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

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 47 (1997)

Heft: 3: Archivistik in der Schweiz = L'archivistique en Suisse

Buchbesprechung: La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803-1971). De la diligence à l'autoroute [Jean-Pierre Dorand]

Autor: Tissot, Laurent

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: 23.08.2025

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

(insbesondere dem Fechten und dem Ritus der Mensur) distanzierte. Der erste Band enthält die Zusammenstellung zu den Entwicklungen der Sektionen Basel und Bern, der zweite Band bietet Analoges für die Sektion Zürich. Warum die Sektionen der französischen Schweiz nicht erfasst werden, bleibt unerklärt. Deren Auseinandersetzung mit den deutschen Sitten hätte von zusätzlichem Interesse sein können.

Georg Kreis, Basel

Jean-Pierre Dorand: **La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803–1971). De la diligence à l'autoroute.** Fribourg, Editions Universitaires, 1997, 2 volumes, 1712 p.

1092 pages dont 717 de textes, 158 d'annexes, contenant plus de 3000 notes, tout cela présenté dans une écriture serrée et deux épais volumes: autant dire tout de suite qu'en choisissant d'éditer sa thèse de doctorat dans son intégralité, Jean-Pierre Dorand ne ménage guère son lecteur sur un sujet qui mérite plus que le regard pointu d'historiens, d'économistes ou d'aménagistes. Si le renouveau de l'histoire des transports se lit autant dans les approches méthodologiques que dans les développements thématiques, cette étude s'inscrit clairement dans cette dernière perspective. Dans une rigoureuse analyse chronologique basée sur une imposante somme de travail, plus d'un siècle et demi de politique fribourgeoise des transports est passé en revue: l'historique des aménagements et des équipements routiers, ferroviaires, fluviaux, lacustres, aéroportuaires, celle des projets réalisés ou avortés, leurs débats dans les milieux politiques cantonaux et communaux. Même si la lecture est rendue fastidieuse par la sécheresse des propos, le tableau est impressionnant: le coût des équipements (au franc près), le salaire des cantonniers (au centime près!), les projets et les discussions dans les assemblées (à l'article près), les résultats des votes (à la voix près), les concrétisations et les difficultés (à la réalisation près), etc. Ce formidable feu d'artifice de faits, d'événements, de données, de détails montre toute la richesse d'une histoire trop longtemps négligée. En ce sens, l'ouvrage de Dorand fait œuvre utile en rappelant que l'histoire des transports est au cœur de la constitution de nos Etats cantonaux et de la Confédération, mais également d'une armature administrative, technique et scientifique capable de gérer et d'orienter les réalisations.

L'approche de Dorand repose sur une vision «politologique» classique du système politique héritée des schémas systémiques d'Easton: les contraintes extérieures (en l'occurrence les progrès techniques en matière de transport et de communication et les nouvelles exigences sociales, politiques, militaires, économiques, etc.) induisent des réactions du système politique cantonal; par l'entremise de ses corps constitués, en l'occurrence le Grand Conseil et le Conseil d'Etat qui sont au centre de l'analyse de Dorand, le «black box» rend des décisions qui s'appliquent et se matérialisent (aménagement de nouvelles voies de communication, réfection d'anciennes, etc.) en fonction des rapports de force à l'intérieur de ce système (intérêts partisans, régionaux, locaux) mais aussi en fonction de la pertinence de l'analyse des décideurs à un moment donné. La somme des décisions et des applications alimente à son tour et sous l'action de nouvelles contraintes extérieures, des réactions du système et ainsi de suite.

Basée sur une perspective de «défis-réponses», cette vision mécanique et circulaire donne aux développements une grande cohérence et une parfaite limpidité: en toute conscience, ceux qui sont en charge de décider décident, les décisions s'appliquent, les réalisations se chiffrent et leur efficacité se mesure à l'aune de leur degré d'adaptation dans l'environnement général. Comprendre la politique des transports de l'Etat de Fri-

bourg revient donc d'abord à recenser les réalisations et leur genèse et, ensuite, à montrer leur plus ou moins grande intégration au sein du système général de transports.

Au terme de son étude, Jean-Pierre Dorand peut ainsi porter un regard «positif» tant sur le dynamisme que sur la portée de cette politique. Non seulement, son articulation s'est heureusement greffée sur la constitution d'un réseau national en faisant du canton une liaison obligée dans l'axe nord–sud, mais cette politique l'a encore doté des «conditions-cadres» nécessaires à un développement économique dont les effets, alliés encore à d'autres facteurs, se sont fait sentir après la Seconde Guerre mondiale.

Si, aux yeux de Dorand, les cadres d'action sont clairement définis, les acteurs identifiés et les enjeux circonscrits, le lecteur a de la peine à s'en convaincre. Toute la démonstration suppose en effet une homogénéité du système politique cantonal fribourgeois entre 1803 et 1971 tel qu'il puisse donner une logique à ses actions, une continuité à ses démarches et une finalité à ses initiatives. Peut-on par exemple, sur le plan conceptuel, mettre sur un même pied la perception d'une «politique des transports» dans la première moitié du XIXe siècle avec la mania routière, dans la seconde moitié du XIXe siècle avec la mania ferroviaire et dans la seconde moitié du XXe siècle avec la mania (auto-)routière? Dans le premier cas, nous dit Dorand, il y a anticipation de l'évolution économique, «l'Etat (devant) offrir un réseau de communication nécessaire au développement économique» (p. 708); dans le deuxième cas, il y a absence d'un «projet de développement économique (...); on ne conçoit pas le chemin de fer comme un puissant facteur de démarrage industriel» (p. 258); alors que dans le troisième cas, «le Conseil d'Etat, appuyé par le Grand Conseil, investit dans les équipements nécessaires au développement économique» (p. 615).

La question peut-elle se poser dans les mêmes termes? D'une façon générale, les aspirations à une politique de transports répondent-elles à des mobiles identiques dans le temps et dans l'espace? Ne recouvrent-elles pas des réalités totalement différentes basées sur des composantes techniques et économiques dont les ressorts ne sont pas forcément intelligibles par les acteurs eux-mêmes, et sur des représentations sociales, politiques et symboliques de l'espace qui ne coïncident pas forcément? Pour reprendre le cas de la mania ferroviaire de la seconde moitié du XIXe siècle, il aurait été intéressant d'examiner dans quelle mesure cette absence de perspectives industrielles s'associe à la «ghettoïsation» de la société fribourgeoise. Espace politiquement fermé et dont il veut préserver la spécificité, le canton de Fribourg veut en même temps profiter du chemin de fer. Faut-il dès lors considérer la construction de son réseau comme le prolongement de cet enfermement idéologique grâce au quadrillage de son territoire et son homogénéisation? Au contraire, faut-il y voir un contrepoids à ce cloisonnement quitte à prendre le risque d'ouvrir le canton à de nouvelles influences? Ou est-ce la simple traduction politique d'un impératif technique sans objectif particulier? Quoiqu'il en soit, la représentation d'un espace fribourgeois immergé dans un environnement politique et idéologique menaçant a dû peser sur les décisions comme d'ailleurs plus tard celle d'un espace qui s'intègre dans une Suisse puis dans une Europe des transports, sans compter la forte polarisation exercée par la capitale sur le reste du canton.

Autrement dit, qu'est-ce qu'une «politique des transports» au sens historique du terme? Au nom de qui et de quoi est-elle instaurée? Est-elle uniquement identifiable au travers de ses élites politiques constituées et reconnues? Une clarification de cette notion aurait certainement permis de mieux mettre en perspective non seulement les contraintes «géopolitiques» (p. 703) qui pèsent sur «l'espace fribourgeois» et qui sous-tendent toutes les démonstrations de J.-P. Dorand, mais aussi la constitution de cet espace aux yeux des contemporains et les visions contradictoires ou complémentaires

qui en étaient faites et dont les réalisations en portent la trace. Une politique des transports n'est pas seulement l'action consciente et raisonnée de décideurs politiques sur un espace donné une fois pour toute. Elle est avant tout la construction d'une «géographie» qui évolue et se modifie au gré des perceptions que les individus s'en font à un moment donné et des enjeux (politiques, techniques, militaires, économiques) qui leur sont associés. *Laurent Tissot, Lausanne*

Urs Altermatt: **Le catholicisme au défi de la modernité. L'histoire sociale des catholiques suisses aux XIXe et XXe siècles.** Lausanne, Payot, 1994, 395 p. (Histoire).

La traduction de *Katholizismus und Moderne* permet aux lecteurs francophones d'aborder avec facilité ce que l'on peut considérer comme la synthèse la plus aboutie de l'histoire sociale des catholiques suisses à l'époque contemporaine. Histoire sociale, car le livre d'Urs Altermatt, nourri par les recherches menées sous sa direction depuis une quinzaine d'années à l'Université de Fribourg, fait constamment dialoguer histoire, sociologie et ethnologie dans une analyse où l'histoire des mentalités et de la vie quotidienne des catholiques suisses, vue «d'en-bas», à la meilleure part. Histoire sociale également par le fait que l'auteur tient à prendre la religion catholique comme un objet d'étude ordinaire – non sans reconnaître que «bien des problèmes restent en suspens, tant les domaines du monde religieux échappant à l'approche rationaliste de l'historien sont nombreux» – et qu'il la replace dans l'histoire globale de la société suisse de ces deux derniers siècles.

Ce postulat amène Urs Altermatt, après un long chapitre introductif précisant ses méthodes et expliquant les raisons du retard et de la marginalité de l'historiographie catholique helvétique, à développer sous plusieurs angles l'étude du «milieu catholique» suisse, qui se constitue en une véritable contre-société entre 1850 et 1950, en réaction identitaire contre le monde moderne dominé par le libéralisme. Ce processus aboutit à la constitution d'une Suisse à «deux vitesses», l'une catholique, agraire, repliée dans ses bastions cantonaux et autour d'un tissu associatif et politique défensif extrêmement dense, l'autre réformée, moderne et industrialisée, dominante après la victoire du Sonderbund. L'un des mérites essentiels de l'ouvrage est de bien montrer les différentes phases de cette ghettoïsation du catholicisme suisse, qui contient en elle-même, par le «bouillon de culture» que constituent ses multiples structures articulées du local au fédéral, les germes de son émancipation: amorcée dans les mutations socio-démographiques qui suivent le second conflit mondial – quelle est l'influence de celui-ci, comme celle de la Grande Guerre, sur l'intégration des catholiques à la communauté nationale et leur propre évolution interne? – celle-ci se concrétise au tournant des années 60–70, en phase avec l'aggiornamento général de Vatican II, qui marque la volonté de l'Eglise de réconcilier le catholicisme et la modernité, sur fond de sécularisation et de laïcisation de la société. Longtemps en lutte contre l'esprit du temps, les catholiques suisses, comme l'ensemble de l'Eglise d'ailleurs, sont pris dès lors dans les tensions entre courants conciliaires/traditionnalistes, progressistes/conservateurs, centralistes/défenseurs des Eglises locales qui révèlent leurs difficultés à «sortir du tridentinisme» (selon l'expression du théologien Yves Congar) et à trouver leur voie dans les crises de la modernisation. Analysant en socio-historien et au niveau suisse les répercussions des débats les plus actuels de l'Eglise en société (place des femmes, régulation des naissances et morale sexuelle, question du divorce, pénurie des vocations, attitude devant les nouveaux mouvements religieux, etc.), Urs Altermatt en conclut à la caducité de tout modèle de restauration du «milieu catholique» tel qu'il a existé entre 1850 et 1950, et