documents publiés par la société d'histoire et d'archéologie de Genève*, Bd. 6, Genf 1849, S. 163-382, hier 191f.; die Umschrift des neuen Siegels hätte «SIGILLUM MAGNUM CIVITATIS GENEVAE» gelautet.

Diese unterschiedlichen Einbindungen des städtischen Selbstverständnisses wird besonders deutlich, wenn wir die wichtigsten Sakralbauten gegenüberstellen: Das Zürcher Rathaus und das Genfer Hôtel de Ville, die beide im wesentlichen aus dem 17. Jahrhundert stammen. In unserem Zusammenhang interessiert vor allem das Figurenprogramm. Die Schlusssteine der Gewölbe in der Genfer Säulenhalle sind vermutlich in drei verschiedenen Phasen zwischen 1600 und 1706 entstanden.²³ Wann und wieweit ein eigentliches Programm festgelegt wurde, ist unklar. Gemeinhin werden die sieben Köpfe als wichtige Figuren der Stadtgeschichte erklärt, doch ist das gar nicht bei allen einsichtig. Sie werden nämlich identifiziert als Julius Caesar, Kaiser Aurelian und Friedrich Barbarossa, die gleichzeitig hergestellt wurden, dann von einer zweiten Hand Henri IV und Cicero sowie – wohl zuletzt, von einem Dritten gefertigt – Marcellus und Pompeius. Wir haben also einerseits einen römisch-spätrepublikanischen Zyklus um Cicero, Caesar, Pompeius und – je nach Identifikation – Marcellus, ohne Verbindung zur Stadtgeschichte; und einen klar monarchischen Zyklus, wieder Caesar, Aurelian, Barbarossa und Henri IV, alle mindestens im Anspruch gekrönte Häupter, die gemäss der oft fragwürdigen Überlieferung Genf beschützt haben. Im Inneren des Hôtel de Ville findet sich eine gewisse Entsprechung in der sogenannten «Chambre de la Reine», nämlich die begonnene Kollektion von gemalten Portraits von Monarchen, welche sich um die Stadt verdient gemacht und ihr auf Anfrage ein Bild geschenkt haben.²⁴ Hier hängen Friedrich Wilhelm von Preussen (von 1685), sein Nachfolger Friedrich I. (1705), Anna von England (1711), Karl von Hessen-Kassel (1719) und Karl von Hessen-Philipsthal (1728) sowie Louis XV (1730), Louis XVI (1785) und einige weitere. Bezeichnenderweise werden während der Genfer Revolution im Februar 1793 einige dieser Monarchenbilder beschädigt. In den Jahrhunderten davor ist es dagegen für die Räte der Stadt offensichtlich gewesen, dass sie seit der Gründung der Stadt auf das Wohlwollen gekrönter Häupter angewiesen sind, um deren Unabhängigkeit zu bewahren.

²³ Claude LAPAIRE, Les clés de voûtes de la Maison de Ville, aspects de la sculpture à Genève entre 1550 et 1700, in: *Genava. Bulletin du Musée d'Art et d'Histoire de Genève* 28 (1980); vgl. auch Camille MARTIN, La Maison de ville de Genève (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire et d'archéologie de Genève, Bd. 3), Genf 1906, S. 92-95.

²⁴ Waldemar DEONNA, Portraits de souverains à l'Hôtel de Ville, in: *Geneva. Bulletin du Musée d'Art et d'Histoire de Genève* 15 (1937), S. 138-199.

Mit dem Hôtel de Ville beginnt im frühen 17. Jahrhundert in Genf der «style moderne», also die italienische Bauweise der Renaissance.²⁵ Eine interessante Parallele bei dieser nordalpinen Verspätung ist der 1693 beschlossene und bereits 1698 eingeweihte Neubau des Zürcher Rathauses. Dieser freistehende Renaissance-Palazzo ist nicht nur im mittelalterlichen Stadtbild Zürichs bis heute sehr auffällig, sondern auch in seiner Zeit, dem reinsten Barock, sehr ungewöhnlich, nicht zuletzt deshalb, weil mit dem Dreissigjährigen Krieg die Blütezeit des kommunalen Rathausbaues nördlich der Alpen vorbei ist. Ganz offensichtlich ist also schon die äussere Form des Gebäudes Programm, so etwa die Säulenordnung der drei Geschosse, wobei die oberste, korinthische, die Souveränität des Freistaats Zürich ausdrückt.²⁶ Die Verbindung von republikanischem Selbstverständnis und Souveränität gegen aussen wird bei den wohl vom Ratsherren Beat Holzhalb entworfenen Büsten noch deutlicher, welche die Giebel über den Fenstern im Erdgeschoss schmücken. 22 Heroen aus den 8 alten Orten der Eidgenossenschaft, aus dem klassischen Griechenland und dem republikanischen Rom erheben sich in den Sprenggiebeln über den Fenstern, darunter jeweils ein republikanisch-patriotischer Leitspruch – Tell, andere Freiheitshelden wie Winkelried, der Stauffacher, Adrian von Bubenberg und der erste Zürcher Bürgermeister Rudolf Brun finden sich ebenso wie Themistocles, Scipio und Marcus Furius Camillus. Das abgebildete Beispiel zeigt Lucius Iunius Brutus, der um 510 v. Chr. die römischen Könige vertrieben und die Republik begründet hat, und darunter die Worte: «Libertas sanguine praestat» – die Freiheit ist wichtiger als das eigene Blut. Damit wird auf Brutus' Söhne angespielt, die er hat hinrichten lassen, weil sie mit fremder Hilfe die Rückkehr zur Monarchie betrieben haben. So wird hier wie bei den anderen Helden die Verbindung von republikanischer Tugend und Abwehr ausländischer Eingriffe in die staatliche Selbstbestimmung des Vaterlandes offensichtlich.

Was bei diesem Programm zusätzlich auffällt, sind die abwesenden Figuren. So wären die teils legendären «Stifter der Stadt» denkbar, wie sie

²⁵ Für Gregorio Leti ist das Jahr 1620, als auch die «Maison Turretini» errichtet wird, der Ausgangspunkt des «construire dans le style moderne».

²⁶ Vgl. zuletzt Christian RENFER, *Das Rathaus in Zürich* (Schweizerische Kunstführer GSK), Bern 1998, hier S. 7-10; im Rahmen der *Kunstdenkmäler der Schweiz* ist vermutlich 1999 die neue Deutung von Christine Barraud Wiener und Peter Jezler zu erwarten.

bis ins 18. Jh. erwähnt werden:²⁷ die sagenhaften Thuricus und Suevus, dann Caesar, Diokletian und Chlodwig, Ludwig der Fromme, der Stifter des Fraumünsters, vor allem aber Karl der Grosse, dessen Namenstag sogar bis heute begangen wird²⁸ und dessen Statue ebenfalls bis heute das Grossmünster ziert. Keine von diesen mit der Lokalgeschichte verbundenen monarchischen Figuren ist berücksichtigt worden. Dazu passt, dass der Schaffhauser Goldschmied Hans Jakob Läubli für einen der zwei Löwen, die das Portal bewachen, ursprünglich ein Szepter vorgesehen hat. Der Rat lehnt dies jedoch ab, da es sich um ein monarchisches Symbol handle; an seine Stelle tritt ein Palmzweig.²⁹

Zum Abschluss dieses Vergleichs wird uns die Stadt als Szene vorgesetzt. Als 1697 der Friede von Rijswijk den pfälzischen Erbfolgekrieg beendet, stellt der Gesandte der Republik der Vereinigten Niederlande auf dem Weinplatz, dem beinahe beendeten neuen Rathaus gleich gegenüber, einen illuminierten Obelisk auf. Dargestellt sind in verschiedenen Allegorien die kriegsführenden und friedenschliessenden Mächte, nämlich das aggressive Frankreich und seine Gegner, das Deutsche Reich, England, Spanien und die Niederlande. Von letzteren besagt eine zeitgenössische Beschreibung des Bildprogramms unter anderem folgendes: «...war zusehen ein Generalitets-Leu, welcher einem geharnischten Schweizer einen von Oehl und Palmzweig gemachten Krantz überreicht, darin stuhnde: Inclusio. Einschliessung. Darob giengen zwei Händ auß den Wolken, jedere haltend ein brennendes Herz mit der Überschrift: Pro libertate. Für die Freyheit. Darunter stuhnde: Sic coëant animis Fontes ac Ostia Rhenji. Also werde der ursprung des Rheins mit

²⁷ Hulderich FRÖLICH, *Der uralten und in vieler herrlichen fürtrefflichen Scribenten wolbekanten Statt Zürich Lobspruch*, Basel 1586, S. A3v; HANS ERHARD ESCHER, *Beschreibung des Zürich Sees: wie auch von Erbauung, Zunehmen, Stand und Wesen loblicher Statt Zürich*, Zürich 1692, S. 2f.; LEONHARD FRIES, *Enchiridium chronologicum tigurino-helveticum. Oder historisches Hand-Büchlein Zürich-Helvetischer Jahrzeit-Geschichten*, Zürich 1701, S. 3f.; HANS HEINRICH BLUNTSCHLI, *Memorabilia Tigurina, Das ist: Kurze nach Alphabetischer Ordnung eingetheilte Erzellung der merkwürdigsten Sachen der Statt und Landschaft Zürich*, Zürich 1742, S. 582.

²⁸ Vgl. Dietrich W. D. SCHWARZ, Chorherren – Karlstagfeiern – Neujahrsblätter, in: DERS., *Ex fontibus hauriamus. Ausgewählte Beiträge zur Kulturgeschichte (Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, Bd. 60)*, Zürich 1993, S. 323-334.

²⁹ Hans NABHOLZ, Zur Baugeschichte des Rathauses, in: *Zürcher Taschenbuch 1914*, Zürich 1914, 203-240, hier S. 229f.

dessen außgang vereiniget».³⁰ Mit «Einschiessung» ist die Aufnahme der Eidgenossenschaft in den Frieden von Rijswijk gemeint, und mit dem Bündnis für die Freiheit die Bereitschaft von Zürich und anderen protestantischen Kantonen, den Niederländern Söldner zur Verfügung zu stellen und sich damit den französischen Ansprüchen entgegenzustellen.

Wie steht es gleichzeitig in Genf, wo 1695 der Sieg Wilhelms von Oranien bei Namur antifranzösische Demonstrationen und Freudenfeuer ausgelöst hat – und damit eine diplomatische Krise, in der Louis XIV die Calvinstadt nach einer Lebensmittelblockade demütigt?³¹ Auch hier begeht ein Gesandter den Frieden von Rijswijk, doch es ist der Franzose D'Iberville, der seine eigene Residenz geschmückt hat. Im Erdgeschoss prangen gelehrte Friedensallegorien, Lilien, andere französische Symbole und Devisen wie das unbescheidene «nec pluribus impar». Vom 2. Stock hängt «le Portrait du Roy», im goldenen Rahmen und kunstreich von vier Lampen beleuchtet. Den dritten Stock schmücken schliesslich die Sonnen des Roi-soleil, die in verschiedenen Allegorien ihre finsternen Feinde zur Ruhe zwingen.³²

Das Jahrhundert, das damit begonnen hat, dass Genf stolz und gerade auch mit dem Segen des französischen Königs den Titel «République» eingeführt hat, endet so mit der sogenannten «Liberté surveillée» der Calvinstadt, stets bedroht von Louis XIV und mit einer urbanen Elite, die monarchische Züge annimmt – und damit die anhaltenden städtischen Revolutionen des 18. Jahrhunderts ankündigt und provoziert. Zürich dagegen, gemächlicher im republikanischen Selbstfindungsprozess und aussenpolitisch mit grösserem Spielraum, entledigt sich ab den 1640er Jahren der imperialen Symbolik und führt in Anlehnung an die Niederlande einen obrigkeitlichen Republikanismus ein, wie denn auch die dortigen politischen Unruhen im 18. Jahrhundert sich lange innerhalb der städtischen Elite selbst abspielen, wo republikanische Tugendvorstellungen und oligarchische Ausbeutung aufeinander stossen.

³⁰ *Kurze Erklärung der jenigen Sinnebilder... [Zürich 1697], S. 4.*

³¹ Lorenz Joos, *Die politische Stellung Genfs zu Frankreich und zu Bern und Zürich in den Jahren 1690-1697*, Diss. Bern, Teufen 1906, S. 114f.; Marguerite Cramer, *Genève et les Suisses. Histoire des négociations préliminaires à l'entrée de Genève dans le Corps helvétique 1691-1792*, Genf 1914, S. 95-97.

³² Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARH), 1.01.06, 11695, fol. 374v/375 (von Valkenier als Beilage zu Brief vom 7. Dezember 1697 berichtet).



1. Zürcher Taler (Schweizerisches Landesmuseum)

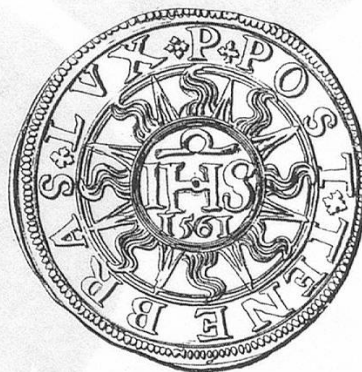




1557



1561



s. a.



1590



1721



2. Genfer Taler/Ecu bzw. Dukat (EUGÈNE DEMOLE, *Histoire monétaire de Genève de 1535 à 1792* (Mémoires et documents publiés par la société d'histoire et d'archéologie de Genève, Bd. 1), Genf 1887, Tafeln 8 und 9)



1562



1644



1752



1638



1722



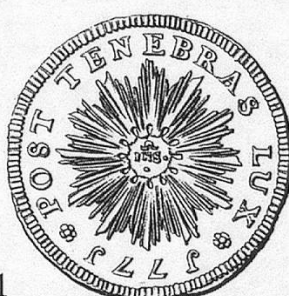
1656



1637



1771



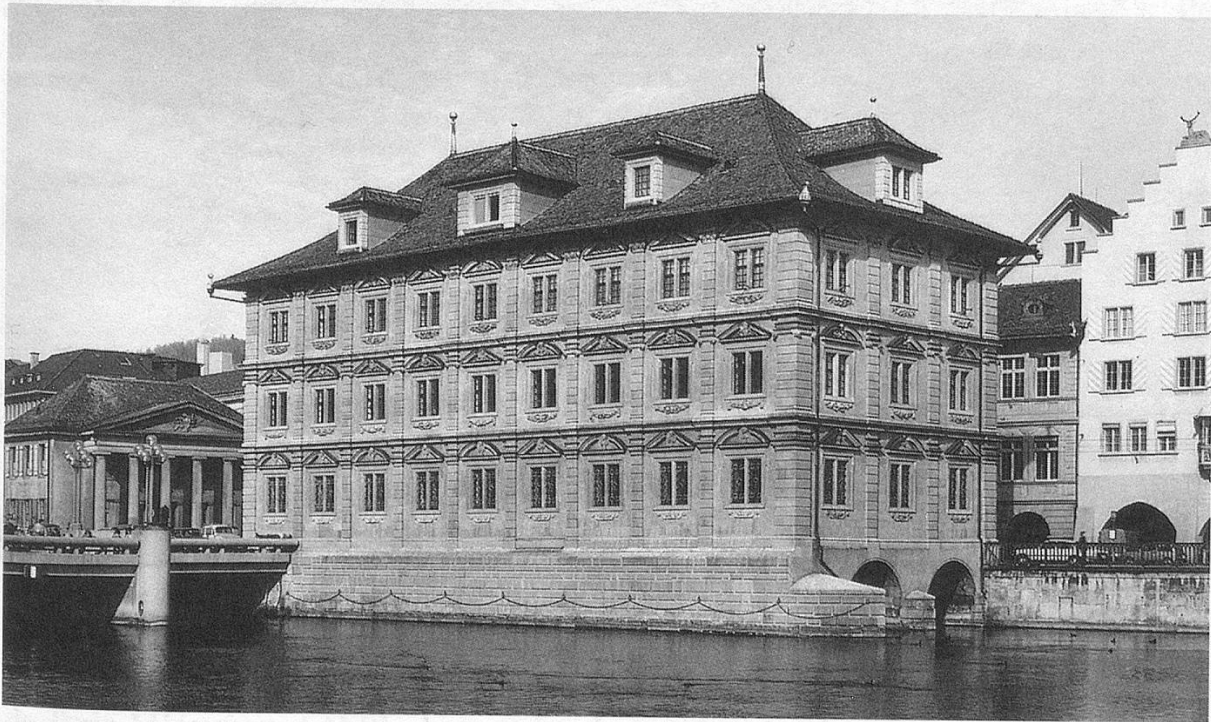


3. Ansicht Genfer Rathaus (Centre d'iconographie genevoise)

2. Genfer Taler/Fou bzw. Dukat (P. J. J. O. M. O. L. E., *Histoire monétaire de Genève de 1535 à 1792* (Mémoires et documents publiés par la société d'histoire et d'archéologie de Genève, Bd. 1), Gené 1887, Tafeln 8 und 9)



4. Faule Petitot (1572-1629), Clef de voûte de l'Hôtel de ville de Genève, buste d'Henri IV, vers 1620 (Musée d'art de d'histoire Genève, Photo Yves Siza)



5. Ansicht Zürcher Rathaus (Photo Dr. Christian Renfer, Denkmalpflege des Kantons Zürich)



6. Lucius Iunius Brutus (Photo Dr. Christian Renfer, Denkmalpflege des Kantons Zürich)

LES VILLES SUISSES SOUS LE REGARD DES AMBASSADEURS FRANÇAIS DU XVIII^e SIÈCLE

FRANÇOISE DUBOSSON

Les créations de villes au XVIII^e siècle, du moins en Europe occidentale, ne sont pas nombreuses, et les rares tentatives que l'on peut recenser¹ revêtent de ce fait un intérêt tout particulier. Parmi celles-ci, le projet de la couronne française de fonder un nouvel établissement à Versoix près de Genève, outre qu'il figure un processus rare pour l'époque, s'avère être de résonance internationale, touchant tout à la fois la France, la Savoie, Genève et les cantons suisses. Idée récurrente tout au long du siècle, elle prend de la consistance surtout dans les années 1760 et 1770, qui voient se succéder projets et plans. Cependant, comme Pierre Michel Hennin, alors résident de France à Genève², le résume bien à Choiseul en 1767, «ce n'est pas une bagatelle de faire une Ville». Il faut avoir de solides raisons, pour se lancer dans une telle réalisation, et bien connaître l'environnement dans lequel il s'inscrit. La composante helvétique y joue un rôle important, ce dont témoignent les nombreux documents traitant de Versoix, qui jalonnent les riches Archives des Affaires étrangères de Paris³.

Confrontée aux sources, cette problématique d'abord limitée à l'histoire d'une entreprise s'est rapidement élargie, pour s'étendre dans un premier temps à la perception que les ambassadeurs avaient du fait urbain suisse et de son évolution, puis aux utilisations possibles de ce savoir dans le cadre de la politique globale du roi en Suisse. Plus concrètement, les

¹ Cf. François WALTER, *La Suisse urbaine, 1750-1950*, Genève, Zoé, 1994, pp. 323-324, qui pour la deuxième moitié du siècle ne recense, indépendamment de la réalisation très partielle de Versoix, que Bath, Chaux (Arc et Senans) et Carouge.

² Il est résident de 1765 à 1779, et se trouve en position privilégiée pour suivre l'affaire de Versoix. C'est un diplomate chevronné, qui avant d'être envoyé à Genève, fut en poste entre autres à Varsovie et Dresde.

³ Des documents concernant la Suisse recensés aux Archives des Affaires Etrangères de Paris [désormais AAEP], deux séries de copies ont été réalisées sous la direction d'Edouard Rott, la première, classée par volumes, déposée aux Archives fédérales de Berne, la seconde, thématique, à la Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel.

lignes qui suivent vont d'abord esquisser les grands traits de la «ville» suisse telle qu'elle est perçue par les agents français pour ensuite dégager les types de relations qu'ils déduisent de leurs expériences et utilisent parfois dans leur pratique.

L'importance des relations de la Suisse avec la France depuis le XVI^e siècle est un fait établi depuis longtemps. Comme Philippe Gern le rappelle, aucun autre Etat n'a exercé en Suisse une influence aussi durable et profonde⁴. Et les ambassadeurs de la couronne, ces «honorables espions», selon la jolie expression de Lucien Bély⁵, ainsi que les chargés d'affaires envoyés en poste à Soleure, occupent une charge que le ministère français a toujours jugée particulièrement ardue et délicate⁶. Un diplomate chevronné comme le marquis de Bonnac, en poste de 1726 à 1737, n'hésite pas à le reconnaître : «Après trente ans de service continu, je vous avoue que je me trouve ici à mon apprentissage.»⁷ Une instruction à son successeur Courteilles⁸ le rappelle : «L'Ambassade du Roy en Suisse que les circonstances des tems ont toujours rendu extrêmement importante par la nature des objets qu'elle a eu, est aussi devenue successivement une des plus difficiles et des plus épineuses de celles que le roy a à remplir.»⁹ Certes, l'agent n'a aucun pouvoir de

⁴ Philippe GERN, *Aspects des relations franco-suisse au temps de Louis XVI : diplomatie, économie, finances*, Neuchâtel, La Baconnière, 1970, p. 11 : «De toutes les relations nouées par les cantons avec la plupart des Etats de l'Europe occidentale, aucune n'a exercée sur notre pays une influence aussi durable et profonde que celles avec la Couronne de France.»

⁵ Lucien BELY, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV*, Paris, Fayard, 1990, p. 116.

⁶ Cf. Georges LIVET, *Recueil des instructions aux ambassadeurs et ministre de France*, vol. XXX, t. 1, *Suisse*, Paris, Ed. CNRS, 1983, p. XI : «Les grandes perspectives voisinent avec les petits intérêts, [...]; l'ambassadeur est à la fois l'aubergiste qui reçoit - selon le joli mot de l'un d'eux - et le grand seigneur qui accueille Rousseau ou loge chez Voltaire.» Certes, l'importance de l'ambassade décroît pendant le XVIII^e siècle, mais la multiplicité des objets dont elle a à s'occuper amène les ministres à y envoyer, généralement, un personnel compétent.

⁷ Lettre de Jean-Louis d'Usson, marquis de Bonnac au secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères Germain-Louis de Chauvelin, 30 juillet 1731, citée dans LIVET, *op. cit.*, t. 1, p. CI et dans GERN, *op. cit.*, p. 22.

⁸ Jacques-Dominique de Barberie, marquis de Courteilles, ambassadeur de 1738 à 1748.

⁹ LIVET, *op. cit.*, p. 283.

décision, et doit s'en tenir aux instructions écrites remises lors de son départ, qui lui dictent ses gestes et ses paroles. Il n'en a pas moins l'avantage d'être au cœur des événements, observateur privilégié au statut d'exception, dont la mission première est de rapporter le plus possible d'informations susceptibles d'aider le ministre à prendre ses décisions. Ainsi, les rapports de fin de mission sont particulièrement attendus, qui doivent donner «une relation exacte de tout ce qui sera arrivé de plus important dans les négociations dont [les ambassadeurs] auront été chargés, et de l'état où ils auront laissé les cours et les païs où ils auront servi, des cérémonies qui s'y observent, du génie et des inclinations des Princes et de leur ministres, en un mot de tout ce qui peut donner une connoissance exacte de la cour et du païs où ils auront été employés et des personnes avec lesquelles ils auront négocié.»¹⁰ Tâche difficile pour ces agents du pouvoir que de décrire aussi fidèlement que possible les réalités d'un pays que le plus souvent ils méconnaissent totalement car peu prestigieux, et dont le système politique est si différent du leur.

Cette particularité des relations franco-suissees explique la richesse des fonds des Archives du ministère des Affaires étrangères, déjà exploités par plusieurs historiens¹¹, et toujours à redécouvrir. La variété des informations qu'on y trouve ouvre la voie à de multiples recherches et interrogations nouvelles, sur les sujets les plus variés. Bien qu'éparses, les renseignements sur les villes suisses n'en sont pas moins très présents dans les écrits des ambassadeurs du XVIIIe siècle, qu'il s'agisse de la description de leur environnement physique, de leur rôle – ou absence de rôle – politique, ou encore de leurs fonctions économiques et commerciales. Cet ensemble de données permet de reconstituer l'image des villes suisses que les agents du pouvoir français se font et transmettent à la Cour. Il importe ensuite de comprendre comment la France pouvait utiliser cette connaissance du fonctionnement des villes et des relations qu'elles entretiennent entre elles pour imposer plus efficacement les buts qu'elle s'était fixés dans sa politique envers le Louable Corps helvétique.

¹⁰ LIVET, *op. cit.*, p. 340, tiré de l'instruction à Anne-Théodore de Chavigny, diplomate expérimenté envoyé en Suisse entre 1753 et 1762. Pour la Suisse, le modèle de compte rendu de mission cité en exemple tout au long du XVIIIe siècle est le mémoire écrit en 1708 par Roger Brulart de Sillery, marquis de Puysieulx (aussi orthographié Puisieux) à la fin de sa charge à Soleure obtenue en 1698 (Cf. AAEP, Mémoires et documents, Suisse, vol 26. f° 143-234.). Puysieulx est un bon connaisseur du Corps helvétique, qu'il a pu observer attentivement dès 1679, comme gouverneur de Huningue.

¹¹ Henry Mercier, Philippe Gern, Georges Livet entre autres.

Premiers contacts

Les villes sont les premières réalités helvétiques attentivement étudiées puis décrites avec force détails par les ambassadeurs dans les rapports décrivant leur arrivée dans le pays. La raison principale de cet intérêt tient au fait que chaque ville et village traversé se doit de montrer son respect au représentant du roi; les cérémonies d'accueil organisées pour l'occasion sont ainsi un bon signe de la façon dont la France est perçue dans le pays, et renseignent sur le climat que l'ambassadeur va rencontrer dans sa mission. L'accueil de Bâle est généralement décrit par le menu, car particulièrement soigné : 3 salves de canon, à l'approche, à l'entrée et à la sortie de la ville, une foule compacte dans les rues, les bourgeois sous les armes, la conduite en grande pompe ensuite jusqu'à Liestal où les ambassadeurs se restaurent et parfois passent la nuit, puis jusqu'à la frontière du canton¹². Les manières soleuroises sont également louées, surtout les fameuses «entrées publiques», par lesquelles les ambassadeurs nouvellement nommés prennent officiellement possession de leur poste. Encore assez simples jusqu'au début du XVIII^e siècle, ces cérémonies deviennent de plus en plus solennelles et grandioses. La ville de Soleure tout entière se voit transformée en un véritable théâtre, pour la gloire de Sa Majesté Très Chrétienne. L'ambassadeur et son imposante maison en habits galonnés font leur entrée en grand cortège, après un tour du glacis qui semble symboliser la prise de possession de la ville; des salves de canons les saluent; des feux d'artifices sont tirés des fossés, au plus grand plaisir de la foule qui apprécie aussi tout particulièrement les illuminations de l'hôtel de l'ambassadeur. Tous les éléments importants du paysage soleurois sont ainsi mis en scène pour mieux célébrer la grandeur du roi, ce qui incite d'ailleurs chaque ambassadeur à rivaliser en faste avec le précédent, comme pour mieux prouver sa fidélité et son obéissance¹³.

Si Bâle et Soleure savent plaire aux envoyés royaux, il n'en est pas de

¹² Cf. entre autres exemples AAEP, Correspondance politique [désormais CP], Suisse, suppl. 13, f° 144-147 : «Mémoire sur la reception que le magistrat de Bale a faite a M. le M. de Bonnac ambassadeur du Roy en Suisse [...]», 1727, ou encore AAEP, CP, Suisse, 366, f° 134, pour l'arrivée de l'ambassadeur Pierre de Buisson, chevalier de Beauteville, en 1763.

¹³ Voir l'entrée du marquis de Bonnac en 1728, AAEP, CP, Suisse, suppl. 13, f° 181-190, ou celle de Marc Antoine René de Voyer d'Argenson, marquis de Paulmy, en 1749, AAEP, CP, Suisse, 344, f° 26-60.

même pour Berne jusqu'au milieu du siècle. En effet, durant les quelques lieues passées sur le territoire de ce canton, les rapports ne relèvent, avec réprobation, que le silence. Nulle salve de canon tirée depuis les châteaux à portée, aucune décharge d'artillerie dans les villages ni démonstration d'honneur d'aucune sorte¹⁴. L'attitude des villes, châteaux et villages sert en quelque sorte de baromètre des relations franco-bernoises, très tendues depuis la révocation de l'Edit de Nantes qui marque un refroidissement brutal des relations de la France avec le corps protestant en général, et avec Berne en particulier.

Moins connus sans doute que les entrées publiques, mais néanmoins fort intéressants pour notre propos, les voyages et les visites que l'ambassadeur ou son secrétaire effectuent pour remettre les lettres de créance au canton *Vorort* de Zurich font parfois l'objet de descriptions détaillées. Suite à une visite de ce type, le comte d'Alion, parent et secrétaire du marquis de Bonnac, dresse en 1727 un véritable tableau de son voyage¹⁵. S'il ne fait que nommer simplement les villages qui jalonnent sa route, par contre il décrit un peu plus longuement les villes traversées, soit Olten, Aarau, Lenzbourg, Mellingen et Baden. Un élément leur est commun : la taille. Toutes sont en effet aux yeux du comte de taille médiocre, ce qui se traduit dans les termes par une échelle qui va de «fort petite» pour Mellingen, à «pas fort grande» pour Baden. Le comte ajoute ensuite quelques traits distinctifs à cette approche par la dimension. Olten se signale à lui par l'agrément de son site entre une colline et l'Aar; le château solidement fortifié de Lenzbourg arrête son regard, alors que Mellingen lui paraît fort agréable à vivre grâce au charmant spectacle de la Reuss baignant ses murailles. Baden le frappe d'abord par son ancienneté, puis, bien sûr, par ses célèbres bains. Plus originales sont ses remarques sur les maisons, «assez bien baties», et les quelques traits qu'il relève du régime politique de la ville, qui «a perdu beaucoup de ses privilèges depuis 1712 qu'elle fut prise par l'armée des Cantons protestants.» Une remarque de même nature est faite pour Aarau, dont le comte souligne le statut politique il est vrai étonnant pour un Français : «Les Bernois en sont seigneurs souverains, mais elle se gouverne par elle

¹⁴ Cf. par exemple AAEP, CP, Suisse, suppl. 13, f° 146, le rapport du marquis de Bonnac en 1727.

¹⁵ Voir AAEP, CP, Suisse, suppl. 13, f° 154-165. On trouve une transcription de ce texte dans Henry MERCIER, *La Diète de Légitimation du Marquis de Bonnac à Soleure (1728) : contribution à l'étude du Cérémonial des ambassadeurs de S. M. Très Chrétienne auprès des Ligues Suisses et de leurs co-alliés, de 1630 à 1730*, tirage à part de la *Revue d'histoire suisse*, t. XIII, fasc. 1, 1933.

mesme et on dit qu'elle est si jalouse de ce privilège que si un bourgeois condamné par ses juges appelloit de leur jugement à Berne il perdrait sa bourgeoisie.» Quant à la religion, elle n'est mentionnée que pour Aarau et Baden, soit que le narrateur l'estime connue de son destinataire, qu'elle ne lui semble pas faire partie des points à relever et véritablement discriminants, ou encore qu'elle n'ait pas laissé de traces visibles dans le paysage parcouru.

Enfin, il entre à Zurich, un autre monde. Les magistrats lui font l'honneur de leur ville, et le secrétaire traduit fidèlement le message que les autorités veulent faire entendre à la couronne. D'abord, leur ville est parmi les plus anciennes d'Europe, un élément non négligeable pour d'Alion puisqu'il prend la peine de nous en retranscrire la tradition¹⁶. Puis les autorités lui font visiter les puissantes fortifications, dont il ne manque pas de relever la taille disproportionnée par rapport à l'importance de la ville : «Zurich peut être regardée comme une place forte, mais ses fortifications sont si vastes, qu'il faudrait au moins 50'000 hommes pour les défendre.» Viennent ensuite dans un ordre de visite qui ne doit rien au hasard, les temples, l'hôtel de ville situé au centre de la ville, à la belle architecture, l'arsenal et la riche bibliothèque, où D'Alion peut observer, dans le cabinet des merveilles de Scheuchzer, des restes de fossiles que le fils du savant lui assure provenir du Déluge. Pour terminer, il admire le grenier de la ville, ce qui lui permet de rappeler la vocation avant tout commerciale des Zurichois, leur grand marché au blé et leurs productions textiles réputées.

Un cadre urbain décrit donc dans le respect de la tradition : ressortent les traits relatifs à l'ancienneté, aux moyens de défense et à la situation géographique, aux lieux symboliques des pouvoirs religieux, politique ou culturel. Les activités économiques n'y sont le plus souvent pas mentionnées du tout, ou, lorsqu'elles sont incontournables comme à Zurich, elles n'apparaissent que rapidement, tout au plus quelques lignes en fin de description.

La pratique des villes

Les relations du genre de celle du comte d'Alion exposent des visions très officielles des villes parcourues, liées à une certaine étiquette et donc le

¹⁶ «Les Annalles du Pays marquent qu'ayant esté ruinée par Attila elle fut retablie par Thuricum, fils de Thudoric Roy des Ghots d'ou elle prit le nom de Thuricum qui a produit celui de Zurich.»

plus souvent figées. On peut heureusement les compléter par les descriptions plus pragmatiques des observateurs qui connaissent le pays, qui ne font pas que dépeindre la réalité physique des murs et des bâtiments, mais parviennent avec plus ou moins de bonheur à expliciter un système complexe de relations et de rapports. D'ailleurs, sous la pression des demandes toujours plus spécifiques du pouvoir, les correspondances diplomatiques contiennent, à mesure que le siècle avance, davantage de rapports de ce type, qui permettent à leurs destinataires d'adopter une approche plus différenciée de la réalité urbaine helvétique.

Ce qui frappe en premier lieu dans ces documents, c'est la variabilité du corpus – les objets qualifiés de «ville» – en fonction du contexte discursif. Signe de cette labilité, les volumes de correspondance ne contiennent pour ainsi dire aucune liste de villes suisses, un outil apparemment considéré comme superflu ou peut-être trop difficile à construire, alors même que la plupart des rapports de mission donne une liste des corps – cantons, sujets et alliés – constituant l'entité helvétique. Cette rareté¹⁷ accroît d'autant l'intérêt d'un *Etat de la République des Suisses*¹⁸, écrit en 1777, alors même qu'allait être signé le renouvellement de l'alliance franco-suisse, aboutissement de décennies d'âpres discussions, et de quelques mois d'efforts diplomatiques intenses. L'auteur, après quelques considérations générales non dénuées des lieux communs traditionnels¹⁹, y décrit le fonctionnement politique de la République, expliquant, entre autres particularités, la scission traditionnelle entre cantons villes, dotés d'un gouvernement aristocratique, et cantons populaires, gouvernés de manière «démocratique»²⁰. Puis l'auteur précise : «On ne donne point de ville capitale à la Suisse, parce que chaque canton a la sienne, qui sont, sçavoir» : suit alors une liste intitulée «Villes les plus considérables de Suisse», où sont indiqués les chefs-lieux des cantons. Bâle, dont on signale l'université, ouvre la marche, suivie de Schaffouse, Zurich, Berne, Soleure²¹, Fribourg, Stans, Altdorf, Schwyz, Lucerne, Zug, Glaris et

¹⁷ Cette première approche ne pourrait être confirmée que par une étude exhaustive de la très abondante documentation disponible aux AAEP, soit plusieurs centaines de volumes de correspondance et rapports de tout genre pour le seul XVIII^e siècle.

¹⁸ AAEP, Mémoires et Documents, Suisse, vol. 12, f° 165-178.

¹⁹ «La grossièreté des Suisses ne leur laisse qu'un instinct droit pour leurs affaires, nulle vertu pour le commerce et toutes les vertus militaires en partage, excepté celle du commandement.»

²⁰ Soit les cantons à *Landsgemeinde*.

²¹ «où réside l'Ambassadeur de France»

Appenzell. Viennent ensuite quelques chefs-lieux de territoires alliés, soit Coire, Sondrio, Sion, Genève, St Gall²², et enfin Neuchâtel. L'adjectif *considérable* ne se rapporte manifestement ici qu'à la seule fonction politique, et les chefs-lieux des cantons et pays alliés semblent cités sans aucun ordre apparent qui ferait prévaloir une logique historique, géographique ou de taille, une importance politique, économique ou culturelle.

C'est donc bien l'armature administrative qui s'impose là avec force, comme une clef de lecture incontestée de l'espace helvétique reprise telle quelle par l'administration française. Ce qui ne signifie pas que le ministère considère toutes ces villes qualifiées de «considérables» comme également importantes. Sur cette configuration de base, l'analyse des sources permet de superposer d'autres critères, lesquels opèrent une dissociation dans ce corps trop compact pour être efficacement appréhendé. Et c'est bien à ce niveau que joue toute la subtilité des diplomates, chargés de rendre intelligibles ces différentes strates, et de bien évaluer leur importance variable au cours du siècle.

Du militaire à l'économique

Traditionnellement, la Suisse est vue par la France depuis le XVI^e siècle comme un atout stratégique contre les Impériaux et les Espagnols, la gardienne d'une frontière importante et un réservoir d'hommes non négligeable. On l'a vu plus haut²³, cet intérêt spécifiquement stratégique et militaire se lit clairement dans les descriptions de certaines villes suisses. D'une manière générale, les ambassadeurs relèvent la quasi absence de forteresses en Suisse, soulignant avec d'autant plus d'insistance les exceptions que sont Genève, Zurich et Soleure. Cette dernière, seule ville «fortifiée un peu régulièrement»²⁴, doit cette particularité, est-il précisé, à la présence française en son sein, et aux améliorations apportées à son dispositif de défense par Vauban au début du siècle. S'ajoutent à cette liste les villes de Bâle et surtout de Berne, qui, bien que dépourvue d'une enceinte bastionnée, est considérée avec son puissant arsenal comme le véritable centre névralgique du système défensif suisse. En ce qui concerne la fourniture des troupes mercenaires, qui demeure une grande

²² «La ville, est-il précisé, est une sorte de République»

²³ Dans le regard du comte d'Alion sur Lenzbourg ou Mellingen.

²⁴ *Mémoire sur la Suisse*, 21 mars 1708, du Marquis de Puysieulx, AAEP, Mémoires et documents, Suisse, vol. 26, f° 143-234.

préoccupation des envoyés français malgré le déclin relatif de son importance militaire au cours du siècle, les catholiques restent au XVIII^e siècle les meilleurs pourvoyeurs, les cantons de Fribourg, Lucerne, chef de file des petits cantons catholiques du centre, et Soleure étant les principaux partenaires. Du côté protestant, les relations s'avèrent nettement plus tendues. La politique de plus en plus offensive de Louis XIV à la fin du XVII^e siècle et l'affaire de Huningue²⁵ avaient déjà sérieusement inquiété les Suisses. La Révocation de l'Edit de Nantes achève de détériorer les relations entre le bloc protestant et son puissant voisin occidental²⁶. Berne surtout devient la bête noire de Versailles, et la guerre de Villedmergen de 1712 puis l'alliance séparée de 1715 accentuent encore, si besoin était, la bipolarisation, entre les cantons catholiques, qui conservent des liens étroits avec la France, continuant par exemple à lui fournir des soldats, et les cantons protestants, de plus en plus réticents face à cette forme de dépendance.

La laïcisation progressive de la société au XVIII^e siècle, et surtout des relations centrées sur de nouvelles préoccupations vont venir complexifier ce tableau à partir du milieu du siècle, et nécessiter de la part des agents du roi une approche plus fine des forces en présence sur le territoire helvétique. Dès les années 40, comme l'a montré Philippe Gern²⁷, le flux commercial de Suisse vers la France, jusque là peu important, connaît une expansion remarquable, dont la Cour prend peu à peu conscience, et qui l'amène à analyser avec plus de soin la structure des échanges entre les deux pays. Les aspects directement religieux ou militaires passent dès lors au second plan, ce qu'indiquent les ordres donnés à Beauteville en 1765, lors de son départ pour Soleure : «Telle est la révolution que nous avons opérée en encourageant les Suisses à venir commercer en France, que nous nous sommes privés de soldats en donnant des rivaux à nos

²⁵ Louis XIV entreprit dès la prise de Strasbourg en 1681 de fortifier ce village situé aux portes de Bâle, ce qui suscita une vive réaction de la part du Corps Helvétique.

²⁶ LIVET, *op. cit.*, t. 1, pp. XLIII et ss., et GERN, *op. cit.*, pp. 13-14.

²⁷ GERN, *op. cit.*, surtout la très intéressante Annexe IV, bon instantané des flux commerciaux entre les deux pays et de l'importance prise par les exportations suisses vers la France, un décollage encore timide jusque dans les années 1740, puis plus net à partir de la décennie suivante. Du même, voir aussi «Les échanges commerciaux entre la Suisse et la France au XVIII^e siècle» in *Revue suisse d'histoire*, 21(1971). Lire également Georges LIVET, «Croissance économique et privilèges commerciaux des Suisses sous l'Ancien Régime : note sur les commerçants suisses établis en France au 18^e siècle» in *Lyon et l'Europe : hommes et société [...]*, Lyon, Presse universitaire de Lyon, 1980, vol. 2, pp. 43-63.

manufactures les plus intéressantes. On seroit effrayé du calcul des hommes que nous avons ôté à la profession des armes, s'il nous étoit possible d'énumérer les fabricans employés aux manufactures de Zurick, de St Gall, de Wintherthur, de Neufchatel, de Lentzbourg et de Schaffouse, de juger de la main-d'œuvre nécessaire aux fromageries de Fribourg et au soutien des arts exercés à Genève, quand on sauroit enfin que Berne seule exporte aujourd'huy pour près de 4 millions de marchandises fabriquées dans son territoire, et qu'il s'occupe principalement des moyens d'étendre son commerce.»²⁸ A la scission traditionnelle protestants/catholiques se superpose la distinction marchands/militaires. Une telle prise de conscience modifie considérablement la représentation que la couronne se fait des acteurs identifiés comme les agents décisifs de ce décollage. Deux exemples paradigmatiques permettent de saisir ce changement, les regards portés sur Zurich et Berne.

Le cas zurichois tout d'abord. Un mémoire des années 1750²⁹ décrit la ville dans une perspective inverse de celle dont le comte d'Alion s'était fait le porte-parole. La structure de l'économie est maintenant analysée avec soin, sans doute pour mieux comprendre les raisons de la prospérité de la ville et en déduire les moyens d'y mettre des bornes de façon à s'en préserver. Outre une situation particulièrement favorable à l'embouchure d'un lac et près du Rhin, l'observateur signale l'importante densité de la population, qui implique une main-d'œuvre bon marché et habile fournie en abondance par l'arrière-pays. «Il y aurait jusqu'à 120'000 âmes³⁰, et plus de la moitié travaille dans les manufactures». L'affectation de toute la cité au travail du textile frappe l'observateur, lequel ne manque pas de relever que des gens de tous âges font tourner les manufactures, et jusqu'à

²⁸ LIVET, *op. cit.*, t. 1, pp. 369-370.

²⁹ AAEP, Mémoires et Documents, Suisse, vol. 10, f° 69-74 : «Mémoire sur le commerce de Zurich», non daté. Le document suivant (f° 75-76) analyse spécifiquement la structure des finances du canton de Zurich, type de revenus, d'impôts, d'épargne.

³⁰ Il s'agit là évidemment de la population du canton. Les chiffres de population, le plus souvent donnés sur une base cantonale, varient au cours du siècle dans une assez large mesure selon les modes de calcul choisis, et la personnalité de l'observateur. C'est la force de la milice, composée des hommes entre 15 et 60 ans, qui sert de point de départ aux évaluations. Au milieu du siècle, on estime la milice zurichoise forte de 30'000 hommes, d'où un chiffre total de population tournant autour de 120'000 habitants. En 1768, le chevalier de Beauteville réévalue à la hausse la milice, qui passe à 46'000 hommes, et la population totale, qu'il estime de 175'000 habitants. Rappelons qu'elle est de presque 180'000 âmes selon le recensement de 1798.

des enfants de six ans. La ville dirige tout : on y compte 50 gros fabricants de soierie ou de coton, et une centaine de subalternes, propriétaires de manufactures moins considérables, mais grosses productrices. «Le souverain, est-il bien précisé, ne permet pas qu'on établisse de manufactures hors de l'enceinte de la ville, ny qu'aucun sujet du canton qui n'est pas bourgeois s'en mêle, si ce n'est en travaillant pour quelque fabricant» au prix stipulé par les magistrats. Exception notable, du moins à première vue : Winterthour où «il y a des manufactures assés considérables que le souverain voit peu volontiers, mais il les souffre par raison d'Etat, et parce qu'il est sur de les ruiner dez qu'il le jugera à propos en deffendant aux sujets de leur fournir du travail.» Toutes ces précautions sont prises pour éviter une surproduction par une multiplication anarchique des manufactures, qui abaisserait fortement la valeur de la marchandise. «Et comme les bourgeois fabricants composent les deux tiers du gouvernement, il est aisé de juger qu'ils font observer cette ordonnance avec beaucoup de rigueur.» Autre élément de surprise : toutes les dépenses, et elles sont élevées, précise-t-on, sont payées comptant. Ce qui amène l'auteur du mémoire à souligner combien les Zurichois sont sobres, doués pour le négoce et durs à la tâche. Nul luxe ne les pousse à dépenser leur argent en biens inutiles, et le service étranger ne les intéresse guère. Le jugement, en définitive, s'avère assez flatteur, et l'admiration, en ce qui concerne l'organisation générale de la ville, perce sous l'analyse factuelle.

L'autre puissance qui intéresse de très près la France, c'est évidemment Berne, qui forme avec sa rivale Zurich un couple maintes fois analysé par l'ambassade. Le portrait envoyé à Versailles de la ville des bords de l'Aar n'a, depuis le début du siècle, guère été flatteur. Ainsi en 1708, le marquis de Puysieux, s'il souligne l'indéniable puissance politique de Berne, ne manque pas d'ajouter qu'«il s'en faut de beaucoup que les bourgeois de Berne, ny leurs sujets, ne soient aussy riches que ceux de Zurich. Les premiers ayment autant la bonne chère que ces derniers la fuyent.»³¹ Un autre mémoire de la même époque les qualifie de «débauchés et peu laborieux»³², qui plus est jaloux de la position de canton directeur de Zurich. Au milieu du siècle, les jugements, toujours aussi peu élogieux pour Berne, vont pourtant plus loin dans leurs analyses; ils ne considèrent plus ces défauts en termes moraux, mais les traduisent en moyens d'action potentiels. Il est vrai qu'en bonne politique, la

³¹ AAEP, Mémoires et documents, Suisse, vol. 26, n° 143-234.

³² AAEP, Mémoires et documents, Suisse, vol. 2, n° 54-64.

puissance indéniable du canton, le premier de Suisse par la taille et la population, ne peut qu'inciter à changer de stratégie. Cela ne se fait pourtant pas sans hésitations. La mission du marquis de Paulmy, nommé ambassadeur en 1749, offre un parfait exemple des ambiguïtés et des tâtonnements qui accompagnent cette démarche. Alors que les instructions reçues du ministre Puysieux³³ ordonnent de maintenir, au moins ouvertement, une différence de traitement en faveur des catholiques, le marquis d'Argenson, père du futur ambassadeur et prédécesseur de Puysieux, propose pour la même mission un autre but dans son *Journal* : «Les ordres sont donnés pour l'Instruction de mon fils en Suisse : ils n'iront qu'à entretenir une division continuelle entre les catholiques et les protestants, [...] et à n'avoir aucune communication avec Berne; voilà précisément le contraire de ce qu'il faudrait lui recommander.»³⁴ Quelques temps auparavant, il avait d'ailleurs déjà remarqué que «gagner le canton de Berne, c'est gagner la moitié de la Suisse que vaut ce canton, et regagner les cantons protestants, que nous nous sommes si fort aliénés depuis 60 ans.»³⁵ Cette dernière conduite sera finalement adoptée, non sans mal, comme en témoigne l'attitude du chargé d'affaires d'Entraigues. Dans un mémoire de 1763, il continue de souligner combien les Bernois sont avides «d'argent et de distinction»³⁶, mais davantage pour transformer ces faiblesses en moyens de pression simples à mettre en jeu contre le canton que pour justifier une distance à conserver avec le premier des protestants.

Dix ans après, la méfiance est toujours de rigueur, mais les moyens d'action s'avèrent beaucoup plus élaborés, qui tiennent compte de façon globale des liens et des relations mis à jour entre les différentes composantes du Corps helvétique. Preuve en est un mémoire daté de 1775³⁷ qui analyse les stratégies à mettre en place au cas où il s'avérerait

³³ Louis Philogène Brulart de Sillery, marquis de Puysieux, secrétaire d'état aux Affaires étrangères de 1747 à 1751.

³⁴ LIVET, *op.cit.*, p. 310-311.

³⁵ René-Louis de Voyer, marquis d'ARGENSON, *Mémoires et Journal inédit du Marquis d'Argenson*, Paris, 1857-1858, t. 3, p. 385. Un peu plus tard, il conseille à son fils : «Recherchez les protestants, au lieu de les maltraiter, comme on a fait depuis le Comte du Luc. Ne concentrez pas toutes les grâces aux seuls catholiques », *op.cit.*, t. 4, 1^{er} octobre 1751, pp. 50-51.

³⁶ AAEP, CP, Suisse, vol. 365, f° 189.

³⁷ AAEP, CP, Suisse, vol. 389, f° 414-420 : «Reflexions préliminaires, ne formant pour ainsi dire que les titres des objets à traiter, dans le cas d'une rupture avec l'Etat de Berne.» Le 22 mai 1775, une lettre du Roi aux Catholiques relançait le processus de

indispensable d'isoler la ville de Berne et son territoire du reste du Corps helvétique. Il faut agir sans violence, est-il bien précisé, pour ne pas s'aliéner les autres cantons, mais bien plutôt utiliser des moyens capables d'influer négativement «sur le bonheur, le bien-être et les besoins de l'Etat de Berne». La couronne examine en premier lieu la seule manière directe envisageable, la création d'une ville à Versoix : «Ce projet très utile au Royaume par toutes les branches qui y seroient relatives, mortifieroit et generoit beaucoup ce canton s'il étoit executé dans sa plus grande partie...» Il impliquerait en effet une complète restructuration des réseaux commerciaux de la Suisse vers la France, au profit de la nouvelle ville, et au détriment direct des passages et places bernoises, surtout Nyon, Morges et le péage de St-Cergue. Les inconvénients d'un projet aussi radical, et aléatoire, que la création d'une ville suivent de près l'exposition des avantages : les finances du roi pâtiraient sans doute d'une telle réalisation, le commerce du Royaume lui-même devrait s'adapter, et les provinces frontières pourraient en souffrir. Le mémoire s'ingénie donc à explorer des moyens indirects, sinon moins offensifs : des troubles dans le pays de Vaud, qui seraient suscités par l'organisation d'un soulèvement de la population, «exclue des droits et privilèges affectés à l'état de citoyen et de bourgeois de Berne, et par conséquent des places utiles et honorifiques». Les bureaux de Versailles n'envisagent donc rien de moins que d'exploiter les rivalités existant entre la ville privilégiée et les campagnes exploitées au profit de la bourgeoisie de la cité des bords de l'Aar. «Le germe d'une révolution fermente», est-il précisé. L'administration repousse toutefois cette possibilité, jugée, dit-on, indigne de la délicatesse du roi. Plus vraisemblablement ce sont les dangers que des troubles populaires à la frontière pourraient représenter pour les campagnes de Franche-Comté et de Bourgogne qui font reculer l'administration royale.

Sont ensuite envisagés divers moyens de discréditer Berne à l'intérieur de la Suisse, méthodes jugées plus honorables car non directement agressives. Le but affiché est véritablement de casser les liens entre Berne et le reste de la Suisse. Il faudrait agir sur le corps protestant, et avant tout, s'attacher Zurich, par l'octroi de privilèges pour ses manufactures, tout en faisant sentir à Bâle, Schaffouse, Bienne, Mulhouse et St-Gall «la gloriole et les vues ambitieuses de Berne». Du côté des catholiques aussi, la France a son plan : «On ne peut se flatter d'amener les états démocratiques à s'instruire et à se diriger sur des principes

stables; mais les trois cantons villes ont une forme d'administration plus susceptible de ce Régime. La France y a beaucoup de partisans accrédités. Elle peut engager ces Etats à agir dans un concert parfait, [...]. Elle pourroit former des liaisons entre ces Etats catholiques et quelques uns de ceux de la religion protestante, tels que Bâle et Schaffouse. Le commerce en fourniroit le prétexte et les moyens. Tous ces Etats éclairés sur les dangers dont la prépondérance de Berne menace la constitution helvétique, devroient se réunir pour anéantir l'influence de Berne et contrecarrer ses vües et ses propositions. Dans les Diettes cet Etat n'auroit qu'une voie à mettre en balance contre huit ou dix.»

Les villes, déjà existantes ou à l'état de projet, sont donc là perçues comme de vrais acteurs politiques et utilisées comme armes pour entretenir la division dans le pays et s'assurer une position plus forte. Surtout, la France veille soigneusement à ce que les deux pôles politique et économique de la Suisse, le couple Berne/Zurich, demeurent suffisamment éloignés l'un de l'autre. Un rapprochement des deux villes les plus importantes du pays ne pourrait que créer en Suisse un déséquilibre par trop préjudiciable aux intérêts catholiques, c'est-à-dire de la France³⁸. Il est infiniment plus facile de traiter avec treize petites républiques qu'avec un seul bloc mené par deux cités puissantes.

N'ont été abordés dans ces pages, faute de place, que quelques aspects des rôles, variables selon les besoins et les buts, attribués par la France aux villes suisses. Deux points sont à souligner à ce stade de la recherche. Comme on vient de le montrer, le concept de ville, dans les rapports diplomatiques, recouvre des réalités multiples, qui loin de s'exclure mutuellement, ne cessent de s'entrecroiser. Concept un peu flou, donc, mais néanmoins de plus en plus opératoire. On assiste à une prise de conscience de la superposition des strates politique, économique, culturelle, que les mémoires, de manière plus ou moins profonde, parfois caricaturale, s'efforcent de dissocier, afin de pouvoir, le cas échéant, les recomposer à la convenance du dessein français. A une vision directement inspirée de la tradition helvétique se surajoute un regard descriptif plus novateur dans ses perceptions, plus souvent basé sur des analyses quantitatives³⁹, davantage économique et «fonctionnel» au sens large.

³⁸ C'est l'une des constantes de la politique française en Suisse, résumée de manière éclairante en 1749 dans l'Instruction du marquis de Puitsieux au marquis de Paulmy : «Si Berne et Zurich parvenoient à obtenir la Dictature sur la Suisse, le voisinage de cette nation seroit très dangereux pour le Royaume.» in LIVET, *op. cit.*, t. 1., p. 307.

³⁹ Les enquêtes sur les ressources des grandes villes marchandes, les taxes prélevées sur les marchandises, les divers impôts, l'état des trésors publics, et autres éléments de ce

Il faut pourtant demeurer conscient des limites inhérentes à une étude de ce genre, par définition partielle. Les ambassadeurs jettent un regard essentiellement intéressé et orienté sur leur pays d'accueil. Ils doivent fournir à leur prince les moyens efficaces d'une action politique et militaire d'abord, puis également économique. La question demeure de la réalité des transformations dont ils témoignent. Bien sûr, les ambassadeurs savent ce que leurs prédécesseurs ont écrit; certains, comme Chavigny⁴⁰, ont même une bonne connaissance des milieux germaniques. Certes, les exemples de Du Luc⁴¹, farouchement anti-protestant, ou de Courteilles⁴², plus pondéré mais néanmoins très favorable aux catholiques, doivent inciter les chercheurs à rester sur leurs gardes. Malgré tout, une fois ce genre de biais reconnu et pris en compte dans l'analyse des documents qu'ils produisent, les observateurs diplomatiques demeurent des témoins du plus haut intérêt.

Une autre limitation vient restreindre le champ de vision des ambassadeurs : leur origine. Les documents consultés proviennent de la seule sphère française, laquelle cherche à mieux comprendre un voisin et allié afin de l'intégrer aussi efficacement que possible dans le jeu politique plus large qu'elle joue sur le continent. Il serait dès lors extrêmement intéressant de croiser ces annotations avec les rapports des agents autrichiens, allemands et anglais, ou encore avec les analyses du nonce, de manière à évaluer ce qui provient de l'univers mental propre à l'observateur, et ce qui se réfère véritablement à des modifications de la réalité observée.⁴³

type, se font plus nombreuses à partir de l'arrivée en Suisse de Henri de Latis, marquis d'Entraigues (1762-1763), et surtout du chevalier de Beauteville (1763-1775). La concurrence commerciale suisse est perçue de manière de plus en plus aiguë par le pouvoir, qui demande de multiples informations sur la question.

⁴⁰ Anne Théodore Chevignard, dit chevalier de Chavigny fut ministre plénipotentiaire à Hanovre puis à la diète de Ratisbonne, et obtint des missions à Francfort et Munich. Il était en poste à Venise avant d'arriver en Suisse en 1753, et donc bien au courant des affaires tant européennes, que plus particulièrement allemandes et impériales.

⁴¹ Charles-François de Vintimille, comte Du Luc, instigateur de l'alliance séparée de 1715.

⁴² Dominique Jacques de Barberie de Courteille, ambassadeur de 1738 à 1749.

⁴³ Il conviendrait aussi de compléter la vision des agents diplomatiques par celle, souvent plus anecdotique mais néanmoins précieuse, des voyageurs ; voir pour cela l'article de François WALTER, « Perception des paysages, action sur l'espace : la Suisse au XVIIIe siècle », in *Annales E.S.C.*, 39 (1984), p. 3-29 ainsi que le riche recueil de textes édité par Claude REICHLER et Roland RUFFIEUX, *Le voyage en Suisse : anthologie des*

Par leur variété, mais aussi parce qu'elles représentent les seuls vrais contacts des diplomates avec le pays, les villes ont joué un rôle central dans le processus de compréhension et d'éducation du regard, encore bien partiel, qui se joue en France, par rapport à la Suisse. C'est sans doute cette observation toujours plus aiguë du pays, à travers une série de lieux privilégiés qui permettra au pouvoir français d'écrire au citoyen Raymond de Verninac-St Maur, ministre plénipotentiaire envoyé à Berne⁴⁴, en 1800 : «La Suisse est un pays qu'il faut considérer dans l'ensemble de sa population, et dans la diversité de ses rapports sociaux et de ses moyens locaux d'industrie. Le Suisse des Villes et celui des campagnes, le Suisse des montagnes et celui des vallées, le Suisse des grands et celui des petits cantons, le Suisse protestant et celui catholique sont des hommes si différents, qu'il n'y a que des hommes chez qui aucune réflexion n'est capable de modérer l'impétuosité de l'esprit qui puissent concevoir l'idée de les assujettir à une organisation uniforme.»⁴⁵

voyageurs français et européens de la Renaissance au XXe siècle, Paris, Robert Laffont, 1998.

⁴⁴ François de Barthélemy dénonce le bail de location de l'hôtel des ambassadeurs de Soleure en 1792, et l'ambassade de France, après avoir été installée provisoirement à Baden, à Bâle et à Lucerne, se fixe à Berne en 1799.

⁴⁵ AAEP, Mémoires et documents, Suisse, vol. 39, f° 95-96.

DES CENTRES, DES NŒUDS OU DES NOYAUX?

VILLES ET VOYAGES À LA FIN DE L'ANCIEN RÉGIME¹

ANNE RADEFF

1. Villes et mobilités européennes

Au 19^e siècle, l'urbanisation galopante est souvent due à l'arrivée en ville de milliers de migrants d'origine paysanne. En Suisse, comme l'a noté François Walter, la « croissance urbaine a eu lieu de manière accélérée durant la seconde moitié du 19^e siècle », alors que le rythme de progression ralentit au 20^e². Cet exode rural vers les villes n'est pas un phénomène totalement nouveau : sous l'Ancien Régime déjà, des villes attirent des milliers de migrants. Le démographe Jean-Pierre Poussou a repris un terme créé par le géographe J.-P. Larivière, celui de *bassin migratoire*³, pour désigner les territoires soumis à cette attraction urbaine. « La population des villes aurait décliné, sans doute nettement, sans les immigrants. » Ces nouveaux venus ne restent pas toujours : « tout autant que la migration, la ville est caractérisée par une hypermobilité des populations qui y séjournent plus ou moins longtemps »⁴. Mouroirs et passoires, les villes sont donc, pour nombre d'historiens, au cœur des

¹ Ce texte est en partie extrait du livre que je prépare sur les mobilités spatiales, dans le cadre d'un subsidé ATHENA du Fonds national suisse de la recherche scientifique : RADEFF, Anne : *Mobile immobilité : évolution des sociétés d'Ancien Régime finissantes* (titre provisoire). Les notions de centres, de nœuds et - surtout - de noyaux sont développées par NICOLAS, Georges : «Nodalité», dans STENE, Erato : *Fiches épistémologiques de la géographie* établies avec FERRIER, Jean-Paul et HUBERT, Jean-Paul, à paraître. Je remercie Jon Mathieu, qui a lu ce texte de manière attentive et critique.

² WALTER, François : *La Suisse urbaine. 1750-1950*, Carouge-Genève 1994, p. 37.

³ POUSSOU, Jean-Pierre : « Les migrations internes en France et les échanges migratoires avec les pays voisins du 16^e au début du 20^e siècle », *Les migrations internes et à moyenne distance en Europe, 1500-1900*, vol. 1, Antonio Eiras ROEL et Ofelia CASTELAO éds, Santiago 1994, p. 213; LARIVIÈRE, Jean-Pierre : *La population du Limousin*, Lille 1974, p. 598-607 sur la notion de «bassin démographique» urbain.

⁴ POUSSOU, Jean-Pierre : «Migrations et mobilité en France à l'Époque moderne», *Les mouvements migratoires dans l'occident moderne*, Paris 1994, p. 56.

mobilités⁵. « Les migrations internes existent d'abord en fonction des villes, qu'elles soient immigrations ou émigrations »⁶. En France, cette mobilité urbaine s'opposerait aux sédentarités des paysans des plaines. « A une France rurale massivement sédentaire s'opposait une France urbaine extrêmement mobile »⁷. Les montagnards, à la différence des paysans de plaine, se déplacent beaucoup.

« Le rôle moteur des villes dans les migrations » a été représenté par Jacques Dupâquier en un schéma saisissant ; la ville y est figurée par un grand cercle central, autour duquel gravitent quelques villages. « Les déplacements de la campagne vers les villes ont une tout autre ampleur que les migrations strictement rurales, du moins si l'on fait abstraction du « bruitage » que constituait la micro-mobilité campagnarde ». Comme Jean-Pierre Poussou, Jacques Dupâquier note la « dissymétrie très accusée des échanges migratoires entre la ville et la campagne, bien qu'ils ne soient pas de sens unique : en gros la ville accueille deux fois plus de ruraux qu'elle ne renvoie d'habitants (souvent les mêmes) vers la campagne »⁸. L'ouverture de la ville se fait surtout vers les autres villes et l'étranger. Les citadins ne sont cependant pas de grands voyageurs. « L'espace familial des citadins est généralement plus réduit que celui des ruraux : ayant tout sous la main, ils n'ont pas de motif de se déplacer »⁹.

Les sources privilégiées par les démographes - registres de mariages, de baptêmes ou de décès - les amènent à s'intéresser plus particulièrement aux mobilités impliquant un changement durable de résidence¹⁰. Ce n'est pas le cas des migrants temporaires ou saisonniers, qui regagnent régulièrement leurs foyers. Eux aussi cependant semblent se diriger avec prédilection vers les grandes villes. Dans l'Europe des années

⁵ Une synthèse récente : GRESSET, Maurice : « Autour de la mobilité : quelques acquis récents de l'historiographie urbaine », *Mémoires de la Société pour l'histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands*, vol. 53, 1996, p. 9-26.

⁶ POUSSOU, « Les migrations internes », p. 212.

⁷ POUSSOU, « Migrations et mobilité », p. 32.

⁸ DUPÂQUIER, Jacques : « Macro-migrations en Europe (16^e - 18^e siècles) », *Le migrazioni in Europa secc. XIII-XVIII*, Simonetta CAVACIOCCHI éd., Florence 1994, p. 80-81.

⁹ DUPÂQUIER, Jacques : « Mobilité géographique et mobilité sociale », *Les migrations internes*, p. 5.

¹⁰ Ce n'est pas toujours le cas : PERRENOUD, Alfred : *La population de Genève du 16^e au début du 19^e siècle. Etude démographique*, t. 1, *Structures et mouvements*, Genève 1979, p. 325-349 s'est par exemple intéressé à la population temporaire de Genève.

1800, des dizaines de milliers de personnes se déplacent chaque année vers une demi-douzaine de zones d'attraction¹¹. Une métropole d'importance européenne se trouve au cœur de certaines de ces *pull areas* : Londres au sud-est de l'Angleterre, Paris dans le bassin parisien, Madrid en Castille, Rome en Italie centrale. D'autres zones d'attraction abritent des villes nombreuses, mais de moindre importance. C'est le cas de la plaine du Pô et des littoraux : côtes de la mer du Nord d'une part, Catalogne, Languedoc et Provence de l'autre.

Les migrants temporaires ne se rendent cependant pas tous au cœur des villes. Beaucoup restent en périphérie, comme les « légions de paysans » (plus de 30'000 chaque année) qui se rendent dans les vastes latifundia des environs de Rome pour y faire les moissons¹². Les mobilités sont donc souvent périurbaines. Elles peuvent aussi se faire de village en village, comme le montrera cet article, voire vers des lieux isolés : pendant l'été, des pâtres valaisans quittent par exemple leurs hameaux pour se rendre bien loin des villes, au sommet des alpages piémontais¹³. A la fin de l'Ancien Régime et au début du 19^e siècle, le rôle joué par les villes dans les mobilités européennes (permanentes ou temporaires) est donc considérable mais peut-être surestimé.

2. Le « modèle urbain des mobilités » à l'épreuve de sources suisses

Des sources suisses permettent d'affiner la critique de ce que j'appellerai le « modèle urbain des mobilités ». Les préfets de la République helvétique (1798-1803) ont en effet rempli des tabelles notant le passage en Suisse de milliers d'étrangers voyageant individuellement ou en petits groupes (sans compter les troupes armées)¹⁴. Cette époque est exceptionnelle pour la Suisse, qui est alors le théâtre d'affrontements militaires résultant d'un conflit européen. La guerre rend les communications hasardeuses et plusieurs des débouchés habituels, à

¹¹ LUCASSEN, Jan : *Migrant labour in Europe 1600-1900. The drift to the North Sea*, Londres 1987, p. 108-113; CHÂTELAIN, Abel : *Les Migrations temporaires en France de 1800 à 1914*, Lille 1976; Archives nationales (Paris, abrégé : AN), F/20/434-435, 1811-1812.

¹² AN, F/20/435, Rome, 7.1.1813.

¹³ AN, F/20/435, Simplon, 3.4.1812.

¹⁴ Archives fédérales (Berne, abrégé : AF), B 1750 a-d, 1798-1802.

commencer par l'Angleterre, sont fermés ou difficiles d'accès¹⁵. Les mobilités ne sont pas pour autant fondamentalement différentes de celles de l'Ancien Régime. Les traditions migratoires se transmettent de père en fils et les voyageurs ne renoncent pas à quitter leurs foyers à cause des guerres. Tout au plus changent-il d'itinéraires, pour éviter les champs de bataille¹⁶. Cette mobilité s'inscrit dans une économie globale qui concerne la quasi-totalité des personnes vivant en Suisse et en Europe à la fin de l'Ancien Régime : pour subsister et, dans certains cas, s'enrichir, les citadins et les ruraux doivent échanger, et donc circuler¹⁷.

Les listes établies sous l'Helvétique contiennent les noms et les prénoms des personnes entrées dans chaque canton, la date de leur passage, leur métier, leur lieu d'origine et leur destination. Au vu des professions des voyageurs, ce sont les migrants temporaires ou saisonniers de sexe masculin qui l'emportent largement : commerçants de toutes catégories d'une part, ouvriers ambulants de l'autre. On rencontre aussi des fabricants se rendant aux grandes foires ou visitant leur clientèle, des compagnons et des artisans, quelques touristes ou curistes, des personnes voyageant pour des affaires de famille (successions, mariages), des militaires en rupture de ban. Les contrebandiers, comme les gens qui errent sur les routes à longueur d'année (vagabonds, formant parfois des bandes de voleurs) évitent les passages surveillés, ce qui est relativement aisé si l'on n'emprunte pas les routes carrossables. Les femmes ne sont guère surveillées et leurs déplacements sont nettement sous-estimés¹⁸. Pour ne pas dépasser les limites de place imparties aux auteurs de cet ouvrage, je prendrai l'exemple des personnes entrant dans le canton du Léman (canton de Vaud actuel) en 1799 : c'est alors que les données sont

¹⁵ *Actensammlung aus der Zeit der helvetischen Republik* (1798-1803), vol. 15, Alfred RUFER éd., *Des Gesamtwerkes der kulturhistorischen Serie*, vol. 5, Fribourg 1964, p.447-453.

¹⁶ C'est ce que fait avec brio l'horloger Louis Courvoisier : COURVOISIER, Jean : «Les voyages du Chaux-de-Fonnier Louis Courvoisier en Italie du nord vers 1800», *Musée neuchâtelois* 1992, p. 57-81.

¹⁷ RADEFF, Anne : *Du café dans le chaudron. Economie globale d'Ancien Régime (Suisse occidentale, Franche-Comté, Savoie)*, Lausanne 1996, p. 409-424.

¹⁸ J'ai évoqué le cas des femmes et des enfants en voyage dans RADEFF, Anne : « De Gênes à Amsterdam. Voyage et consommation à l'époque de la République helvétique », *Histoire de la société de consommation. Marchés, culture et identités (15^e - 20^e siècles)*, Jakob TANNER, Béatrice VEYRASSAT, Jon MATHIEU, Hannes SIEGRIST et Regina WECKER éd., Zurich 1998, p. 94-96.

les plus complètes et les plus homogènes. En 1798, plusieurs sous-préfets peinent à remplir des questionnaires qui ne sont pas encore normalisés ; dès 1800, ils sont nombreux à renoncer à ce travail fastidieux.

Depuis des siècles, le canton est parcouru par des milliers de gens, Vaudois et étrangers. On peut commencer à mesurer l'ampleur de ces circulations au 18^e siècle. En 1764, 12% des Vaudois de sexe masculin âgés 16 à 60 ans quittent le pays. Pourtant, « le seul bailliage vaudois qui se soit dépeuplé entre 1754 et 1764 est celui du Gessenay »¹⁹. Ce bilan positif n'est pas uniquement dû à l'accroissement naturel de la population, mais aussi à l'installation de nombreux étrangers et au retour des émigrés. Comme le canton compte environ 145'000 habitants vers 1800²⁰, plusieurs milliers d'hommes ont quitté le pays, sans compter les femmes et les enfants.

Les étrangers qui franchissent les frontières pour séjourner temporairement ou durablement dans le pays sont au moins aussi nombreux. Il est impossible de connaître exactement leur nombre. Un millier sont recensés par le préfet du Léman en 1799. Il y en a certainement plus. D'une part, les sous-préfets ont souvent répondu de manière approximative, parfois même pas du tout, aux injonctions de leur supérieur. D'autre part, les tabelles n'enregistrent qu'un moment d'un phénomène qui dure plusieurs décennies. Un exemple le montre : le petit port de Cudrefin, sur la rive droite du lac de Neuchâtel, abrite un peu plus de 500 habitants en 1798²¹. Une liasse « contenant les états des hommes sortis du pays » indique, année après année, combien d'adultes ont quitté leurs foyers²². Prenons l'exemple de 1777, la dernière année conservée : une trentaine de Cudrefinois sont alors absents. Pourtant, aucun d'entre eux n'est parti en 1777 : les départs s'étalent sur plusieurs décennies et sept sont même antérieurs à 1750. Les mobilités globales sont donc très supérieures à celles que l'on observe sur une seule année. Elles s'inscrivent sur une longue période et les registres des passeports visés

¹⁹ HUBLER, Lucienne : « Emigration civile et émigration militaire à travers le recensement bernois de 1764 », *Gente ferocissima. Mercenariat et société en Suisse (XVe - XIXe siècle)*, Norbert FURRER, Lucienne HUBLER, Marianne STUBENVOLL et Danièle TOSATO-RIGO éds, Lausanne/Zurich 1997, p. 234-236 et 252.

²⁰ SCHLUCHTER, André : *Die Bevölkerung der Schweiz um 1800*, Berne 1988, p. 45.

²¹ 530 exactement : AMOOS, Anne-Marie : « Le recensement vaudois de mai 1798 », *Revue historique vaudoise* 1981, p. 85.

²² Archives cantonales vaudoises, Bic 21, 1743-1777; la liasse concerne tout le bailliage d'Avenches.

sous l'Helvétique n'en enregistrent qu'une partie, en donnant plus de relief aux migrants temporaires ou saisonniers qu'aux personnes ayant durablement quitté leurs foyers.

Ces voyageurs sont originaires de plusieurs dizaines de lieux différents, souvent très difficiles, voire impossibles à localiser. Afin d'éviter l'éparpillement, je me concentrerai sur les lieux les plus fréquemment cités, en prenant un seuil numérique assez bas pour ne pas limiter le point de vue : je retiendrai les lieux cités plus de trois fois. Les données reflètent le nombre des voyages plutôt que le nombre des voyageurs : une même personne peut en effet passer plus d'une fois en une année.

L'analyse des lieux d'origine montrera que les citadins sont nombreux sur les routes (point 2.1). Quant aux destinations, elles ne sont pas toujours urbaines ; les lieux les plus peuplés ou les plus proches ne sont pas ceux qui attirent le plus de monde (point 2.2). L'étroite interaction liant les villes aux villages et la plaine aux montagnes sera résumée à l'aide d'un tableau (point 2.3). Ces constatations sont généralisables à l'échelle européenne et extra-européenne (point 3). Enfin, nous verrons que le modèle de la centralité n'est pas approprié et qu'il faut lui préférer d'autres théories, plus proches des données : pour les voyageurs des années 1800, les villes sont plutôt des nœuds ou des noyaux que des centres (point 4).

Citadins en voyage

Le canton du Léman est plus industrialisé qu'on ne le pense généralement, surtout dans le Jura où prolifèrent les petites forges ainsi que les ateliers à domicile des boisseliers, des tailleurs et polisseurs de pierres fines et des horlogers. Ces activités de type extensif ne nécessitent guère de main-d'œuvre étrangère²³. En revanche, des centaines de migrants saisonniers viennent labourer, faucher, moissonner ou vendanger, à une époque où les machines agricoles sont encore rudimentaires²⁴. Plus de la moitié des

²³ PELET, Paul-Louis : «L'économie vaudoise à la fin de l'Ancien Régime, ou la prospérité sans manufactures» et RADEFF, Anne : «Circulations transfrontalières», *De l'ours à la cocarde : régime bernois et Révolution en Pays de Vaud (1536-1798)*, François FLOUCK, Patrick-R. MONBARON, Marianne STUBENVOLL et DANIELE TOSATO-RIGO eds, Lausanne 1998, p. 163-189.

²⁴ L'outillage se modernise au cours du 19^e siècle, mais la motorisation de l'agriculture ne s'effectue qu'au 20^e : WALTER, François : *Les campagnes fribourgeoises à l'âge des révolutions (1798-1856). Aspects économiques et sociaux*, Fribourg 1983, p. 219

voyageurs sont des montagnards²⁵. Cette position dominante est peu étonnante : le canton est enserré entre le Haut Jura à l'ouest et les Alpes au sud et à l'est. Le seul débouché de plaine important est, au nord-est, le Moyen Pays suisse ; or, les gens venus de Suisse ne font pas viser leur passeport.

L'importance relative des voyageurs citadins est difficile à estimer. On voit apparaître, à côté de villes dont le statut urbain est indiscutable, de petits bourgs de moins de 5'000 habitants, parfois même moins de 2'000. En Savoie par exemple, Sallanches (1'500 habitants) et Beaufort (3'800) sont cités six fois pour le premier, quatre pour le second ; leur population est relativement faible et spatialement dispersée ; ces bourgs dépourvus d'exonération de taille ont un statut proche de celui des villages²⁶. Je limiterai donc mon analyse aux lieux ayant un statut urbain attesté et abritant plus de 5'000 habitants vers 1800. J'y ajoute Neuchâtel : malgré sa petite taille, cette ville joue un rôle important. Les voyageurs venant des 10 villes retenues dans le tableau 1 ne sont cependant pas tous des citadins : certains peuvent être originaires du territoire environnant plutôt que des centres urbains. C'est très probablement le cas des ressortissants d'Aoste, de Parme et, surtout, d'Ivrée, d'où viennent 18 chaudronniers. En revanche, les Neuchâtelois sont bien originaires de la ville plutôt que de la Principauté en général : les gens venus du Locle, de La Brévine ou d'autres villages sont en effet désignés comme tels²⁷.

Ces citadins représentent le quart de l'effectif. Cette proportion semble modeste ; pourtant, ils sont surreprésentés par rapport au poids démographique réel des villes. La population urbaine est en effet nettement minoritaire dans l'Europe des années 1800 : les villes de plus de 5'000 habitants abritent entre 7% et 14% du total ; si l'on y ajoute celles de plus de 2'000 habitants, les proportions vont de 9 à 20%, nettement moins donc que les 25% de citadins qui entrent dans le canton²⁸. Il y a

ss.; NICOLAS-OBADIA, Georges : *Atlas statistique agricole vaudois*, Lausanne 1974, p. 167 ss.

²⁵ RADEFF, Anne : «Montagnes, plat pays et «remues d'hommes», in Thomas Busset et Jon Mathieu (Hrsg.), *Mobilité spatiale et frontières. Räumliche Mobilität und Grenzen*, Zürich 1998 (Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/ Geschichte der Alpen 1998/3).

²⁶ NICOLAS, Jean : *La Savoie au 18e siècle. Noblesse et bourgeoisie*, vol. 2, *Inflexions au siècle des Lumières*, Paris 1978, p. 1174.

²⁷ RADEFF, Anne : «Montagnes», tableau 2.

²⁸ Les estimations sont très différentes suivant les auteurs : 17.5% (13.8% si l'on se limite aux villes de plus de 5'000 habitants) pour BAIROCH, Paul, BATOU, Jean, CHÈVRE,

donc proportionnellement beaucoup de citadins sur les routes à la fin du 18^e siècle, contrairement à ce qu'affirmait Jacques Dupâquier sur l'« espace familial réduit » des habitants des villes. En fait, ce sont les paysans des plaines qui sont les moins nombreux à voyager. Cette sédentarité rurale, d'autant plus remarquable qu'elle concerne la majorité de la population, a frappé les démographes français qui ont parlé d'un « modèle de sédentarité d'Ancien Régime »²⁹.

Le nombre de citadins n'est pas directement fonction de la population des villes d'origine ni de leur distance au canton du Léman. Dans un rayon de 150 kilomètres, la Franche-Comté et la Bourgogne sont sous-représentées : Besançon et Dijon sont absentes du tableau 1. Les voyageurs viennent majoritairement de Genève et de Neuchâtel, mais aussi de villes plus lointaines comme Lyon, Gênes, Paris ou Stuttgart. Le canton attire des ressortissants de régions francophones, mais aussi italophones ou germanophones : les frontières linguistiques sont aisément franchies.

Les personnes exerçant des métiers très spécialisés (maçons, vanniers, rémouleurs, vitriers, sans doute aussi chaudronniers) sont des montagnards. Les citadins sont plus polyvalents, avec une seule spécialisation, celle des horlogers et des artisans genevois de la Fabrique (faiseurs de ressorts, graveurs, monteurs de boîtes). Mais ces métiers ne sont pas spécifiquement urbains : les horlogers sont aussi très nombreux à quitter les villages des montagnes neuchâteloises.

Aller vers les villes

Les voyageurs entrant dans le canton du Léman sont donc majoritairement originaires de villages, mais les citadins sont surreprésentés. Qu'en est-il des lieux de destinations ? L'attraction urbaine est-elle déterminante ?

Pierre : *La population des villes européennes. Banque de données et analyse sommaire des résultats, 800-1850*, Genève 1988, p. 255 (Europe sans la Russie) ; 9% (villes de plus de 2'000 habitants) pour SCHLUCHTER : *Die Bevölkerung*, p. 76 ; 12% pour HEAD, Anne-Lise : « Contrastes ruraux et urbains en Suisse de 1600 au début du 19^e siècle : la croissance démographique des villes et des campagnes et ses variables », *Mélanges d'histoire économique offerts au professeur Anne-Marie Piuz*, Liliane MOTTU-WEBER et Dominique ZUMKELLER éd., Genève 1989, p. 136, avec une définition plus large du fait urbain (p. 127). Head et Schluchter sont beaucoup plus précis que Bairoch, mais traitent de la Suisse, où l'on ne trouve pas de métropole comparable à Londres ou Paris.

²⁹ Modèle nuancé à l'échelle européenne par PERRENOUD, Alfred : « L'incidence de la migration sur la dynamique et les comportements démographiques », *Les migrations internes*, p. 483-486 ; à l'échelle française, par POUSSOU, « Les migrations internes », p. 217.

Pour répondre à cette question, je prendrai en considération tous les lieux considérés comme des villes ou des bourgs et jouissant des privilèges qui leur sont dévolus³⁰. Il peut s'agir de métropoles ou de tout petits bourgs comptant moins de 2'000, voire moins de 1'000 habitants. Le tableau 2 les recense tous, de Paris, avec ses 550'000 habitants, à La Sarraz, mille fois plus petite.

Tous les voyageurs ne vont pas vers des villes : 59% des lieux de destination (concernant 66% des voyages) sont urbains ; la proportion tombe à 22% (38% des voyages) si l'on ne retient, comme dans le cas précédemment étudié (tableau 1), que les villes de 5'000 habitants et plus, ainsi que Neuchâtel. Ces proportions sont, à nouveau, plus importantes que le poids démographique réel des villes : alors qu'elles représentent, nous l'avons vu, 9 à 20 % du total de la population, elles attirent plus de la moitié des voyageurs. Les destinations urbaines sont donc surreprésentées. Mais ces « villes » sont majoritairement des petites localités de moins de 5'000, souvent même de moins de 2'000 habitants (tableau 2 : 10 villes ont 5'000 habitants ou plus, 8 de 2 à 5'000, 11 moins de 2'000). Par ailleurs, près de la moitié des lieux de destination (un tiers des voyages) sont ruraux. Dans un canton aux riches campagnes comme celui du Léman, les mobilités ne sont pas seulement déterminées par la présence de villes et certains villages exercent une forte attraction. Les migrants se rendant dans des paroisses rurales sont des laboureurs ou des charbonniers, mais aussi des artisans ambulants (vanniers, chaudronniers, maçons). Des agriculteurs franc-comtois, par exemple, viennent de la haute vallée du Doubs. Ils franchissent les frontières de mai à octobre pour se rendre dans des villages du Jura et du pied du Jura vaudois. Quelques-uns, plus rares, vont vers des villes (Lausanne, Morges, Cossonay). Les artisans du textile (tailleurs, teinturiers, tisserands, culottiers) vont vers des villes. Les commerçants, même lorsqu'il s'agit de petits marchands ambulants, privilégient aussi les destinations urbaines, mais plusieurs ne doivent pas manquer de faire halte dans les villages et les hameaux qu'ils traversent. Les horlogers et les artisans de la Fabrique se rendent surtout à Genève. L'attraction exercée par les lieux de destination ne dépend pas du nombre de leurs habitants ni de leur proximité (par rapport aux lieux d'origine). Certes, les villes vaudoises les plus peuplées, Lausanne, Vevey et Yverdon, attirent beaucoup de monde ; mais le petit village de Concise, sur les rives du lac de Neuchâtel, précède Vevey, et celui de Ballaigue, sur

³⁰ Sur le statut urbain des villes et des bourgs vaudois : RADEFF, Anne : «Des villes sujettes», *De l'ours*, p. 281-309.

la route vers le col de Jougne, vient avant Berne. A part Lyon, Paris et Amsterdam, les métropoles sont absentes.

Cheminer de village en village

L'attraction des grandes villes est donc loin d'être dominante. Les voyageurs vont souvent dans de petits bourgs ou dans des villages. Plus encore : si, dans un troisième temps, on compare les lieux d'origine et ceux de destination, on s'aperçoit que les mobilités de village à village sont considérables. C'est ce que montre le tableau 3 : les lieux de départ (Mouthe, Genève,...) sont cités en colonne, les destinations (Neuchâtel, Morges, ...) en ligne. Le nombre de voyages, qui est de plusieurs centaines lorsque l'on étudie séparément les lieux d'origine puis les lieux de destination, décroît fortement ici (une centaine, en se limitant aux itinéraires cités plus de trois fois). Les voyageurs recensés en 1799 sont en effet très individualistes ; les groupes de plus de quatre personnes sont rares et des gens originaires du même endroit et qui font route ensemble ont coutume de se séparer en Suisse (ils ont donc des destinations différentes).

L'attraction entre les villages est importante : les itinéraires les plus nombreux sont ceux des laboureurs Haut-Jurassiens, originaires de Mouthe, qui descendent vers des villages du pied du Jura vaudois, Grancy et L'Isle. Les chaudronniers d'Ivrée, les maçons de Dunovalensia³¹, les charbonniers de Schieranco et les potiers d'étain du Val d'Ivedro vont vers de petites villes éloignées d'au moins 200 kilomètres. Pour ce faire, ils ont parfois traversé sans s'y arrêter durablement des villes plus importantes. Les rémouleurs et les marchands d'Habère³², en Savoie, ont aussi passé par plusieurs villes savoyardes et vaudoises pour atteindre le village de Concise, à une centaine de kilomètres. Les ressortissants des villages jurassiens de Sarrageois et de La Chaux Neuve sont majoritairement des commerçants qui descendent vers de petites villes vaudoises sises sur les rives du Léman. Les villageois sont donc très nombreux à se rendre dans d'autres villages ou de petites villes, en

³¹ Je n'ai pas réussi à localiser ce lieu avec précision. Il est très probablement situé dans les Alpes piémontaises.

³² La source ne précise pas s'il s'agit d'Habère-Poche ou d'Habère-Lullin, qui forment une seule paroisse jusqu'en 1841 : *Histoire des communes savoyardes* (département de Haute-Savoie), Henri BAUD, Jean-Yves MARIOTTE *et al.* eds, Roanne 1980, vol. 1, *Haute-Savoie, le Chablais*, p. 275. Ce livre ne donne pas la population de ces deux villages vers 1800.

parcourant parfois de longues distances. Quant aux citadins recensés dans le tableau 3, ils sont tous originaires de Genève. Les horlogers et les négociants de cette grande ville (à l'échelle suisse) sont nombreux à la quitter pour se rendre dans de plus petites. Ils préfèrent Neuchâtel et Yverdon à Lausanne, pourtant plus proche et plus peuplée.

L'importance des mobilités ne dépend donc pas directement de la taille (population) ou du statut (urbain ou rural) des lieux d'origine ou de destination. La distance kilométrique ne joue pas non plus un rôle explicatif. Des voyages de quelques dizaines de kilomètres, réalisables en un jour, comme ceux de Mouthe à Grancy ou L'Isle, coexistent avec de longs périple : ceux effectués par les Genevois et les Savoyards (2 à 3 jours) et, plus encore, par les Piémontais (au moins une semaine). Certes, les trajets d'une journée (une cinquantaine, en prenant tous les Franc-Comtois) sont plus nombreux que ceux nécessitant 2 à 3 jours (25) ou une semaine (une vingtaine), mais il n'y a pas de relation linéaire entre le nombre des déplacements et la distance parcourue. Des logiques multiples jouent un rôle essentiel : traditions locales et familiales ; statut politique, religieux et culturel des lieux de départ et d'arrivée ; fonctions commerciales, souvent rurales³³ ; facilités de trafic, avec en particulier le rôle joué par les voies d'eau comme le Rhin.

3. *Au-delà des mers*

Ces conclusions ne concernent pas uniquement le canton du Léman. Les commerçants qui traversent la ville de Bâle en 1799 sont souvent des citadins, mais ils ne viennent pas tous des plus grandes villes (ni d'ailleurs des plus petites), ni enfin des plus proches. Leurs lieux de destination sont nettement plus urbains que ceux des voyageurs qui entrent dans le canton du Léman, mais il n'y a pas de lien de dépendance entre, d'une part, la taille des villes et leur distance kilométrique à Bâle, d'autre part leur pouvoir d'attraction. De même, les dizaines de Neuchâtelois qui quittent leur Principauté à la même époque vont surtout vers des villes, parfois très importantes, mais sans privilégier les plus peuplées ou les plus proches³⁴.

D'autres historiens confirment ces constatations. Les migrations alpines sont particulièrement bien connues. Laurence Fontaine, spécialiste de l'histoire du colportage, a contesté le fait de considérer la distance

³³ RADEFF, *Du café*, p. 370-377.

³⁴ Archives d'Etat de Neuchâtel, AC 522/65 (Registre des passeports, vol. 1), 1796-1805; je développerai ces cas dans RADEFF, *Mobile immobilité*.

kilométrique comme une variable explicative³⁵. Elle a montré qu'il faut aussi tenir compte de causalités plus complexes : rôle joué par les parentèles, par les élites locales et par l'Etat, localisation des marchés du travail. Au Tessin, terre d'émigration par excellence, Raffaello Ceschi a décrit une migration de la montagne à la montagne³⁶. Les travaux de Chantal et Gilbert Maistre confirment ces dires pour le cas de la Savoie : les colporteurs savoyards, comme les migrants tessinois, engagent, lorsqu'ils le peuvent, des gens venus des villages montagnards voisins pour cultiver leurs terres pendant leur absence, induisant des mobilités de village à village³⁷.

Les migrants définitifs ne se rendent pas tous dans des villes, mais aussi dans des régions rurales³⁸. A l'échelle européenne, les catholiques suisses, savoyards ou lorrains qui repeuplent la Franche-Comté à la fin du 17^e siècle vont rarement dans les villes, où « l'accès à la qualité de citoyen était plus difficile et coûtait cher en raison de droits de réception assez élevés »³⁹. Au-delà des mers, les destinations des migrants quittant l'Europe pour les Amériques ne sont pas non plus toujours urbaines. Certes, les banquiers et les négociants suisses « se regroupent à Philadelphie, haut-lieu du négoce et capitale dès 1790, et plus encore à New York dès les débuts du 19^e siècle »⁴⁰. Mais des colonies de cultivateurs, souvent malheureuses et infructueuses, s'y multiplient après la crise des années 1816-1817, tandis que des artisans en quête d'ouvrage

³⁵ FONTAINE, Laurence : «Gli studi sulla mobilità in Europa nell'età moderna : problemi e prospettive di ricerca», *Quaderni storici* 1996, p. 739-756.

³⁶ CESCHI, Raffaello : «Migrazioni dalla montagna alla montagna», *Gewerbliche Migration im Alpenraum*, Bolzano 1994, p. 15-45.

³⁷ MAISTRE, Chantal et Gilbert, HEITZ, Georges : *Colporteurs et marchands savoyards dans l'Europe des 17^e et 18^e siècles*, Annecy 1992, p. 73-76.

³⁸ Un exemple : BOLZERN, Rudolf : «Massenwanderung zur Zeit aufgeklärter Peuplierungspolitik : die Auswanderung von Schweizern nach Andalusien 1767-1769 als Migrationsphänomen des 18. Jahrhunderts», *Le chemin d'expatriation*, Bâle 1992, p. 17-32. Ce volume contient une synthèse récente sur l'émigration suisse : GOEHRKE, Carsten : «Die Erforschung der Auswanderung aus der Schweiz : Schwerpunkte - Methoden - Desiderata», *Le chemin*, p. 5-16.

³⁹ GRESSET, Maurice, DEBARD, Jean-Marc : «La Franche-Comté dans la monarchie française», *Histoire de la Franche-Comté*, Roland FIÉTIER éd., Toulouse 1977, p. 264.

⁴⁰ VEYRASSAT, Béatrice : *Réseaux d'affaires internationaux, émigrations et exportations en Amérique latine au 19^e siècle. Le commerce suisse aux Amériques*, Genève 1994, p. 61-80 (citation : p. 65).

parcourent le pays, faisant halte dans des villes comme dans des villages ou des maisons isolées⁴¹. Dans le cas des migrations durables ou définitives, les personnes les plus aisées ou les plus qualifiées se rendent généralement dans des villes, tandis que les petits artisans ou les paysans peuvent parcourir de très longues distances pour aboutir dans des zones rurales⁴².

4. Des centres, des nœuds ou des noyaux⁴³ ?

Cette vision des mobilités, où les zones rurales exercent une attraction importante, n'est pas en accord avec le schéma proposé par Jacques Dupâquier, qui donne un rôle moteur aux villes, figurées par un grand cercle central autour duquel gravitent quelques villages, et minimise l'importance des migrations strictement rurales, assimilées à un « bruitage ». On peut penser que cette inadéquation résulte, du moins en partie, des différences entre les phénomènes observés. Dupâquier privilégie les migrations impliquant un déracinement, alors que les mobilités présentées dans ce texte sont majoritairement temporaires et saisonnières. Elles peuvent cependant devenir pluri-annuelles, voire déboucher sur une installation définitive loin du lieu d'origine : les limites entre les divers types de mobilités sont floues. Jacques Dupâquier n'est cependant pas le seul à donner un rôle moteur aux villes. Des théories élaborées pendant la seconde moitié du 19^e siècle, en pleine phase d'explosion urbaine, le font aussi. Certaines sont encore utilisées de nos jours, après avoir fait l'objet de révisions. C'est le cas du modèle gravitaire et des lois de Ravenstein, qui donnent un rôle explicatif majeur à la distance kilométrique d'une part, au nombre d'habitants des villes de l'autre⁴⁴. Or, nous l'avons vu, ces deux mesures ne déterminent pas le

⁴¹ VEYRASSAT : *Réseaux*, p. 133 ss ; RADEFF, Anne et NICOLAS, Georges : « Mobilités, conjonctures et économie globale en Suisse et en Europe (18^e et 19^e siècles) », *Mélanges offerts au professeur André Lasserre*, pour le long périple d'un horloger neuchâtelois (à paraître).

⁴² *Le chemin d'expatriation* donne de nombreux exemples de migrants aisés et spécialisés allant vers des villes : officiers, savants et éducateurs suisses en Russie (Gisela BALLMER-TSCHUDIN) « confiseurs grisons dans le monde entier » (Roman BÖHLER) ; marchands suisses au Brésil et au Mexique (Béatrice VEYRASSAT).

⁴³ STENE : *Fiches épistémologiques*, à paraître.

⁴⁴ Présentation résumée dans JOHNSTON, R. J., GREGORY, Derek, SMITH, David M. : *The dictionary of human geography*, 2^e éd., Oxford 1986, p. 185-6 et 297-8; critique des

volume de déplacements : de nombreuses personnes peuvent parcourir de très longues distances et se diriger vers des villages ou de toutes petites villes.

La vision de Jacques Dupâquier reflète surtout une théorie très influente formulée dans l'entre-deux-guerres, celle de la centralité : pour Walter Christaller, les villes sont réparties selon une hiérarchie spatiale hexagonale ; plus leur rang est élevé, plus elles sont rares et éloignées les unes des autres. La forme géométrique du réseau est déterminée par le rayon de distribution des marchandises (*zentrale Güter*) autour d'un lieu central (*zentrales Ort*), et donc par la circulation des personnes qui parcourent de plus ou moins grandes distances pour s'approvisionner. Les mobilités sont au coeur de la théorie de Christaller et les transports et les communications font partie des fonctions centrales (*zentrale Funktionen*)⁴⁵. Le schéma 1 montre quel devrait être le volume théorique des déplacements entre des lieux hiérarchisés. Il élargit celui de Dupâquier : d'abord, on y voit deux villes plutôt qu'un seul centre ; ensuite, les villages de plaine y sont distingués de ceux qui se trouvent en montagne (Alpes et Jura)⁴⁶. Cette distinction, essentielle lorsqu'on étudie les mobilités, ne signifie pas que les montagnards sont prédisposés à quitter leurs villages, pas plus d'ailleurs que les citadins ne sont voués à la sédentarité⁴⁷. Le schéma 1, fidèle à la logique de la centralité, représente des relations très fortes de ville en ville, fortes des villages vers les villes, faibles des villages vers les villages (un simple « bruitage », selon Jacques Dupâquier). Les mobilités observées (schéma 2) sont bien différentes de

lois de Ravenstein dans CALDWALLADER, Martin : *Migration and residential mobility. Macro and micro-approaches*, Madison 1992, p. 39-45.

⁴⁵ CHRISTALLER, Walter : *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena 1933. Un résumé récent : JOHNSTON, *The dictionary*, p. 47-49. MICHALAKIS, Méléti et NICOLAS-O., Georges : «Le cadavre exquis de la centralité: l'adieu à l'hexagone régulier», *Eratosthène-Sphragide* 1, 1986, p. 15-37 prouvent que ce modèle est mathématiquement faux.

⁴⁶ J'ai adopté la définition des montagnes, selon des critères essentiellement géologiques et géomorphologiques, de CHAUVE, Pierre : *Jura*, Paris 1975, p. 18-25 et de BÄTZING, Werner : *Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert. Eine Analyse von «Entwicklungstypen» auf Gemeinde-Ebene im Kontext der europäischen Tertiarisierung*, Berne 1993, p. 24 ss.

⁴⁷ Le cahier No 3 (1998) de la revue *Histoire des Alpes* est consacré aux mobilités montagnardes.

ce que prévoit la théorie. Les voyages les plus nombreux ont lieu de village à village ; ils sont moins fréquents de ville à ville et rares des villages vers les villes. Si l'on pondère ces nombres absolus par le poids démographique des villes comparé à celui des villages, l'attraction urbaine devient plus importante, mais celle des villages reste considérable et ne peut absolument pas être assimilée à un bruitage.

Les modèles reposant sur la théorie de la centralité n'expliquent donc pas les mobilités. La valorisation du centre est le propre des représentants du pouvoir, qui rêvent d'imposer leur logique à tout un pays, sans y parvenir. Il faut abandonner la théorie des places centrales pour comprendre le fonctionnement des sociétés d'Ancien Régime et du début du 19^e siècle. Il ne s'agit pas pour autant de renoncer à toute modélisation pour aborder ce problème très complexe. On peut utiliser la notion de nodalité (les villes vues comme des nœuds plutôt que comme des centres)⁴⁸. En amont, c'est-à-dire plus près des sources, la théorie des structures géographiques (les villes comme noyaux) permet de poser, à partir des données, le problème de la hiérarchisation, qui n'est pas postulée mais déduite, finale et non pas initiale⁴⁹. Ainsi, il ne s'agit pas de refuser toute modélisation, mais de trouver une approche souple ne reflétant pas les a-priori théoriques des chercheurs et permettant de relativiser les conséquences de la volonté centralisatrice des pouvoirs administratifs et politiques.

Les recherches récentes sur les mobilités à la fin de l'Ancien Régime et au début du 19^e siècle montrent donc que le rôle des villes doit être relativisé. Certes, des métropoles européennes (Londres, Paris, Rome) attirent alors des dizaines de milliers de personnes. Ce n'est cependant pas toujours vers les plus grandes villes que les gens se déplacent, comme le

⁴⁸ La nodalité a par exemple été utilisée par LEPETIT, Bernard : *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740 - 1840*, s.l. 1984, p. 66-71 et évoquée par HOHENBERG, P. M., LEES, L. Hollen : *The making of urban Europe, 1000-1950*, Cambridge etc. 1985, p. 4-5.

⁴⁹ Un texte récent : JOLIVET, Rémy et NICOLAS, Georges : «Signe géographique : chorèmes et tégéos», *Cahiers de géographie du Québec* 35, 1991, p. 535-564. Une application aux problèmes de réseaux : ESCOLAR, Marcelo : *Los lugares donde se fijò el movimiento (diferenciación e identificación geográfica)*, 2 vol. dactyl., Buenos Aires 1992. J'ai présenté cette théorie aux historiens dans : RADEFF, Anne : «Découpages régionaux et changements d'échelle : foires de France, d'Angleterre et de Suisse au 18^e siècle», *Histoire régionale et méthodes informatiques*, Bâle 1996, p. 34-45.

prouve le cas des milliers de migrants qui descendent chaque année sur les rives de la mer du Nord.

En Suisse, les mobilités sont de moindre ampleur et de nature différente : on ne peut pas comparer l'attraction exercée par Londres ou Paris, ni même par des nébuleuses de ports maritimes, à celle des villes suisses, même les plus grandes. Les citadins craignent d'ailleurs la concurrence des migrants et limitent ou ferment l'accès à la bourgeoisie. Cette attitude n'empêche pas les gens de venir, surtout en Suisse occidentale. Genève et Neuchâtel attirent de nombreuses personnes tout au long du 18^e siècle⁵⁰. En 1798, Lausanne et Morges n'abritent plus qu'un tiers de bourgeois : tous les autres habitants, venus de l'extérieur, ont un statut politique inférieur⁵¹. L'attraction des villes suisses est donc limitée par leur petite taille et par le protectionnisme des bourgeois, mais les paysans sont tout de même nombreux à s'y installer. Les campagnes ne se vident pas pour autant. Bien au contraire : tout au long du 18^e siècle, la croissance démographique des campagnes est aussi forte, voire plus, que celle des villes⁵². Des paysans prennent résidence dans d'autres villages. Dans la Principauté de Neuchâtel par exemple, de nombreux artisans s'installent sur le littoral, attirés par les indiennes, tandis que des ouvriers, des domestiques et des fermiers étrangers peuplent les Montagnes horlogères⁵³.

L'arrivée saisonnière de centaines d'hommes et de femmes fait écho à cette migration durable. Ils viennent dans les villages pour y effectuer divers travaux agricoles, y faire du petit commerce ou de l'artisanat ambulant. Leurs itinéraires, souvent déroutants, témoignent de l'intensité des mobilités rurales et montrent que l'attraction des villes est loin d'être dominante. Les déplacements de village à village sont beaucoup plus

⁵⁰ HEAD-KÖNIG, Anne-Lise : « Hommes et femmes dans la migration. La mobilité des Suisses dans leur pays et en Europe (1600-1900) », *Les migrations internes*, p. 227-230; PERRENOUD, *La population*, p. 270-280; KÖRNER, Martin : « Stadt und Land in der frühen Neuzeit », *Stadt und Land in der Schweizer Geschichte : Abhängigkeiten - Spannungen - Komplementaritäten*, Bâle 1998, p. 58-60.

⁵¹ RADEFF, Anne : « Une belle sujette qui forçait dans son corset de campagnes », in *Histoire de Lausanne*, Jean-Charles BIAUDET dir., Lausanne et Toulouse 1982, p. 179-181; LASSERRE, André, GARDIOL, Nathalie et RADEFF, Anne : « Morges en 1798 : port ou riviéra? », *Revue historique vaudoise* 1987, p. 88-92.

⁵² HEAD, « Contrastes ruraux », p. 136; BAIROCH, *La population*, p. 256-257.

⁵³ HENRY, Philippe : « L'évolution démographique », *Histoire du Pays de Neuchâtel*, t. 2, *De la Réforme à 1815*, Hauterive 1991, p. 152-156.

Tableau 1 : citadins entrés dans le canton du Léman en 1799 (nombre de voyages)

Légende

Mar : marchands (marchands, négociants, commerçants)

Lab : laboureurs (laboureurs, agriculteurs, cultivateurs, journaliers, manouvriers)

Chau : chaudronniers (chaudronniers, magnins, fondeurs ou potiers d'étain, potiers, ferblantiers, quincailliers)

Hor : horlogers (horlogers et artisans de la Fabrique : faiseurs de ressorts, graveurs, monteurs de boîtes)

Maç : maçons (maçons, tailleurs de pierres, rarement gypsiers)

Char : charbonniers

Col : colporteurs (colporteurs, marchands ambulants, marchands spécialisés)

Mil : militaires (aides-majors, officiers d'artillerie, lieutenants, marins, militaires, conscrits, soldats ou matelots)

Van : vanniers

Rém : rémouleurs (rémouleurs, aiguseurs)

Vit : vitriers, verriers

Voit : voituriers (voituriers ou muletiers)

Chir : chirurgiens, médecins

Div : divers

N.d. : non donné

Total 1 : total des voyages effectués par des citadins (lieux cités plus de 3 fois)

Total 2 : total des voyages des citadins et des ruraux (lieux cités plus de 3 fois)

Tableau 1 (début)

Lieu ¹	Distance ²	Population ³	Nb cit	Mar	Lab	Chau	Hor	Maç	Char	Col
Genève	15 km	25'000	43	9	1	0	24	0	0	0
Ivrée	170 km	7'000	19	0	0	18	0	0	1	0
Neuchâtel	20 km	4'000	18	3	2	0	0	0	0	1
Aoste	100 km	5'000	9	3	0	0	0	0	0	0
Lyon	160 km	109'000	7	4	0	0	0	0	0	0
Gênes	350 km	90'000	6	0	0	0	0	0	0	0
Paris	450 km	550'000	5	1	0	0	0	0	0	1
Arbois	80 km	7'000	4	2	1	0	0	0	0	0
Stuttgart	350 km	20'000	4	0	0	0	0	0	0	0
Parme	400 km	34'000	4	0	0	0	0	0	0	3
Total 1			119	22	4	18	24	0	1	5
Total 2			492	161	94	42	32	26	21	16
% t1/t2			24%	14%	4%	44%	75%	0%	5%	31%

Tableau 1 (fin)

Lieu	Distance	Population	Nb cit	Mil	Van	Rém	Vit	Voit	Chir	Div	n.d.
Genève	15 km	25'000	43	0	0	0	0	0	0	6	3
Ivrée	170 km	7'000	19	0	0	0	0	0	0	0	0
Neuchâtel	20 km	4'000	18	2	0	0	0	0	0	9	1
Aoste	100 km	5'000	9	0	0	0	0	0	4	2	0
Lyon	160 km	109'000	7	0	0	0	0	0	0	2	1
Gênes	350 km	90'000	6	3	0	0	0	1	0	2	0
Paris	450 km	550'000	5	0	0	0	0	0	0	1	2
Arbois	80 km	7'000	4	0	0	0	0	1	0	0	0
Stuttgart	350 km	20'000	4	1	0	0	0	0	0	3	0
Parme	400 km	34'000	4	0	0	0	0	0	0	1	0
Total 1			119	6	0	0	0	2	4	26	7
Total 2			492	10	9	8	7	5	5	45	12
% t1/t2			24%	60%	0%	0%	0%	40%	80%	58%	58%

Tableau 2 : destinations urbaines des personnes passant dans le canton du Léman en 1799 (nombre de voyages)

Lieu ⁴	Distance ⁵	Population	Nb cit
Neuchâtel	20 km	4'000	95
Lausanne	-	9'000	65
Genève	15 km	25'000	36
Yverdon	-	2'500	34
Vevey	-	3'300	22
Berne	50 km	12'000	20
Morges	-	2'100	18
Fribourg en Suisse	20 km	5'000	14
Orbe	-	1'700	14
Grandson	-	800	12
Moudon	-	1'500	12
Cossonay	-	700	11
Jougne	10 km	600 ⁶	11
Bâle	140 km	15'500	9
La Sarraz	-	500	8
Lyon	160 km	109'000	8
Payerne	-	1'900	8
Aubonne	-	1'400	7
Sallanches	70 km	1'500	7
Aoste	100 km	5'000	6
Echallens	-	600	6
Paris	450 km	550'000	6
Pontarlier	30 km	3'300	6
Besançon	100 km	25'000	5
Carouge	15 km	4'000	5
Estavayer	8 km	1'200'	5
Soleure	80 km	3'600	5
Amsterdam	900 km	217'000	4
Lucerne	150 km	4'300	4
Total			463

**Tableau 3 (début) : origines et destinations des personnes entrant dans le canton du Léman en 1799
(nombre de voyages)**

Vge : village ; m : montagne. Les cases indiquent le nombre de voyages, suivi par la distance kilométrique entre le lieu d'origine et le lieu de destination, mise entre parenthèses.

Lieux	Statut des lieux de destination ↓	Nb cit	Mouthé	Genève	Ivrée	Dunova-lensia	Habère	Schie-ranco	Sarra-geois	Chaux-Neuve	Val Divedro
Statut des lieux d'origine →			Vge m (1'000 hab)	Ville (25'000 hab)	Ville m (7'000 hab)	Vge m ?	Vge m	Vge m	Vge m (200 hab)	Vge m (800 hab)	Vges m
Neuchâtel	Ville (4'000 hab)	16		6 (130 km)		6 (? km)					4 (270 km)
Morges	Ville (2'100 hab)	11	6 (60 km)						5 (65 km)		
Grancy	Village de plaine (300 hab)	11	11 (45 km)								
L'Isle	Village de plaine (700 hab)	10	10 (35 km)								

Tableau 3 (fin)

Lausanne	<i>Ville (9'000 hab)</i>	8		4 (60 km)						4 (65 km)	
Cossonay	<i>Ville (700 hab)</i>	7	7 (45 km)								
Yverdon	<i>Ville (2'500 hab)</i>	6		6 (90 km)							
Vevey	<i>Ville (3'300 hab)</i>	6			6 (200 km)						
Concise	<i>Village de plaine (600 hab)</i>	5					5 (90 km)				
Jougne	<i>Bourg de montagne (600 hab)</i>	5						5 (300 km)			
Le Locle	<i>Village de montagne</i>	4		4 (160 km)							
Yens	<i>Village de plaine (500 hab)</i>	4	4 (65 km)								
Totaux		93	38	20	6	6	5	5	5	4	4

Notes des tableaux

¹ Cités plus de trois fois.

² Ces distances, approximatives, ont été calculées par rapport aux frontières les plus proches du canton du Léman.

³ Les populations des villes de 5'000 habitants et plus sont arrondies à 500 près, celles en dessous à 100 près. Les données sont tirées de sources diverses, en particulier : MATHIEU, Jon: « Urbanisierung in den Alpen von 1500 bis 1800. Fakten und Thesen », in *Quand la montagne aussi a une histoire. Mélanges offerts à Jean-François Bergier*, Martin KÖRNER et François WALTER éd., Berne etc. 1996, p. 344-5; *Dictionnaire des communes du département du Doubs* (abrégé : DCD), Jean COURTIEU éd., 6 vol., Besançon 1982-1987; RADEFF, Anne : *Du café...*, p. 56-58; BAIROCH, *La population en dernier recours*.

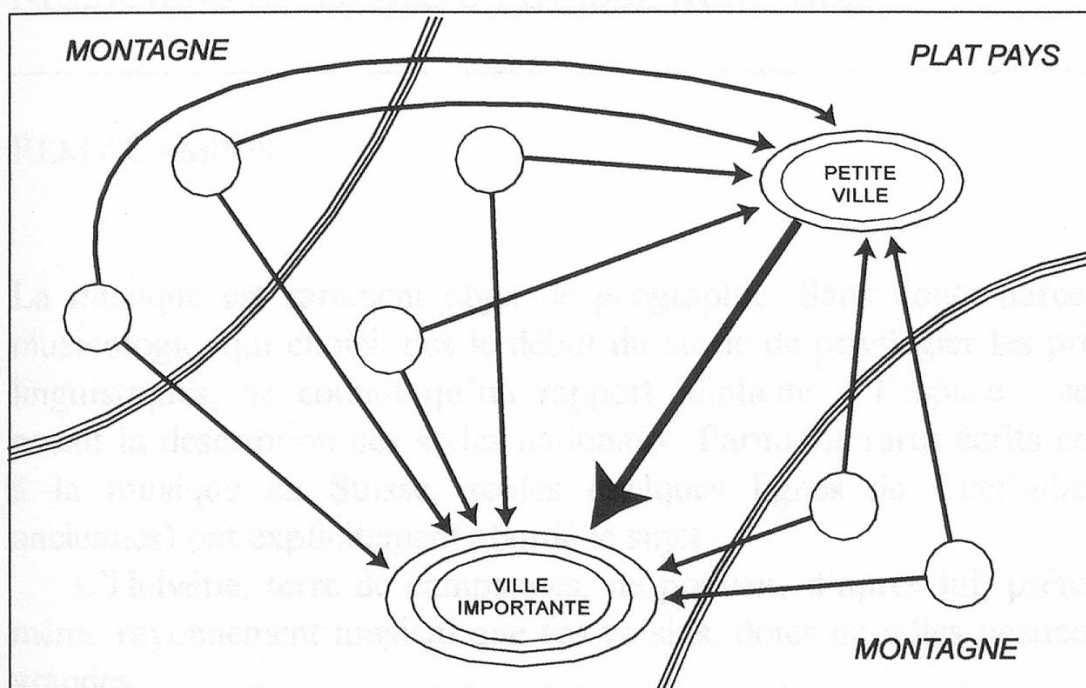
⁴ Lieux cités plus de trois fois.

⁵ Jusqu'aux frontières vaudoises.

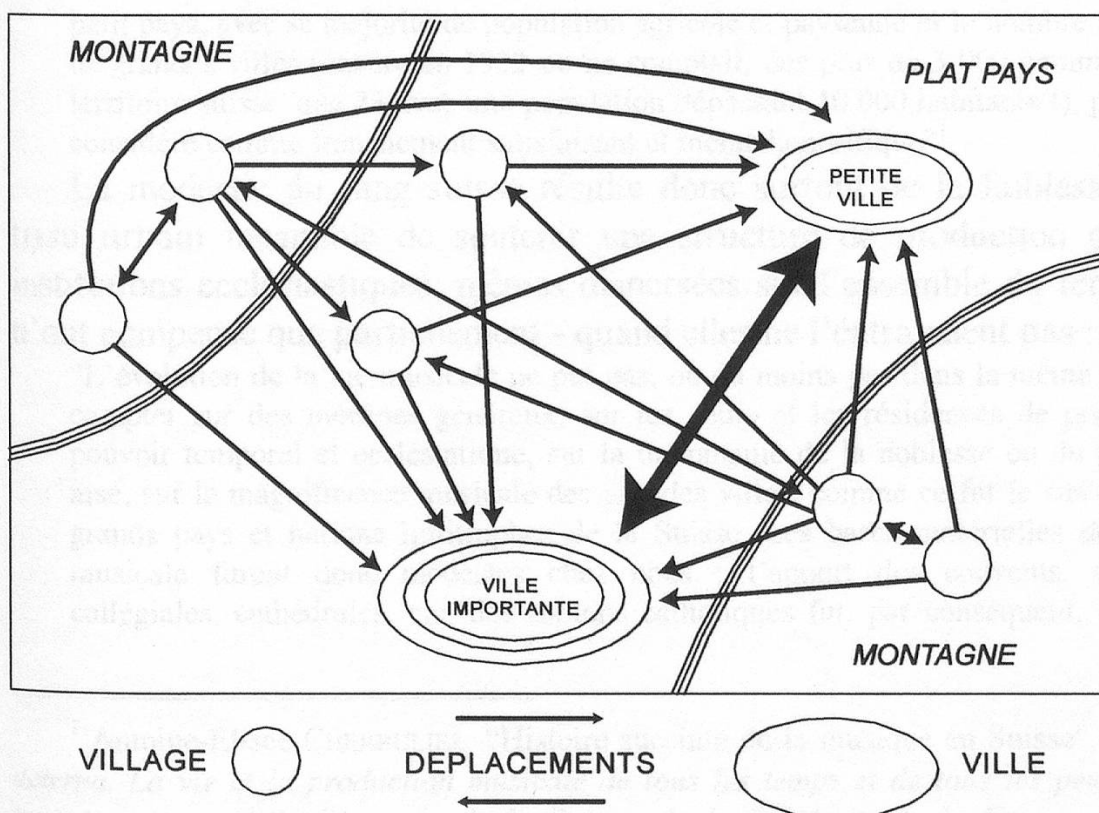
⁶ Archives départementales du Doubs, 1 C 404, 1765-1771: Jougne est un « bourg » de 585 habitants; je remercie Maurice Gresset pour cette indication. En 1790, la population, sans doute surestimée, est évaluée à 983 personnes (DCD, p. 1707).

⁷ Je remercie Hubert Foerster, aux Archives d'Etat de Fribourg, qui m'a communiqué ce nombre (approximatif, comme les autres).

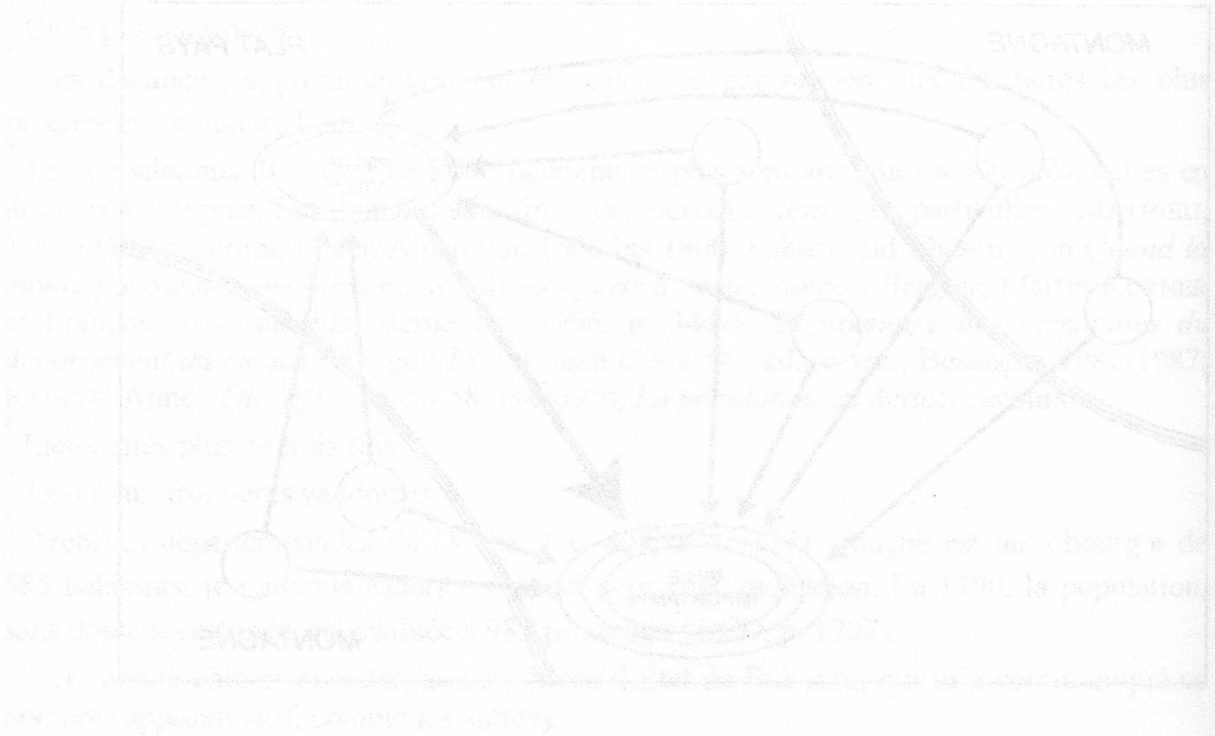
THEORIE DE LA CENTRALITE



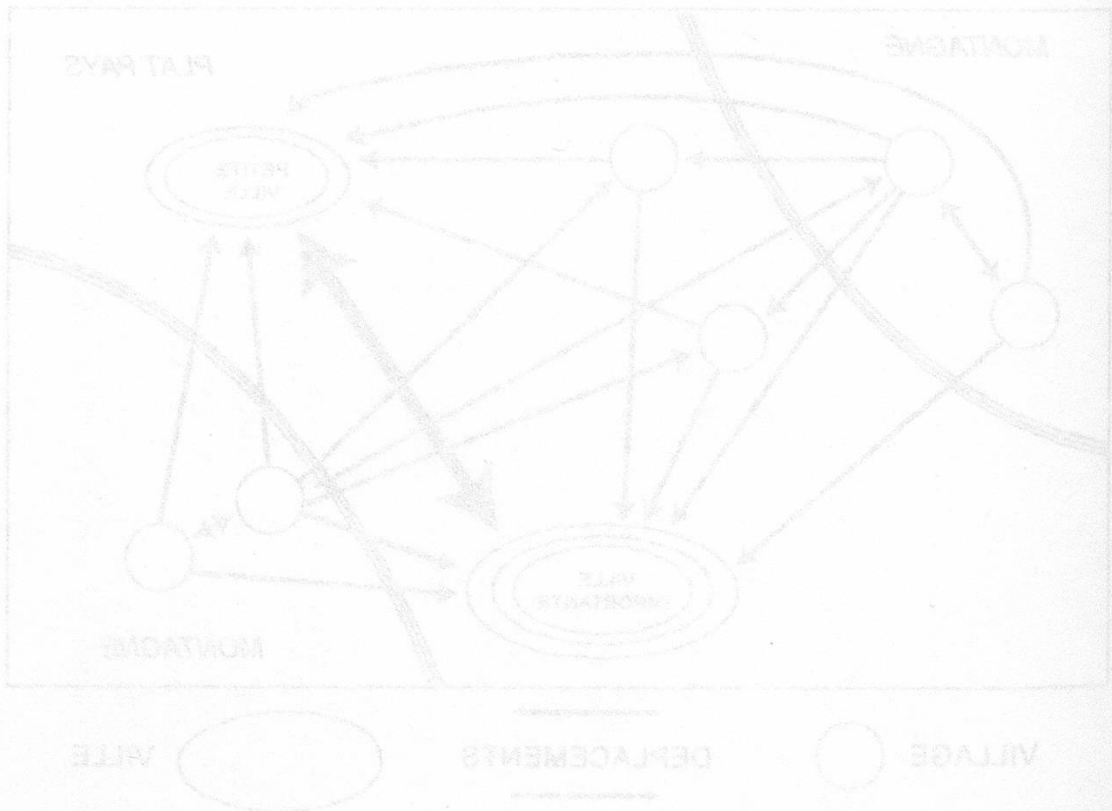
MOBILITES OBSERVEES



Conception et réalisation: Georges NICOLAS, 1999



MOBILITES OBSERVEES



Conception et réalisation: Georges NICOLAS, 1980

LE CŒUR VIDE DE L'EUROPE

MUSICIENS ET VILLES DE SUISSE ROMANDE

RÉMY CAMPOS

La musique est rarement objet de géographie. Sans doute parce que la musicologie, qui choisit dès le début du siècle de privilégier les problèmes linguistiques, ne connut qu'un rapport implicite à l'espace : celui que posait la description des styles nationaux. Parmi les rares écrits consacrés à la musique en Suisse, seules quelques lignes de Cherbuliez (déjà anciennes) ont explicitement abordé le sujet.

L'Helvétie, terre de campagnes, ne pouvait, d'après lui, prétendre au même rayonnement musical que ses voisins, dotés de villes beaucoup plus grandes :

"[...] un examen attentif fait entrevoir un si grand nombre de personnalités actives et mêmes éminentes, tant d'efforts honnêtes et en partie couronnés de succès notables en vue d'approfondir et d'élever le culte de la musique, la vie musicale officielle et inofficielle, que le résultat d'un résumé rétrospectif de l'histoire musicale d'un si petit pays, avec sa majorité de population agricole et paysanne et le nombre restreint de grandes villes (encore en 1922 on ne comptait, des plus de 3 000 communes du territoire suisse, que 23 avec une population dépassant 10 000 habitants !), peut être considéré comme franchement satisfaisant et même honorifique"¹.

La modestie du rang suisse résulte donc surtout de la faiblesse d'un tissu urbain incapable de soutenir une structure de production que les institutions ecclésiastiques, mêmes dispersées sur l'ensemble du territoire, n'ont compensé que partiellement - quand elles ne l'entravaient pas :

"L'évolution de la vie musicale ne put pas, ou du moins pas dans la même mesure, compter sur des mécènes généreux, sur les cours et les résidences de princes du pouvoir temporel et ecclésiastique, sur la mélomanie de la noblesse ou du patriciat aisé, sur la magnificence musicale des grandes villes, comme ce fut le cas dans les grands pays et nations limitrophes de la Suisse. Les bases matérielles de la vie musicale furent donc modestes chez nous ; l'apport des couvents, abbayes, collégiales, cathédrales, etc. des cantons catholiques fut, par conséquent, d'autant

¹ Antoine-Elisée CHERBULIEZ, "Histoire succincte de la musique en Suisse", *Musica aeterna. La vie et la production musicale de tous les temps et de tous les peuples, en tenant compte particulièrement de la Suisse, de la Belgique, de la France et de la musique de nos jours*, Gottfried SCHMID, dir., Editions M. S. Metz S. A., Zurich/Lausanne/ Bruxelles, 1949, vol. II, p. 147.

plus précieux dans ce domaine, surtout entre le Ve et le XVIIIe siècle. La Suisse réformée de langue allemande et française ne s'est intéressée que très partiellement à la musique d'Eglise ; elle l'a même complètement abolie dans certaines régions. Le culte de la musique profane en famille, à l'école et dans la société bourgeoise fut également restreint (à quelques exceptions près) dans les cantons réformés².

L'explication - faisant intervenir la géographie comme dernière instance (cause profonde et déterminante) - a des accents braudéliens³. L'espace n'y a de pertinence que lorsque le pays est envisagé dans sa globalité, le reste de l'étude de Cherbuliez n'y prêtant pas attention. Or les musiciens ont eu "personnellement" affaire à lui, en s'y heurtant ou en tentant de l'aménager. C'est donc "à leur hauteur" qu'on placera notre point d'observation.

Agir "en grand"

L'utopie d'un espace lisse

La Société helvétique, fondée à Lucerne en 1808⁴, eut pour principe d'organiser régulièrement des fêtes musicales à travers tout le pays. D'abord limitées à la Suisse alémanique (Zurich, 1809 - Lucerne, 1810 - Schaffhouse, 1811 - Zurich, 1812 - Bern, 1813 - Fribourg, 1816 - Zurich, 1818 - Bâle, 1820 - Soleure, 1822), les manifestations gagnèrent la Romandie à la suite de la réunion lausannoise de 1823 : après Lucerne en 1824 et Saint Gall en 1825, Genève accueille la Société en 1826, puis ce sont Berne (1827), Neuchâtel (1828), Zurich (1829), Winterthur (1830), Genève (1834), Zurich (1838), Bâle (1840), Lucerne (1841), Lausanne (1842), Fribourg (1843), Soleure (1849), Berne (1851) et Sion (1854). L'enthousiasme s'essouffle alors : trois ultimes réunions (Genève, 1856 ; Bâle, 1860 ; Zurich, 1867) précéderont la dissolution de la Société en 1891.

L'objectif visé par la société est d'étendre la pratique musicale amateur à la Confédération toute entière. Dans un discours prononcé lors de la

² *Ibid.*, p. 147-148.

³ Celui de la *Méditerranée* parlant, dans la préface de la première édition (1949), d'une "décomposition de l'histoire en plans étagés. Ou si l'on veut, [d'une] distinction, dans le temps de l'histoire, d'un temps géographique, d'un temps social, d'un temps individuel." (Paris, Armand Colin, 1990, p. 18)

⁴ Aucune étude systématique sur la Société helvétique de musique n'a été encore publiée en Français. Ce qu'on regrettera d'autant plus que l'ouvrage de Gerhard BUCKY (*Die Rezeption der schweizerischen Musikfeste (1808-1867) in der Öffentlichkeit*, publié à Zurich en 1934) est déjà ancien.

réunion de 1828, tenue à Neuchâtel, le président Georges-Hyde de Seigneux s'enflamme :

“Rappelons-nous d'ailleurs que le but essentiel de nos réunions est de former des relations d'estime et d'amitié entre Suisses de tous les cantons, et que notre société vaut à tous ses membres l'inappréciable avantage de pouvoir parcourir l'Helvétie dans toute son étendue, et d'y trouver partout des Amis et des Frères [...].

Rappelons-nous que notre société est bien moins un conservatoire de musique qu'un conservatoire d'harmonie morale, de concorde, d'union helvétique, de bienveillance entre tous ses membres, en un mot un conservatoire de toutes les nobles affections qui constituent l'amour de la Patrie !”⁵

Arpenter l'espace tout en lui donnant une signification politique, pratiquer la musique pour encourager la concorde nationale : la Société helvétique est une institution artistique *et* politique, une entreprise d'unification de l'espace et des esprits suisses. Le discours très lyrique adressé par D.-A. Chavannes aux sociétaires lors de la réunion lausannoise de 1823 ne permettait pas d'en douter :

“Vous êtes chez des frères qui se font gloire de vous appartenir et qui mettent toute leur ambition à se rendre dignes, par leur attachement et leur dévouement à la patrie commune, de la place qu'ils ont le bonheur d'occuper aujourd'hui dans la Confédération [...].

Partagés comme nous le sommes en vingt-deux Etats unis il est vrai par un lien commun, mais séparés par leurs lois, leurs usages, leurs moeurs, leur langage, nous avons besoin d'apprendre à nous connaître personnellement pour surmonter les préventions que ces différences pourraient alimenter [...].

Ne voyons-nous pas ici les deux extrémités de notre chère Suisse se réunir pour former avec ses parties intermédiaires une chaîne non interrompue d'instruments montés au diapason de la fraternité la plus douce, disons-le hautement : du patriotisme le plus pur ?”⁶

Le mouvement déborde d'ailleurs l'art musical. Dans le premier tiers du XIXe siècle, d'autres sociétés cantonales fleurissent : Société suisse d'utilité publique à Zurich en 1810, Société helvétique des sciences naturelles à Genève en 1825, Société d'étudiants de Zofingue en 1819, ou encore Société fédérale de chant à Aarau en 1842. Ainsi, les instruments se multiplient destinés à fabriquer une conscience nationale et son corollaire : un espace démocratique, égalitaire, pensé sur un plan uniforme (non hiérarchique), ne distinguant pas la ville du territoire et faisant fi des frontières linguistiques.

⁵ *Protocole de la Société helvétique de musique*, Neuchâtel, 1828, p. 62 et 64, cité par Jacques BURDET, *La musique dans le canton de Vaud au XIXe siècle*, Lausanne, Payot, 1971, p. 46.

⁶ *Protocole de la Société helvétique de musique*, Lausanne, 1823, cité par J. BURDET, *op. cit.*, p. 23.

Sans intermédiaires, les citoyens accèdent à l'universalité et la localité au rang national, le désert musical valaisan lui-même trouvant sa place dans ce lieu fictionnel.

Les promoteurs de cette entreprise de rabottage territorial s'enthousiasment chaque année (ou presque) pour une Suisse idéale, ayant aboli ses différences spatiales et culturelles pour dépasser les égoïsmes nationaux, en chantant sur tous les tons les vertus de l'unité musicale et civique :

“Unissons tous nos vœux, confondons tous nos chants
Et que tous les échos des monts de l'Helvétie
Apprennent à l'étranger, redisent à nos amis
Que le plus fort lien, celui de l'Harmonie,
Des vingt et deux cantons ne fait qu'un seul Pays !”⁷

Hiérarchiser l'espace

Sur la demande de François Bartholony, président-fondateur du Conservatoire de Genève, Louis Niedermeyer (compositeur d'origine suisse ayant fait carrière à Paris) avait présenté en 1859 un rapport sur le fonctionnement de l'institution et lancé le projet d'une Ecole normale de musique helvétique parallèle au Conservatoire existant depuis 1835 et liée à son propre établissement parisien (l'Ecole de musique religieuse)⁸.

L'ambition de Bartholony était d'élever “une école musicale digne de Genève célèbre sous tant d'autres rapports”⁹, autrement dit, de réajuster la position de la cité au rang qui était le sien dans les autres domaines artistiques et intellectuels.

Sans doute échaudé par les obstacles qu'avait opposé le pouvoir fédéral à ses projets de réseau suisse de chemins de fer, Bartholony entendit passer outre la Confédération. “Votre idée, écrit-il à Niedermeyer, est une école helvétique gouvernementale. C'est de canton à canton et par les autorités qu'elle doit aboutir si elle doit aboutir. Munier [vice-président du Comité] en est très partisan, mais il est effrayé des difficultés à

⁷ Toast porté le soir du 6 août 1824 par G.-H. de Seigneux et reproduit dans : “Die Reise nach Lausanne”, *Neujahrsgeschenk an die zürische Jugend von der allgemeinen Musik-Gesellschaft in Zurich auf das Jahr 1824*), cité par J. BURDET, *op. cit.*, p. 33.

⁸ Archives du Conservatoire de musique de Genève, Procès-verbaux des séances du Comité, 13 juillet 1859.

⁹ Archives du Conservatoire de Genève, Lettre de Bartholony à Niedermeyer, 25 juillet 1859, [Ad 41].

surmonter. Moi pas. Je crois qu'il suffira de bien poser la question pour faire prendre feu à nos gouvernants et que, par eux, nous arriverons."¹⁰

L'idée de dépasser les frontières intérieures de la Suisse avança à grands pas. Le Conseil d'Etat de Genève, sollicité, avait fait parvenir un prospectus favorable au projet à tous les gouvernements de la Confédération, en annonçant qu'il s'engagerait à souscrire pour 4 bourses si les autres cantons se répartissaient les 26 restantes¹¹.

Durant l'été, Niedermeyer accomplit une tournée de propagande dans plusieurs cantons¹². Le texte programmatique est solennellement publié à son retour dans la *Revue de Genève* du 18 septembre 1859. Constatant l'état d'abandon de la musique dans une Suisse pourtant prodigue en grands hommes de science et d'art, Niedermeyer se refuse pourtant à en attribuer la responsabilité aux populations :

"Nulle part il n'existe un plus grand nombre de Sociétés chorales et instrumentales, et le chiffre seul des élèves qui suivent les cours du Conservatoire de Genève (585, quinze seulement de moins qu'au Conservatoire de Paris) montre combien le zèle des populations pour cette étude est remarquable. C'est donc ailleurs qu'il faut rechercher les causes de cette infériorité."¹³

Les arts plastiques peuvent se contenter du "spectacle habituel d'une admirable nature" pour former des paysagistes ; la musique, en revanche, suppose "un bon enseignement et l'audition fréquente des œuvres des grands maîtres" :

"Or, la Suisse, dépourvue de grands centres de population, n'a jamais pu assurer à des professeurs et à des exécutants de premier ordre des positions assez avantageuses pour les attirer à elle de l'étranger. Il faut donc qu'elle puisse les trouver dans son sein. Le seul moyen efficace pour arriver à ce résultat serait de fonder, dans une des grandes villes de la Suisse, une école de musique qui n'admettrait que des élèves internes, et où l'instruction musicale serait poussée jusqu'à ses dernières limites."¹⁴

¹⁰ Archives du Conservatoire de Genève, Lettre de Bartholony à Niedermeyer, 14 juin 1859, [Ad 39].

¹¹ Le texte du formulaire accompagnant le projet d'Ecole normale et une lettre du Conseiller d'Etat chargé de l'Instruction publique à Niedermeyer (lui annonçant l'envoi de la circulaire "à tous les gouvernements de la Suisse allemande aussi bien que française") sont conservés aux Archives du Conservatoire de Genève, respectivement sous les côtes [Ad 37] et [Ad 35].

¹² Archives du Conservatoire de Genève, Procès-verbaux des séances du Comité, 29 septembre 1859.

¹³ Archives du Conservatoire de Genève, Projet d'une Ecole normale helvétique, [Ad 32].

¹⁴ Ibid.

Niedermeyer lie donc, comme le fera Cherbuliez, niveau d'urbanisation et marché de l'emploi. Surtout, sa volonté d'agir, de dépasser le déterminisme des lieux, est nette. Il propose pour cela une structure centralisée (avec école unique) s'appuyant sur les divisions politico-administratives existantes. Son action, loin de remettre en cause les formes disponibles, leur donne un nouveau sens :

"Cette école, qui serait le Conservatoire de la Suisse, prendrait le nom d'Ecole normale helvétique de musique. Pour que son existence fût assurée, il faudrait que chaque Canton y créât un nombre de bourses proportionné au chiffre de sa population¹⁵. Les ressources mises à la disposition du directeur de l'établissement, lui permettraient de faire à des artistes de premier ordre¹⁶ des propositions assez avantageuses pour obtenir leur concours."¹⁷

Le couple de réformateurs entend ainsi jouer sur le poids de Genève (déjà "équipée" d'une institution pédagogique importante) pour consolider l'espace musical suisse. Ce rêve de métropolisation n'aboutira pas. Le 12 octobre 1859, la *Revue de Genève* annonce que le Conseil fédéral (agacé par la stratégie de contournement de Bartholony ?) a écarté la demande du gouvernement genevois de subvention d'une école normale¹⁸.

Société helvétique et Ecole normale dessinent des modes d'action sur l'espace de natures très différentes, une utopie égalitariste pour l'une et une prise en main centralisatrice pour l'autre, mais qui s'inscrivent chacun dans une Suisse sans régions, où l'on passe directement d'une entité locale (la ville ou le canton) à l'échelle du pays : la Suisse romande est encore à naître...

¹⁵ Il parle plus loin du nombre de bourses minimum pour couvrir les frais annuels, soit 30 à 1 200 francs.

¹⁶ Les artistes en question sont qualifiés dans un autre document (un budget prévisionnel imprimé conservé aux Archives du Conservatoire de Genève, [Ad 42]) : "Des professeurs de premier ordre seraient appelés de l'étranger et attachés à l'établissement."

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Annonce accompagnée d'une phrase acerbe : "Nous regrettons aussi que, comme toujours, le Conseil d'Etat de Genève soit averti par les journaux des décisions du Conseil fédéral qui le concernent, plusieurs jours avant d'en recevoir l'avis officiel." (*Revue de Genève*, 12 octobre 1859)

L'espace au quotidien

De ces deux entreprises de transformation sociale, la première (malgré le décalage de son discours avec les discontinuités fondamentales du territoire helvétique) s'est prolongée dans le temps ; la seconde (qui s'était coulée dans des formes spatiales existantes) a échoué. Paradoxe ? vérification plutôt que la tyrannie du lieu n'est jamais absolue, que tout n'est jamais joué d'avance.

Un sol éternellement stérile ?

Ce qui n'empêche pas de dégager des réalités de longue durée. Ainsi de la difficulté à capter les talents étrangers. On l'avait entrevue chez Niedermeyer, on la rencontre bien plus tôt, lors, par exemple, du grand voyage européen de la famille Mozart (1763-1766). Leur traversée de la Suisse avait commencé par un séjour de 3 semaines à Genève (avec concert donné à l'Hôtel-de-Ville). C'est l'arrêt le plus long :

"Après avoir admiré certaines curiosités et fait la connaissance de personnes célèbres pour leur habileté et leurs talents, nous avons poursuivi notre voyage vers Berne. [...] Pour aller à Berne, il faut passer par Lausanne, et alors que nous pensions ne nous y arrêter que pour le déjeuner, les domestiques du prince Louis de Wurtemberg, de madame d'Aubonne, de madame d'Hermenches, de M. de Sévery, etc., sont venus à notre descente de voiture, et je ne pus faire autrement que de me laisser convaincre par ces personnes distinguées de passer 5 jours à Lausanne. [...] De Lausanne, nous sommes allés à Berne, puis à Zurich. Nous sommes restés 8 jours seulement dans la première ville et 15 jours dans la seconde. Nous avons eu l'occasion de faire la connaissance de personnes érudites dans ces deux endroits ; [...] Nous nous sommes ensuite rendus à Schaffhouse par Winterthur ; notre séjour de 4 jours y fut très plaisant."¹⁹

La Suisse n'apparaît ici que comme un modeste sentier, où peu de villes sont tenues pour des étapes nécessaires : seules Genève, Berne, Bâle et Zurich²⁰ sont estimées de rang supérieur. Lausanne, comme Fribourg, ne

¹⁹ Lettre de Leopold Mozart à Lorenz Hagenauer (Munich, 10 novembre 1766) - Wolfgang Amadeus MOZART, *Correspondance - I (1756-1776)*, trad. Geneviève Geffray, Paris, Flammarion, 1986, 2e éd., p. 147.

²⁰ Comme nous l'apprend le projet d'itinéraire contenu dans la lettre écrite de Lyon au même correspondant le 16 août 1766 : "Nous resterons sans doute au moins 15 jours à Genève puis nous traverserons la Suisse par Lausanne. Je ne sais si nous passerons ensuite à droite par Zurich ou à gauche par Bâle. Nous irons ensuite tout droit à Dischingen par Ulm, auprès de Son Altesse le prince Taxis [...]. J'espère ensuite être reçu par Son Excellence l'Evêque d'Augsbourg soit à Dilligen, soit à Augsbourg, et [revenir à Salzbourg] après avoir fait un compliment à son Son Altesse le Prince électeur de Bavière et au comte Clemens [...]" (p. 146).

sont que des relais techniques. Si la capitale vaudoise réussit à garder les célèbres musiciens pour deux concerts (les 15 et 18 septembre) c'est par un coup de force, un enlèvement par excès de civilité (même si Leopold est prompt à exagérer les honneurs fait à sa famille).

La création de la Société de musique de Lausanne en 1814 sera partiellement justifiée par la nécessité de retenir les musiciens de passage, comme l'écrit le comité au syndic :

"Veuillez considérer que la Société de musique n'est pas sans avantage pour la ville de Lausanne. [...] Elle assure un encouragement aux artistes qui sont établis ou pourraient s'établir à Lausanne. Elle peut contribuer, par là même, à appeler et à retenir parmi nous ces étrangers qui, de tout temps, ont procuré des ressources considérables à une foule de particuliers de notre ville"²¹.

En 1844, lorsque la même société traverse l'une des plus graves crises de son existence, son comité tente de mobiliser de nouveaux souscripteurs en agitant l'épouvantail d'une ville incapable de fixer les musiciens itinérants :

"Si les uns refusent leur concours, si les autres restent indifférents, c'en est fait de la vie musicale à Lausanne. [Si l'association ne parvient pas à se renouveler,] alors, nous voilà réduits pour toute récréation musicale à quelques artistes de passage qui ne s'arrêteront guère dans nos murs quand ils sauront qu'il n'y a rien d'organisé et qu'il leur faudra tout créer toutes les fois qu'ils voudront se faire entendre."²²

Vingt ans plus tard, au moment où Hugo de Senger quitte Lausanne pour Genève (il y demeurera jusqu'à sa mort en 1892), l'*Echo musical* déplore qu'on ne veuille pas comprendre que, "pour retenir à Lausanne des artistes et un directeur pareils, il y a des efforts à faire ; qu'il faut trouver les moyens de subventionner cet orchestre, comme cela se pratique à Bâle, à Zurich, à Berne ; et que la reconnaissance doit se traduire par quelque chose de plus positif que de simples applaudissements."²³

Même Genève, la plus grande des cités suisses, connaît tout au long du XIX^e siècle des difficultés pour faire coïncider son "rang" supposé avec son poids effectif dans la concurrence que se livrent entre elles les villes formant le marché des emplois musicaux.

Le Conservatoire est ainsi sans cesse confronté à l'écart entre la faiblesse structurelle de son lieu d'implantation et sa volonté de disposer de maîtres compétents et prestigieux. Le passage de Liszt, en 1835-1836, est le cas le plus célèbre. L'intérêt du pianiste virtuose pour l'école naissante

²¹ Lettre du 7 novembre 1814 déposée aux Archives Cantonales de Lausanne, citée par J. BURDET, *op. cit.*, p. 89.

²² *Gazette de Lausanne*, 4 octobre 1844.

²³ *Echo musical*, 15 avril 1868.

est aussi éphémère que son séjour dans la ville. Au bout de quelques mois, l'appel des capitales cosmopolites le pousse de nouveau sur les routes, sans que les Genevois puissent le retenir.

Dix ans plus tard, quand on s'occupe du recrutement d'un professeur pour la nouvelle classe d'enseignement supérieur de piano, le 29 juillet 1845, Turretini, membre du comité, remarque que "les émoluments que le Conservatoire peut donner à ses maîtres ne sont pas de nature à tenter des maîtres étrangers d'un certain mérite. Il préférerait qu'on les cherchât individuellement en leur présentant comme appât supplémentaire, les leçons particulières qui sont pour des artistes de talent et de bon ton, d'un très bon produit ; sans toutefois le leur garantir." C'est ce que le comité avaient déjà fait pour le Zurichois Muller en 1839, sans succès. Kruger, qui est pressenti en 1845, refuse, "n'étant pas dans l'intention de se fixer, quant à présent à Genève & voulant auparavant se perfectionner dans de grandes villes [...]".²⁴

Quand il est question de trouver un nouveau professeur de chant la même année, Bartholony demande : "s'il y aurait lieu de persévérer dans le système de s'adresser à des étrangers, et s'il ne vaudrait pas mieux choisir des personnes du pays."²⁵

A la fin des années 1850, le Conservatoire entrera dans l'ère de l'auto-suffisance (du moins pour certains niveaux de compétence). Ce qui explique la multiplication des tensions avec les musiciens locaux à chaque recrutement. Comme lorsque le comité engage le Belge Winand Servais pour les classes de chant : "on objecte contre les professeurs de chant étrangers qu'ils ne gagnent pas assez à Genève, qu'alors au bout de quelque temps ils s'en vont et il faut retomber sur les professeurs du pays qu'on a mécontentés."²⁶

Tard dans le siècle, le Conservatoire sera encore tiraillé entre ces deux logiques : payer le prix du rattachement à un marché de grande envergure (celui des capitales européennes de la musique : Paris, Vienne, Milan) ou satisfaire des exigences - moins coûteuses - de proximité (en servant de "débouché naturel" aux talents locaux).

²⁴ Procès-verbaux du comité, 5 août 1845.

²⁵ Procès-verbaux du comité, 16 août 1854. Après avoir discuté de l'opportunité d'ouvrir un concours aux "artistes étrangers" et/ou aux "nationaux", on arrêtera finalement d'annoncer un concours "en France, en Suisse et à Genève."

²⁶ Procès-verbaux du comité, 7 septembre 1858.

Au départ de Liszt en 1836, François Bartholony avait réussi à attirer à Genève un professeur de piano prometteur, le jeune Billet, tout juste sorti du Conservatoire de Paris. Mais le musicien quand le président-mécène cesse de lui payer les 500 frcs supplémentaires qui le retenaient depuis deux ans, "déserte". En 1839, il écrit à Janot, membre du comité :

"Il y a bientôt deux mois que je suis à Paris. Je commence à donner quelques leçons. Je vais me faire entendre au grand opéra le mois prochain. Car ce n'est qu'au mois de décembre que les concerts commencent. Si j'avais sçu [sic] arriver trop tôt à Paris, je serais bien resté deux mois de plus à Genève. Ma mère aurait bien aimé que je retourne à Genève. Mais vous comprenez qu'en y retournant de suite c'eut été assez pour ne rien y faire.

Je m'en vais rester cet hiver à Paris pour m'y faire entendre et l'été prochain j'irais vous voir et alors peut-être que j'y resterais si je trouve à y bien faire mes affaires"²⁷.

La capitale française offre au pianiste des opportunités qu'il ne peut refuser. Genève lui paraît déjà loin, il n'y viendra qu'à la morte saison. Les calendriers des deux villes discordent et Billet privilégie sans états d'âme la cité la plus forte.

Quelques mois après, le musicien écrit de Lyon. Il refuse toujours de rentrer à Genève et marchandé l'abandon de sa position actuelle, supérieure en avantages :

"[...] je ne puis retourner pour donner les leçons au Conservatoire au même prix que toutes ces petites maîtresses qui auraient elles-mêmes besoin de leçons. On veut un bon maître, et l'on a raison mais on ne veut pas le payer plus qu'un autre, cela n'est pas juste puisque la classe que j'occupais était une classe supérieure, c'est à dire la principale du Conservatoire. Ces appointements devraient être analogues à la place. Du reste je regrette beaucoup Genève. J'espère y faire un petit tour cet été et j'en profiterais pour vous remercier de vive voix pour toutes vos bontés pour moi [...]"²⁸.

Espace, position sociale et valeur professionnelle s'imbriquent donc étroitement. Genève devient villégiature quand son marché du travail est trop pauvre pour fixer les talents : Billet, qui jongle avec les villes, reviendra sur les bords du Léman en touriste.

Au milieu du siècle, s'esquisse pour la première fois le principe d'une complémentarité entre cités romandes. Et l'on peut dès lors observer les

²⁷ Archives du Conservatoire, lettre du 15 novembre 1839, [Do 2].

²⁸ Archives du Conservatoire, lettre du 11 mars 1840, [Do 4].

musiciens jouer sur les possibilités offertes par deux catégories de villes : “permanentes” et touristiques.

L’aventure de l’orchestre de Beau-Rivage est à ce titre exemplaire. Au départ, cinq musiciens se produisant sous le nom de “Chapelle de Saint-Gall” s’arrêtent à Lausanne pour une série de concerts au cours de l’été 1862 et se produisent coup sur coup à Morges, Bex, Vevey et Yverdon²⁹. En 1863, la captation a opéré : l’ensemble emprunte son nom à l’hôtel Beau-Rivage où il se produit régulièrement. L’orchestre anime toujours jardins publics et hôtels (à Morges et à Vevey mais aussi à Rolle, Nyon et Montreux). En 1867, lorsque Hugo de Senger prend sa direction, la formation compte 25 membres. Son rôle dépasse alors la simple production estivale de bruits de fond pour oisifs. La *Gazette de Lausanne* parle de l’orchestre de Beau-Rivage “qui, en été, trouve son occupation à Ouchy et qui, en hiver, est appelé à Neuchâtel et à la Chaux-de-Fonds pour prêter son concours aux concerts de ces villes [...]”³⁰

Autre exemple : le pianiste genevois (à réputation internationale) Charles Bovy-Lysberg, au cours de sa tournée en Suisse avec le chanteur français Protet (du 25 avril au 19 mai 1856), corrige son itinéraire selon les fluctuations du marché. Après deux concerts à Lausanne :

“De là nous avons filé sur Neuchâtel, où nous avons eu tout ce que la saison permettait que l’on eût. Aussi nous avons été engagés à y redonner un concert dans le courant de l’hiver ; puis nous avons reculé sur Vevey où, nous disait-on, si nous attendions davantage, nous ne pourrions plus trouver d’étrangers. Nous avons donc, sans perdre de temps rabattu sur Vevey et malheureusement les étrangers avaient déguerpi depuis 2 jours, vu la terminaison des loyers de pension qui étaient échus fin avril. Or comme nous n’avons pu donner le concert que le 2 mai, je crois, il y a eu défection dans une certaine société qui habituellement alimente ces concerts. Cependant nous avons eu tout ce que Vevey pouvait donner, moins les campagnes, car il faisait des torrents. Très beau succès toujours, mais le côté recette toujours beaucoup plus modeste.”³¹

Le tandem reprend ensuite son tour des grandes cités musicales : Lausanne de nouveau, Fribourg (où on les “supplie” de repasser l’hiver suivant), avant de franchir une frontière qui dit à peine son nom et atteindre

²⁹ J. BURDET, *op. cit.*, p. 131 sqq.

³⁰ *Gazette de Lausanne*, 11 novembre 1874.

³¹ Lettre de Bovy-Lysberg à ses parents écrite à Dardagny, lundi 12 [mai 1856], et citée par Pauline Long des Clavières (qui semble l’avoir possédée) dans une conférence sur le compositeur (BPU [Ms mus. 221/9, 19 f.]) ; datée d’après une autre copie du même document réalisée elle aussi par P. Long des Clavières (Copie dactylographiée d’une partie de la correspondance entre Bovy-Lysberg et sa famille, ses amis et connaissances. 1839-1872, BPU [Ms mus. 221/12]).

Berne ("Là nous étions en pleine aventure, car les goûts sont généralement fort différents ; aussi avions-nous chacun un fameux battement de cœur"³²) pour deux concerts publics et un troisième chez l'ambassadeur français. Les musiciens renonceront enfin à Zurich, qui devait clore leur voyage, réservant cette escale pour une seconde tournée. Et Bovy-Lysberg de conclure : "Nous sommes donc retenus partout pour cet hiver et là, dans chacune de ces villes, nous doublerons ou triplerons ce que nous avons fait en y perdant la moitié moins de temps."³³

Le cœur vide de l'Europe ?

Cette région (on a d'ailleurs vu que la Romandie musicale n'avait pas existé de toute éternité) a-t-elle eu une capitale ? La mesure des circulations d'instruments, de partitions et d'hommes est encore à faire, les cartes restent à dresser.

Il semble cependant que Genève ait exercé une certaine prééminence dans le domaine dramatique. Sa troupe, qui fut longtemps la seule compagnie permanente en Suisse française³⁴, donna (irrégulièrement) des représentations à Chambéry ou à Lausanne tout au long du siècle. Organisation spatiale très sommaire que les bouleversements ferroviaires ne firent que renforcer. En 1888, on trouve dans les colonnes du *Nouvelliste vaudois* :

"Lausanne n'a pas eu ce printemps sa propre troupe d'opéra, mais celle de Genève est venue pour une série de représentations. [...] La troupe de Genève ne pouvait arriver à Lausanne que le soir, peu avant le spectacle, de sorte que, pendant toute la saison d'opéra, l'Orchestre n'a pas eu une seule répétition avec les artistes qu'il devait accompagner. [Ce qui explique qu'on n'ait pu obtenir un ensemble satisfaisant ; ainsi,] ce n'est ni la faute de l'excellente troupe de M. Eyrin-Ducastel, ni de notre Orchestre, mais bien des soixante kilomètres qui séparent Lausanne de Genève."³⁵

Le chemin de fer a placé Lausanne dans la banlieue de Genève, accentuant encore sa position subalterne. Mais l'idée même d'une hiérarchie urbaine fortement affirmée doit être repoussée. Les déclarations enflammées de Bartholony (qui pare la ville, en 1838, du pompeux titre

³² Ibid.

³³ Ibid.

³⁴ Il s'agissait en fait de compagnies françaises, constituées par des directeurs (rarement genevois) à l'aide de sujets exerçant habituellement sur les théâtres de provinces du grand voisin.

³⁵ *Le Nouvelliste vaudois*, 8 juin 1888.

“d’Athènes de la Confédération”³⁶), ne sont pas à prendre au pied de la lettre, surtout pour l’enseignement où, même pendant la longue période où l’école de musique genevoise exerça le monopole de l’enseignement public de la musique, la région ne connut jamais de polarisation³⁷.

En fait, il y eut toujours d’autres villes à l’horizon des cités suisses, pour les fournir en troupes, solistes, pédagogues de haut niveau³⁸, partitions ou instruments de qualité.

La dépendance de réseaux plus lointains caractérise donc sans doute plus les villes musicales suisses que leur tissu de relations nationales ou régionales. Cet état de faiblesse est parfois cruellement ressenti. Alors que la compagnie bernoise de Julius Edele joue à Lausanne, le *Nouvelliste vaudois* du 24 avril 1840 note avec amertume : “Lorsqu’on a comparé l’ensemble de la troupe allemande avec les misérables opéras que nous avons dans notre voisinage et qui nous viennent de quelques villes françaises de quatrième ordre, l’on doit s’estimer heureux de pouvoir en jouir.”³⁹

Si Lausanne, pour le théâtre, appartient à la sphère française (la langue découpant au XIXe siècle les zones d’activité des troupes), elle n’a cependant accès qu’à un cercle d’artistes secondaires.

Car la Suisse romande et la Suisse tout court ne peuvent être envisagées hors d’un contexte beaucoup plus large (qu’on avait tenté d’esquisser au niveau des pratiques “quotidiennes” : quand Billet ou Protet jouaient avec les villes, ou quand les institutions ne parvenaient pas à s’attacher des artistes étrangers) où la position des lieux n’est pas forcément déterminante. La Suisse, au cœur de l’Europe musicale, au contact des quatre grandes aires actives : Paris et Vienne d’une part, les nébuleuses germaniques et italiennes de l’autre, aurait pu constituer un

³⁶ Discours prononcé à l’occasion de la remise des prix aux élèves du Conservatoire et reproduit partiellement dans *Le Fédéral* du 26 octobre 1838.

³⁷ Lausanne n’aura pas d’école de musique avant 1860 et, jusqu’à cette date, le Conservatoire de Genève n’accueillit dans ses classes que des élèves habitant le canton.

³⁸ Au Conservatoire de Genève, sur les 72 professeurs employés pendant les 25 premières années, 30 sont étrangers (soit plus de 40 %) placés pour la plupart à la tête des classes supérieures.

³⁹ Même si cette tutelle est à nuancer. La mixité prévaut souvent, comme en 1852, quand passe la troupe allemande de Guillaume Lœwe, composée d’un chœur d’une vingtaine de personnes, d’un orchestre d’une dizaine de musiciens mais complétée par une douzaine de professionnels et d’amateurs recrutés sur place (Toujours d’après J. BURDET, *op. cit.*, p. 228).

point de passage obligé. D'autant que la densité de son urbanisation semblait lui promettre le même destin que ses effervescentes voisines.

Or, être au centre géométrique ne suffit pas. Il aurait fallu à la Suisse un véritable poids musical, défini jusqu'au XVIII^e siècle par la présence (ou pas) de cours et de chapelles, comme dans le réseau dense et rentable qui fait courir les Mozart vers les principautés germaniques et plus tard vers la péninsule italienne.

La Suisse des Républiques ne tentera qu'au début du XIX^e siècle de prendre les choses en main, lorsqu'il lui faudra affirmer une identité nationale. La volonté politique ne cherchera pas à aligner le pays sur ce qui se fait alentours mais proposera un modèle nouveau, basé sur la démocratisation de la pratique musicale. Le but est alors de donner une densité territoriale au sentiment patriotique, équitablement répandu dans l'espace par le chant. Passé l'enthousiasme des premières années, la Société helvétique disparaîtra, avec un bilan très mitigé. Les sociétés locales se sont bien multipliées, mais la véritable irrigation du sol musical suisse ne s'accomplira qu'à la fin du siècle, quand le moindre village disposera d'une harmonie ou d'une chorale.

En fait, l'économie de la musique (même du "vivant" de la Société) releva essentiellement de la sphère privée. L'espace résista là plus fortement aux entrepreneurs isolés (comme Bartholony et Niedermeyer), aux institutions locales et aux individus, qu'aux faiseurs de discours de la Société helvétique. Au fil du temps, le vide du milieu du XVIII^e siècle⁴⁰ s'était transformé en incapacité à fixer les talents de passage ou à recruter à longue distance sur les marchés de rang supérieur. Situé au milieu de ce qu'on nommera plus tard la "banane bleue", le "couloir" des villes helvétiques ne fut longtemps qu'une étape sur l'une des routes liant mondes musicaux germanique (voire français) et italien.

Le seul début d'un fonctionnement en réseau se situe au milieu du siècle, lorsque quelques villes se lancent dans le tourisme. La musique, balançant depuis toujours entre églises et salles de bal, ne pouvait qu'être

⁴⁰ Ce dont témoigne l'itinéraire des deux voyages musicaux du compositeur et historien anglais Burney. Venu à Genève un peu par hasard lors de son premier tour en 1770, il reprend rapidement le cours de son périple de la France vers l'Italie par la Savoie et Turin. En 1772, son deuxième voyage (dans le monde germanique et l'Europe du Nord) évitera lui aussi la Suisse, le conduisant, entr'autres, par Bruxelles, Cologne, Francfort, Mannheim, Vienne, Prague, Berlin, Hambourg et Amsterdam, avec Munich pour limite sud (d'après : Charles BURNEY, *Voyage musical dans l'Europe des Lumières*, trad. Michel Noiray, Paris, Flammarion, 1992, 523 p.).

concernée par ces nouveaux "gisements d'emplois". Au rythme des saisons, sa capacité à divertir y trouvait une nouvelle utilité : devant des salles pleines d'étrangers venus là pour contempler quelques jours les décors alpins, la Suisse romande peinait toujours autant à devenir une réalité musicale.

ELENA COGATO LANZA

1. Dans son ouvrage intitulé *La campagne genevoise d'après nature* (1899), Guillaume Fatio affirme être en train d'assister à une véritable révolution territoriale. À ses yeux, la ville et la campagne s'identifient plus deux domaines clairement séparés; elles s'approchent progressivement, et tendent à se confondre¹.

« Il fut un temps où la campagne commençait aux portes de la ville, où les fortifications formaient une ligne bien marquée entre les espaces urbains et l'agglomération urbaine; ce contraste faisait l'attrait des deux éléments et l'un de l'autre [...] Actuellement on ne sait où chercher le contour d'où que la ligne des murailles a disparu. Il n'est exposé aux bords, corps à corps, entre les deux établissements et la nature antique [...] ».

D'après Fatio, plusieurs facteurs ont contribué à l'effacement de toute distance entre la ville et la campagne : outre la démolition des bastions et l'extension du réseau routier, il faut considérer l'usage de plus en plus répandu du téléphone et la diffusion de l'énergie électrique. Tout cela a modifié les « conditions fondamentales qui caractérisent la campagne » et provoqué la disparition du « sentiment de solitude » qu'on y recherchait traditionnellement.

La nécessité de réaménager le territoire à la suite de l'effacement des frontières entre les entités traditionnellement séparées de la ville et de la campagne est à l'origine d'un champ de réflexions et d'expérimentations infiniment riche et varié, émergeant en Europe dès la fin du dix-neuvième siècle. L'ensemble de ces réflexions se confrontent aux nouvelles régions suburbaines constituées une réalité dont les composantes sont difficiles à distinguer². En guise d'exemple, le concept de *suburbia* le modèle du village ainsi que l'image de la diffusion de la ville dans un pays sembleraient identifier autant de filières de recherche, alors que leurs données se superposent et leurs contours s'entrechoquent une fois que ces

¹ G. Fatio, *La campagne genevoise d'après nature*, Genève, 1899, pp. 99-100.

² Cf. R. Gravaillon, *La propagation urbaine en Europe, 1750-1969*, Larcos, Bari, 1991, p. 39.

LE CANTON DE GENÈVE, «UN PARC DE VILLAS» ? LA REFONDATION DU TERRITOIRE, DE GUILLAUME FATIO À L'URBANISME RATIONNEL

ELENA COGATO LANZA

1. Dans son ouvrage intitulé *La campagne genevoise d'après nature* (1899), Guillaume Fatio affirme être en train d'assister à une véritable révolution territoriale. A ses yeux, la ville et la campagne n'identifient plus deux domaines clairement séparés; elles s'approchent progressivement, et tendent à se confondre¹ :

« Il fut un temps où la campagne commençait aux portes de la ville, où les fortifications formaient une ligne bien tranchée entre les coteaux verdoyants et l'agglomération urbaine; ce contraste faisait valoir les deux éléments si différents l'un de l'autre [...]. Actuellement on ne sait où chercher le calme, et depuis que la digue des murailles a disparu, il s'est engagé une lutte, corps à corps, entre les rues envahissantes et la verdure antique [...] ».

D'après Fatio, plusieurs facteurs ont contribué à l'effacement de toute distance entre la ville et la campagne : outre la démolition des bastions et l'extension du réseau routier, il faut considérer l'usage de plus en plus répandu du téléphone et la diffusion de l'énergie électrique. Tout cela a modifié les «conditions fondamentales qui caractérisent la campagne» et provoqué la disparition du «sentiment de solitude» qu'on y recherchait traditionnellement.

La nécessité de réaménager le territoire à la suite de l'effacement des frontières entre les entités traditionnellement séparées de la ville et de la campagne est à l'origine d'un champ de réflexions et d'expérimentations infiniment riche et varié, émergeant en Europe dès la fin du dix-neuvième siècle. L'ensemble de ces réflexions se confrontant aux nouvelles régions *suburbaines* constitue une nébuleuse dont les composantes sont difficiles à distinguer². En guise d'exemple, le concept de *cité-jardin*, le modèle du *village* ainsi que l'image de la dilution de la ville dans un *parc* sembleraient identifier autant de filières de recherche, alors que leurs domaines se superposent et leurs contours s'entremêlent une fois que ces

¹ G. FATIO, *La campagne genevoise d'après nature*, Genève, 1899, pp. 99-100.

² Cf. B. GRAVAGNUOLO, *La progettazione urbana in Europa. 1750-1960*, Laterza, Bari, 1991, p. 89.

concepts sont à l'oeuvre dans les projets concrets et les études spécifiques³.

Les propos tenus par Fatio, en mobilisant l'image du *parc* afin de désigner le nouvel univers qui se substituerait aux deux entités distinctes de la ville et de la campagne, se situent en plein dans cette nébuleuse de recherches. Dans son texte de 1899, le publiciste et banquier genevois ne se limite pas, en effet, à constater le bouleversement de l'ancien équilibre territorial. Il y développe son observation des dynamiques en cours, jusqu'à esquisser un véritable projet d'aménagement territorial basé sur l'identification du canton à un seul grand «parc de villas». Le nouvel aménagement devrait permettre de satisfaire au «besoin moderne» d'habiter en contact avec la campagne tout en jouissant des commodités de la ville. Nous examinerons dans les détails ce projet qui, prenant en compte l'articulation de l'infrastructure routière, des unités résidentielles et des éléments préexistants de la campagne, ne s'est cependant jamais traduit, à notre connaissance, en un dessin sur papier.

Si Fatio formule sa proposition à une époque de l'histoire où «la compétence en matière d'urbanisme et de conservation est encore synonyme d'expérience et de bon goût»⁴, l'assimilation du canton de Genève à un *parc* informera également les recherches des représentants de l'urbanisme rationnel au milieu des années trente. Le plan de zones du canton de Genève, élaboré en 1936 au sein du Département des travaux publics, présente en effet d'importantes analogies avec le projet de Fatio. Les correspondances entre les deux études, dont nous rendrons compte dans les détails, sont les indices de leur appartenance à un même projet culturel. Les approches mises en oeuvre par Fatio et par les concepteurs du plan de 1936 établissent une continuité entre les exigences posées par la sauvegarde du paysage, d'une part, et les enjeux de la modernisation territoriale, d'autre part. Les deux approches se réfèrent à une même expérience territoriale, qui combinerait la conservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et construit avec le projet de transformation. Par les échos et les correspondances qui relient les deux études, ces dernières fixent à nos yeux les dates extrêmes d'un processus allant, en Suisse Romande, de l'émergence de la sauvegarde du paysage à son affirmation en tant que problème de compétence de l'urbanisme. La sauvegarde du paysage ne serait ainsi qu'un aspect d'une tâche majeure,

³ Cf. P. GIRARD et B. FAYOLLE LUSSAC (éds.), *Cités, Cités-jardins: une histoire européenne*, Actes du colloque de Toulouse, 18-19 novembre 1983, Talence, 1996, sur l'opportunité d'utiliser la notion de *cité-jardin* afin de désigner plus un champ chronologique et spatial d'expérimentations qu'un modèle.

⁴ M. SMETS, *Charles Buls, les principes de l'art urbain*, Mardaga, Liège, 1995, p.19.

celle d'inventer un environnement propre à accueillir un mode de vie urbaine moderne.

2. Selon l'avant-propos de l'ouvrage, *La campagne genevoise d'après nature* inaugure une entreprise à long terme, visant à la patrimonialisation de la campagne. À l'aide des photographies de Fred Boissonnas, auxquelles Fatio confie le statut de «tableaux fidèles de l'existence de tout un peuple», l'auteur a pour objectif la reconstruction d'une culture qui est en train de disparaître et qui doit en revanche constituer la base de l'éducation à la beauté et à l'amour de la patrie. L'intellectuel genevois anticipe de quelques années les déclarations de principe du mouvement *Heimatschutz*⁵, dont il sera lui-même un animateur, fondées sur la conviction que l'expérience esthétique peut se traduire d'une façon linéaire en une acquisition éthique. Cependant, le regard jeté par Fatio sur les modifications de la campagne et de son rapport à la ville ne saurait se réduire à une anticipation des positions du *Heimatschutz*. Si la position défendue par ce mouvement sera fondamentalement anti-urbaine et visera à la conservation de l'environnement physique et des valeurs du monde rural, Fatio est en revanche convaincu que la fusion entre ville et campagne est inévitable, et qu'il faut savoir la diriger afin d'en tirer le meilleur parti. D'après Fatio, cette «lutte corps à corps entre les rues envahissantes et la verdure antique» doit en effet être considérée comme un phénomène positif, puisque la disparition des frontières entre ville et campagne permettrait l'épanouissement d'une aspiration intime du territoire genevois⁶ :

« Les environs de Genève se prêtant à merveille au développement de ce besoin moderne, nous voyons surgir de tous côtés des villas suburbaines, où tous ceux qui ont les moyens s'empressent à transporter leur nid. [...] Notre canton tout entier, grâce aux moyens de transport qui le sillonnent de toute part, est destiné à devenir un vrai parc de villas ».

L'évocation de l'image d'un «parc de villas» donne vie chez Fatio à un véritable projet de refondation⁷ du territoire cantonal. La première étape de ce projet consisterait à distinguer entre le domaine de la transformation et les éléments qui devront rester inaltérés :

⁵ Cf. D. LE DINH, *Le Heimatschutz, une ligue pour la beauté*, Collection Histoire et société contemporaines, Université de Lausanne, 1992, N° 12.

⁶ G. FATIO, *op. cit.*, p. 101. Les citations rapportées ci-après sont extraites du chapitre «Villas suburbaines», p. 99-112.

⁷ Par le terme de *refondation* nous nous référons ici à la notion élaborée par A. CORBOZ, «La 'Refondation' de Genève en 1830 (Dufour, Fazy, Rousseau)», *Genava*, Tome XL, 1992, p. 55-85.

« Les anciens villages de nos environs resteront toujours et, en conservant leur cachet rural et le charme de leurs souvenirs, nous rappelleront un état de choses qui va s'évanouissant et ne peut plus être ressuscité ».

Si Fatio assigne aux villages le rôle de monuments d'un habitat inévitablement passé (*voir illustration 1*), le territoire restant doit être réaménagé, ceci à partir du réseau routier:

« La première condition nécessaire pour vivre agréablement en dehors de la ville c'est l'existence de grandes routes bien établies et surtout bien entretenues, offrant à la circulation toutes les facilités désirables, ayant de chaque côté un trottoir pour les piétons, bordé d'une rangée de beaux arbres, et une large chaussée ».

Ensuite, par la spécialisation des réseaux de circulation, on pourra fournir les supports adéquats aux différentes pratiques de la mobilité :

« De ces routes principales s'échappent des chemins secondaires encadrés de verdure qui, par leurs courbes gracieuses et leurs méandres tortueux, ont l'air de vouloir enlacer le voyageur qui les foule pour la première fois ».

Ces derniers parcours, où le «voyageur» pourra expérimenter la surprise et l'enchantement, traverseront le tissu formé par des villas éparses sur la surface d'un unique grand jardin (*voir illustrations 2-3*). Villages, villas, routes, rangées d'arbres, chemins sinueux, verdure: voici les matériaux d'un projet devant permettre de réaliser, à Genève, un habitat réunissant les avantages traditionnellement attribués à la ville et à la campagne (*voir illustration 4*). De ce point de vue, un écho de la définition howardienne de la cité-jardin⁸ semble résonner dans les mots de Fatio :

« La villa suburbaine [...] doit avoir l'aspect rural de la campagne, mais posséder aussi toutes les facilités qu'offre une ville; elle doit avoir un caractère intime calme et verdoyant, et pourtant être en contact facile et presque immédiat avec la cité voisine, pour ne perdre aucun des avantages de la civilisation moderne ».

En 1899, les villas genevoises sont encore séparées les unes des autres par les limites des propriétés :

« Vu à vol d'oiseau, le spectacle d'ensemble est encore moins égayant car, en plongeant sur nos environs on se croirait en face d'un vaste cimetière, où chaque maison représente une pierre tombale entourée de son petit carré de verdure. Au lieu de nous barricader contre nos voisins, sachons nous donner la main pour travailler en commun; supprimons ces clôtures insociables et de deux villas faisons-en une, puis de quatre faisons-en deux; un simple fil de fer invisible indiquera à chacun son bien, qui aura bientôt l'air décuplé grâce aux horizons nouveaux créés par la réunion de tous ces petits carrés monotones ».

Aucun exemple de cette vue à vol d'oiseau ne se trouve parmi les illustrations de Fred Boissonnas, prises toutes à la hauteur de l'œil humain. A l'encontre de ce que Fatio est en train d'observer, la campagne photographiée par Boissonnas est un lieu essentiellement séparé de la ville (*voir illustration 5*). Ce décalage entre les dynamiques réelles du territoire

⁸ Le texte d'Ebenezer HOWARD, *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform* est publié à Londres en 1898. En 1902 il prendra le titre de *Garden Cities of Tomorrow*.

et la représentation photographique d'une réalité dont Fatio ne fait plus l'expérience, est au cœur de la patrimonialisation de la campagne. L'exigence du patrimoine se manifeste dès que l'on éprouve le sentiment d'une perte, d'une absence: s'adresser au passé signifie en constater sa définitive disparition⁹. La demande de patrimoine exprimée par Fatio présuppose la désintégration du bien de la campagne, provoquée par l'envahissement de la ville.

3. A la fin des années vingt la confusion entre la ville et la campagne continue d'être perçue comme problématique, tandis que le thème de Genève comme ville construite dans un parc fait l'objet de nombreuses variations. Pour les représentants d'un savoir qui s'appelle désormais *urbanisme*, l'absence d'une frontière nette entre l'agglomération urbaine et la campagne pose un problème avant tout de *représentation*. Arnold Hoechel, architecte qui occupe à Genève le poste de chef du bureau du plan d'extension, voit dans la «vue d'avion» la modalité de représentation permettant de rendre compte au mieux de «l'apparence» du territoire contemporain, où l'édification «s'éparpille [...] de façon sporadique à des distances relativement considérables du centre urbain», au point que «les limites administratives sont effacées par le flot des constructions qui déferle aux alentours»¹⁰. «La photographie devient nécessaire pour rendre fidèlement l'aspect d'un organisme aussi compliqué» résultant de «l'interpénétration de la ville et de la campagne». Si la photographie aérienne semble permettre de saisir le fonctionnement de la ville en tant qu'organisme, la photographie de paysage appréhende les qualités esthétiques et perceptives de la ville en tant qu'artefact¹¹: le photographe Fred Boissonnas¹², qui s'est désormais imposé comme l'interprète le plus attitré du pays genevois, produit de nouvelles vues de Genève qui alimentent le mythe de ville immergée dans la nature, construite sur le fond d'un paysage à la fois bucolique et sublime. En particulier, les photos réalisées pour le dossier du «Concours d'architecture pour la

⁹ Cf. Pierre Nora in E. DE ROUX, «On ne peut pas faire de la France le musée de la France. Un entretien avec Pierre Nora», *Le Monde*, 29 novembre 1994.

¹⁰ A. HOEHEL, «Vue d'avion», in C. MARTIN et H. BERNOULLI (éds.), *L'Urbanisme en Suisse*, Delachaux & Niestlé S.A., Neuchâtel 1929, p. 5.

¹¹ Cf. C. MERLINI, «Dentro la città, sopra la città. Descrizione e progetto urbanistico negli anni Trenta», *CRU*, 1994, N° 2, pp. 22-34, sur le rapport entre les modalités du regard de l'urbaniste et la construction conceptuelle de l'objet observé, rapport déterminant les thèmes et les formes prises par l'aménagement urbain.

¹² N. BOUVIER, *Boissonnas. Une dynastie de photographes 1864-1983*, Lausanne 1983.

réalisation du palais de la Société des Nations» (1926), en exaltant l'ensemble exceptionnel constitué par le cadre végétal et le lac en plein centre-ville, contribuent définitivement, face à un public mondial, à assimiler la ville de Genève à un *parc* (voir illustration 6).

L'installation de la Société des Nations à Genève - pour laquelle Guillaume Fatio a joué un rôle déterminant en tant que représentant de la Société auprès des autorités cantonales - est au cœur du vaste débat public concernant, au tournant des années trente, la modernisation et l'internationalisation de Genève¹³. Un des protagonistes de ce débat est l'architecte Maurice Braillard qui, à partir de son projet pour la reconstruction de la rive droite (1931), se penche sur le problème de la rénovation de la ville entière et explore la possibilité de transformer le sol urbain en un parc. En 1932, il indique explicitement dans le système des «villes dans le parc» le modèle à suivre dans l'édification des nouveaux quartiers ou de nouvelles agglomérations urbaines. Selon Braillard, cette expression désignerait l'environnement construit le plus adapté à «faciliter» la vie moderne, vie qui «se partage en deux temps: travail et délassement». La ville idéale serait constituée par un centre actif entouré de zones réservées à l'habitation et au délassement¹⁴ :

« La création de ces zones peut s'envisager de deux manières: A. Par des mas compacts de constructions alternant à distances régulièrement réparties avec des parcs ou réserves d'air. B. Des parcs avec lesquels se marieraient les constructions. Dans le premier cas, ce sont les parcs dans la ville, dans le second les villes dans le parc. Pour le profane, cette distinction peut paraître bien subtile. Pour le technicien, elle part d'une conception diamétralement opposée ».

Tout en prônant la deuxième solution, Braillard reconnaît pourtant qu'elle présente une certaine difficulté de réalisation puisqu'elle «ne peut se concevoir pratiquement que dans des agglomérations conçues dans un seul jet». Une année plus tard, Braillard est nommé « ministre » des travaux publics dans le gouvernement socialiste de Léon Nicole (1933-1936). Il entreprend ainsi les études nécessaires en vue d'une modernisation fonctionnelle et architecturale de la ville. Ses études débouchent sur le plan directeur urbain et le plan de zones régional, pour lesquels Braillard et ses collaborateurs ont créé les conditions appropriées afin de simuler une conception urbaine et territoriale «d'un seul jet». L'adoption du dispositif de la table rase permet, dans le plan directeur, d'envisager la reconstruction de la ville par un maillage d'élément

¹³ Sur l'émergence de la rénovation urbaine au niveau national cf. M. KOCH, *Leitbilder des modernen Städtebaus in der Schweiz, 1918-1939*, Zurich 1988, pp. 275-308 et F. WALTER, *La Suisse urbaine 1750-1950*, Zoé, Genève, 1994, Chapitre 8.

¹⁴ M. BRAILLARD, «Questions d'urbanisme. Les Parcs», *Le Travail*, 17 septembre 1932.

rectilignes devant s'adapter aux irrégularités de la pente, seule contrainte d'un sol dégagé de toute autre préexistence (*voir illustration 7*). La reconstruction de la ville ne constitue que le fragment du nouveau dessin de l'ensemble du canton contenu dans le plan de zones (*voir illustration 8*). Élaboré par le service d'urbanisme sous la direction de l'ingénieur Albert Bodmer, ce dernier plan nous paraît s'inscrire dans la réflexion entamée par Guillaume Fatio dont il reprend, au pied de la lettre, quelques-unes des indications contenues dans le projet de refondation territoriale cité plus haut.

4. D'après le témoignage de Bodmer, le plan de zones a pour but de «maintenir le charme du pays genevois, source de plaisirs rares et de bien être pour chacun, citoyen ou visiteur»¹⁵. Ce plan vise explicitement la sauvegarde des valeurs paysagères du canton. Depuis 1920, la loi donne aux autorités cantonales le pouvoir de sauvegarder les sites. La nouveauté du plan de zones consisterait dans l'objectif de proposer «un aménagement d'ensemble du canton» et de poser ainsi les bases d'une véritable politique de sauvegarde du patrimoine. Un long chemin a été parcouru depuis l'activité du *connaisseur* Fatio, passant par la loi sur la conservation des monuments et la protection des sites approuvée en 1920, et allant jusqu'à l'attribution aux *experts de l'urbanisme* de la compétence en matière de sauvegarde du paysage.

Examinons en détail le plan de zones¹⁶. L'aménagement proposé semble être le résultat d'une difficile médiation entre le modèle monocentrique selon lequel s'est développée la région genevoise (la ville de Genève occupe le centre géométrique d'une région relativement circonscrite), et le schéma d'un *défrichement* idéal, à réaliser selon un quadrillage régulier. Le modèle monocentrique semblerait structurer la distribution en zones (du centre à la périphérie se succèdent en effet les «quartiers urbains», les «colonies d'habitations isolées» et les «surfaces agricoles»), alors qu'un nouveau maillage routier, idéalement orthogonal, intéresse indistinctement toute la surface du canton, en constituant un facteur d'uniformité.

En réalité, le maillage routier constitue le support d'un rigoureux jeu combinatoire proche du *patchwork*, intéressant les trois affectations suivantes: les «colonies d'habitations isolées», les «surfaces agricoles» et les «surfaces publiques ou sites à classer». Plus que de trois *affectations*, il

¹⁵ A. BODMER, «Notes sur l'urbanisme à Genève», *L'Habitation*, N° 5, 1937, p 79.

¹⁶ Des deux versions existantes, l'une datée 1936 et l'autre 1937, nous avons analysé la première qui prévoit la zone des «surfaces publiques ou sites à classer». Cette zone n'apparaît pas dans la version de 1937.

faudrait parler, d'après les termes de Bodmer, de trois «paysages», chacun ayant un caractère propre et devant pour cela faire l'objet d'un aménagement particulier¹⁷ :

« Certains paysages supporteraient quelques constructions très judicieusement placées et composées (maisons d'habitations ou bâtiments agricoles). D'autres se prêteraient à l'érection d'un ensemble de pavillons. D'autres enfin, ouverts sur des horizons admirables, devraient garder leur caractère actuel intact ».

Les «surfaces publiques ou sites à classer» désignent les paysages qui devraient rester intacts, correspondant aux espaces du patrimoine à sauvegarder. La planche du plan de zones nous fournit des indications précises quant à leur aménagement (*voir illustration 9*). Les «surfaces publiques» entretiennent avec le maillage routier un rapport particulier, puisqu'elles-mêmes se configurent comme un maillage idéalement orthogonal qui s'enchevêtre au réseau routier en le dédoublant. Ne pouvant pas faire l'objet de nouvelles édifications, les «surfaces publiques» sont constituées de ce qui préexiste sur le territoire. Le fond de carte sur lequel est dessiné le plan de zones (au 25'000e) laisse aisément entrevoir les objets et les traces territoriales interceptés par le réseau des surfaces publiques. En premier lieu, se trouvent les «villages» du canton, que la légende désigne également comme «constructions contiguës». Les concepteurs du plan ont soigneusement saisi chaque village, afin de les inclure tous dans ces surfaces où ils pourront «garder leur caractère actuel intact». Les bois et les forêts font également partie de ces surfaces, au même titre que de longs segments routiers au tracé irrégulier. Ainsi, outre le maillage routier régulier, un deuxième réseau destiné au déplacement et basé sur les rues et chemins existants trouverait place dans le canton. Les «colonies d'habitations isolées» seraient finalement desservies par deux réseaux, l'un régulier et régularisant, qui contient les colonies, l'autre irrégulier et discontinu, qui les traverse.

Les affinités entre le projet du canton comme «parc de villas» de Fatio et le plan de zones de Bodmer sont frappantes :

- a) La présence d'un double réseau routier qui correspond à deux pratiques du territoire différentes: au déplacement rapide d'une part et à l'agrément et au délassement d'autre part;
- b) le rapport qui s'établit entre les deux réseaux et les espaces résidentiels, construits en forme de villas chez Fatio et comme «colonies d'habitations isolées» dans le plan de zones;
- c) le rôle des villages existants, éléments ponctuels et exceptionnels constituant à la fois les points d'ancrage du nouveau dessin territorial et les monuments témoignant d'un état de choses passé.

¹⁷ A. BODMER, *op. cit.*, p.79.

En conclusion, à l'exigence exprimée par Fatio de disposer, dans la demeure suburbaine, de toutes les «facilités de la ville» - et d'annuler ainsi la force du *principe de proximité*, intrinsèque dans la structure urbaine traditionnelle - le plan de 1936 répond par la mise en place d'un dispositif visant à imposer sur la surface du canton un *principe d'équivalence*.

Prenons en considération maintenant la pratique et l'expérience du patrimoine que la réalisation des aménagements prévus dans les deux projets impliquerait. Le territoire constitue l'espace d'une pratique exploratoire. Dans les deux cas, l'aménagement du territoire vise à créer les conditions d'une mise en évidence des lieux et des pratiques de l'habiter passées et présentes. Au même titre que chez Fatio, où les vieux villages et les nouvelles villas sont exhibés sur la surface du canton considérée comme un grand parc, le plan de zones exalte à la fois les présences des villages et des colonies d'habitations isolées. Parcourir les «surfaces publiques» du plan de zones permettrait de voir les différents lieux de l'habiter et d'assister ainsi à une véritable exposition de l'histoire du territoire *grandeur nature*, où les éléments physiques du paysage constituent les traces de l'histoire sociale et humaine. Cependant, aucune rhétorique du village en tant que modèle d'une vie communautaire à réactualiser n'informe les deux projets¹⁸. L'isolement auquel les villages, chacun dans sa singularité, sont condamnés relève de la conviction qu'ils constituent, selon les termes de Fatio, les témoignages d'un «état de choses [...] qui ne peut plus être ressuscité». Aménager le territoire en tant que paysage permettrait ainsi de faire cohabiter les dimensions apparemment opposées de la sauvegarde et du projet; de la contemplation et de la vie active; de la mémoire et de l'activité présente.

5. Notre intention n'est pas d'indiquer dans les paroles de Fatio la source d'inspiration du projet conçu sous la direction d'Albert Bodmer. Au sujet de la conception du plan de zones, d'autres projets *dessinés* pourraient être plus vraisemblablement signalés comme *sources*. Il s'agit de quelques projets illustrés dans les pages de la revue *L'Habitation*, tels que le plan de Washington et l'aménagement de la vallée de la Nidda réalisé par Ernst

¹⁸ Il nous semble important de souligner la distance qui sépare l'approche de Fatio, visant à la mise en valeur des villages pris chacun dans sa singularité, de la rhétorique du village comme emblème de l'identité suisse qui a caractérisé l'Exposition nationale de 1896. Cette rhétorique s'est exprimée par la réalisation d'un village «en miniature», sorte de moyenne *idéaltypique* des villages suisses. Cf. B. CRETIAZ, «Un si joli village», in Coll., *Peuples inanimés, avez-vous donc une âme? Images et identités suisses au XXe siècle*, Collection Histoire et société contemporaines, Université de Lausanne, 1987, N° 6.

May à Francfort¹⁹. Il nous semble en outre retrouver dans le plan de zones une concrétisation de l'«*urbs in horto*» évoquée par Werner Hegemann dans ses textes sur l'urbanisme aux États-Unis²⁰, textes qui ont permis la diffusion en Europe des modèles urbains américains fondés sur l'enchevêtrement du maillage routier et d'un réseau continu d'espaces verts. Nous n'approfondirons pas cependant cet aspect de la conception du plan de zones. Les correspondances entre l'étude de Fatio et le plan de zones nous intéressent, nous l'avons vu, en tant qu'indices d'une continuité qui va au-delà du rapport concrètement entretenu par les deux études.

Les conditions de praticabilité des deux projets nous semblent se trouver dans la rencontre de deux phénomènes culturels: l'émergence du paysage comme objet de sauvegarde et la perception - non nostalgique, non négative - de l'effondrement de la séparation entre ville et campagne. La rencontre de ces problématiques oblige à refonder le rapport entre la nature et l'espace construit, entre l'existant comme héritage et la transformation de l'habitat selon les exigences de la «civilisation moderne». Dans les deux cas ici considérés, l'aménagement territorial est pensé comme une transformation créative de l'existant, en se confrontant aux thèmes de la *modernisation* et de l'*identité*. Les deux projets examinés se situent aux extrêmes (1899 et 1936) d'un processus débouchant sur l'affirmation d'une expérience territoriale spécifique. Cette dernière s'identifie à une constellation formée par une image urbaine (le parc *versus* l'opposition ville campagne), une finalité (sauvegarde), une thématique (modernité/identité), un domaine d'action (territoire) et une démarche (paysagère). Cette constellation configure une expérience territoriale spécifique, censée unifier *politique urbaine* et *politique de la sauvegarde* sur la base d'une démarche paysagère, qui se concrétise dans la mise au point du plan de zones. L'unification des politiques urbaine et de sauvegarde se propose finalement comme l'approche la plus pertinente afin de satisfaire l'aspiration à un mode de vie *hybride*, basé sur une occupation territoriale devant permettre de réunir les avantages contradictoires de la *proximité* et de l'*isolement*.

Notre intention est finalement d'esquisser ici un chantier de recherche, qui consisterait à mettre en série un certain nombre d'événements compris entre les deux dates extrêmes de 1899 et 1936, afin de reconstruire l'élaboration du discours sur le paysage et le territoire, ainsi

¹⁹ «Le rôle des jardins ouvriers dans l'extension urbaine», *L'Habitation*, N° 6, 1936, pp. 96-99.

²⁰ W. HEGEMANN, *Der neue Bebauungsplan für Chicago*, Berlin, 1912, et *Ein Parkbuch*, Berlin, 1931.

que sur le type de compétence concernée, que nous avons vu à l'œuvre dans les projets examinés. A Genève, ce discours se construit sur la pratique d'architectes, photographes, hommes de culture et administrateurs, représentant souvent différents mondes culturels et esthétiques (le *Heimatschutz* et l'urbanisme rationnel) ainsi que politiques (les plans de Braillard et Bodmer se comptent parmi les instruments techniquement avancés du bref gouvernement socialiste). Nous nous bornerons à énumérer quelques-uns des événements à considérer. L'activité de Fred Boissonnas, dont les photos illustrent les livres de Fatio et accompagnent la présentation du plan de zones dans les rares articles écrits par Bodmer, a été fondamentale dans la mise en images et dans la production d'une certaine perception du paysage genevois (voir illustration 10). Les *Sites et paysages genevois* (1919), publication de Camille Martin qui est à l'origine de la Loi sur la sauvegarde des sites approuvée en 1920, également illustrée par Boissonnas (voir illustration 11). Le texte de Martin et l'activité menée par ce dernier au bureau du plan d'extension constituent deux événements essentiels dans l'affirmation de la sauvegarde du paysage comme problème d'urbanisme. Finalement, la «rationalisation» des services du Département des travaux publics réalisée par Braillard dès son entrée au gouvernement, perfectionne l'unification entre projet urbain et projet de sauvegarde. La suppression de la commission pour la sauvegarde des monuments et des sites et la création en 1934 d'une nouvelle commission d'urbanisme, loin de nier toute légitimité aux questions posées par la sauvegarde, vise à les ramener dans le domaine de l'urbanisme : la nouvelle commission, formée exclusivement d'architectes, devra en effet s'occuper de «toutes les questions intéressant le développement organique et esthétique du canton» y compris l'aménagement des espaces verts situés autour de l'agglomération, «préoccupation constante de l'urbanisme moderne»²¹.

Nous insistons sur l'intérêt d'inscrire ce segment de l'histoire des représentations urbaines en Suisse dans un contexte international. L'expression récurrente du constat de la confusion entre ville et campagne a lieu, dans le cas des acteurs de notre récit, dans le cadre d'un dialogue constant avec des interlocuteurs appartenant à d'autres contextes nationaux. Le rapport entretenu par Fatio avec Charles Buls, bourgmestre de Bruxelles, est fondamental pour comprendre son étrangeté face à la perception négative de la culture urbaine appartenant à ses collègues du *Heimatschutz*²². La culture urbaine et paysagiste allemande et américaine constitue pour sa part l'interlocuteur premier de la recherche conduite par

²¹ Cf. *Mémoriaux du Grand Conseil*, 1933/1934, Annexes 10 janvier 1934.

²² Cf. SMETS, *op. cit.*, pp. 21 et 147.

l'équipe de Braillard au sein du Département des travaux publics. Si, pour la période considérée, il est fondamental de situer les choix de politique culturelle et urbaine en Suisse sur l'arrière-fond des tensions entre la société urbaine et la société rurale²³, il est également vrai que le discours que nous avons retracé à l'aide des deux études de 1899 et 1936 trouve une place à côté des multiples imaginaires de la modernité produits en Europe au cours des premières décennies du siècle. Dans l'adoption d'une démarche paysagère qui ne laisse de place ni à la nostalgie, ni à la simple conservation, se manifeste la volonté d'ancrer au contexte une modernisation inévitable. Laissée à elle-même, la modernisation se traduirait par l'uniformisation ou, selon une expression de Fatio, par la «banalisation» des lieux. La démarche paysagère de Fatio et du plan de zones visent justement à concilier un projet d'uniformisation du territoire avec la mise en valeur des singularités naturelles et construites.

Au cours des années quarante le plan de zones de Bodmer, seul plan régional élaboré en Suisse à ce moment-là, circulera dans les milieux des experts s'interrogeant sur les nouvelles perspectives aménagistes ouvertes par l'hypothèse d'un plan national²⁴. Malgré l'intérêt manifesté au départ, la marginalisation de la recherche conduite à Genève semblerait signifier l'inactualité progressive d'une compétence construite sur la connaissance fine du contexte à transformer, telle que celle impliquée par l'approche paysagère de ce plan. L'urgence de mettre au point une uniformisation des procédures à l'échelle nationale aurait à l'inverse sanctionné l'épuisement du discours sur le territoire dont l'émergence se situe à la fin du siècle passé. Il ne s'agit que d'une hypothèse: le chantier de recherche vient seulement de s'ouvrir.

²³ H.-U. JOST, «Politique culturelle et valeurs nationales», in Coll., *Peuples inanimés... op. cit.*

²⁴ En particulier, au sein des *Congrès des Urbanistes Suisses* et de l'*Association pour le Plan d'Aménagement National*. Cf. E. COGATO LANZA, «Alla scoperta del territorio. Congressi e associazioni di urbanistica in Svizzera negli anni quaranta», in Coll., *Tra guerra e pace. Società, cultura e architettura nel secondo dopoguerra*, FrancoAngeli, Milano, 1998, pp. 77-86.



Illustration 1 : *La campagne genevoise d'après nature* (Sésegnin)



Illustration 2 : *La campagne genevoise d'après nature* (Petit-Saconnex)



Illustration 3 : *La campagne genevoise d'après nature* (Grand-Saconnex)



Illustration 4 : *La campagne genevoise d'après nature* (Villa au Petit-Saconnex)

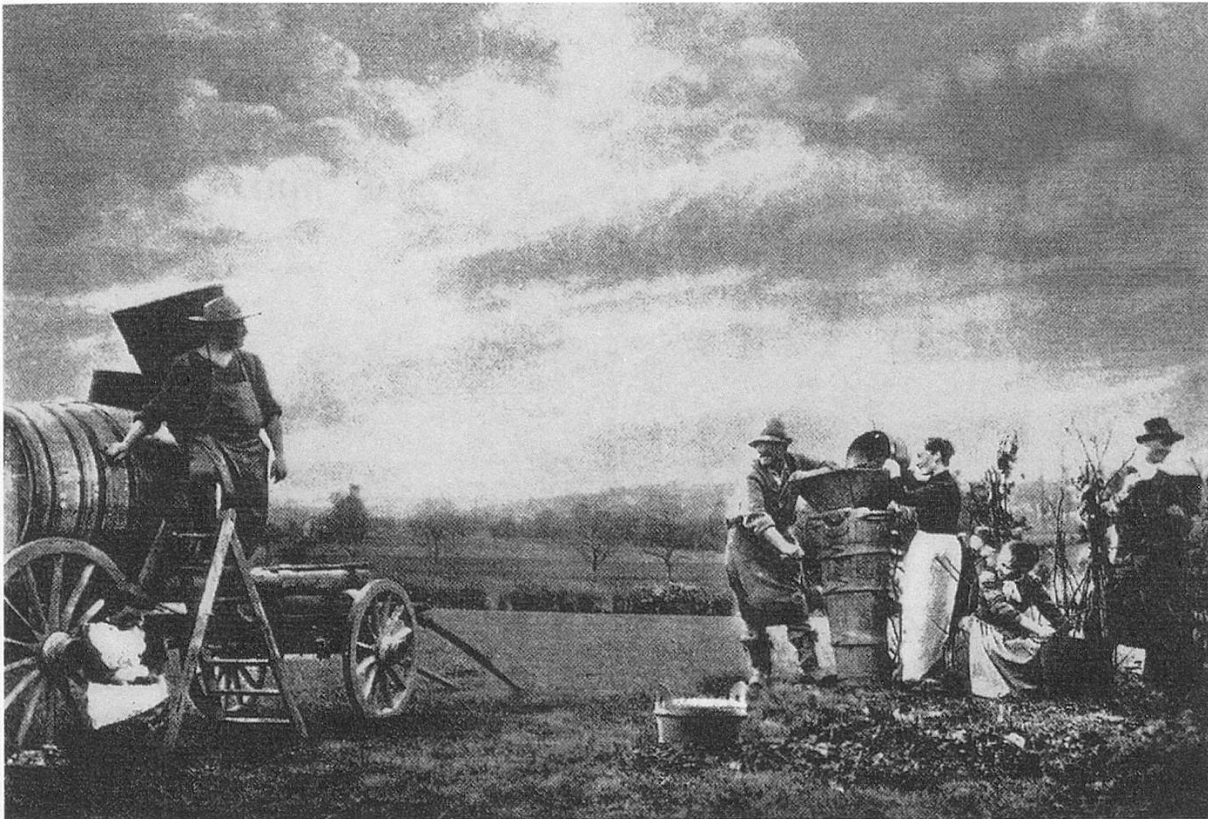


Illustration 5 : *La campagne genevoise d'après nature* (vignerons au travail)

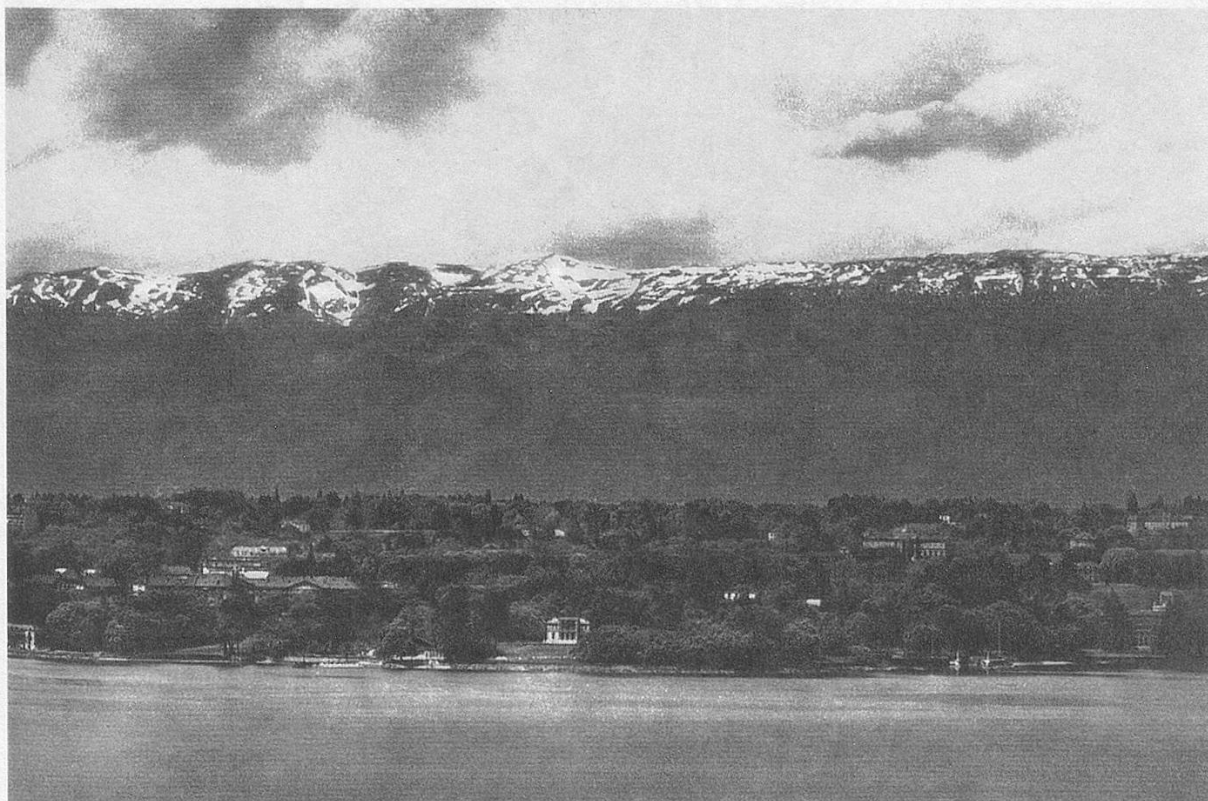


Illustration 6 : *Concours d'architecture pour l'édification d'un Palais de la Société des Nations*, photographie panoramique au bord du lac



Illustration 7 : *Plan directeur de la ville de Genève (1935)*

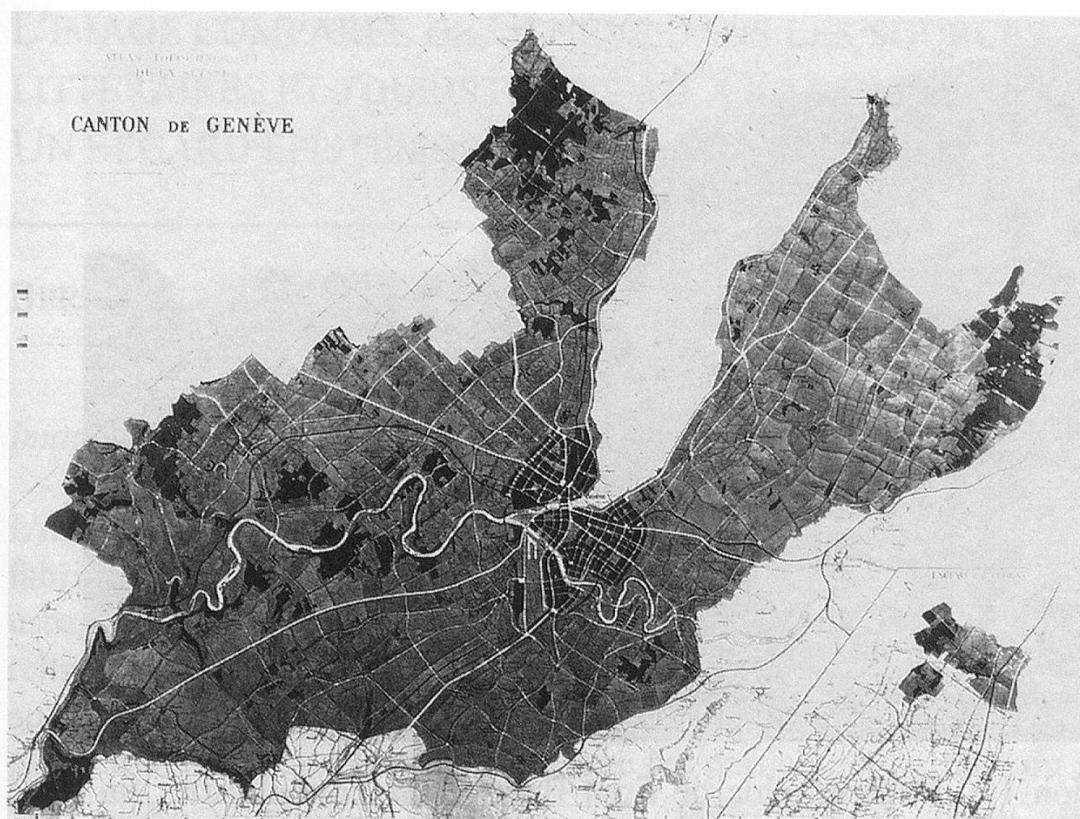


Illustration 8 : *Plan de zones du canton de Genève (1936)*

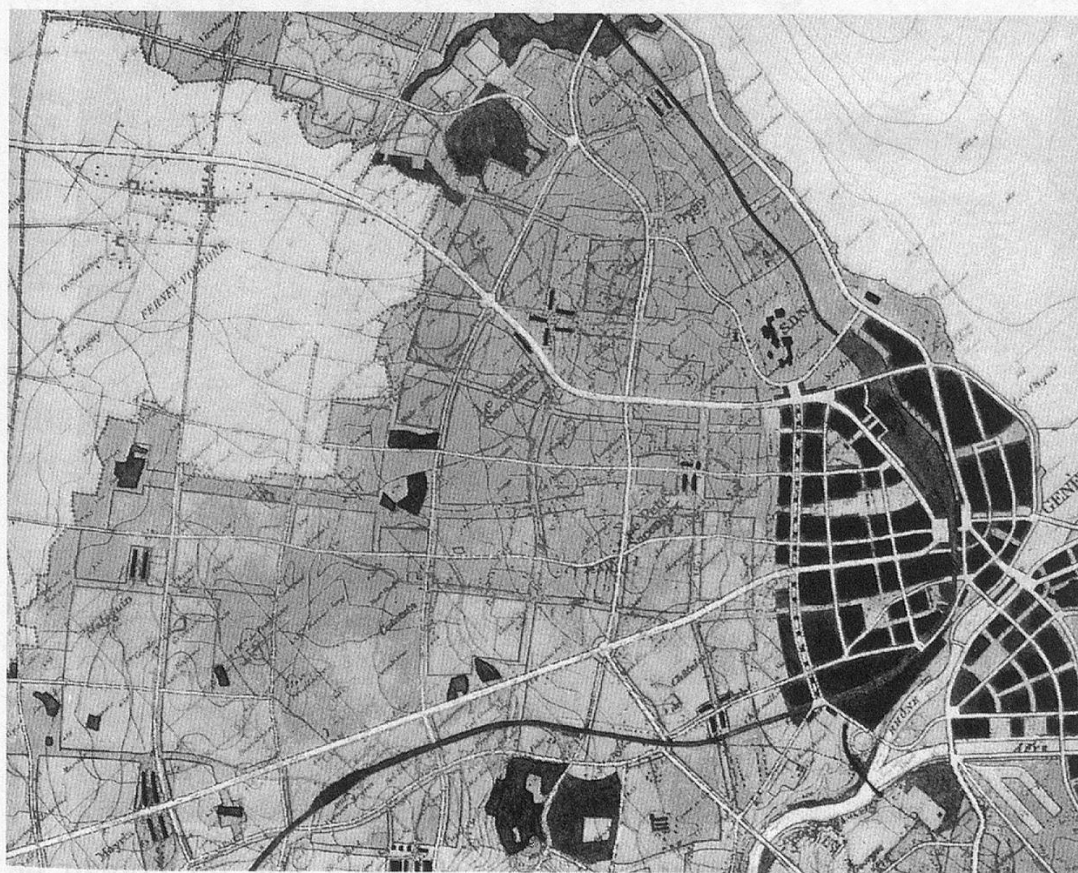


Illustration 9 : *Plan de zones (extrait du secteur de la rive droite)*



Illustration 10 : Photographie de Fred Boissonnas pour illustrer un texte d'Albert Bodmer. Il s'agit d'un paysage au bord de la Seymaz.



Illustration 11 : *Sites et paysages genevois* (Genève vue du coteau de Pinchat)

L'IMAGE COMPARÉE DE GENÈVE DANS LES SOURCES LITTÉRAIRES ET TOURISTIQUES AU XX^e SIÈCLE UN REGARD ÉPISTÉMOLOGIQUE

BERTRAND LÉVY ET RAFAEL MATOS

Image touristique et littérature

L'image d'une ville est un amalgame très complexe et évolutif qui se fabrique à partir d'éléments matériels, comme le site ou les qualités urbanistiques, et immatériels, comme l'identité historique, politique ou religieuse. Lorsqu'on parle d'image touristique d'une ville, on ne considère qu'une partie de l'image globale, la part précisément vécue et rapportée par le touriste. Cette image touristique est partielle et partielle du point de vue spatio-temporel, car elle est construite à partir de sites particulièrement fréquentés par les touristes, et s'étale sur une temporalité passagère, à savoir la durée de séjour des voyageurs, qui dans le cas de Genève, est passée de plus d'une semaine au XIX^e siècle à 5,5 jours au début du XX^e siècle, à enfin 2,18 jours en 1996. L'image touristique d'une ville est ainsi un fragment de l'image générale, une facette dotée de ses reflets propres et possédant un certain degré d'autonomie par rapport à l'image générale. Dans l'histoire d'une ville, il peut y avoir fusion et renforcement réciproque des différents types d'images, comme l'image touristique, sociale, politico-économique, etc., dans un sens positif ou négatif, ou au contraire différenciation et autonomisation des différentes catégories d'images entre elles : un exemple de ce type est fourni par une ville historique au passé prestigieux qui conserve un paysage urbain fortement attractif et loué, et qui en même temps vit sous le joug d'une dictature : il y aurait dans ce cas autonomisation de l'image touristique par rapport à l'image politique. Un correspondant du *Times*¹ de Londres racontait récemment à propos de l'influence de l'affaire des fonds en déshérence touchant la Suisse, qu'il avait constaté par un sondage effectué à Londres un type de dichotomisation entre l'image politico-économique de la Suisse, relativement atteinte, et l'image touristique, épargnée : dans l'esprit des sondés, la Suisse touristique restait « a nice country with beautiful landscapes ».

Pour évaluer les qualités et le degré d'autonomie ou d'hétéronomie de l'image touristique, plusieurs médias sont à disposition : l'image dans la littérature et les témoignages artistiques (peinture, chanson), la paralittérature (presse, divers témoignages écrits, les guides de voyage, prospectus), les autres supports de la promotion touristique (publicités, films, cédéroms...), les enquêtes de terrain. Notre méthode d'interprétation consiste en une analyse limitée à trois supports langagiers, la littérature, les guides et le support écrit de la promotion touristique, qui chacun exprime une part de l'image touristique du lieu. Notre étude présente est partielle et fait partie d'un corpus plus vaste d'enquêtes réalisées dans le cadre d'un projet FNRS ².

La littérature est particulièrement éclairante sur l'image touristique d'un lieu, pour diverses raisons. D'abord, elle est le fruit d'une réflexion, d'une connaissance, d'une perception de l'esprit du lieu qui est plus aiguë que celle de l'homme du commun interviewé par exemple au sortir d'une visite des quais dont on pourrait sortir quelque banalité. Les artistes en général sont à même par leur jugement de susciter des modes (ou de les défaire), cela parfois à leur insu, en façonnant les goûts d'un certain public cultivé et influent qui les suit. Ils contribuent ainsi dans une mesure assez forte, bien que minoritaire, à former l'image touristique du lieu, qui est ensuite répercutée à plus grande échelle par la paralittérature des magazines, de la presse, des médias audio-visuels et ainsi de suite. Jean-Luc Piveteau ³ estime qu'un bon écrivain ou un bon essayiste saisit et transcrit les « tendances lourdes de la territorialité », s'il a pris la peine de se pencher longuement sur le destin d'un territoire. On peut attribuer cette qualité notamment à Marie-Anne Cochet qui a écrit *L'Âme de Genève observée par une Française. Petit essai de psychologie historique*, en 1917 ⁴. Les livres de littérature, bien que diffusés en petit nombre, de l'ordre d'un ou de quelques milliers d'exemplaires, comparativement aux prospectus diffusés à des centaines de milliers d'exemplaires, possèdent la supériorité sur ceux-ci de constituer des produits durables que l'on conserve généralement et que l'on peut redécouvrir des années plus tard dans les bibliothèques ; de surcroît, l'effort et le temps que requiert leur lecture, suppose qu'ils touchent de manière plus durable et plus profonde leurs lecteurs que les prospectus que l'on feuillette en passant puis que l'on jette souvent après usage.

Au XIX^e siècle, quand Genève était une étape obligée sur les routes romantiques, on peut capter des impressions et des considérations chez presque tous les grands auteurs français tels Stendhal, V. Hugo, Th. Gautier, Chateaubriand, Flaubert..., chez beaucoup d'auteurs anglais ⁵,

allemands ou russes. Une deuxième qualité du témoignage littéraire, artistique, c'est la fulgurance du trait, la condensation de l'image en une formule brillante qui résume et contient une foule de notions implicites sur l'esprit du lieu. C'est par exemple Pierre Gascar qui dit du jet d'eau qu'il est « la colonne unique d'un vaste temple transparent »⁶. Il superpose là à l'élément géo-aquatique l'aspect architectural et la dimension mystico-religieuse. C'est encore Julien Green qui entonne ainsi son chant sur Genève : « Genève est une ville bleu et argent »⁷. Bleu, couleur de l'eau et argent, double sens signifiant à la fois reflet de l'eau et symbolisant la présence de banques qui étalent leur nom autour de la rade. L'écrivain joue sur le symbolisme des lieux, il leur prête du sens en créant des images nées de l'expérience. En effet, ce qui distingue l'écriture d'un artiste de celle des guides ou celle de la promotion touristique, c'est sa complète liberté de ton, une fraîcheur née du contact vécu avec les éléments urbains, une subjectivité revendiquée qui s'exprime par des sautes d'humeur. Par exemple le même Julien Green observe dans les « Rues Basses » un jeune de Suisse centrale habillé de manière typique entouré d'une foule morne et indifférente⁸. Les textes d'écrivains sautent parfois « du coq à l'âne », procèdent par rupture d'échelle, discontinuités spatiales et temporelles, effectuent de brusques retours en arrière, font appel au souvenir et au rêve. Ce sont des textes signés individuellement alors que les textes promotionnels sont des oeuvres anonymes, qui visent certes à une objectivité et à une exhaustivité, mais qui sont souvent ennuyeux à lire, et ne dépassent pas le stade du convenu (ils jouent sur l'iconographie pour compenser cette faiblesse, iconographie qui manque d'ailleurs souvent d'originalité).

La qualité d'un écrivain est d'emporter le lecteur au gré de son imagination, de lui offrir des surprises sur des chemins insolites, de lui faire découvrir des portions de ville qu'il méconnaît ou de lui prodiguer une perception renouvelée de l'espace connu et maintes fois décrit. Le guide de voyage prend aussi son lecteur par la main mais de manière moins intimiste, moins amoureuse pourrait-on dire, de manière plus détachée. Il existe néanmoins des recoupements entre les guides et les textes des « écrivains-voyageurs », des emprunts mutuels : c'est par exemple tel guide Joanne du XIXe siècle qui cite un passage d'Alexandre Dumas sur Genève, ou certains écrivains qui reprennent à leur compte des renseignements contenus dans les guides. De toutes manières, un guide n'est pas conçu de la même manière qu'un texte suivi ; un guide doit pouvoir être lu de manière interrompue et fragmentaire et dispenser des informations objectives. Les guides classiques comme le Guide Bleu par

exemple, en dépit de leur relative correction sur le plan historico-géographique, évitent de nous parler des marges de la ville, ce qu'adorent souvent faire les écrivains à la recherche de l'insolite. On peut citer à ce sujet les anciens quais de l'île et du Seujet qui ont retenu l'attention d'artistes prestigieux comme Théophile Gautier ou John Ruskin lequel a laissé plusieurs esquisses de l'endroit, et qui correspondent à un certain « revers de la médaille » d'une ville très bien rangée et alignée. Cette qualité propre à éveiller le fantasme et le rêve n'est pas le fort des guides, qui préfèrent se restreindre au centre-ville monumental.

L'image d'un lieu est toujours liée à la pratique de ce lieu. Quelle est la pratique de l'écrivain, dans quelle catégorie de touristes est-il à ranger ? A l'heure actuelle, on distingue deux grandes catégories touristiques : le tourisme d'affaires qui regroupe pêle-mêle le tourisme de congrès, de conférences, les déplacements liés à une activité économique, le tourisme médical ou thérapeutique, le tourisme académique, universitaire ou scolaire. Ce tourisme d'affaires représenterait 70 % du tourisme actuel à Genève. Quant à l'autre catégorie touristique, le tourisme d'agrément, les 30 % restant, il recouvre le tourisme culturel, les visites familiales ou amicales, les "vacances au sens large", la pratique de sports ou de loisirs dans la région. Nous nous sommes souvent demandé où faut-il classer les écrivains-voyageurs ou reporters, qui pour la majorité d'entre eux, recherchent l'agrément mais aussi l'activité, notamment celle de l'écriture. Au XIX^e siècle comme au vingtième siècle, le motif du voyage dans la région genevoise est souvent thérapeutique ; nous songeons par exemple à Albert Cohen qui était venu en cure à Divonne une première fois et était tombé amoureux d'une Genevoise, ce qui va le pousser à choisir Genève pour étudier, à de nombreux romantiques qui pratiquaient leur art à Genève mais en même temps en profitaient pour se soigner notamment grâce aux bains curatifs et à l'air plus sain que celui de Paris ou de Londres. On s'aperçoit ainsi que la complexité même de la vie des écrivains, de leur pratique géographique, nous appelle à revoir la classification des différents types de tourisms, qui souvent se recoupent entre eux.

Image touristique et paralittérature

Les guides de voyage et la promotion touristique

Ces deux genres d'écrits se distinguent clairement de la littérature au sens étroit du terme. En effet, tandis que les œuvres littéraires émanent d'écrivains, qu'ils soient célèbres ou méconnus, excellents ou mièvres, il

en va tout autrement de cette paralittérature, sauf quelques exceptions notoires. De même, l'auteur littéraire ne prétend aucunement atteindre un degré déterminé d'objectivité, alors que c'est le but, avoué ou non, de toute paralittérature touristique, que Chevalier rattache à la « littérature pharmaceutique »⁹.

Ce qui précède est sans nul doute quelque peu schématique. Les oppositions ne ressortent pas aussi clairement dans la réalité et l'on devrait plutôt se référer à une échelle qui irait graduellement de la littérature la plus poétique et subjective à un extrême, à la promotion touristique la plus factuelle possible et qui prétend être un décalque de la réalité.

Ainsi, par exemple, où classer *Ginebra*¹⁰, le guide très sui generis de Rosa Regàs ? D'une part, il fourmille d'éléments pouvant intéresser aussi bien le touriste averti que le Genevois de souche. D'autre part, son texte fourmille d'anecdotes vécues par l'écrivain au cours de ses nombreux séjours dans cette ville. Son style est savoureux et ironique, et dénote la fine plume du futur Prix Nadal de littérature. Contrairement à la plupart des autres guides et au discours de la promotion touristique, la nature et le bâti ne transparaissent que peu dans le guide de Rosa Regàs. L'auteur a préféré donner plus d'importance aux habitants de Genève qu'au décor lui-même qui, en somme, n'est que façade si on en reste à la surface des choses.

La confusion des genres est moins marquée en ce qui concerne les guides de voyage et la « propagande » touristique. En effet, la frontière qui sépare les deux découle nécessairement des auteurs ou, du moins, des mandataires en présence. Si le but premier de la propagande touristique est de vendre le produit en question pour utiliser des termes dans l'air du temps, les guides de voyage font état d'une plus grande distance, d'un certain détachement, vis-à-vis de l'objet dont ils rendent compte.

On pourrait croire que les deux genres qui nous intéressent ici – guides de voyage et promotion touristique – restent statiques au cours du temps. Or, il n'en est rien et c'est ce que nous essayerons de montrer à travers quelques exemples tournant autour de Genève. Les raisons en sont multiples comme vous pouvez l'imaginer. Les styles d'écriture évoluent sans cesse, les supports se diversifient et s'enrichissent d'un point de vue technique, le touriste lui-même ne reste pas figé. Et, ne l'oublions pas, Genève se transforme au fil du temps.

En ce qui concerne le style d'écriture, prenons deux exemples situés à près d'un siècle d'intervalle. Voici un extrait de la brochure *Au Pays de Genève*, publiée, vers 1909, par l'Association des Intérêts de Genève :

« Genève [...] avec son lac bleu, son noble horizon de montagnes, la ligne pittoresque des tours et des vieux toits, les arbres des jardins et les blanches maisons de la rive. Sur l'eau limpide voguent les barques ; leurs voiles, dans l'air pur, semblent des ailes. [...] Que d'exclamations admiratives, sincères et profondes, échappées des lèvres de ceux qui contemplent ce panorama, l'un des plus beaux du monde ». Deux des brochures contemporaines utilisent un discours tout autre, que l'on pourrait qualifier de moderne ou fonctionnel. « Genève, la belle ville. [...] La beauté de son site, la proximité immédiate d'une prestigieuse région alpine et sa situation privilégiée sur les grands axes de l'Occident la désignent tout naturellement comme l'un des grands pôles européens du tourisme »¹¹. Ce texte figure, par ailleurs, sur le site internet de Genève Tourisme, nouveau support qui fait l'objet de 250.000 à 400.000 accès par mois ! Et cet autre extrait, tiré de *Geneva, the best place to boost your activities* : « With its lake in a grand alpine setting dominated by Mont Blanc, its plume of water rising above the city, Geneva offers its people a green environment with magnificent parks and almost two trees per head of population. [...] The quality of life is a powerful motivation for productivity. Free from stress and time-consuming transport difficulties, the people of Geneva can concentrate their energies on useful work »¹².

Dans le fond, ce qui s'est passé c'est que les guides de voyage et, dans une certaine mesure les brochures touristiques se sont volontairement de plus en plus démarqués de la littérature. Cette distanciation s'opère fondamentalement depuis 1830 environ à l'instigation de John Murray père, dans le but « d'affirmer la spécificité d'un genre d'écrit qui avait été jusqu'alors mêlé aux récits de voyage » et dès le milieu du XIXe siècle tous les guides de voyage suivront le schéma instauré par Murray¹³.

En ce qui a trait aux guides de voyage, ils subissent, en outre, une transformation de nature. Les guides précurseurs du XIXe siècle (Baedeker, Joanne, Murray) proposent des itinéraires bien précis et donnent, en quelque sorte, une « prélecture » des sites que l'on va rencontrer sur place tout en faisant « coïncider l'acte de 'lire' et celui de 'voir' »¹⁴. Cette démarche, qui date du XVIIIe siècle, s'impose car elle convient parfaitement au voyageur ; elle est rationnelle et épouse l'ordre temporel du parcours. Voici un petit exemple en guise d'illustration tiré d'une brochure publié vers 1900 par la société A. Bocquin : « Starting from the Place du Molard we go along the Rue du Marché as far as the Place de la Fusterie where stands the Temple Neuf. Continuing our way along the Rue des Allemands we come to the Fountain de l'Escalade [...] »¹⁵. Le choix des sites ne peut être neutre, bien entendu. On

privilégie le pittoresque et, en ce qui concerne la composante humaine, elle « disparaît au profit exclusif de ses monuments » et, notamment, des églises ¹⁶. Comme l'affirme Tissot, le guide de voyage, de par les renseignements qu'il contient, « rend donc superflu tout contact avec l'indigène » ¹⁷.

Les réflexions plutôt optimistes qui achèvent le chapitre « Le Guide bleu » dans *Mythologies* de Barthes en ce qui concerne le retour de l'humain dans la paralittérature touristique sont en train de subir un démenti. Les choses n'ont pas évolué dans le sens qu'il avait prévu. L'essor des ouvrages s'intéressant à des aspects plus humains que l'on a pu constater dans les années soixante, a été freiné par les progrès de la photographie et par la place investie par l'image. Dans ce genre d'ouvrages illustrés, le texte ne fait qu'enrober de belles images au point de constituer « surtout un prétexte à l'image » ¹⁸. Les titres destinés à un public curieux et avide de connaissances ne font plus que pâle figure face au foisonnement des guides. Dans ces derniers, la suppression de la terre et des hommes constatée par Barthes s'est accentuée depuis lors. Le contexte spatial des objets répertoriés, de même que les références historiques sont de plus en plus gommés. La plupart des guides actuels arrivent au paroxysme de la « sélection des monuments » et ne fournissent plus qu'un simple catalogue des sites à « faire ». Est-ce que cet « instrument d'aveuglement » renforcé qu'est devenu le guide de voyage contemporain peut être rattaché à la culture du « zapping » ?

La transformation de la gent touristique ne reste pas sans effets sur le discours, pour la simple raison que ce dernier lui est destiné. Le tourisme qui se dirige à Genève évolue considérablement au cours de ce siècle. On passe d'un tourisme d'agrément à un tourisme en grande majorité d'affaires, ou rattaché aux organisations internationales, issu d'horizons nationaux très divers. Il y a, bien entendu, une composante « détente et agrément » dans cette dernière catégorie. Cette évolution du type de visiteurs, de même que les changements des moyens de locomotion (l'automobile puis l'avion) et les attentes des voyageurs, ont des répercussions sur le message contenu dans les brochures touristiques, de même que sur la durée des séjours. L'une des brochures touristiques les plus populaires au cours des trois premières décennies de ce siècle ne s'intitulait-elle pas *Huit jours à Genève* ? A présent, la durée moyenne de séjour ne dépasse guère les deux jours...

Pour ce qui est de Genève, signalons que la population du canton passe d'un peu plus de 150'000 habitants en 1910 à près de 400'000 à l'heure actuelle. La ville de Genève et son arrière-pays ont également vu changer

leur physionomie et leurs structures socio-économiques. Les attraits touristiques qui symbolisent Genève à l'extérieur ne restent pas les mêmes. Ainsi, pour ce qui est du Jet d'eau, image de référence par excellence de la ville du bout du lac, il n'existe que depuis 1891. Par ailleurs, son ancrage ne s'effectue que lentement étant donné son origine industrielle et tout ce que cela semble comporter aux yeux des contemporains à l'époque. L'image phare et la fierté des Genevois était encore le monument Brunswick ¹⁹.

Le Jet d'eau ne s'impose véritablement qu'à partir des années vingt de ce siècle jusqu'à devenir incontournable à l'heure actuelle. Par contre, l'eau en tant que telle semble être omniprésente dès le départ et pour cause étant donné le site même de la ville de Calvin. On constate cependant, mais cette hypothèse reste à vérifier, que la place de l'eau se modifie quelque peu au cours des années. Dans une phase initiale, le lac fait partie d'un ensemble plus vaste. Il permet, en quelque sorte, une vision dégagée sur les montagnes environnantes et, notamment, le Mont-Blanc. Il s'agit, peut-être, des derniers vestiges du romantisme. A présent, on ne présente guère plus que les abords immédiats du lac et surtout la rade. Est-ce une manière de fixer le voyageur un peu plus longtemps à Genève ? A-t-on peur qu'il ne lorgne tout de suite vers les Alpes comme les skieurs britanniques qui débarquent à l'aéroport de Cointrin ? Ne faudrait-il pas plutôt vanter la localisation favorable de Genève et la diversité des paysages environnants ?

Malgré tous les bouleversements, à part l'eau un certain nombre d'autres thèmes sont récurrents. Cela fait plus d'un siècle que les brochures touristiques véhiculent l'image de Genève en tant que « plus petite des grandes villes » ou encore « plus petite des grandes capitales ». Dans un article paru dans le *Tourist Magazin*, vers 1900 ²⁰, ne parle-t-on pas de Genève en tant que « one of the most cosmopolitan cities in the world » ? Par contre, peu d'écrits de la paralittérature touristique mentionnent le fait que l'une des traits les plus saillants de Genève est son caractère multi-ethnique. Il est significatif que l'on ne voie que des têtes blondes dans la photo qui orne le chapitre « Genève, carrefour des idées et des hommes » de la brochure officielle *Bienvenue à Genève*. Quelle différence avec ce qu'écrit Rosa Regàs, pour qui Genève est la ville occidentale « la plus internationale et multiraciale », sans escamoter pour autant la persistance d'un certain degré de xénophobie ²¹.

La qualité de l'accueil revient elle aussi régulièrement sur le devant de la scène. Par ailleurs, c'est l'un des buts que vise la création, en 1885, de l'Association des intérêts du commerce et de l'industrie de Genève,

devenue par la suite l'Office du tourisme de Genève²². Comment faire en sorte que le visiteur soit mieux accueilli ? Le sourire peut faire des merveilles et, à cet égard, pendant l'été 1978, l'OTG lance le slogan « Bien accueillir, priorité au sourire »²³. En 1997, moins de vingt ans après, a lieu la campagne « Accueil chaleureux, visiteurs heureux ». Est-ce un constat d'échec de l'accueil, pièce maîtresse du tourisme ?

- 1) Entretien avec Peter Capella, correspondant du *Times* (Londres) à Genève, 11.2.1998.
- 2) Bertrand LÉVY (dir. de recherche), Rafael MATOS, Sven RAFFESTIN, *Géographie et nouvelles pratiques touristiques : lieux et paysages à valoriser et à (re)découvrir dans la région genevoise*, projet FNRS, avril 1997 - mars 1999.
- 3) Discussion avec Jean-Luc PIVETEAU, 3e Cycle romand de géographie *Géographie et Culture(s)*, Université de Lausanne, 1995-1996.
- 4) Marie-Anne COCHET, *L'Âme de Genève observée par une Française. Petit essai de psychologie historique*, Georg, Genève-Lyon, Fischbacher, Paris, 1917, 87 p., rééd. in Bertrand LÉVY (éd.), *Le Voyage à Genève. Une géographie littéraire*, Ed. Metropolis, Genève, 1994, 1997, pp. 159-234.
- 5) Cf. Mavis COULSON, *Southwards to Geneva. 200 years of English Travellers*, Alan Sutton Publ., Gloucester, 1988, 155 p.
- 6) Pierre GASCAR, *Genève*, Champ Vallon, 1984.
- 7) Julien GREEN, « Genève », *Journal du Voyageur*, Seuil, Paris, 1992, p. rééd. in B. LÉVY, *Le Voyage à Genève*, op. cit., 1997, pp. 251-255.
- 8) *Idem*, p. 251.
- 9) Michel CHEVALIER, « Géographie et paragéographies », *L'Espace Géographique*, No 1, 1989, p. 13.
- 10) Rosa REGÀS, *Ginebra*, Barcelone, Ediciones Destino, S. A., coll. Las Ciudades, 9, 1988, 241 pp. [traduction française : *Genève : portrait de ville par une Méditerranéenne*, traduit de l'espagnol et mis à jour par Michèle STROUN-FINGER et Véronique BONVIN, Genève, Ed. Metropolis, 1997, 214 pp.].
- 11) *Bienvenue à Genève*, OTG, vers 1997, p. 3.
- 12) Publié par l'Agency for Economic Promotion, de la City of Geneva.
- 13) Laurent TISSOT, « Ecrire un guide de voyage sur la Suisse au XIXe siècle. L'exemple des guides Murray et Baedeker », in : Alain CLAVIEN, et Bertrand MULLER, (Eds), *Le goût de l'histoire, des idées et des hommes. Mélanges offerts au professeur Jean-Pierre Aguet*, Lausanne, Ed. de l'Aire, 1996, pp. 271 et 290.
- 14) *Idem*, p. 281.
- 15) Anonyme, *Geneva-Notice. Published by A. Boyquin & Co, official agents of the American Express Co.*, Genève, vers 1900, 33 pp.
- 16) Roland BARTHES, « Le Guide bleu », *Mythologies*, Paris, Editions du Seuil, 1970 [1957], pp. 122-123.
- 17) Laurent TISSOT, « Ecrire un guide de voyage sur la Suisse au XIXe siècle », op. cit., p. 286.
- 18) Michel CHEVALIER, « Géographie et paragéographies », op. cit., p. 11.
- 19) Pierre BERNASCONI, *Cent ans au service de Genève. Office du tourisme de Genève, 1885-1985*, Genève, Office du tourisme de Genève, 1985, p. 12.
- 20) Anonyme, « Geneva – The Dream City. The Place, as Nature left it », *Tourist Magazine*, New York, J. P. McCann Publishing Co., vers 1900, p. 117.

- 21) Rosa REGÀS, *Ginebra*, op. cit., p. 18. A la décharge de Genève, notons encore que Rosa Regàs a pu constater une évolution favorable depuis lors. En effet, Genève est devenue « plus ouverte, plus variée, plus animée et bien plus attrayante, ayant perdu pour toujours cet air de réduit moral de haute montagne peuplé de gens impeccables et de mauvaise humeur » (« Ginebra 1993 », *El Mundo*, fin 1993). Pour une analyse du discours de Rosa Regàs cf. Rafael MATOS, « Une vision inattendue de Genève : Rosa Regàs », *Le Globe*. Revue genevoise de géographie, 134, 1994 [1995], pp. 47-54.
- 22) David HILER, « En 1900, on cherchait déjà des recettes pour éviter le déclin du tourisme à Genève », *Tribune de Genève*, 13-14 décembre 1997, p. 29.
- 23) Pierre BERNASCONI, *Cent ans au service de Genève*, op. cit., p. 106.

DIE VERÄNDERUNG DES RAUMES DURCH DAS AUFGKOMMEN DES AUTOMOBILS

BEAT BRUNNER

Im Jahre 1902 sollte das damals wichtigste Automobilrennen der Welt, die James Gordon-Bennett-Wettfahrt von Paris über Belfort, Zürich und Bregenz nach Wien führen. Aus Angst vor Unfällen verweigerten verschiedene kantonale Behörden in der Schweiz die Durchfahrt des Rennens über ihr Gebiet, so dass man sich schliesslich entschloss, die Etappe durch die Schweiz für den Wettbewerb zu neutralisieren und nur eine Höchstgeschwindigkeit von dreissig Kilometern in der Stunde zuzulassen.

Bereits vor dem Rennen wurde in den Zürcher Zeitungen ausführlich über das sportliche Grossereignis berichtet, die Bevölkerung über die Route informiert und zur Vorsicht gemahnt. Am Renntag selbst, einem gewöhnlichen Wochentag notabene, sollen sovielen Zuschauerinnen und Zuschauer den Weg an die Rennstrecke gefunden haben, wie jeweils auch das Sechseläuten besuchten. Vor allem die Schuljugend sei stark vertreten und ausserordentlich fasziniert vom Schauspiel gewesen, schrieb der Tages Anzeiger und schloss den Artikel folgendermassen ab: «In rasender Eile, obwohl die Schweizer Fahrt für das Rennen ja nicht gilt, so recht die Vertreter unserer rastlos nach neuen Eindrücken und Dingen hastenden Zeit. Die heisse Sonne, die schöne Umgebung, die schauende Menge, alles schien den Fahrenden unbedeutend, uninteressant, wesenlos zu sein. «Geradeaus» war ihre Losung und geradeaus, soviel als möglich, ging Blick und Fahrt. Nach längerer Pause folgte wieder ein Wagen, bald noch einer und so wird das Spiel nun dauern bis 4 Uhr.»¹

Während der Tages Anzeiger in seiner Kritik das sinnlose Hasten betonte, wies die Neue Zürcher Zeitung in ihrem Rennbericht auf die Entmenschlichung durch die Maschine Automobil hin:

Der führende Wagen «sauste elegant die Quaibrücke hinab und dann mit einem flotten *run* in die ziemlich steile Rämistrasse hinauf, die brutale Gewaltthätigkeit der Erscheinung durch die Sicherheit und flotte Form der

¹ Tages Anzeiger 1902, Nr. 147.

Bewegung mildernd. Herr de Cniff mag ein schöner Herr sein, sein Chauffeur auch; aber gesehen haben wir nichts von ihm, als die Hände am Lenkrad. Die ganze übrige ehrenwerte Person war verumumt, ein ursprünglich schwarz eingesackter Koloss, da, wo man mit Recht den Kopf vermutete, eine Art Bergkappe mit Guckfenster und Ventilationslucke; fast sah es aus, als ob Wagen, Herr und Maschinist aus einem Stück von einem Hinterwäldlerkünstler in Riesendimensionen geschnitzt worden seien. Der Hauptreiz dieser Tour muss offenbar im Baden und Schlafen liegen; im Fahren jedenfalls kaum.»

Auch wenn sich der Journalist der Faszination dieser eleganten, schnellen Automobile nicht gänzlich zu entziehen vermochte, wird vor allem eine gewisse Erhabenheit über diese unvernünftige, unnütze Betätigung vermittelt. Explizit wird dann die «Raserei» der Automobilisten kritisiert. Anstelle der vorgeschriebenen zwölf Kilometer in der Stunde wären sie bestimmt mit dreissig bis vierzig Kilometern in der Stunde unterwegs gewesen.

«Und das ist zu rügen: denn man darf durch eine verkehrsbelebte Stadt nicht mit 30-40 Kilometern rasen, wie auf der belebten Landstrasse. Sollte noch einmal so eine Fahrerei stattfinden, so wird hoffentlich unsere Polizei Mittel und Wege finden, ihrer Vorschrift auch bei solchen Blitzbesuchen Nachachtung zu verschaffen. Sonst weise man die Herren hinten um die Stadt herum! Besser, die Polizei brauche die ihr zur Verfügung stehenden Mittel, als dass das Publikum selbst Ordnung zu schaffen sich berufen fühlen sollte.

Bis um 4 Uhr 45 Minuten sind von den 150-200 Fuhrwerken 87 durch die Stadt gefahren; einen guten Geruch haben sie nicht hinterlassen.»²

Diese erste massive Speerspitze des Automobilismus kann zwar als Spektakel abgetan werden, sie zeigt aber bereits sehr klar, wie das Automobil aufgenommen wurde und wo das künftige Konfliktpotential liegen würde. Das Automobil symbolisierte die neue Zeit, ihre Hast und Unstetigkeit, aber auch ihre Kraft und Geschwindigkeit. Kraft und Geschwindigkeit jedoch, welche ziellos, bloss zu ihrem Selbstzweck ihre Macht entluden. Und sein Führer, der Lenker des Automobils verlor durch Automobilkleidung und Geschwindigkeit seine menschlichen Züge und wurde zur Fratze.

Die «Raserei» auf der öffentlichen, nicht nur dem Verkehr dienenden Strasse, Gestank und Staubplage wurden als Kritik hier zum erstenmal

² NZZ 1902, Nr. 176.

genannt und werden den künftigen Einzug der Automobile auf die Strasse begleiten und erschweren.

Auch wenn die Zuwachsrate der Automobile in der Schweiz mit rasender Geschwindigkeit anstieg, blieb deren absolute Zahl bis zum Ende des Ersten Weltkrieges und der Brennstoffrationierung 1919 sehr gering: der bisherige Höchstwert betrug 5411 Automobile (1914). Bei der Untersuchung zeitgenössischer Quellen erkennt man jedoch schnell, welche hohen Wellen die Frage des Automobilismus damals aufgeworfen und welche grossen Emotionen sie ausgelöst hat. Wie lässt sich diese vordergründige Diskrepanz erklären?

Ich möchte dieser Frage nachgehen, indem ich die vielfältigen Veränderungen des Raumes, welche das Automobil bewirkt hat und die Reaktionen der Menschen darauf, einer genauen Untersuchung unterziehe. Die Raumveränderungen lassen sich in drei verschiedene Kategorien einteilen, welche ich in der Folge im einzelnen diskutieren werde.

Raumwahrnehmung

These: Aus der Perspektive des Fahrers und des Passagiers entwickelten sich der Panorama- beziehungsweise der kinematische Blick. Zudem führte die grosse Geschwindigkeit zu einer neuen Wahrnehmung der PassantInnen als ZuschauerInnen.

Raumstruktur

These: Eisenbahn und Automobil haben den Raum verringert, vernichtet, sie haben das Ferne nähergebracht und einen Verlust des Nahraumes bewirkt. Ausserdem haben sie den Raum zerschnitten.

Raumfunktion

These: Mit dem Aufkommen des Automobils wurde der Lebensraum Strasse zunehmend zur Transitstrecke umfunktioniert.

Die Entwicklung eines neuen Blickes

Zum ersten Punkt, der Veränderung der Raumwahrnehmung, ist zu sagen, dass das Automobil diesbezüglich der Eisenbahn die Pionierrolle überlassen musste, welche ab den 1830er Jahren die Geschwindigkeit revolutionierte. Berichte von Zeitgenossen zeigen, welchen nachhaltigen Eindruck die neue Art des Reisens auf sie ausübte und insbesondere ihre bisherigen Sehgewohnheiten in Frage stellte. Wolfgang Schivelbusch

beschreibt in seinem wegweisenden Werk «Die Geschichte der Eisenbahnreise» von 1977 diesen Vorgang anschaulich wie folgt:

«Durch die Geschwindigkeit wird also eine erhöhte Anzahl von Eindrücken hervorgerufen, mit denen der Gesichtssinn fertig werden muss. Dieser Effekt der Eisenbahn erweist sich damit als Moment jenes Vorgangs der Moderne, den Georg Simmel als Herausbildung der grossstädtischen Wahrnehmung beschrieben hat. Diese Wahrnehmung charakterisiert Simmel als 'Steigerung des Nervenlebens', die aus dem raschen und ununterbrochenen Wechsel äusserer und innerer Eindrücke hervorgeht.»³

Durch die neue Geschwindigkeit geriet das aufs traditionelle Reisen fixierte Bewusstsein zunehmend in die Krise, dafür entwickelte sich gleichzeitig eine neue Wahrnehmung, welche sich nicht gegen die Effekte der neuen Reisetchnik sträubte, sondern diese ganz in sich aufnahm. Dazu nochmals Schivelbusch: «Für diesen Blick aus dem Abteilstfenster wird all das Bereicherung, was dem am alten Reisen hängenden als Verlust erscheint. Die Geschwindigkeit und Geradlinigkeit, mit der der Zug die Landschaft durchquert, vernichtet diese nicht, sondern bringt sie erst richtig zur Entfaltung.»⁴ Diese neue Art des Sehens wird von Schivelbusch mit dem Ausdruck Panoramablick umschrieben. Während John Ruskin⁵ oder auch Otto Julius von Bierbaum⁶ sich als Zeitgenossen über die Hast der Eisenbahn mokierten, fasste Gastineau in der Mitte des 19. Jahrhunderts denselben Vorgang positiv so auf, dass die Eisenbahn die Landschaft zum Tanzen bringe.⁷ Und Clarétie beschrieb zur gleichen Zeit die vom Zug aus gesehene Landschaft als «eine durch die Bewegung konstituierte Szenerie, deren Flüchtigkeit die Erfassung des Ganzen, d. h. einen Überblick möglich macht.»⁸ Was bei den meisten Beschreibungen aber klar zum Ausdruck kommt, ist, dass durch die neue Geschwindigkeit der Eisenbahn eine Umgewöhnung des Sehens nötig geworden war und diese Umstellung die Menschen zunächst überforderte. Der Mensch wird

³ Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien, 1977, S. 55.

⁴ *Ibid.*, S. 57.

⁵ Klaus KUHM, *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobiler Gesellschaft*, Hamburg, 1995, S. 23.

⁶ Otto Julius BIERBAUM, «Durch die Kraft. Automobilia von Otto Julius Bierbaum», in *Automobil-Revue*, Nr. 3, 1907, S. 69.

⁷ Zit. Nach SCHIVELBUSCH, S. 59.

⁸ *Ibid.*

aus dem scheinbar unmittelbaren Kontakt mit der Natur herausgehoben, er befindet sich nicht mehr inmitten von ihr, sondern fährt durch sie hindurch. Das Ende einer festen Verortung wird auch durch die mit der Eisenbahn eingeführte Standardzeit manifestiert, welche eine übergeordnete mathematisch definierte anstelle der natürlichen Sonnenzeit darstellt und die zuvor dem Rhythmus der Natur folgende Zeit abstrahiert; überall herrscht nun Gleichzeitigkeit, alles ist erreichbar, alles ist hier, und die Nähe verliert an Besonderheit.

Das Bürgertum wurde durch die Eisenbahn in ein schwerwiegendes Dilemma gestürzt. Aufgrund der grossen Geschwindigkeit bot das neue Verkehrsmittel unverkennbare Vorteile, gleichzeitig ging dabei aber die Exklusivität des Reisens, wie sie in der Kutsche geherrscht hatte, unwiederbringlich verloren, ja die Eisenbahn wurde gar als kommunistisches Verkehrsmittel beschimpft, obwohl sie sich eines ausgeprägten Vier-Klassen-Systems bediente.⁹ Aber trotzdem fuhren alle im selben Zug. Wie ein Paket werde man mit der Eisenbahn transportiert, man reise nicht mehr, lautete eine weitverbreitete Kritik. Als abschreckend wahrgenommen wurde, dass man sich an einen fixen Fahrplan und eine feste Strecke zu halten hatte, dass man über das Fahren und Halten der Eisenbahn keinen Einfluss ausüben konnte und diese wie eine Maschine - die sie ja auch ist - vorwärts geradeaus schoss, durch Tunnels hindurch die Landschaft durchstiess, anstelle sich in ihr zu bewegen.

Und so wurde das Automobil, so merkwürdig uns das heute scheinen mag, als Rettung des bürgerlichen Reisens gepriesen und von Otto Julius von Bierbaum in seiner empfindsamen Reise nach Sorrent von 1902 die Wiederkehr des Biedermeiers genannt. Die Kombination von moderner Technik, welche schnelle Geschwindigkeiten ermöglichte, mit der Exklusivität eines eigenen Fahrzeuges, welches auch rein äusserlich an die alte Kutsche erinnerte, ermöglichte so auch dem Bürgertum die Nutzung des Fortschritts. Während das Automobil als Befreiung von der Eisenbahn verstanden worden war, galt das Fahrrad als Vorgänger des Motorwagens, so dass auch zahlreiche Radsportler zu den ersten Automobilisten gehörten. Bereits die Eisenbahn beeinflusste die Raumwahrnehmung nachhaltig, das Automobil erweiterte die neue Erfahrung aber nochmals um eine Dimension. Die Eisenbahnfahrt gewährt, wie Ruedi Brassel-Moser erwähnt, mit dem Panoramablick «nur Seitenblicke auf vorbeiziehende Kulissen, während in der Autofahrt - vor allem am Steuerrad - der Blick

⁹ *Ibid.*

nach vorne gerichtet wird, was zu betrachten ist, zieht nicht bloss vorbei, sondern es rast auf einen zu. Diese Perspektive ist nicht panoramisch, sondern kinetisch, besser kinematisch angelegt.»¹⁰ Allerdings muss Brassel-Moser entgegengehalten werden, dass im Gegensatz zu den bewegten, kinematischen Bildern des Filmes mit seiner Vielfalt und Lebendigkeit der visuellen Eindrücke der Blick des Fahrers beziehungsweise der Fahrerin so stark auf die Strasse, und zwar auf einen distanzierten Punkt, ausgerichtet ist, dass Einzelheiten kaum mehr wahrgenommen und bloss der Verkehr und die Strasse in ihrer ausschliesslichen Funktion als Fahrbahn beziehungsweise -hindernis registriert werden. Der kinematische Blick Brassel-Mosers lässt sich am ehesten auf die Person auf dem Beifahrersitz beziehen, und bezüglich der hinten Sitzenden trifft die Zuschreibung des Panoramablickes ohnehin ziemlich gut zu.

Die Geschwindigkeit war in den offenen Wagen und auf den oftmals schlechten Strassen viel direkter spürbar als in den Zügen, zudem kam durch das eigenhändige Lenken und den weit vor sich auf die Strasse gerichteten Blick ein weiteres Element einer veränderten Wahrnehmung hinzu. Das Automobil erlaubte nicht länger die Versenkung ins Detail. Angemessen erschienen nun, wie Wolfgang Pehnt erwähnt, «Strassenwände mit ruhigen, bündigen Flächen, gleichmässige Reihung übersichtlicher Kontraste, rhythmische Wiederholungen. Sie sollten als Mittel gegen die «Steigerung des Nervenlebens» wirken, als Tranquilizer.»¹¹

Während die italienischen Futuristen um Marinetti voller Enthusiasmus das Tempo des Autos priesen (1909 im Futuristischen Manifest: «Ein aufheulendes Auto ist schöner als die Nike von Samothrake»), war in der Schweizer Bevölkerung zwar durchaus auch eine Faszination gegenüber dem neuen Verkehrsmittel vorhanden, gleichzeitig wurde aber seine Hast und Unrast beklagt, welche ohne Sinn ins Leere zu laufen schien.¹²

¹⁰ Ruedi BRASSEL-MOSER, «Oeffentlichkeit und Erfahrung. Zur Diskussion um Automobil und Geschwindigkeit in den zwanziger Jahren», in Bernard DEGEN et al. (Hg.), *Fenster zur Geschichte. Festschrift für Markus Mattmüller*, Basel/Frankfurt, 1992, S. 329.

¹¹ Wolfgang PEHNT, *Automobilmachung. «Das Kraftfahrzeug und die Architekten. Zur Geschichte einer Faszination»*, in Reimar ZELLER (Hg.), *Das Automobil in der Kunst 1886-1986*, München, 1986, S. 303.

¹² NZZ, 1902, Nr. 176.

Das Verschwinden der Nähe

Als Übergang zum Abschnitt über die Veränderung der Raumstruktur durch das Automobil möchte ich Ihnen als erstes ein Zitat von Heinrich Heine präsentieren:

«Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig»¹³ schrieb Heine 1843 und sprach von der neuen Reisemöglichkeit der Eisenbahn.

Sowohl die Eisenbahn wie das Automobil verschoben durch ihre hohe Geschwindigkeit die bisherigen Vorstellungen von Raum und Zeit, von Nähe und Ferne, von Heimat und Fremde. Der Raum werde vernichtet, war ein gängiges Bild des 19. Jahrhunderts zu den Folgen der Eisenbahn, der Raum schrumpfe und führe zu einer absoluten Neuordnung der Geografie, zu einem Näherrücken der Völker. Allerdings ist die Veränderung der räumlichen Verhältnisse kein einfacher Vorgang der Raumverkleinerung, «sondern,» wie Schivelbusch schreibt, «ein doppelter der Raumverkleinerung und der Raumerweiterung. Die Dialektik des Vorganges ist, dass die Verkleinerung, d. h. die zeitliche Verkürzung des Transports die Erweiterung des Verkehrsraums bewirkt.»¹⁴ Während die Eisenbahn aber zu einer Ausbreitung in der Linie führte, sorgte das Automobil für eine Ausbreitung in der Fläche, oder anders gesagt, wirkte die Eisenbahn zentralisierend, das Automobil dezentralisierend.

Durch die neuen Verkehrsmittel gelangte plötzlich eine viel grössere Menge von Orten in eine erreichbare Distanz, die Qual der Wahl wurde grösser und ein gutes Zeitmanagement nötig. Das krampfhaftes Erfüllen des Zeitmanagements war der Auslöser des Stresses, der Nervosität, welche als neue Erscheinung Ende des 19. Jahrhunderts in Europa Einzug gehalten hatte.¹⁵ Durch die grössere Erreichbarkeit wurde Raum zu einem verfügbaren Wert, der in Besitz genommen, ökonomisiert werden konnte.

¹³ Zit. Nach SCHIVELBUSCH, S. 38.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Joachim RADKAU, «Auto-Lust - Zur Geschichte der Geschwindigkeit», in Tom KOENIGS und ROLAND SCHAEFFER (Hg.). *Fortschritt vom Auto? Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren*, Kongress des Umwelt Forum Frankfurt am Main am 5./6. Oktober 1990, S. 113.

Und zwar nicht bloss als symbolische Fläche, sondern als Mittel zum Zweck, als Fläche, welche der Natur entrissen und bearbeitet und instrumentalisiert wurde. Und so fand die Eroberung des Raumes nicht nur mittels Befahren und Durchqueren statt, sondern auch durch die massive Überbauung von Kulturland. Durch die Eisenbahn, die Strassenbahn, das Fahrrad und das Automobil hatte eine zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz stattgefunden, ein Vorgang, welcher eine grosse Zersiedelung und damit auch wieder eine starke Erhöhung des Verkehrs auslöste. Während aber durch die ersten Eisen- und Strassenbahnen, wie Heiner Monheim schreibt, der Fahrverkehr zunahm, führten diese dennoch zu einem schnelleren Städtewachstum, und das Interesse an hohen Baudichten und gemischter Nutzung blieb vorherrschend. Erst mit dem Automobil setzten sich neue Siedlungsformen wie ausgedehnte Siedlungsgebiete mit geringer Baudichte durch; eine Disurbanisierung begann.¹⁶

Strassen mit starkem Autoverkehr werden zu Trennlinien, zerschneiden Quartiere, fordern neue Orientierungen. Früher war die Strasse ein Treffpunkt. Mit dem Aufkommen des Automobils musste der meeting point « Strasse » aufgegeben werden. Durch die Mobilität ergibt sich einerseits die Möglichkeit zur Auslagerung sämtlicher menschlicher Bedürfnisse an bestimmte Orte (Kegelclub, chinesisches Restaurant, Einkaufszentrum), andererseits wird die Auslagerung durch die Mobilität erst ausgelöst. Da man sich nicht mehr auf der Strasse aufhalten und treffen kann, *muss* man sich in den Kegelclub begeben, um FreundInnen zu treffen. Handkehrum werden durch diese Auslagerung diejenigen Leute ohne Mobilisierungsmöglichkeit ihrer bisherigen Möglichkeiten beraubt, da sich die Orte, an denen sie ihre Bedürfnisse stillen können, sich immer weiter von ihnen entfernen.

Eine autogerechte Stadt muss deshalb zwangsläufig unurban sein; die Durchmischung, welche Urbanität ausmacht, muss aufgehoben werden, damit der Verkehr ungehemmt fließen kann. Urban ist hingegen die Multifunktionalität eines Raumes, die Vermischung und Überlagerung verschiedener Nutzungen. «Baut man eine Stadt so, dass sie dem Auto voll

¹⁶ Heiner MONHEIM und Rita MONHEIM-DANDORFER, *Strassen für alle Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*, Hamburg, 1990, S. 38.

gerecht wird, dann ist sie keine Stadt mehr»¹⁷ schreibt Hans-Paul Bahrdt und begründet seine Aussage damit, dass in einer Stadt, welche so weitläufig gebaut ist, dass überall angenehm gefahren und geparkt werden kann, im Nahbereich in FussgängerInnenndistanz keine zu erstrebenden Ziele mehr vorhanden sind. Der Fussgänger bevorzugt eine dichte, verflochtene Struktur der Nähe, das Auto einen gleichmässigen geraden Durchgang¹⁸. Einerseits haben die Städte durch den grossen Flächenbedarf der Automobile für Strassen und Parkplätze ihr Gesicht verloren. Andererseits findet durch die durchs Automobil ausgelöste Heterogenisierung der Funktionen eine Verödung der City statt, in der sich die FussgängerInnen nur noch im Reservat der Fussgängerzonen frei bewegen können.

Wie wir gesehen haben, benötigt das Automobil eine Entmischung des Strassenraumes, damit es sich ungehemmt und rasch fortbewegen kann. Freie Bahn wurde von den AutomobilistInnen schon zu Beginn des Jahrhunderts deshalb logischerweise gefordert, aber die freie Bahn bedeutet eine leere Strasse, ein unurbaner Raum, der zuvor vielfältig genutzt wurde und jetzt nurmehr Transitstrecke ist.

Verlust des Lebensraumes Strasse

Wie im eben beendeten Abschnitt über die Veränderung der Raumstruktur bereits deutlich geworden sein sollte, stellen AutomobilistInnen und die übrigen StrassenbenützerInnen ganz unterschiedliche Ansprüche an den Raum Strasse, welche sich gegenseitig ausschliessen. Seine bisherige Funktion wurde von den AutomobilistInnen mit ihrem Aufkommen zu Beginn des Jahrhunderts in Frage gestellt und die Strasse mittels der physischen Potenz ihrer Maschine einfach in Beschlag genommen. Selbstverständlich hatten auch Fahrrad und Strassenbahn das Verhalten der Bevölkerung auf der Strasse bereits nachhaltig beeinflusst und gerade das Fahrrad auch Ärger ausgelöst, welcher sich in Fahrverboten und

¹⁷ Hans-Paul. BAHRDT, «Die Zähmung des Autos», in Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hg.), *ILS-Schriften 7 Flächenverbrauch und Verkehr.*, Dortmund, 1987, S. 8.

¹⁸ Wolfgang SACHS, *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick auf die Geschichte unserer Wünsche*, Reinbek bei Hamburg, 1984.

physischen Übergriffen gegen RadlerInnen niedergeschlug.¹⁹ Im Gegensatz zur Strassenbahn verkehrte das Automobil jedoch nicht auf festen, vorhersehbaren Schienenwegen, sondern konnte immer von überallher auftauchen, und im Vergleich mit dem Fahrrad brachte es schlichtweg eine mittels seiner höheren Geschwindigkeit und Kraft ungeheuer viel grössere Potenz auf die Strasse, welcher eine immense Zerstörungskraft immanent war und ist.

Auf alten Fotos und in zeitgenössischen Berichten ist die vielfältige Nutzung der Strasse Ende des Jahrhunderts klar zu erkennen. Neben dem Verkehr von Kutschen und Fuhrwerken, ReiterInnen und FussgängerInnen war die Strasse ein Ort der Kommunikation, des Handels und der Arbeit, Kinder aller Altersgruppen spielten auf der Strasse, und Hunde und Federvieh hielten sich auf ihr auf.²⁰ Man sollte zwar davon absehen, diese Mischnutzung zu stark zu glorifizieren, das Nebeneinander von Fahrverkehr und übrigen Betätigungen auf der Strasse lief schon damals nicht konfliktfrei ab und führte zu Unfällen. Allerdings waren die Reibungen nicht so gross, dass es zu einer Verdrängung einzelner StrassenbenützerInnen gekommen wäre. Mit den ersten Fahrrädern und Strassenbahnen kam bei den ZeitgenossInnen eine gewisse Überforderung auf, und von den PassantInnen wurde eine neue Aufmerksamkeit verlangt. Das Aufkommen des Automobils jedoch wurde als wahrer Einbruch ins gewohnte Strassenleben wahrgenommen und löste Aggression und Unsicherheit aus.

1912 kritisierte der Wiener Freiherr Michael von Pidoll in seinem Buch «Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf» die durchs Automobil erfolgte Verdrängung der Bevölkerung von der Strasse: «Die angebliche «Strassenunfähigkeit» des Publikums datiert erst von dem Aufkommen des Automobilismus. (...) Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Strasse, wie er sich rühmt, «zu beherrschen», die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf eigenen, privaten Wegen fordern dürfte? Die öffentliche Strasse ist nun einmal nicht für den Expressverkehr bestimmt, sie gehört zum Milieu der

¹⁹ Klaus VERFUSS, « Vom anstössigen zum umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Anmerkungen zum Fahrrad », in *SOWI*, 4 1996, Göttingen, 1996, S. 266.

²⁰ Helmut HOLZAPFEL, « Stadtverkehr - ökologisch und sozial? », in Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hg.), *ILS-Schriften 7 Flächenverbrauch und Verkehr*, Dortmund, 1987, S. 52.

Stadt, und der Automobilist hat sicherlich nicht mehr Recht, jemanden zu überfahren, als der Lenker eines anderen Vehikels.»²¹

Pidoll fragt sich weiter, was denn mit den Alten, Kranken und Gebrechlichen passieren soll, die besonders unter dem Automobil leiden. Hier kommt sehr gut zum Ausdruck, dass die Nutzung von Raum immer auch etwas mit Macht zu tun hat. Das Automobil selbst ist mit seiner Geschwindigkeit und Kraft der Inbegriff von Potenz, aber auch wenn man seine BenutzerInnen genauer unter die Lupe nimmt, sieht man, dass diese in überwiegendem Mass Mächtige waren: Mit Kaufpreisen um die 10'000 Franken in der Zeit von 1907 bis 1921²² war das Automobil nur den Reichsten vorbehalten und wurde deshalb auch lange als «Bonzenfahrzeug» beschimpft. Zudem fuhren praktisch ausschliesslich Männer Auto; so waren 1913 im Kanton Zürich von 1200 Fahrausweisen ganze zwölf auf Frauen ausgestellt²³. Zu der vom Automobil besonders stark beeinträchtigten Gruppe gehörten auf der anderen Seite die auf der Strasse spielenden Kinder.

Die kleine, mächtige Gruppe der AutomobilistInnen forderte die Anpassung der anderen StrassenbenützerInnen an die neuen Verhältnisse, an den «fait accompli», den sie geschaffen hatten. Doch war es für die Bevölkerung, wie Helmut Holzapfel erwähnt, keineswegs selbstverständlich, den Strassenraum den Automobilen zu überlassen und das Risiko, das von diesen ausging, durch eigene Vorsicht und Verzicht zu kompensieren²⁴. Vielmehr wurde das Automobil verflucht, und oft kam es auch zu tätlichen Übergriffen gegenüber AutomobilistInnen; Steine wurden geworfen, Baumstämme über die Strasse gelegt²⁵, einem Vorstandsmitglied der Zürcher ACS-Sektion wurde von einem Fuhrmann mit der Peitsche ins Gesicht geschlagen²⁶, und einem Automobilisten, welcher beinahe einen Unfall verursacht hätte, wurde von einem Unbeteiligten ein Fass Jauche über den Kopf geleert; die Bevölkerung jubelte Beifall. Der Begriff der

²¹ Michael PIDOLL, Freiherr VON, *Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf*, Wien, 1912.

²² Adolf von SALIS-SOGLIO, «Wirtschaftliche Grundlagen der Schweizer Industrie», in M.R. WEYERMANN (Hg.), *Schweizer Industrie- und Handelsstudien*, 16. Heft, Paris/Konstanz/Weinfelden, 1923.

²³ *Automobil-Revue*, Nr. 1, 1914.

²⁴ H. HOLZAPFEL, *op.cit.*, S. 52.

²⁵ Theo GUBLER, *Der Kampf um die Strasse*, Bern, 1953.

²⁶ Automobil-Club der Schweiz (Hg.), *50 Jahre ACS Sektion Zürich*, Zürich, 1951.

Automobilfeindschaft entstand, und die Schweiz (insbesondere die ländliche Deutschschweiz) galt diesbezüglich als das berüchtigtste Land überhaupt, so dass gegen sie 1905 sogar ein Fahrboykott durch die ausländischen Automobilclubs verhängt wurde. Auch ging man in Automobilistenkreisen davon aus, dass bei einer Eidgenössischen Volksabstimmung über ein Automobilverbot dieses wohl angenommen werden würde, und zwar sowohl um 1905 wie um 1913²⁷, ein Faktum, welches in Graubünden eingetreten war und erst 1925 wieder aufgehoben wurde. Als Hauptkritikpunkte des Automobils galten die sogenannte Staubplage und die Gefährlichkeit.

Die durch die Automobile aufgekommene Dynamisierung des Strassenlebens und die Turbulenzen, die sich aus den unterschiedlichen, sich zuwiderlaufenden Benutzungen ergeben hatten, sollten nach dem Willen der AutomobilistInnen durch eine Anpassung der Nichtmotorisierten überwunden werden.

Exemplarisch steht dafür ein 1909 in der Automobil-Revue erschienener Artikel, welcher ursprünglich vom Westfälischen Automobil-Club stammt, nach Automobil-Revue für die Situation in der Schweiz aber ebenso zutrefte:

«Die Fahrstrasse ist in erster Linie für die Fuhrwerke da. Der Fussgänger soll sich klar machen, dass ihm jeden Augenblick ein Gefährt begegnen kann, er tut also immer gut, einen Weg am Rande der Chaussee zu nehmen. (...) Nur zu oft gerät der Passant in einen Zustand beängstigender Nervosität, und bringt durch sein aufgeregtes Hin- und Herrennen auch den Führer des Wagens in Verwirrung. (...) Je ruhiger der Passant sich verhält, desto leichter wird es dem Führer des Kraftwagens, die richtigen Massnahmen zur beiderseitigen Sicherheit zu treffen. Unterhaltungen der Spaziergänger sind nur geeignet, die Aufmerksamkeit von den Fuhrwerken abzulenken.»²⁸

Weiter wird im Artikel darauf hingewiesen, dass die zum Teil immer noch auf der Strasse spielenden Kinder wegen ihrer Unberechenbarkeit die grösste Gefahr auf der Strasse bedeuteten. Klar kommt im Text zum Ausdruck, dass die Bevölkerung verstört auf das Automobil reagierte und oftmals überfordert war, wie sie sich verhalten müsse, um nicht überfahren zu werden. Für die Automobilisten war der Fall jedoch klar: Die

²⁷ NZZ 1905, Nr. 242.

²⁸ *Automobil-Revue*, Nr. 27, 1909. Mit Fuhrwerken sind in diesem Artikel Automobile gemeint.

Bevölkerung, insbesondere die FussgängerInnen mussten mittels Verkehrserziehung diszipliniert werden, damit der Verkehr ungehemmt fliessen konnte. Bezüglich der Verkehrserziehung wurden denn auch in der ganzen Frühphase des Automobilismus bis Ende der 20er Jahre vom ACS und anderen interessierten Vereinigungen grosse Anstrengungen unternommen, Flugblätter an Schulkinder verteilt, Verkehrsfilme gedreht, Vorträge mit Diashows abgehalten und versucht, Verkehrskunde als Schulfach zu etablieren²⁹.

Stärker als jeder Erziehungsversuch war jedoch die Macht der Gewöhnung. Vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges hatte sich laut AutomobilistInnenkreisen eine gewisse Harmonie zwischen den einzelnen StrassenbenutzerInnen eingependelt. Während des Krieges waren dann auf den Schweizer Strassen und besonders in den Städten kaum mehr Autos zu sehen, da sie zu einem gewissen Teil requiriert und je länger desto rigidere Brennstoffrationierungen ausgesprochen wurden. Als Folge davon setzte die Rückeroberung der Strasse durch die Nichtmotorisierten ein. Als dann im März 1919 die Fahrt wieder freigegeben wurde, kam es zum Eklat. Die AutomobilistInnen, zahlreicher als je zuvor, freuten sich darüber, endlich wieder ausfahren zu dürfen und kompensierten die lange autolose Zeit besonders ausgiebig. Sie stiessen aber auf Fussgängerinnen und Fussgänger, welche sich wieder gewohnt waren, die Strasse für sich zu haben, und sehr erbittert auf die Staubfahnen der Automobile, ihren Lärm und ihre Gefährlichkeit reagierten. Dies führte zu heftigen autofeindlichen Ressentiments und in praktisch allen Kantonen zu Sonntagsfahrverboten.³⁰

Der öffentliche Raum-Charakter der Strasse wurde durch das Automobil zunehmend marginalisiert, das Leben hat sich in den Privatraum Wohnung beziehungsweise den Halbprivatraum Automobil verlagert. Ein gutes Beispiel für erstere Entwicklung sind die Kinder, welche früher grösstenteils auf der Strasse aufwuchsen und dann immer mehr verhäuslichten, ein Vorgang, welcher interessanterweise in bürgerlichen Kreisen schon vor dem Automobil eingesetzt hatte, sich durch dieses aber massiv verstärkte³¹. Der Strassenraum kann damit als für den öffentlichen Gebrauch vernichtet bezeichnet werden, er birgt kein Leben

²⁹ *Automobil-Revue*, Nr. 50, 1923 ; Nr. 3, 1926 ; Nr. 84, 1926.

³⁰ *Automobil-Revue*, Nr. 6, 1919.

³¹ Imbke BEHNKEN, Manuela DU BOIS-REYMOND und Jürgen ZINNECKER, *Stadtgeschichte als Kindheitsgeschichte. Lebensräume von Grossstadtkindern in Deutschland und Holland um 1900*, Opladen, 1989.

mehr, sondern nur noch Transit. Und nicht nur die Strasse selbst, sondern auch die ganze Umgegend wird durch die Umfunktionierung der Strasse in Mitleidenschaft gezogen, Abgase und Lärm machen am Randstein nicht halt, und die ganze urbane Struktur wird ihrer Grundlage entzogen. Strassen verkommen zum toten Raum zwischen Start und Ziel, auch rein physisch ist der asphaltierte Boden tote Substanz. Zudem ist der Strassenraum trotz seiner starken Regulierung durch Gesetze, Ampeln, Verkehrsschilder usw. hektischer geworden, Lärm, Tempo und eintönige Strassenstruktur sorgen auch bei Nichtmotorisierten für eine hohe Unruhe.

Um die Auswirkungen des Automobils auf den Raum zusammenzufassen, könnte man sagen, dass die Veränderung der Raumwahrnehmung vor allem in kulturgeschichtlicher Hinsicht eine wichtige Entwicklung bedeutete, während die strukturellen Veränderungen zu einem Verlust von Urbanität und zu externen Kosten zulasten der Allgemeinheit geführt haben, welche heute überaus stark ins Gewicht fallen. Die Veränderung der Raumstruktur und -wahrnehmung war den Menschen in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts durchaus bewusst, doch fühlten sie sich durch diese Entwicklungen kaum persönlich bedrängt. Die direkte Konfrontation mit dem Automobil um die Funktion des Raumes Strasse, die Einschränkung althergebrachter Gewohnheiten, der Verlust eines Lebensraumes war es, der die Menschen zu Widerstand verleitete und die Automobilfeindschaft begründete. Da die ersten beiden Punkte auch beim Aufkommen der Eisenbahn eine wichtige Rolle spielten, der letztere jedoch nicht, kann es nicht erstaunen, dass Ressentiments gegenüber der Eisenbahn - verglichen mit der Automobilfeindschaft - marginal blieben.

IL CANTON TICINO E LA FERROVIA ESEMPIO DI CULTURA URBANISTICA DEL POSITIVISMO

FABIO GIACOMAZZI

Prima di esaminare quale cultura urbanistica abbia ispirato lo sviluppo dei centri ticinesi da borghi a città, nel periodo tra la fine dell'ottocento e l'inizio del novecento, ritengo opportuno dare qualche informazione su quanto materialmente è avvenuto sul territorio in quel periodo.

Nel 1882 venne aperta la galleria ferroviaria del San Gottardo. Lo sviluppo di una rete ferroviaria nel Ticino e il suo allacciamento alle grandi linee internazionali permise al cantone di avere parte al generale benessere che in quegli anni si stava diffondendo in Svizzera e in Europa. Attraverso la ferrovia giunsero in Ticino turisti, capitali, imprenditori, lavoratori e nuovi bisogni: in altre parole essa fu il veicolo che introdusse in Ticino quegli elementi che determinarono l'ammodernamento della sua economia e che gli permisero di inserirsi, con un suo ruolo particolare, anche se subalterno, nel processo d'industrializzazione dell'Europa.

La ferrovia, per la sua stessa natura di mezzo di trasporto rigido e per le caratteristiche del nuovo tipo di economia, che attraverso di essa si stava diffondendo, favorì prevalentemente i centri dov'erano situate le stazioni più importanti. Questo sviluppo fu quindi caratterizzato da un processo di centralizzazione demografica ed economica e dalla conseguente forte crescita di alcuni poli d'attrazione, posti ai punti nodali della rete ferroviaria. Dopo il 1914, in concomitanza con lo scoppio della prima guerra mondiale, tale sviluppo si stabilizzò momentaneamente ai livelli raggiunti.

La nostra ricerca ha preso in considerazione gli sviluppi urbanistici verificatisi nei principali centri ticinesi beneficiati dall'allacciamento del Cantone alla rete ferroviaria europea: Lugano, Locarno, Bellinzona. In queste tre località, per la prima volta nel Cantone Ticino, importanti settori del territorio comunale, quelli maggiormente interessati allo sviluppo edilizio del periodo a cavallo fra l'800 e il '900, furono dotati di un "piano regolatore". Le trasformazioni e le espansioni urbane che conobbero i tre borghi possono quindi essere confrontate con le intenzioni pianificatorie e

urbanistiche con le quali le rispettive Autorità municipali giustificarono l'adozione di questi piani.

Lugano: il quartiere del cassarate

A Lugano lo sviluppo urbanistico ottocentesco si manifestò dapprima come affermazione di un nuovo rapporto fra il borgo antico e il lago, principale elemento che favorì lo sviluppo turistico: ciò avvenne con la costruzione negli anni 1864-1867 del Lungolago, con il sorgere dei grandi alberghi affacciati sul lago stesso e con l'edificazione di numerose ville, situate in posizione panoramica sulla collina sovrastante.

Solo in una seconda fase, a partire dal 1883, quale riflesso dell'affermazione turistica di Lugano, si sviluppò una nuova trama urbana sui terreni agricoli dell'entroterra, a ridosso del borgo. Qui sorsero le abitazioni della nuova borghesia urbana e le piccole industrie, tributarie del nuovo benessere economico; vi vennero pure dislocate le attività espulse dal vecchio borgo, dove vi fu un intenso rinnovamento edilizio. Il processo di urbanizzazione si manifestò come appropriazione progressiva da parte della città delle strutture spaziali e fondiari agricole.

Il processo di urbanizzazione avvenne attraverso diverse fasi:

- dapprima la larga maglia di strade di campagna venne migliorata, regolarizzata e completata;
- in una seconda fase lungo questi assi sorsero i primi nuovi edifici;
- nei punti focali e strategici di questa trama, si insediarono importanti edifici pubblici (l'Ospedale, scuole, palazzi amministrativi), che fungevano da elementi propulsori dello sviluppo edilizio;
- infine il Comune, divenuto proprietario di ampie proprietà appartenute a enti religiosi, vi tracciò dei reticolati stradali più fitti per poi lottizzare e rivendere le singole parcelle;
- in questo modo anche i grandi comparti rimasti liberi all'interno della maglia stradale principale vennero progressivamente edificati.

Nel processo di urbanizzazione il Comune riuscì a svolgere una politica fondiaria assai attiva e redditizia, accaparrandosi una parte importante della rendita fondiaria.

Dal profilo morfologico appare una struttura in cui, a partire dai principali assi stradali di collegamento, di origine antica, allargati e regolarizzati, si sviluppano diversi reticolati stradali a scacchiera. L'impostazione ortogonale e regolare di questi reticolati rimase tuttavia frequentemente interrotta dagli andamenti obliqui di elementi territoriali preesistenti (vecchi

tracciati stradali, confini fondiari, il fiume, il piede della collina, il tessuto irregolare del centro storico), rispettivamente da altri reticolati stradali posti obliquamente in quanto sviluppatasi a partire da altri tracciati. Il tentativo di regolarizzare e ortogonalizzare le numerose preesistenze fisiche e fondiarie si legge chiaramente nell'impianto generale, che tuttavia finisce per rendere un'immagine frammentata e con un disegno geometrico assai approssimativo.

Alla fine del processo di urbanizzazione, attorno al 1918, il quartiere preso in esame presentava un assetto insediativo assai diversificato e con un'alta densità edificatoria. La localizzazione degli edifici pubblici non risponde ad un disegno distributivo. Una logica distributiva si intravede nella localizzazione dei palazzi urbani borghesi e delle ville, che sorsero soprattutto lungo gli assi stradali principali e più rappresentativi. Vicino a questi, ma accessibili tramite le sobrie strade interne di servizio, sorsero invece gli edifici abitativi più modesti, le officine artigianali, i capannoni, i depositi.

La vicinanza fra funzioni diverse e fra diverse categorie di abitazioni rispecchia il volto di una società composita, ma non lacerata. Lo sviluppo industriale europeo, e germanico in particolare, a Lugano è stato vissuto a distanza, e la tutto sommato tranquilla comunità locale, pur beneficiando, grazie alla ferrovia e al turismo, degli effetti indotti della rivoluzione industriale, rimase risparmiata dai momenti più sconvolgenti e conflittuali dell'epoca.

Locarno: il Quartiere Nuovo

Anche a Locarno il turismo fu la cinghia di trasmissione fra l'impulso della ferrovia e lo sviluppo urbano.

Se a Lugano la premessa fu un rapporto più stretto del borgo con il lago, a Locarno avvenne esattamente il contrario. Lo sviluppo avvenne negli spazi di fronte all'antico borgo, dove lo specchio del lago divenne gradualmente terraferma a seguito delle inondazioni del fiume Maggia.

La realizzazione del Quartiere Nuovo può essere considerata un'opera di "colonizzazione", resa possibile dai lavori di arginatura del fiume, avviati nel 1890. Questi lavori permisero di destinare ad utilizzi duraturi le vaste aree paludose, con boschi, pascoli e terreni incolti, immediatamente a sud del borgo e fino ad allora esposte alle periodiche piene del fiume. L'analogia con la "limitatio" romana, oppure con le città coloniali americane non si limita unicamente al disegno dell'impianto, caratterizzato

dalla disposizione seriale aperta di un elemento base formato dall'isolato rettangolare, ma è plausibile anche per le condizioni ambientali in cui il processo di urbanizzazione è stato attuato.

Fu il comune stesso ad acquistare l'intera area, a tracciare il reticolato di strade perfettamente ortogonali secondo un disegno unitario e a lottizzare i terreni da rivendere ai privati.

Lo sviluppo edilizio in una zona ritenuta ancora insalubre e comunque discosta dai principali assi di transito, avvenne inizialmente a rilento. Non vi sorsero i palazzi urbani, che il comune intendeva obbligare a costruire. Vi sorsero invece diverse palazzine a carattere misto abitativo, artigianale e commerciale. La palazzina era spesso combinata con un capannone artigianale e in alcuni casi, soprattutto nella parte interna, dove sorsero il macello pubblico, i magazzini comunali e più tardi l'azienda del gas, si sono anche sviluppati complessi industriali di una certa importanza.

In questo periodo iniziale, nell'ultima decade del XIX secolo, lo sviluppo edilizio avvenne soprattutto nella zona di Muralto, dov'era ubicata la stazione ferroviaria e che, grazie alla sua situazione allo stesso tempo collinare e lacustre, poteva offrire amene ubicazioni non solo per gli stabilimenti turistici, ma anche per le lussuose residenze sia della nuova borghesia locale, sia dei non pochi forestieri che, sull'onda del turismo, decisero di stabilirsi a sud delle Alpi per periodi prolungati.

L'impulso decisivo all'edificazione del Quartiere Nuovo venne più tardi, verso il 1910, grazie ad alcuni emigranti, tornati in patria dopo essersi notevolmente arricchiti in America e che qui, nella fascia più vicina al lago, costruirono le proprie lussuose residenze, spesso ispirate, nel gusto esotico, mediato dall'eclettismo, delle loro decorazioni architettoniche, a motivi del paese di emigrazione.

Da parte sua il comune, con la realizzazione della rete stradale, dei giardini e degli spazi pubblici del Quartiere Nuovo, con l'insediamento di nuovi edifici pubblici (il teatro, la posta, il pretorio), con la costruzione del lungolago e con la sistemazione e l'arredo degli spazi fra la Piazza Grande, il porto e la stazione, seppe realizzare un'operazione urbanistica di grande respiro e con un preciso disegno unitario. La nuova immagine che Locarno seppe darsi in pochi anni all'inizio del secolo permise a quello che era sempre stato un borgo un po' sonnolento di fare un notevole salto di qualità, inserendosi a pieno titolo fra le principali stazioni turistiche svizzere e con un buon riconoscimento anche internazionale, riconoscimento che ebbe il suo apice con la Conferenza internazionale di pace del 1925.

Bellinzona: il quartiere San Giovanni/viale della Stazione

Prima del processo di urbanizzazione l'area a nord dell'antico borgo medievale era una campagna coltivata attraversata dalla vecchia strada maestra verso i passi alpini (San Gottardo, Lucomagno, San Bernardino). La struttura fondiaria si presentava concentrata in alcune grandi proprietà agricole.

Nel 1805 la vecchia strada maestra venne sostituita dalla nuova strada cantonale, con un diverso tracciato posto più a ovest, che diede avvio al processo di urbanizzazione del comparto, avvenuto in diverse fasi: prima del 1875 lungo la nuova cantonale si insediarono alcuni importanti edifici pubblici, tra cui la caserma; poi arrivò la stazione, che comportò la costruzione del Viale, lungo il quale s'insediarono edifici misti commerciali e abitativi; nel 1884 sui terreni a nord dell'area sorsero le officine di riparazione della "Gotthardbahn".

Bellinzona fu il centro ticinese beneficiato nel modo più diretto e intenso dalla ferrovia. La stazione di Bellinzona si trovò ad essere il più importante nodo ferroviario a sud del Gottardo; inoltre vi furono insediati i più importanti servizi amministrativi e tecnici dopo quelli della sede principale della "Gotthardbahn" a Lucerna.

Contemporaneamente all'arrivo della ferrovia, Bellinzona fu pure designata capitale stabile del Canton Ticino (1878) e poté quindi beneficiare anche dell'apporto diretto demografico ed economico della presenza di un'amministrazione pubblica in costante crescita. Già nei decenni precedenti a Bellinzona erano state insediate le principali installazioni e istituzioni militari della giovane repubblica.

Il quartiere di San Giovanni/Viale della Stazione offre uno spaccato assai rappresentativo degli elementi che hanno caratterizzato lo sviluppo urbano di Bellinzona a cavallo tra l'ottocento e il novecento. Il Viale della Stazione, aperto nel 1875, con i suoi negozi, uffici, alberghi e ristoranti divenne la strada commerciale per eccellenza della nuova Bellinzona, che finalmente era riuscita ad uscire dai ristretti limiti della cinta muraria medievale.

Il quartiere di San Giovanni, progettato nel 1886, posto ad una quota più bassa rispetto al piano della stazione ferroviaria, assunse invece un carattere esclusivamente residenziale, con ville e palazzine inserite in giardini ben cintati lungo le strade di servizio. La maggior parte degli abitanti erano legati alla "Gotthardbahn": accanto alle ville dei dirigenti e degli ingegneri sorsero le casette dei tecnici e dei macchinisti; vi sorse

anche una scuola privata svizzero-tedesca, frequentata in prevalenza dai figli degli impiegati della "Gotthardbahn".

Nella morfologia del quartiere traspare una razionalità quasi da ingegnere. I moduli rettangolari dei quattro isolati, che formano al loro interno una croce stradale, si appoggiano semplicemente all'angolo retto descritto dall'incrocio fra il corso di un ruscello e il Viale della Stazione, il cui rettilineo venne tracciato per collegare nel modo più diretto la stazione al centro storico. Dalla parte opposta, la divaricazione fra l'impianto a scacchiera del reticolato stradale del quartiere e la strada cantonale in direzione dei passi alpini viene risolto con la formazione di piccoli isolati triangolari, i quali, non potendo servire all'edificazione, vennero sistemati come aiuole e giardinetti ornamentali, con l'effetto di alleggerire l'impressione di utilitaristica severità dell'impianto e degli edifici.

Esempi caratteristici e ordinari della teoria e della prassi urbanistica europea dell'ottocento

Non so se il termine "positivismo" viene utilizzato in modo filosoficamente corretto in relazione ai fatti urbanistici qui descritti. Ritengo tuttavia che esso sia una definizione assai significativa e pregnante per il tipo di cultura urbanistica che emerge attraverso questi esempi: in realtà si tratta di una cultura inespressa, tacita, oso dire addirittura negata.

Nella ricostruzione storica dei fatti che hanno caratterizzato gli sviluppi urbanistici di Lugano, Locarno e Bellinzona nel periodo preso in esame, abbiano invano cercato degli scritti, degli articoli, delle relazioni o dei verbali, dai quali risultassero delle scelte esplicite e consapevoli per dei modelli o delle teorie urbanistiche. Niente di tutto ciò.

Sui giornali locali, sulle riviste di architettura e di ingegneria, nell'associazione degli ingegneri e architetti, nei circoli di cultura, queste grosse trasformazioni del volto dei tre centri non hanno suscitato alcun dibattito sul senso, sul significato, sull'importanza culturale di quanto stava avvenendo. Ci si può quindi chiedere quale fosse lo spirito con il quale i contemporanei guardavano a tali avvenimenti.

Una chiave interpretativa in tal senso si trova in un atto amministrativo, ossia nella risoluzione del 24 aprile 1884, con il quale il municipio di Bellinzona chiese all'assemblea comunale l'autorizzazione, peraltro concessa, di elaborare un piano urbanistico per il quartiere di San Giovanni: lo studio era motivato con l'intento di « tutelare una regolare

topografia della città e far sì che le nuove vie riescano parallele, diritte e comode »

In questa enunciazione - credo - si condensa perfettamente la percezione che i contemporanei avevano delle trasformazioni territoriali e urbanistiche che avvenivano sotto i loro occhi. La mancanza di una discussione sulle scelte e sugli indirizzi urbanistici non è da ricondurre ad un'assenza di modelli, ma al fatto che tali modelli - un certo tipo di modelli - erano assunti apoditticamente come espressione di progresso e di civiltà. Le nuove forme urbanistiche e architettoniche, caratterizzate dalla "geometria" e dal "parallelismo", "rettilinee" e "comode" erano viste come agognato momento di riscatto dalle vecchie forme irrazionali e incivili: l'irregolarità, la mancanza di simmetria e di parallelismo, le strade strette e tortuose, gli spazi angusti e informi.

Quando parliamo di "positivismo" intendiamo questo tipo di mentalità diffusa alla fine dell'ottocento e all'inizio del novecento.

Partendo dalla constatazione che l'internazionalizzazione dell'economia industriale nella seconda metà dell'ottocento - processo favorito in massima parte dalle comunicazioni ferroviarie - determinò nuovi rapporti, maggiormente gerarchici, tra le città europee, crediamo di poter dimostrare con l'esempio delle città ticinesi che i centri minori, coinvolti e beneficiati alla periferia da quest'evoluzione, nel dare forma alla loro crescita, si sono riferiti ai modelli architettonici e urbanistici forniti fisicamente dalle grandi metropoli europee, adattandoli alle proprie limitate dimensioni geografiche e territoriali e ad una situazione sociale alquanto più ridotta e semplificata.

Questo riferimento risulta essere stato più inconsapevole e meccanico che cosciente e ragionato. Nell'ottocento il principale mezzo di diffusione della cultura urbanistica ed architettonica erano i manuali, molto utilizzati nelle università e nelle scuole di formazione dei nuovi quadri tecnici, attraverso il cui lavoro, a diversi livelli di responsabilità e competenza, dalle grandi metropoli, fin nelle province più periferiche, il territorio conobbe profonde trasformazioni.

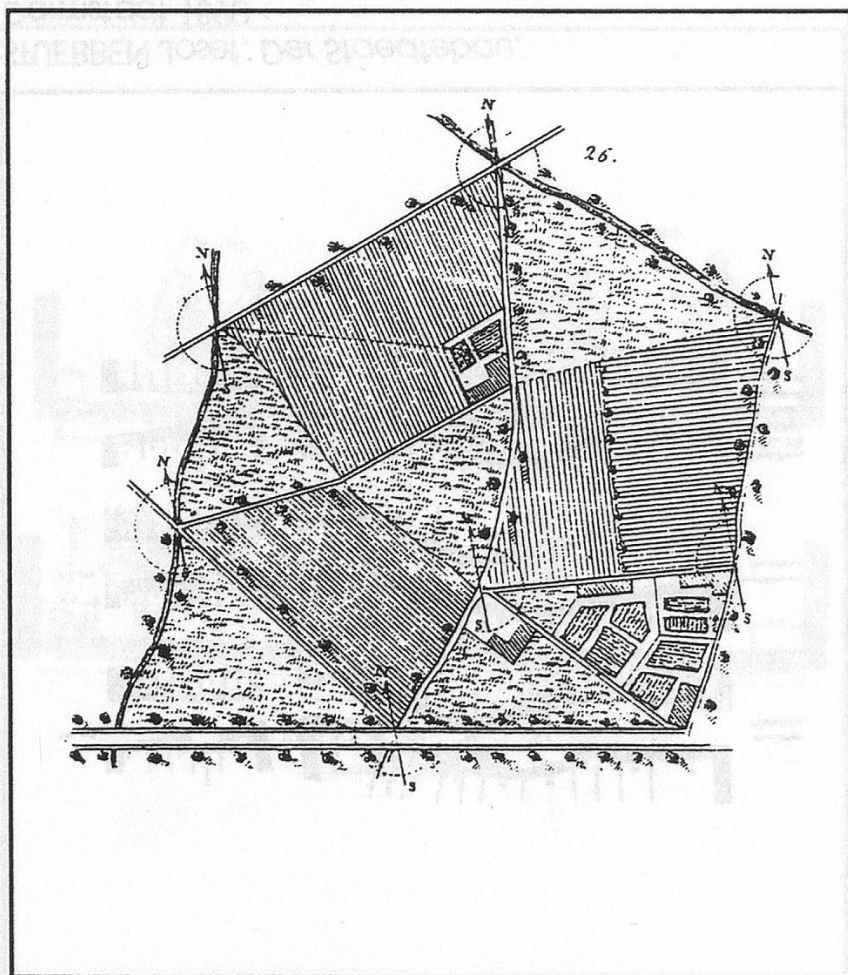
Caratteristica comune di tali manuali era quella di presentare come oggettive necessità fisiologiche, dettate dai più moderni ritrovati della scienza, soluzioni urbanistiche ed architettoniche teorizzate e sperimentate dagli urbanisti, dagli architetti, dagli ingegneri e dai riformatori sociali più impegnati del secolo, nelle grandi capitali europee all'avanguardia del dibattito sociale e culturale dell'epoca: Londra, Parigi, Berlino, Vienna, Firenze.

Il lavoro dei modesti tecnici di provincia consisteva nell'adattare alla realtà geografica e alle dimensioni demografiche locali frammenti tratti dai manuali dei grandiosi impianti urbanistici realizzati nelle grandi capitali europee. In questo modo comunque essi assunsero un loro ruolo preciso nel quadro di una cultura del territorio organica e unitaria a livello europeo, che non mancò di imprimere un segno profondo nel volto delle città, con risultati tutt'altro che disprezzabili.

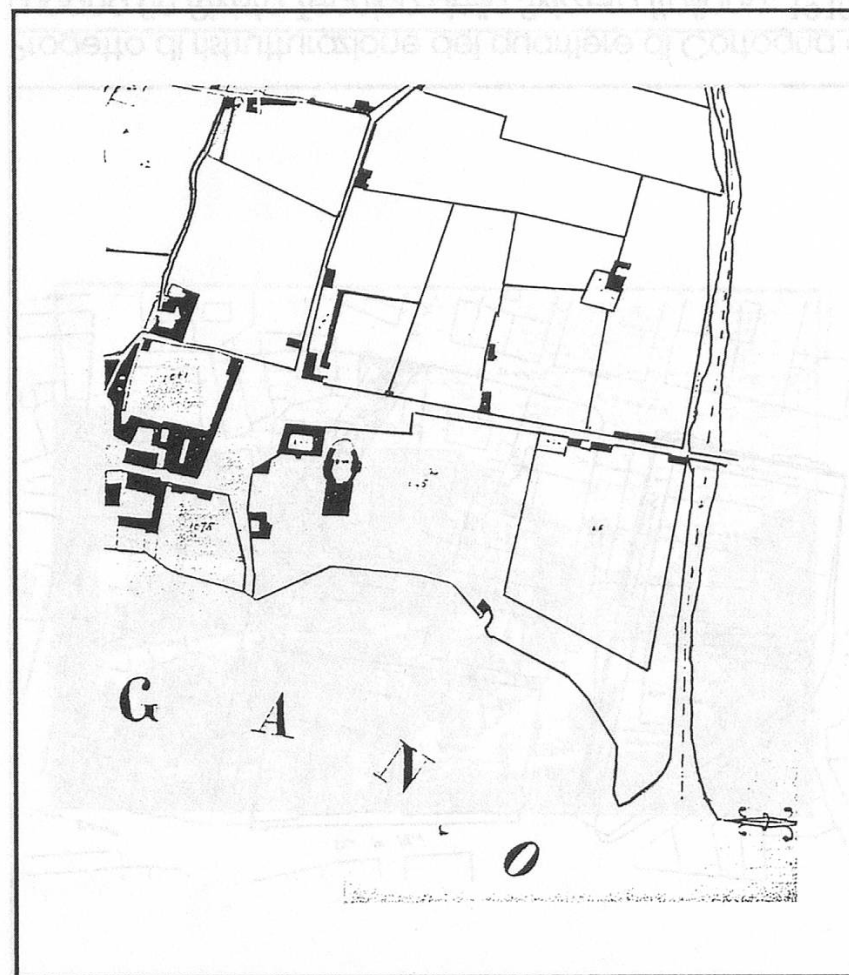
Abbiamo esposto questa teoria con l'esempio di tre piccoli centri urbani della Svizzera meridionale. Essi ci hanno rivelato i riferimenti ai modelli formali e ai metodi operativi forniti dai manuali che permettono di considerare i tre casi come esempi caratteristici e ordinari della teoria e della prassi urbanistica dell'ottocento.

Penso che si potrebbe giungere alle stesse conclusioni analizzando qualsiasi piccola città di provincia dell'Italia, della Francia o della Germania.

La parcellazione agricola

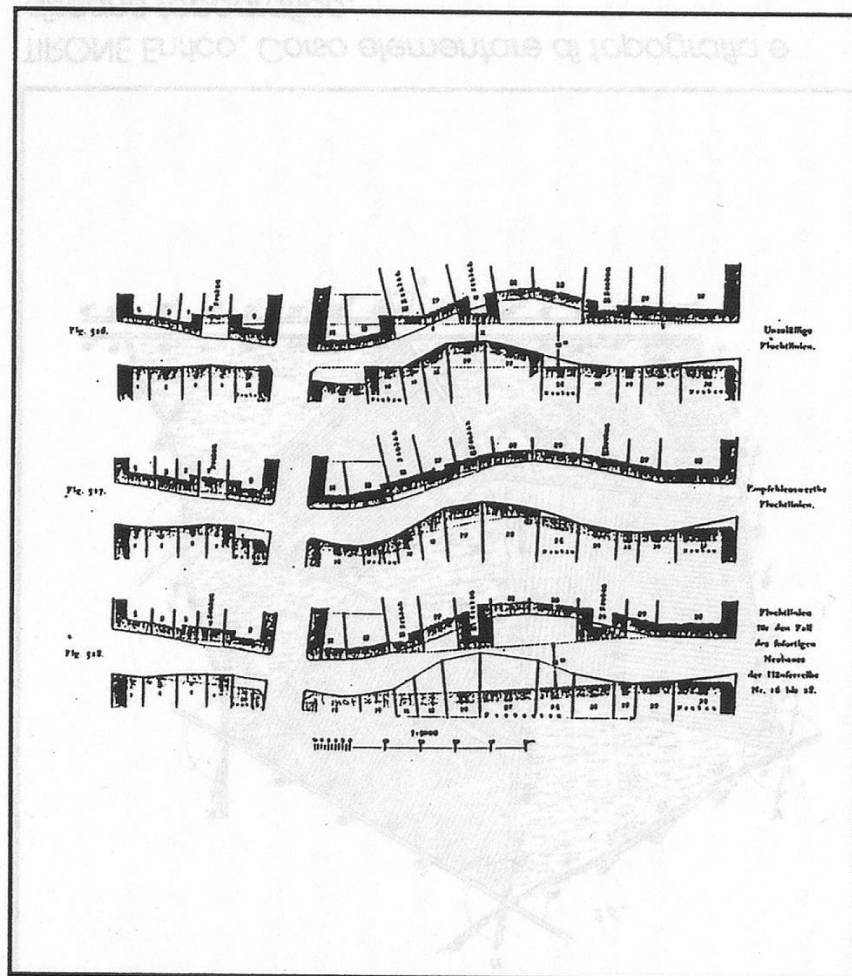


TIRONE Enrico, *Corso elementare di topografia e disegno topografico*,
Torino s.d.

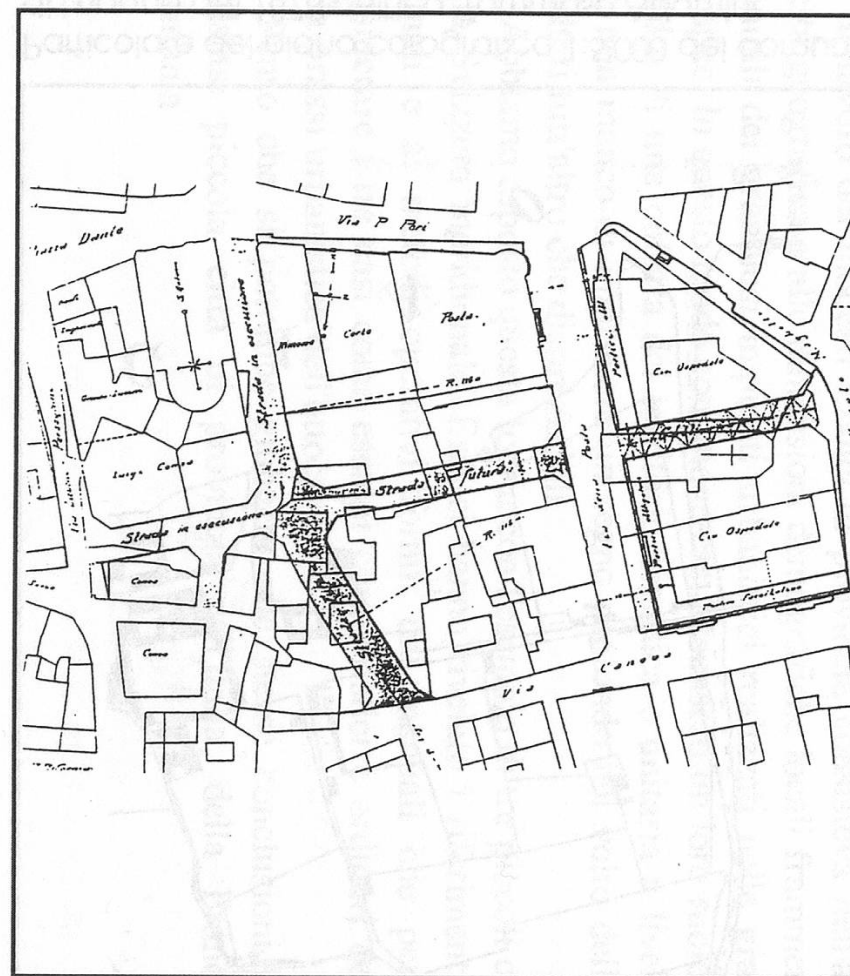


Particolare del piano corografico 1:5'000 del comune di Lugano del 1875 dell'ing. Tommaso Adamini (Arch.UTC)

La regolarizzazione dei tracciati

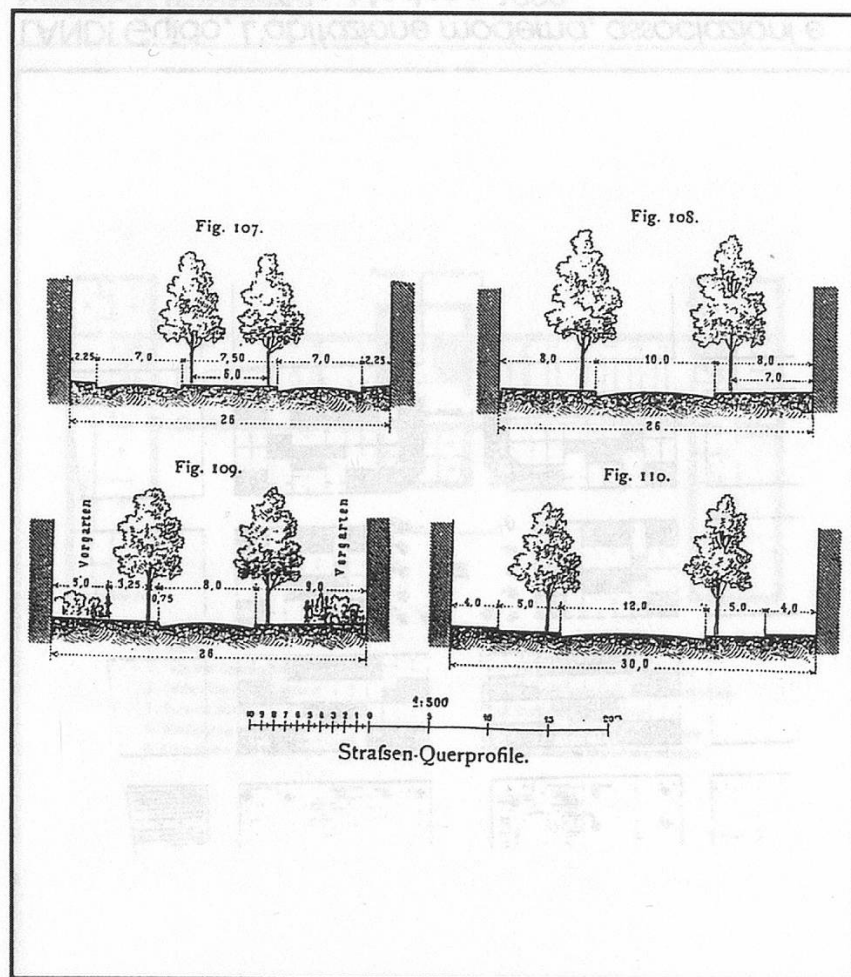


STUEBBEN Josef, *Der Staedtebau*,
Darmstadt 1890

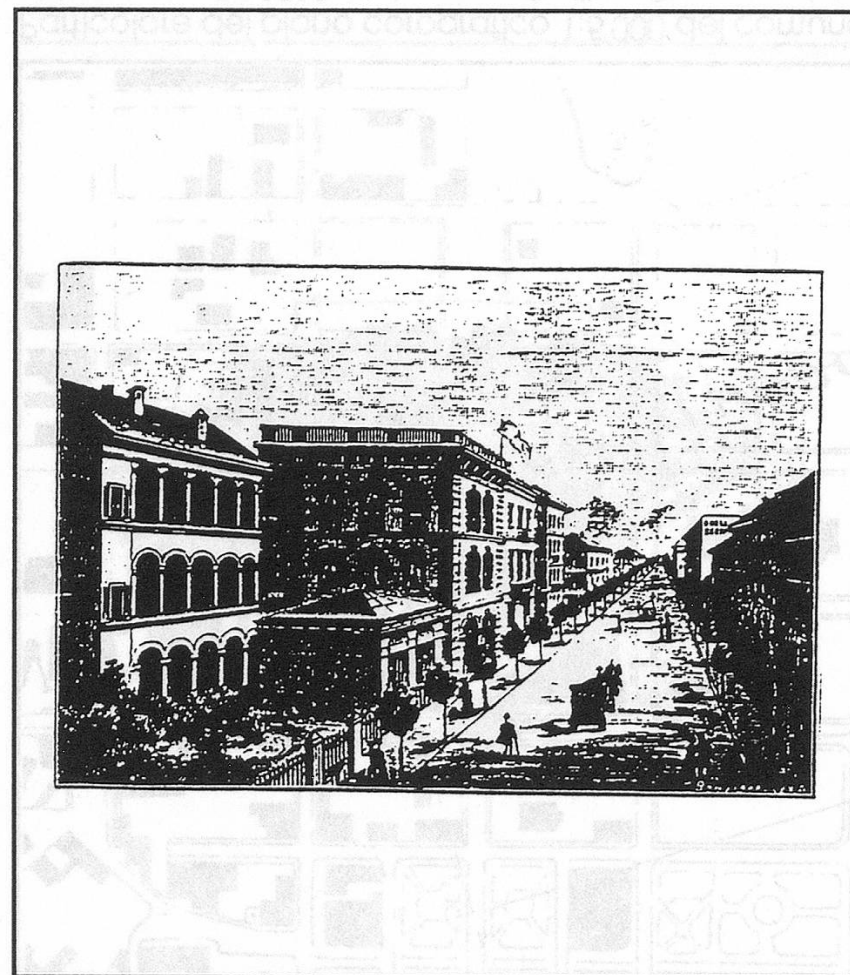


Progetto di ristrutturazione del quartiere di Cortogno a
Lugano (in *Rivista Tecnica della Svizzera Italiana*, 1910,
no. 1, p. 5 e tav. 1)

Lo spazio stradale

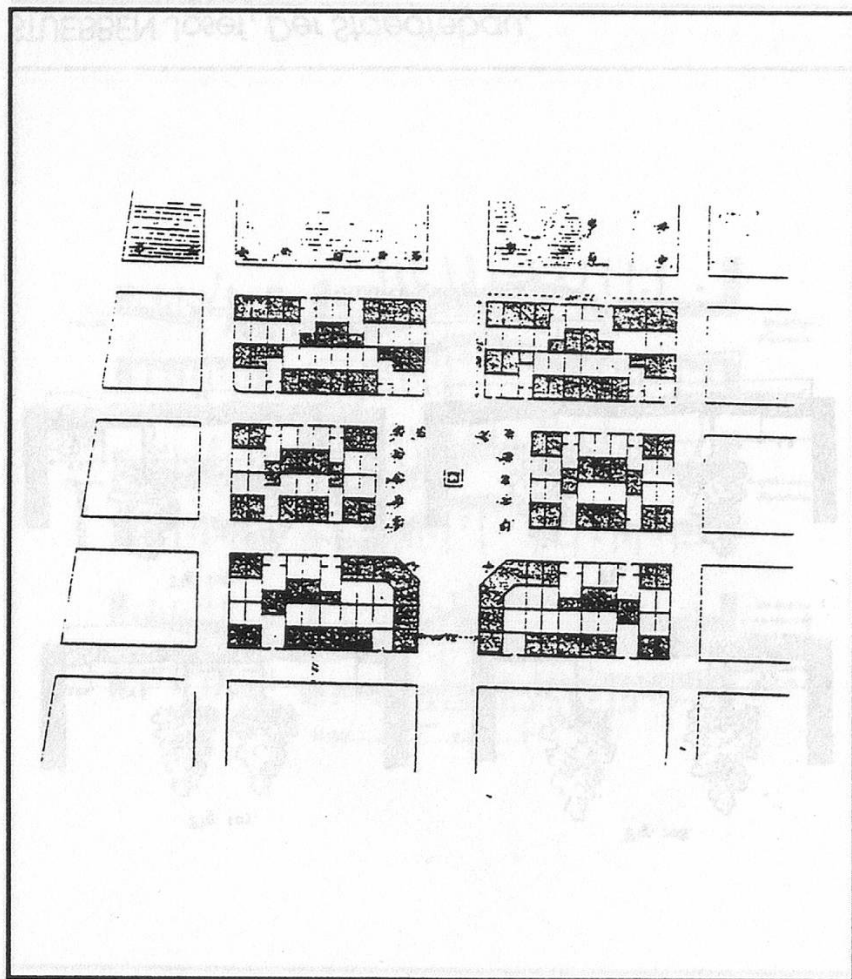


STUEBBEN Josef, *Der Staedtebau*,
Darmstadt 1890

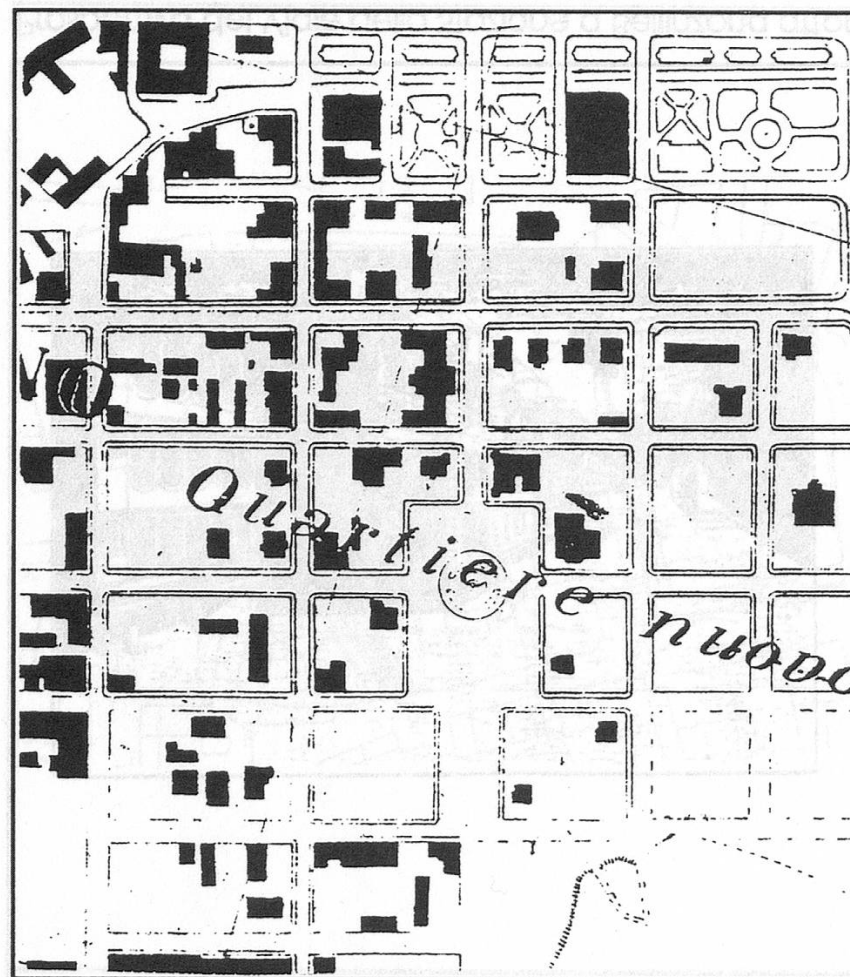


Prospettiva del Viale della Stazione a Bellinzona attorn
al 1900, litografia di Antonio Borsa (archivio Tonino
Borsa, Bellinzona)

L'impianto urbanistico

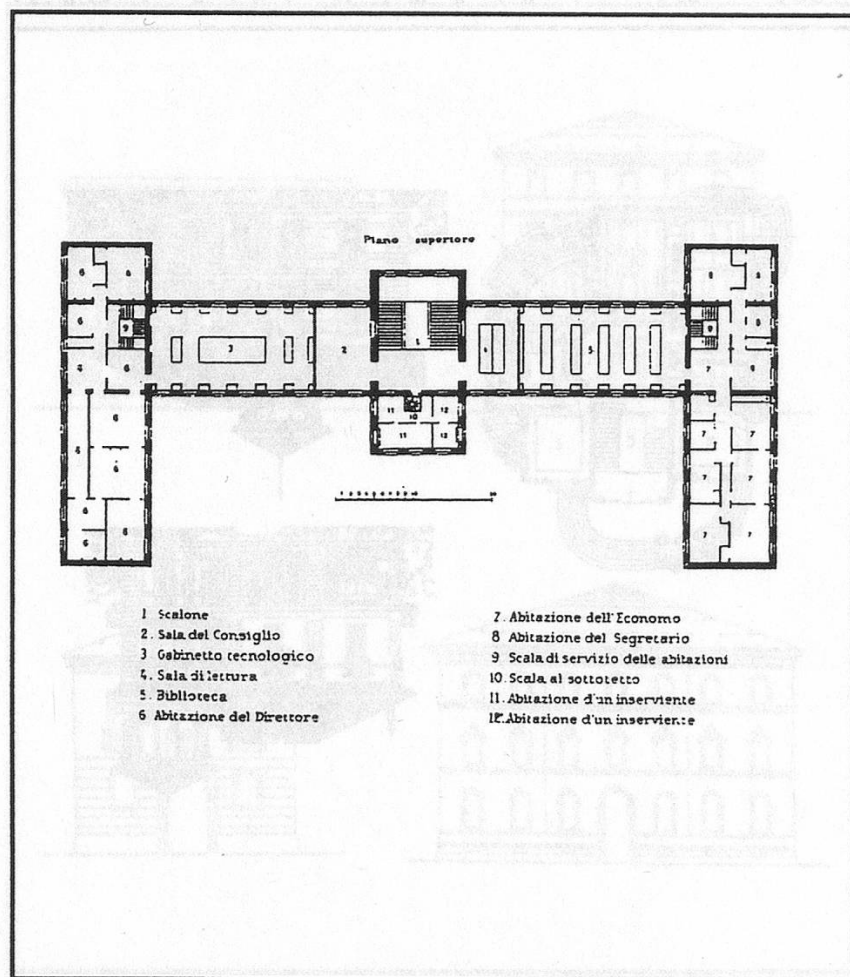


LANDI Guido, *L'abitazione moderna, associazioni e cooperative edilizie*, Modena 1900

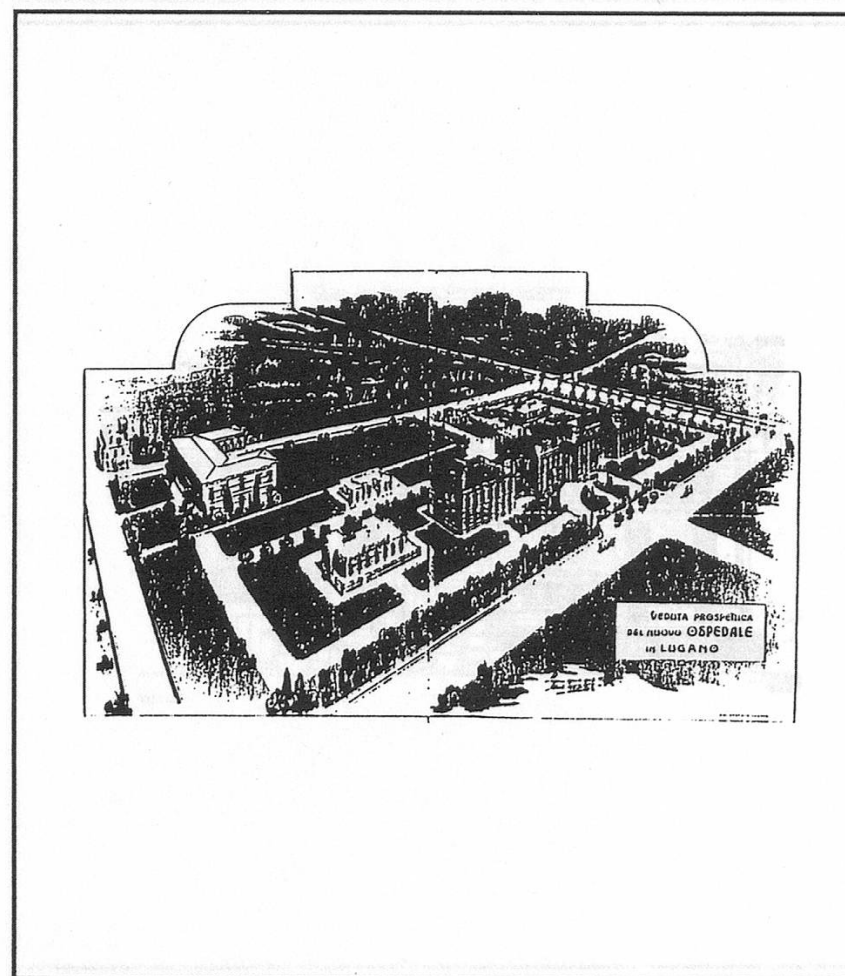


Particolare del piano corografico 1:5'000 del comune di Locarno del 1919, del geom. Galileo Canevascini (Arch.UTC)

L'edificio pubblico

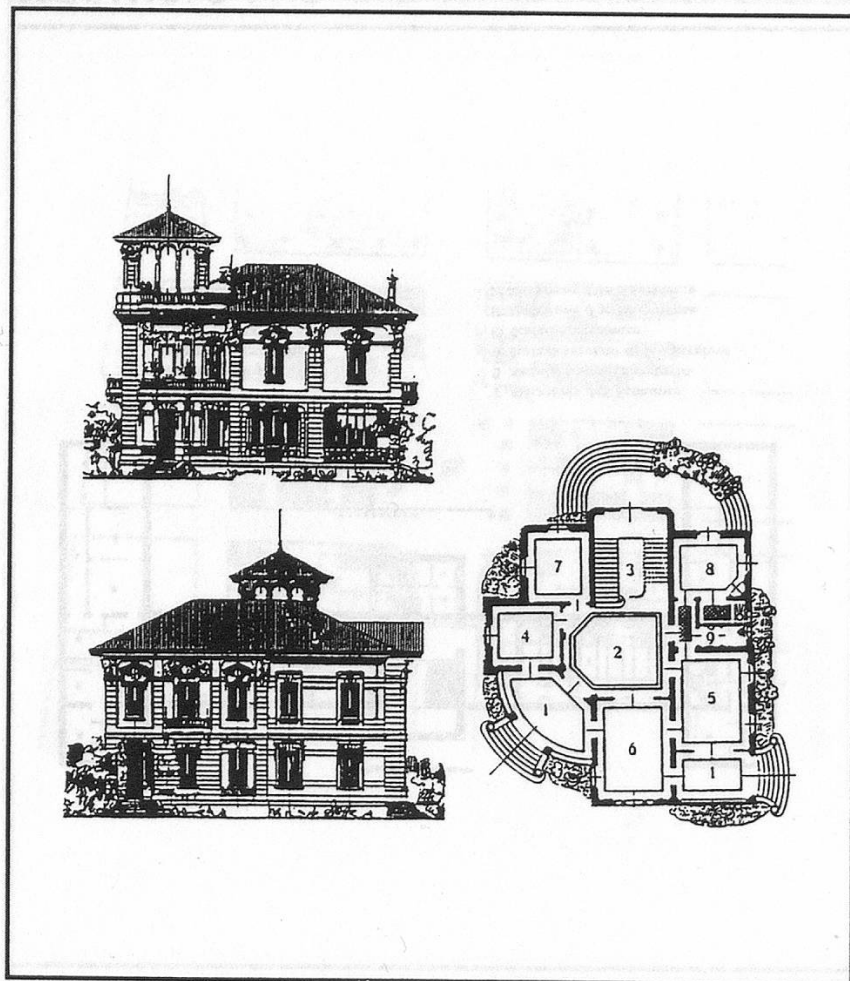


BREYMAN G.A., *Trattato generale di costruzioni civili*,
MILANO 1885

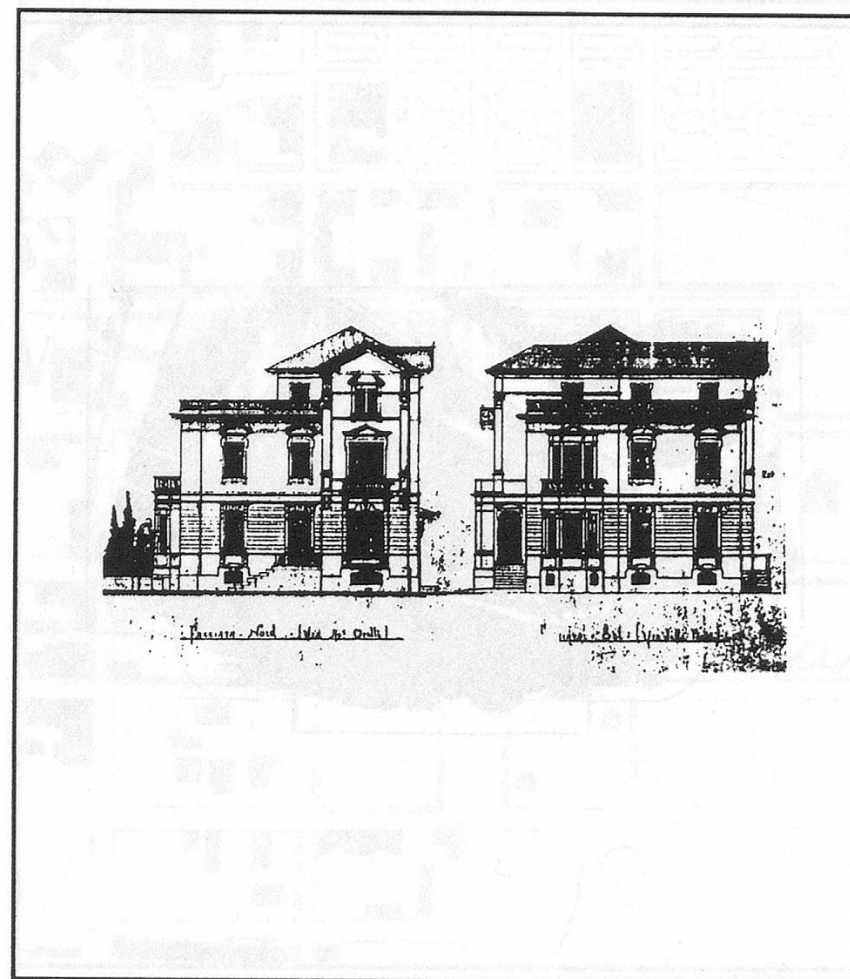


Veduta prospettica del nuovo ospedale di Lugano
del 1906 (Arch. UTC)

Il villino

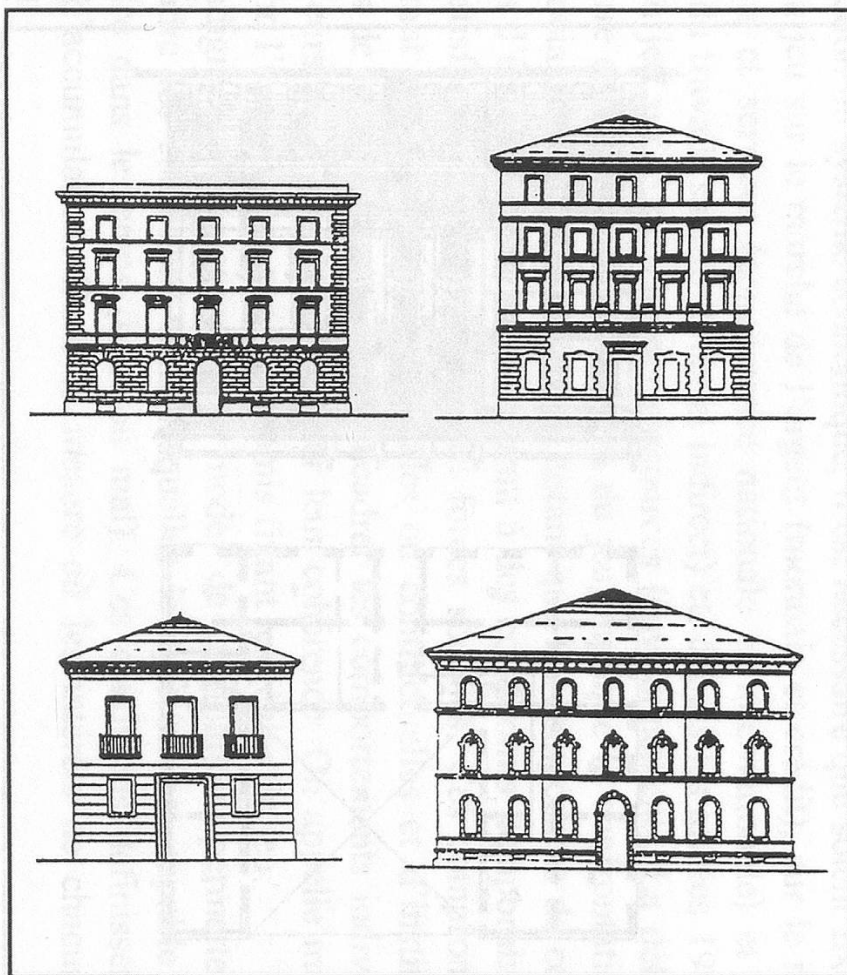


LEVI Carlo, *Fabbricati civili di abitazione*, Milano 1896

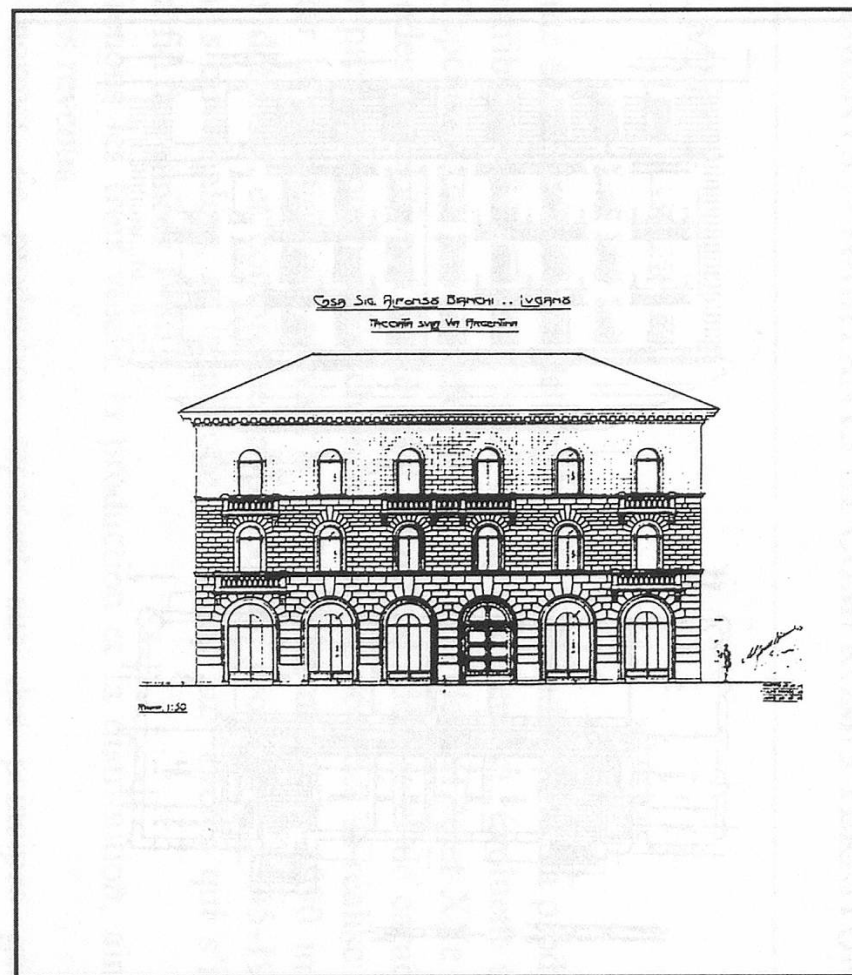


Progetto del per una villa della Società Immobiliare Locarnese nel Quartiere Nuovo di Locarno (Arch. UTC)

La palazzina

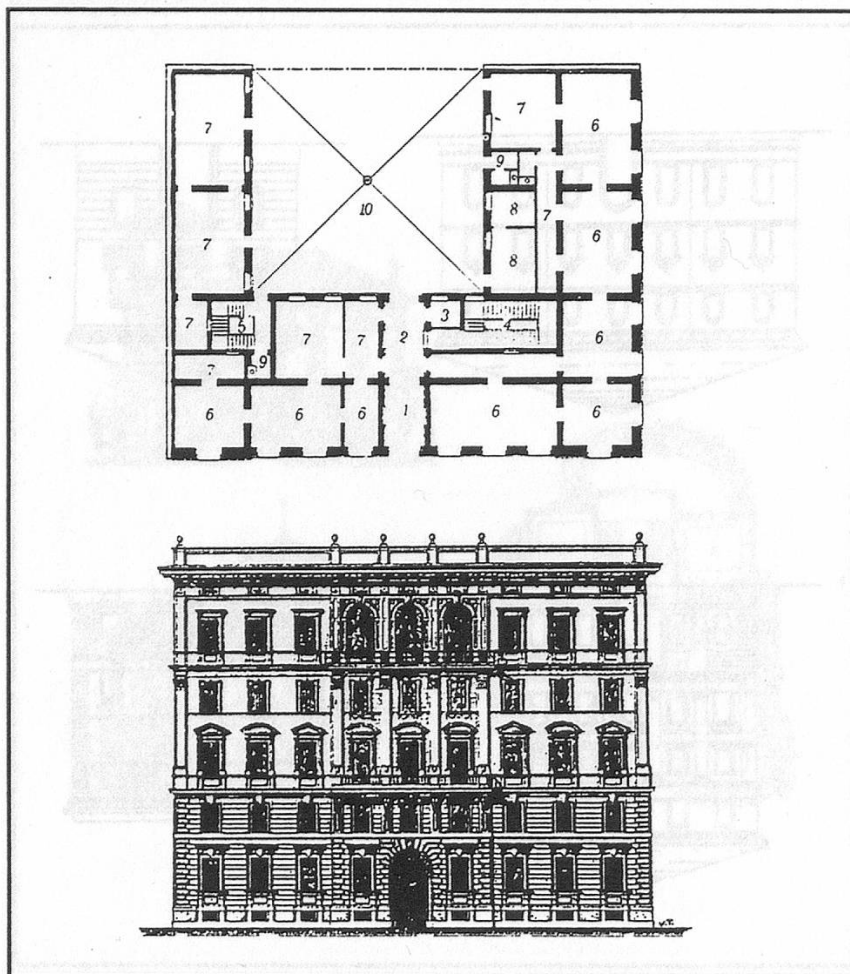


ANDREANI Isidoro, *Il progettista moderno di costruzioni architettoniche*, Milano 1909

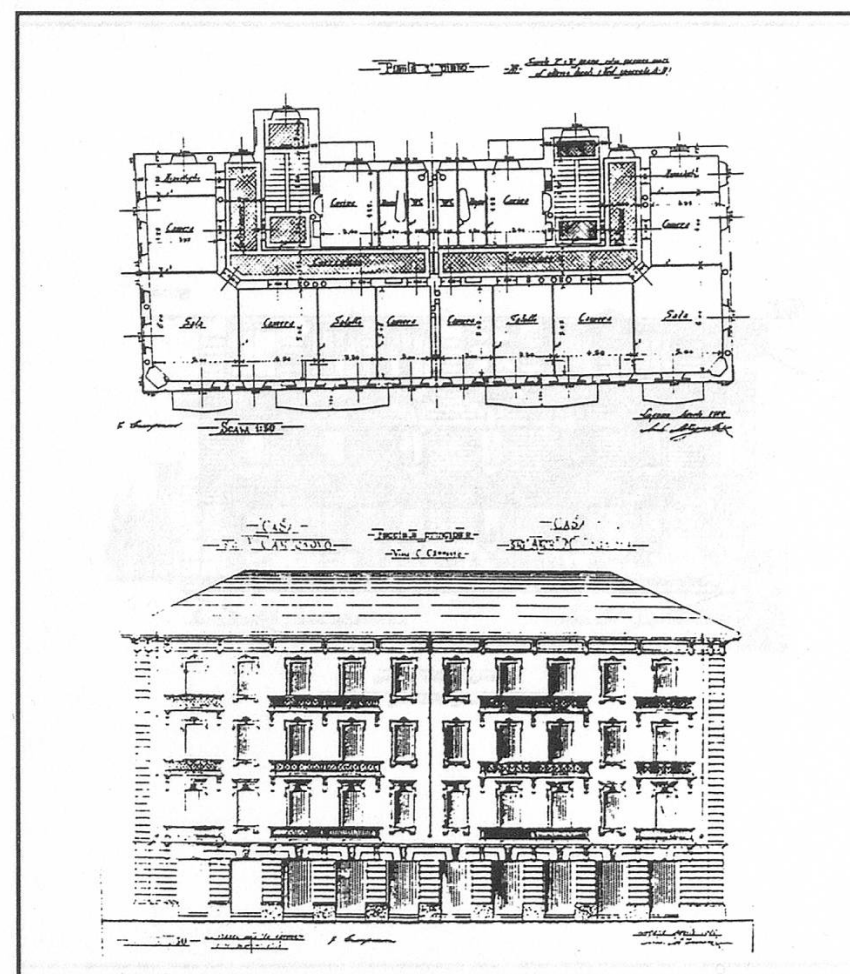


Progetto del 1913 per una palazzina in Via Argentina a Lugano (Arch. UTC)

Il palazzo urbano



LEVI Carlo, *Fabbricati civili di abitazione*, Milano 1896



Progetto del 1910 per uno stabile locativo in Viale C. Cattaneo a Lugano (Arch. UTC)

MOUVEMENTS D'HABITANTS ET COMPROMIS TERRITORIAL

DANIEL MARCO

Dans toute économie marchande capitaliste, les conditions de la production, de la distribution des revenus et de l'usage de ceux-ci, évoluent avec le temps. Cependant, on peut déceler dans l'histoire des XIX^e et XX^e siècles des périodes de relative stabilité qu'il est utile de décrire et de caractériser pour comprendre comment l'enchaînement de ces périodes se réalise. Ainsi, interpréter la situation qui prévaut à la fin de la décennie 1990 implique que l'on définisse et comprenne la période de croissance 1945-1975, la crise qui s'ouvre alors, et la période de retour aux cycles qui s'installe depuis la fin des années 1980.

Reprenons les trois volets, la production et la distribution, ainsi que l'usage des revenus.

Les normes de production reposent sur des principes généraux d'organisation du travail et d'usage des techniques, donc sur des paradigmes technologiques.

Pour que ces paradigmes s'insèrent dans le schéma d'ensemble de reproduction du système économique, il est nécessaire que soient fixées les règles du jeu sur le marché de l'argent (monnaie et crédit), sur le marché des biens et services (concurrence nationale et internationale) et sur le marché du travail (salaire direct et indirect) et, depuis les années 1980, les règles du jeu sur le marché des ressources (environnement). La définition temporaire et évolutive de ces règles du jeu implique la confrontation des forces sociales en présence, tout en notant que les composants de celles-ci sont loin d'être homogènes, aboutissant à des compromis, temporaires eux aussi, satisfaisant les intérêts de ces forces sociales. Ces compromis, ce sont autant de réglementations légales ou contractuelles et d'institutions chargées de les appliquer, venant encadrer les comportements individuels, ajuster leurs anticipations et associer leur cohérence. On appelle mode de régulation l'ensemble de ces compromis fixant les règles du jeu.

Paradigme technologique et mode de régulation permettent de comprendre les conditions dans lesquelles le système est capable de se reproduire dans le temps (bien ou mal). Ces conditions définissent son régime d'accumulation. Dans la mesure où les intérêts de chacun sont

sauvegardés dans un certain régime d'accumulation, celui-ci peut durer dans le temps (cf. la période 1945-1975) et générer un ensemble de normes, de routines, d'« habitus », selon la définition de Pierre Bourdieu¹, exprimant un consensus sociétal. Appelons la totalité de ces formes économiques, sociales, politiques et culturelles, un modèle de développement.

Parmi les différentes formes structurelles du modèle de développement, le rapport salarial a rempli, et remplit encore, un rôle important, sinon décisif, parce qu'il fixe non seulement les règles de la distribution des revenus et de leur utilisation, mais aussi les comportements en découlant et les valeurs culturelles que ces règles produisent.

Le rapport salarial se définit comme l'ensemble des conditions juridiques et institutionnelles régissant l'usage du travail du salarié et la reproduction de l'existence des salariés.

A ce titre, il faut insister sur ce point, les différentes formes de rapport salarial résultent de la combinaison d'un type d'organisation du travail et d'un mode de vie défini par l'équivalent d'un ensemble de normes de consommation. En effet, le rapport salarial dans une économie capitaliste est loin de se résumer aux seuls aspects matériels ou financiers du contrat de travail (salaires, vacances, etc.) mais il comprend tous les aspects définissant la vie du salarié pendant son travail, et aussi leurs implications sur l'organisation de la vie hors du travail. Ce point est très important à relever, notamment en Suisse où la problématique des relations professionnelles a privilégié pendant cinquante ans, jusqu'au début des années 1980, les aspects étroitement matériels du rapport salarial et les a isolés de leur contexte, conduisant à un rétrécissement du champ des débats traitant de cette question.

Ainsi, le rapport salarial est défini comme l'ensemble des règles, sur lesquelles employeurs et salariés arrivent à un compromis fixant l'organisation du procès du travail, la hiérarchie des qualifications, la mobilité des travailleurs, dans et hors l'entreprise, le principe de formation du salaire direct et indirect, et l'utilisation du revenu salarial.

On voit immédiatement que le rapport salarial n'implique pas seulement la seule confrontation employeurs-salariés, mais appelle l'intervention de l'Etat: législation du travail fixant les normes minimales, législation sociale fixant les conditions de salaire indirect (prestations sociales), le régime fiscal, pour ne mentionner que les interventions obligées

¹ Pierre BOURDIEU, *Question de sociologie*, Editions de Minuit, Paris 1980.

de l'Etat. Selon les pays, l'intervention de l'Etat dans le mode de régulation peut prendre diverses formes, qui constitueront l'un des critères de caractérisation ou de différenciation de la régulation en vigueur.

Le rapport territorial

Si les usages qui sont faits des différents facteurs économiques, l'argent, le travail, le sol, peuvent être spécifiques et différenciés, ils ne sauraient être indépendants les uns des autres, reliés qu'ils sont par la contrainte du régime d'accumulation, du modèle de développement. Les modes de régulation propres à chaque marché (marché des biens, mobiliers et immobiliers, de l'argent, etc.), même s'ils intègrent les conditions historiques et sociales propres à chacun de ces domaines et observent ainsi des logiques propres, des décalages temporels, ne peuvent entrer en contradiction profonde au risque de compromettre l'équilibre instable de l'ensemble du procès de formation sociale. On s'attend, par conséquent, à trouver, au-delà des ajustements et tâtonnements locaux, des points de convergence, des logiques parentes, entre la régulation du "travailler" du travail et la régulation de l'"habiter" au sens très large. Notons encore une fois que ces convergences n'apparaissent qu'après coup comme telles. Au moment de leur genèse, on observe plus facilement un foisonnement de tentatives apparemment incohérentes ou illogiques.

Le rapport salarial ne se définit pas seulement par une problématique interne au domaine du travail, l'usage du travail salarié, mais aussi par une problématique externe qui concerne la reproduction de la force de travail, de l'existence du salarié qui lui est liée. Il y a là une large zone de contact où s'effectuent des relations décisives entre le rapport salarial et celui qu'il est convenu d'appeler le rapport territorial, concernant tout ce qui constitue la vie quotidienne: normes de consommation, culture de l'habiter, etc.

Parmi ces normes et cette culture, l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'architecture, ou plus exactement l'inscription sur le territoire des conséquences des compromis constitutifs du mode de régulation sociale en vigueur, apportent un éclairage essentiel à la caractérisation des formes de cette régulation particulière à chaque pays.

Le rapport territorial est défini par l'ensemble des projets pour le cadre bâti et non-bâti, dans les trois phases de leur socialisation, conception, matérialisation et utilisation, jusqu'à l'ensemble des règles juridiques institutionnelles qui régissent l'usage du sol. De façon semblable au concept de rapport salarial, il ne s'agit pas de considérer unilatéralement ici

les conditions de production du cadre bâti et leurs conséquences sur les structures productives de biens et de services, mais, plus largement les implications de l'usage et des cultures de l'usage, du territoire, à la fois sur les normes de production et celles de distribution/consommation.

Le champ d'action des forces sociales, qui définissent le rapport territorial, est différent de celui du rapport salarial. Dans le compromis territorial, il n'y a pas, au niveau national, d'équivalent des conventions collectives de travail, un dialogue collectif permanent direct entre propriétaires-promoteurs/" producteurs " et habitants- locataires/" consommateurs ". Ces relations restent le plus souvent individuelles, locales, voire cantonales et soumises au compromis institutionnel constitué par les lois et règlements. Mais il existe diverses tentatives pour instituer des accords collectifs en vue de définir de telles relations, comme, par exemple, celles qui visent à établir en Suisse une " paix du logement " correspondant à la " paix du travail " ou encore celle instituée en 1935 à Zurich entre les défenseurs du patrimoine et les tenants de l'architecture moderne.

Le compromis de 1935

La recherche de formes de villes nouvelles par les défenseurs de l'architecture moderne et leurs propositions de transformation radicale du patrimoine bâti rendent prévisible leur conflit avec le *Heimatschutz*. Un des enjeux déclarés de ce rapport conflictuel est la préservation ou la transformation des centres anciens. Tandis que la ville est considérée comme le lieu des pires conditions d'habitat et de travail, il se développe parallèlement l'idée que la ville ancienne peut être garante de valeurs d'identité nationale.

Un des compromis le plus remarquable, relatif au territoire, est celui qui rapprocha les forces conservatrices, groupées au sein de nombreuses associations pour la protection de la nature du paysage et du patrimoine, avec les tenants de la modernité.

A la suite d'un débat public, les champions des mouvements progressistes et conservateurs, que tout tend à opposer, rédigent ensemble une résolution dont voici le texte :

« Les amis du Mouvement pour l'architecture moderne et la Société zurichoise de sauvegarde du patrimoine se sont mis d'accord, à l'issue d'un débat public organisé le 11 décembre 1935 dans les locaux de l'EPFZ, sur les points fondamentaux suivants:

1. Le mouvement pour la sauvegarde du patrimoine souhaite ne pas s'occuper de préservation de ce qui est ancien uniquement, mais participer, dans une plus large mesure, au développement vivant de la construction dans le pays.

2. Les organes de la Société de sauvegarde du patrimoine s'efforcent non seulement de préserver les bâtiments existants et les beautés du paysage, mais d'apporter aussi, par leurs conseils et leurs propositions, un soutien actif aux problématiques actuelles allant dans le sens d'une reconstitution, conceptualisation organique.

3. Le mouvement pour la sauvegarde du patrimoine veut protéger la collectivité des aberrations résultant de l'économie privée et de la spéculation. Dans le futur, il contribuera toujours à permettre l'introduction de conceptions d'urbanisme unifiées et d'un aménagement national, conduit avec systématique, en liens étroits avec la prise de mesures législatives appropriées.

4. Le mouvement pour la sauvegarde du patrimoine soutient, de ce fait, le courant des architectes qui, au-delà de tout intérêt privé, apportent leur concours à la composition unifiée de l'image de la ville et du paysage.

5. Pour pouvoir mener à bien la revitalisation du mouvement pour la sauvegarde du patrimoine, les tenants du Mouvement pour l'architecture moderne et leurs proches devraient nécessairement prendre une part active au sein de la Société pour la sauvegarde du patrimoine.

6. A l'avenir, il faudra que les organes de la Société pour la sauvegarde du patrimoine travaillent en étroite collaboration avec les commissions étatiques pour la sauvegarde, et que ces commissions attirent également des personnes de la jeune génération »².

Cet accord passé entre les défenseurs de l'architecture moderne, internationalistes, et les membres de la Société pour la sauvegarde du patrimoine, majoritairement nationalistes, repose sur deux points fondamentaux de convergence: la lutte contre l'expansion de l'économie privée et la spéculation ainsi qu'une volonté commune d'imposer une conception nouvelle de la ville et du paysage, dans une vision planificatrice, unificatrice et organique.

Il y a convergence de pensée. Ainsi l'historien François Walter peut relever³ :

« En somme, il y a une sorte de convergence des pensées de la ville: cette dernière serait un phénomène historiquement lié au triomphe du capitalisme libéral et elle pourrait finalement disparaître. A la limite, les idéologies de gauches et celles de droite (romantisme agraire et nostalgies corporatives de l'ancienne société) se retrouvent, fusionnées par une culture politique qui, en Suisse plus qu'ailleurs, fonctionne sur des bases ruralisantes. »

Le territoire, nouvel espace d'action

Dans les sociétés occidentales, le territoire, l'espace, n'ont pas, jusqu'au milieu des années 1980, représenté grand-chose.

² *Weiterbauen*, n°6, décembre 1936. La revue a paru six fois.

³ François WALTER, *La Suisse urbaine 1750-1950*, Genève, 1994, p. 434.

Le temps est la question prioritaire. " Le temps, c'est de l'argent " l'axiome. Le rapport salarial est la règle des rapports sociaux.

Pour les syndicats ouvriers, le temps est le fondement de leurs programmes et de leurs actions revendicatrices. Le temps de travail est au centre de leurs préoccupations: durée, rémunération, conditions, sécurité, etc., ainsi que le temps de non-travail: assurances, maladie, chômage, retraite, etc., et même le temps des loisirs.

Le territoire, l'espace, la ville, le logement, l'usine sont, jusqu'il y a peu de temps, considérés le plus souvent par tous, autant par les organisations patronales, les organisations syndicales, ainsi que par les pouvoirs politiques, comme des coquilles vides, des réceptacles dans lesquels la croissance prend " naturellement " sa place.

Depuis quelques décennies, le mouvement écologique est venu nous rappeler que le territoire n'est pas neutre, et que la planète Terre mérite quelques égards.

Des précurseurs, aux origines fort différentes, ont ouvert la voie. Ils ont compris les premiers l'importance que les revendications concernant le territoire prennent aujourd'hui. Ils ont même prévu qu'elles doivent, à terme, occuper le devant des affrontements économiques, sociaux, politiques et culturels.

Le philosophe sociologue Henri Lefebvre publie en 1962 la deuxième partie de sa *Critique de la vie quotidienne* dans lequel il annonce la place centrale que va prendre ce qu'il appelle l'urbain⁴. L'abbé Pierre se démène depuis l'hiver '54 pour obtenir un logement pour les exclus.

Partout en Suisse des mouvements existent sur cette nouvelle base, hier fragiles, marginaux, aujourd'hui plus solides et durables, mouvements de quartiers, d'habitants, de squatters.

Le 19 décembre 1994, le maire de Genève, Michel Rossetti, radical, répondant à une interview de Paul Oberson de la *Tribune de Genève*, déclare:

« La politique de tolérance menée par les autorités vis-à-vis des squats a été une démarche intelligente et a évité une surpopulation des structures d'accueil des sans-abri, tout en permettant aux personnes économiquement défavorisées de s'assumer d'une façon indépendante. »

Le magistrat avalise ainsi les rapports entre les autorités politiques et le mouvement des squatters comme un compromis territorial qui, rappelle le journaliste, a permis à toute une population d'éviter la rue.

⁴ Henri LEFEBVRE, *Critique de la vie quotidienne 2, Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*, Paris, 1962.

Le compromis salarial, issu d'un procès revendication-lutte-négociation, est accompagné, issu d'un même procès, d'un compromis territorial qui permette la mobilisation d'un territoire donné, dans un temps donné, pour un objectif donné par des représentants des forces sociales en présence dans la ville.

Le quartier des Grottes à Genève

Le quartier des Grottes est l'un des quartiers de Genève devenu célèbre pour les luttes urbaines qui s'y sont déroulées.

Après la démolition des fortifications au milieu du dix-neuvième siècle, la ville de Genève se développe sur les terrains ainsi libérés formant ce qu'il est convenu d'appeler la "ceinture fazyste" en référence à James Fazy, président du gouvernement provisoire après la révolution radicale et la chute de l'ancien régime (1847).

A la frange de cette couronne dont l'habitat et le bâti sont plutôt haut de gamme, et séparé de celle-ci par les voies et la gare du chemin de fer, le quartier des Grottes se développe assez rapidement.

Classique quartier "derrière la gare", il en existe du même type dans de nombreuses villes d'Europe, il est ensuite bloqué dans son développement par sa situation d'isolement dans la ville, puis par des dispositions juridiques visant à en faire une réserve de terrains urbains dans l'attente de la réalisation de grands projets. En 1931, un arrêté municipal interdit même l'exécution de toute rénovation importante dans le quartier.

La reconstruction de la gare, terminée en 1933, isole encore plus le quartier.

Dans les décennies qui suivent, jusqu'au milieu des années 1960, le quartier de Grottes devient un "ghetto" vieillissant fort mal entre la gare de Cornavin et les nouveaux quartiers construits après la Deuxième Guerre mondiale, Servette, Grand-Pré, Vermont. La commune de Genève achète petit à petit la plus grande partie des terrains et bâtiments du quartier, que la situation urbaine ne valorise évidemment pas.

La prospérité du « Miracle helvétique » agissant, le quartier intéresse à nouveau le développement de la ville. En 1968, une Fondation pour l'aménagement du quartier des Grottes (FAG) est créée. Ses membres sont élus et nommés par le Grand Conseil et le Conseil d'Etat du canton, ainsi que par le Conseil municipal et le Conseil administratif de la commune de Genève.

La FAG, son bureau technique ainsi que les architectes et urbanistes qu'elle mandate proposent des solutions urbanistiques radicales aux problèmes posés. Elles se fondent sur la démolition-reconstruction du quartier. En 1969, une pétition de l'Association Montbrillant-Grottes inquiète du sort des habitants, artisans et commerçants, demande la conservation des immeubles méritant la rénovation, le maintien du caractère populaire du quartier et l'association des habitants aux travaux qui concernent son avenir. Sans résultat. En 1975, la FAG avance un projet qui fait table rase du tissu urbain existant.

En été 1975, une assemblée publique traitant du projet de la FAG a lieu au Centre de loisirs du quartier de la Servette en présence des autorités municipales. A sa sortie, le mouvement d'habitants et de quartier l'« Action populaire aux Grottes » (APAG) est créé.

De fin 1975 à fin 1977, l'APAG conteste et dénonce le projet de tabula rasa. Pendant deux ans, le quartier est le théâtre de nombreuses manifestations, fêtes, débats de rue, confrontations avec la police, occupations d'immeubles promis à la démolition, etc.

De nombreuses divergences traversent les appareils politiques. En décembre 1977, le Conseil municipal de la commune de Genève refuse le projet de la FAG et demande la reprise intégrale du projet. Début 1978, le Conseil d'Etat du canton lui emboîte le pas en écartant le projet de démolition-reconstruction.

Aidés par le premier choc de la Suisse avec la crise mondiale au début des années 1970, les habitants et leurs alliés gagnent une première manche.

Au début des années 1980, sous le titre « Image directrice », la FAG propose ses nouvelles intentions qui prennent en compte le rejet de son idée précédente. Ce nouveau projet se fonde en particulier sur une évaluation de l'état de dégradation, ainsi que des moyens nécessaires à la remise en état et à l'amélioration du cadre bâti existant. C'est un projet où se mélangent constructions neuves, démolitions-reconstructions, réhabilitations plus ou moins lourdes, élargissement des rues, etc.

L'APAG s'oppose à ce projet composite par la voie d'une initiative populaire municipale, mais, fin 1982, perd le vote.

L'image directrice, véritable melting-pot urbanistique et architectural devient l'image d'un compromis territorial qui va rapidement se matérialiser.

L'Ilot 13

Bien que, pour la plus grande partie du quartier, les projets aient passé à la trappe, pour l'Ilot 13, dont l'aménagement est resté en arrière, la FAG persiste et signe un projet de rénovation urbaine du périmètre, qui est presque une nouvelle tabula rasa, seuls deux bâtiments étant conservés.

L'Association des habitants de la rue des Gares et de Montbrillant qui prend la relève de l'APAG, ainsi que la Société d'art public, aidés par les associations de quartiers et d'habitants de toute la ville, s'opposent à ce projet; notamment à la démolition du bâtiment rue des Gares 15, 15bis, qui appartient à la firme Göhner-Merkur SA.

En 1986, les appartements de ce bâtiment, ainsi que d'autres propriétés de cette entreprise, sont murés. Les opposants occupent le centre de l'Ilot. Des tipis sont installés dans la cour.

Comme dans l'ensemble du quartier pendant la période précédente, l'Ilot est alors pendant plusieurs années le lieu de nombreuses manifestations, fêtes, débats, occupations et interventions policières. Un fait nouveau, les squatters et leurs alliés élaborent des contre-projets pour une rénovation douce.

En 1989, la FAG n'a, semble-t-il, toujours pas compris les nouvelles données urbaines dues à la crise, notamment à la fin de l'enchérissement garanti du prix des sols urbains. Elle se répète, met au point et publie une image directrice de l'Ilot 13 plus retenue quant au nombre de démolitions, mais qui néanmoins veut dégager les cours intérieures et harmoniser (sic !) les gabarits du périmètre.

L'association rejette ce projet et propose un nouveau contre-projet l'année suivante.

En pleine controverse, la Ville de Genève propose à l'association *European* de prendre l'Ilot 13 comme site pour un concours destiné aux jeunes architectes européens. Bien que la base de ce concours repose sur le projet de la FAG, le résultat est un désaveu cinglant de l'image directrice de 1989.

Le jury devient un lieu où se présentent, s'affrontent et débattent, avec chaque projet exposé, les différentes forces en présence pour projeter l'avenir du quartier. Un projet est choisi. Son ordonnancement en matière d'activités et de morphologie exprime un compromis territorial qui se manifeste par de multiples caractéristiques.

Le défi des lauréats, l'Atelier 89, est de préserver la vie et la diversité de l'Ilot 13, tout en conservant sa perméabilité existante, en utilisant les

espaces intérieurs et en maintenant, selon la volonté de l'Association des habitants, la maison de quartier située en retrait de l'alignement de la rue Montbrillant.

L'issue du concours est approuvée par l'ensemble des partenaires. Mais, au moment de la délivrance des autorisations de construire, un incident éclate; les habitants apprennent la disparition de l'annexe de l'immeuble 24, rue de Montbrillant, ancien laboratoire d'une boulangerie. Ce bâtiment, témoin de l'histoire de l'Ilot, est considéré comme un élément structurellement et fonctionnellement rattaché à son organisation.

Malgré les engagements pris lors de l'établissement des contrats de confiance en 1992, stipulant que les occupants s'engagent à ne pas faire opposition aux demandes d'autorisation de transformer, de démolir ou de construire, ces derniers font alors recours. Tout est remis en question.

La situation ne se débloque que fin 1995, lorsque le gouvernement cantonal propose le rachat des immeubles n° 20, 22 et 24 rue de Montbrillant, en puisant dans les crédits destinés à la réalisation de logements subventionnés HBM. Les chantiers débutent enfin.

Afin de permettre la réalisation du projet lauréat, un plan localisé de quartier est élaboré, accepté et appliqué. Il a pour objet de garantir non seulement un projet cohérent de l'aménagement de l'îlot 13, pouvant se réaliser par étapes et permettant de matérialiser le projet primé par le jury, mais surtout de régler les nombreux problèmes posés par ce projet.

A plusieurs reprises, des observateurs avertis, architectes et urbanistes notamment, des chantiers de rénovation urbaine de l'Ilot 13 ont constaté que les espaces non bâtis à l'intérieur du périmètre du plan localisé de quartier présentent des caractéristiques très différentes de ceux des autres quartiers de la ville situés dans la deuxième zone de construction. C'est le cas en ce qui concerne les distances entre les bâtiments, les vues droites, les gabarits, la part de ciel visible, etc. Ces mêmes observateurs ont relevé, comme sortant de l'ordinaire, de nombreuses modifications et adjonctions aux bâtiments existants.

Le compromis territorial a une matérialisation morphologique découlant de trois conditions :

- Les dispositions légales concernant les distances et vues droites entre les bâtiments existants et les bâtiments à construire, les distances et vues droites entre ceux-ci et les limites de propriété, les gabarits ainsi que certaines affectations, ne sont pas respectés. Dans un rapport, le Département des travaux publics cantonal recense plus d'une dizaine de

lieux où des dérogations sont nécessaires, concernant les immeubles rue des Gares et rue de Montbrillant, ainsi que le bâtiment sur cour.

- Une dérogation est accordée par le Conseil d'Etat du canton de Genève afin que la loi sur les démolitions, transformations et rénovations ne soit pas appliquée dans le périmètre du plan localisé de quartier.

- Des transformations importantes des bâtiments existants sont autorisées notamment la création de plusieurs baies dans le mur pignon sud-ouest du bâtiment rue des Gares 15bis, et l'adjonction sur cour au bâtiment rue de Montbrillant 24 d'un nouveau corps qui abrite à chaque étage des équipements sanitaires (salles de bains ou douches).

En tant que compromis territorial et compte tenu des forces en présence, la matérialisation du projet lauréat du concours Européen va entraîner d'autres pratiques qui sortent de l'ordinaire, notamment dans les relations entre les différents agents intervenant dans les trois phases du processus de socialisation d'un projet d'architecture, d'urbanisme et de construction (la conception, la matérialisation et l'utilisation) et dans leurs pratiques.

On voit apparaître des agents nouveaux ou se transformer des agents anciens qui endossent des rôles nouveaux.

En ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage, c'est le retour à Genève de la coopérative d'habitation. Alors qu'en Suisse alémanique cette forme de propriété du logement est très répandue, en Suisse romande elle reste une particularité de la propriété immobilière.

Certes, pendant l'entre-deux-guerres, il y a quelques tentatives du mouvement coopératif vers l'habitat. Notamment celle de la Société coopérative d'habitation qui, après avoir organisé un important concours d'architecture pour une cité-jardin à Aïre, réalise une partie des résultats du concours. Mais dès 1945, la réponse aux besoins en logements sociaux et économiques est reprise par des Fondations immobilières de droit public, mises en place et contrôlées par l'Etat, et la SCH s'aligne.

En ce qui concerne les maîtrises d'état, à partir du mouvement des squatters très nombreux à Genève, il se constitue de nouvelles entreprises, ce qui n'est pas étonnant si l'on considère l'énorme travail nécessaire pour remettre en état les bâtiments d'habitation squattés, dont la plupart sont laissés vides pour atteindre un objectif spéculatif.

Casa nostra est l'exemple-type de ces nouvelles entreprises. Le texte qui suit un document préparatif à une assemblée générale en décrit les buts :

« 1. Travailler solidairement et en intelligence, avec un maximum de coordination entre les artisans, les architectes et les clients, ces derniers défendant toujours du logement à but associatif.

2. Permettre aux artisans indépendants de regrouper leurs forces etc. sous une structure centrale, de pouvoir engager du personnel de façon légale et simplifiée.

3. De favoriser le travail avec les habitants non qualifiés intéressés par la rénovation de leur habitat, ainsi que d'autres personnes sensibles à ce type de démarche.

4. Favoriser la récupération de matériaux divers et de travailler dans un esprit respectueux de l'environnement.

5. Ne pas réaliser de plus-value sur le travail de ses membres et donc pratiquer une rénovation au prix coûtant qui va dans le sens de bas loyers. Ce fonctionnement permet une rétrocession potentielle aux clients en fin de chantier.

6. Pratiquer la transparence des coûts (matériaux, main-d'œuvre, etc.) ceci permettant l'établissement de rapports de confiance (peu fréquents sur les chantiers classiques) entre les clients et les exécutants et d'éviter ainsi une forme de spéculation lucrative sur l'une ou l'autre des parties ».

D'autre part, certains architectes dont le rôle, dans le système traditionnel, est strictement attaché à la maîtrise d'œuvre, se retrouvent, sur le chantier de l'Ilot 13, aux différents niveaux de l'organisation de la matérialisation du projet d'architecture. Par exemple dans le cas de la remise en état du bâtiment rue des Gares 15-15bis, en tant que membre de la coopérative d'habitation propriétaire du bâtiment, il est partie prenante comme les autres habitants de la maîtrise d'ouvrage et il collabore à la maîtrise d'état en participant à l'exécution des travaux.

Comparer Genève et Zurich

Il est aussi intéressant de comparer les mouvements d'habitants et de quartiers, ainsi que leurs luttes dans différentes villes de Suisse, notamment celles de Zurich et de Genève. De comparer les orientations, les objectifs et les moyens pour les atteindre, ainsi que les résultats obtenus.

A Zurich, les premiers squats Venedigstrasse (1971) et Hegibach (1974) s'inscrivent dans la continuation du mouvement de 1968. Ensuite, pendant cinq ans, entre 1974 et 1979, il y a certes quelques mouvements de quartiers mais c'est surtout la période du mouvement antinucléaire et du mouvement féministe.

Dans cette deuxième partie des années 1970, la Suisse traverse la première étape de la crise. Trois cents mille travailleurs étrangers quittent le pays. A Zurich, où les travailleurs immigrés habitent massivement dans des quartiers proches du centre alors qu'à Genève la majorité d'entre eux logent dans des baraques disséminées dans l'agglomération, ces départs vident de leurs occupants de nombreux bâtiments d'habitation, notamment

dans les *Kreis* n° 5 et n° 6. Dans ces quartiers il y a ainsi de nombreux logements vides. En mauvais état, ils sont loués à des jeunes qui s'organisent dans des *Wohngemeinschaft*. Il n'y a pas de pénurie de logements pour cette catégorie de la population. Son attention va donc se porter ailleurs.

Dans le cours de ce qui est une sorte de bande annonce, des réseaux sociaux et culturels s'organisent dans les quartiers déjà cités, autour des bistrots, restaurants et autres lieux de rencontres. Des réseaux qui sont les premières bases du Mouvement pour une AJZ (*Züri brännt*).

A la fin des années 1970, les lieux de ces réseaux sont tous quasi-fermés. Les gouvernements de la commune et du canton ne veulent pas que Zurich devienne une ville cosmopolite.

Vingt-cinq pour cent des logements de la ville de Zurich sont contenus dans des bâtiments construits par la municipalité ou des coopératives. Cette situation a son origine dans un compromis territorial antérieur qui agissait pendant la période de "Zurich la Rouge". Elle est un obstacle à la constitution de mouvements de locataires. Mais les étrangers et les jeunes sont exclus de cette filière.

Un des squats importants de la période fin des années 1970/début des années 1980, est celui de la Hellmuthstrasse, dans un bâtiment propriété de la municipalité, fortement détérioré et à moitié habité. Les squatters cherchent à négocier pour entrer dans la filière.

La municipalité a toujours refusé de négocier avec les squatters, comme avec les représentants du Mouvement. Dans une vidéo devenue célèbre, un conseiller administratif de la commune de Zurich déclare que celle-ci ne négociera jamais avec des "amibes" qui changent toujours.

Mais à la Hellmuthstrasse où, vu la présence d'anciens habitants, la municipalité ne peut pas faire appel à la police, elle négocie très vite.

Pendant cette période 1980-81, il y a deux types de squats dans des bâtiments appartenant à la commune de Zurich.

Une demi-douzaine se situent dans la prolongation de l'action de la Hellmuthstrasse et une douzaine que l'on peut qualifier de publicitaires sont le produit éphémère de groupes d'action du Mouvement. Des groupes dont certains s'intitulent *A-Möbel*, A pour amibe. Une troisième catégorie de squats apparaît. Elle a comme origine la résistance aux projets de rénovations lourdes et luxueuses, de démolitions-reconstructions, qui se multiplient dans les années 1980. Les années du boom immobilier et financier qui veut répondre à la crise et ne fait que repousser le moment de l'installation de celle-ci. Des habitants, au bénéfice d'un bail ordinaire,

appuyés par des militants résistent à un projet spéculatif comme à la Backerstrasse, 51 (1991).

A la fin des années 1980, des anciens de 1968 rejoignent le parti socialiste et la fraction sociale-démocrate qui anime les coopératives d'habitation. La *Wohngeno* se constitue. Une de ces réalisations à la Hohlstrasse où un côté de la rue est rénové et l'autre démoli-reconstruit, illustre bien ces intentions.

Une première tentative de comparaison entre les mouvements d'habitants et de quartiers des deux villes, Genève et Zurich, fait apparaître des différences intéressantes, qui peuvent être le début de voies de recherche.

A Zurich, de la fin des années 1960 au début des années 1980, la question du logement populaire est le plus souvent abordée par l'intermédiaire de thèmes liés à la jeunesse et à la culture alternative qui portent et unissent les nombreux participants à ce qu'il est convenu d'appeler le "Mouvement". Ce n'est qu'à la fin des années 1980 que cette question est prise en charge par des nouvelles coopératives d'habitation qui construisent et remettent en état des immeubles de logements.

Bien qu'elles intègrent souvent le thème de l'habiter, les revendications et actions du Mouvement concernent plus les rapports culturels - on pourrait parler de compromis culturel - que les rapports territoriaux.

A Genève, au contraire, si l'on excepte le court épisode du centre autonome (1971), la question du logement est restée, depuis le milieu des années 1970 jusqu'à récemment, de la responsabilité des associations d'habitants et de quartiers et des mouvements de squatters, même si de plus en plus de maisons occupées deviennent des lieux culturels, accueillant des bistros, des théâtres, des salles de concert.

POURQUOI LE CONCEPT DE VILLE SERA DÉSUET AU XXI^e SIÈCLE

ANDRÉ CORBOZ

Il est temps de conclure ces deux journées par quelques propos d'ordre général en soulignant le tournant que les villes ont pris ces dernières décennies. Durant notre colloque, la variété des approches vous a, j'imagine, déjà fait réfléchir sur la nature de l'objet considéré : suffit-il de poser sur lui l'étiquette de "ville" pour que ces réflexions convergent et interagissent? J'en doute! Il se peut que les choses se passent de façon analogue au cas de l'espace: il y a l'espace comme milieu, celui dans lequel nous vivons et nous déplaçons (et pourtant nous ne sommes nullement au clair sur sa nature) et l'espace comme métaphore (espace social, espace économique, etc.). De même, le terme de "ville" est tantôt pris dans son acception concrète (disons : assemblage de constructions), tantôt comme le lieu non défini - notamment en ce qui concerne son étendue - où se déroule tel ou tel phénomène (pôle politique, carrefour économique, centre de villégiature, site musical, horizon de référence, etc.).

Cette variété des approches rend compte de l'hypercomplexité de la réalité urbaine, mais ne montre-t-elle pas aussi qu'il n'y a guère d'entente (et certainement aucune coordination) touchant la nature du phénomène décrit? En somme, tout se passe comme s'il y avait un accord implicite sur cette nature. Je ne vous apprends rien si je vous rappelle que, pour la plupart de nos contemporains, la ville, c'est encore ce qui s'oppose à la *campagne*, cela même si cette opposition est en voie très avancée de disparition du moment que la ville, désormais, s'avère coextensive au territoire.

Vous objecterez peut-être que la formule est excessive, puisqu'il reste encore en Suisse des zones de forêts et des zones agrestes, pour ne rien dire des montagnes et des lacs. Certes, mais ce dont il importe enfin de prendre conscience - et ce ne sont malheureusement ni les autorités ni les médias qui s'y emploient - c'est qu'en somme, dans la ville-territoire, les forêts, les cultures, les montagnes et les lacs se trouvent désormais à l'intérieur du réseau urbain.

Cette prise de conscience se trouve toutefois facilitée par un autre phénomène (dont d'ailleurs beaucoup de conséquences sont, je l'accorde volontiers, regrettables) : c'est celui du nivellement culturel auquel

travaillent les médias. En particulier, les générations nées au moment où la TV s'implantait - soit celles qui, désormais, accèdent aux leviers de commande - ces générations pensent, perçoivent, agissent - à quelques exceptions près - d'une façon identique qu'elles proviennent du Plateau ou des Alpes, d'un village ou d'une ville. La TV a façonné des mentalités pour qui la ville-territoire est en somme un phénomène naturel. Or, ces générations ne se fondent plus sur les mêmes valeurs implicites que celles qui les ont précédées, dont je ne citerai qu'une seule, de nature esthétique, parce qu'elle sous-tend chez les aînés (de façon tout inconsciente, j'y insiste) la perception de la ville: c'est la notion d'harmonie. C'est elle qui fait rejeter les "banlieues" et les "périphéries" comme chaotiques et empêche donc de percevoir la ville-territoire autrement qu'en termes négatifs. Pour les "jeunes", en revanche, l'esthétique de la fragmentation, de la discontinuité, de la tension, de l'assemblage, une esthétique du dynamisme donc, va de soi, si bien qu'ils sont à leur aise dans ce qui effraie, disons, le troisième âge. Cela ne signifie pas, bien entendu, qu'il faille se mettre à genoux devant n'importe quoi!

Notons encore que l'opposition ville-campagne impliquait une conception urbaine qui n'est plus soutenable non plus: elle supposait une perception du territoire par surfaces. Mais la révolution industrielle et celle des transports ont promu une réalité différente, en concurrence avec la précédente: celle des réseaux. Et les derniers développements, ceux de l'Internet, du Web, etc., ont souligné qu'il y avait en fait deux types de réseaux, qu'il importe de distinguer nettement et peut-être même de baptiser de termes différents: d'une part, les réseaux physiques, donc inscrits dans les surfaces, soit les chemins de fer, autoroutes et aéroports, et, d'autre part, les réseaux que je dirais abstraits, car invisibles et insaisissables par les sens, ceux qui fonctionnent par ondes et promeuvent la simultanéité. Quelles conséquences pour la "ville"? Il est d'autant plus difficile de le dire que les réseaux n'éliminent pas les surfaces!

Mais un point, toutefois, est clair: c'est que la vieille notion de centre doit être révisée, du moment que l'éclatement des activités sur le territoire y a dispersé la plupart des points de centralité au sens de Christaller (1933). Ce que nous appelons encore les centres-villes est le plus souvent une zone historique de concentration architecturale bien plus qu'une concentration de fonctions directrices. Chaque ville offre une géographie fonctionnelle différente, qu'il serait d'ailleurs intéressant, voire nécessaire d'étudier. Un seul exemple: jusqu'en 1945 environ, l'administration cantonale genevoise était concentrée autour de l'hôtel de ville, siège du Conseil d'Etat et du Grand Conseil; aujourd'hui, ces services sont

largement distribués dans presque toute l'agglomération. Le "centre" a donc fait place à un système de polarités.

Et cette caractéristique distingue désormais la *Grossstadt CH* dont Armin Meili parlait déjà en 1932 - pour ne citer que lui!

Cette réalité urbanistique suisse, que nos concitoyens ne veulent pas voir parce qu'elle leur répugne, n'est pourtant pas absolument nouvelle. Un ouvrage tout récent sur la Hanse¹, décrit une nébuleuse de rapports hypercomplexes entre les villes faisant partie de la ligue, rapports se modifiant sans cesse dans leurs composantes juridiques, politiques, économiques, techniques - après quoi l'auteur extrapole ses observations sur l'Europe actuelle et montre qu'aujourd'hui également l'importance des villes pourrait balancer celles des Etats! Je me borne à mentionner ce livre, puisqu'il peut aider à poser ou reposer les problèmes de politique générale et urbaine qui nous paralysent.

La conclusion de cette conclusion, c'est qu'il y a certes un avenir pour les "villes" ou plutôt pour ce qui est en train, et rapidement, de se substituer à elles, mais qu'il est absolument nécessaire d'élaborer de nouveaux concepts pour rendre compte de cette réalité inédite.

Le concept traditionnel de ville est déjà désuet, et pourtant nous continuons à avancer en aveugles, sans même nous rendre compte que les vieilles notions, donc l'ancien vocabulaire, doivent être abandonnées au plus vite, du moment qu'elles se mettent en travers de la perception du réel.

¹ Angelo PICHIERRI, *Città stato. Economia e politica del modello anseatico*, Marsilio, Venise 1997.