

HISTOIRE CONTEMPORAINE SUISSE

Année académique 2005 - 2006

COURS-SEMINAIRE H-E

MARDI 10H00-12H00

BFSH-1 243 (Internef)

Lettres : dès la 2e année du Règlement 7 + BA. SSP : 2ème cycle

Cedric HUMAIR

Malik MAZBOURI

Marc GIGASE (Assistant)

BFSH-2 5099 (Humense)

La révolution du chemin de fer : portraits d'une Suisse en mutation (1840-1914)

SEMINAIRES

A) Société

1) La société suisse a-t-elle besoin du chemin de fer? Le débat des années 1840

Le transfert de toute technologie et sa diffusion nécessitent une demande sociale. Comment les gens de l'époque concevaient-ils les effets du nouveau moyen de transport sur la société ? Qui étaient les partisans et les opposants au nouveau moyen de transport et quelle était leur argumentation ?

2) Villes et chemin de fer, une histoire d'amour et de haine

En raison des avantages procurés par le chemin de fer, toutes les cités d'importance cherchent à se connecter le plus rapidement possible au réseau. Mais l'arrivée du rail en ville pose une série de problèmes urbanistiques: destruction des enceintes, construction de la gare, déplacement du centre de gravité autour de la gare, système de transport adapté à l'augmentation de la mobilité, etc. Comment ces problèmes ont-ils été débattus ? Les solutions adoptées sont-elles uniformes ? Quels sont les éléments prépondérants de cette prise de décision ?

3) Exploits technologiques, exploitation ouvrière et coûts sociaux: les transversales alpines

Les grands chantiers ferroviaires de la seconde moitié du XIX^e siècle ont été réalisés dans des conditions de travail très difficiles. La volonté de construire rapidement et à bas prix a poussé les entrepreneurs à exploiter leur main-d'œuvre et à négliger la sécurité, ce qui a engendré maladies, accidents et pertes humaines. Ces grands chantiers constituent par ailleurs un moment important dans l'histoire de l'immigration ouvrière en Suisse. Comment la classe ouvrière a-t-elle réagi à cette situation, notamment à l'intervention parfois sanglante de l'armée ? Les coûts sociaux apparaissent-ils «normaux» dans le discours de la bourgeoisie ?

4) « Know How » technologique ferroviaire et affirmation d'une classe sociale: les ingénieurs

La construction des chemins de fer, des ponts, tunnels et autres bâtiments qui y sont liés, mais aussi du matériel roulant, demande une savoir-faire technique. Le besoin de ce *know how*, qui est acquis jusqu'au milieu du siècle à l'étranger, favorise l'émergence d'une formation technique supérieure en Suisse et permet aux ingénieurs de gagner en reconnaissance dans la société du 19^e siècle. Quel a été le rôle des ingénieurs dans la mise en place du réseau ferroviaire ? Comment se sont-ils profilés dans le débat technique et politique ?

B) Politique

1) Chemin de fer et évolution du système politique suisse

L'une des causes majeures du démarrage tardif de la construction ferroviaire en Suisse est à rechercher dans les particularités du système politique helvétique d'avant 1848. En quoi la volonté de se doter d'un réseau de chemin de fer a-t-elle contribué à impulser la création de l'Etat fédéral ? Le développement rapide du réseau dans les années 1850 doit-il quelque chose aux mesures prises par le nouvel Etat central ?

2) Un capitalisme financier précoce ? Bundes- et Eisenbahnbaronen entre Etat, politique et économie

Le concept de capitalisme financier tente de rendre compte de l'interpénétration du capital bancaire et du capital industriel, caractéristique du capitalisme dit de monopoles, dans une phase où le rôle économique de l'Etat s'affirme d'une manière décisive. Les fameux «Barons des chemins de fer et de la Confédération» (Escher, Bischoff, Peyer im Hof), qui cumulent des positions tant industrielles que bancaires et jouissent, dans les années 1850-1870, d'un poids politique considérable, ne formeraient-ils pas une version précoce de ce capitalisme financier décrit par les auteurs marxistes du début du XX^e siècle ?

3) Réaction à la domination ferroviaire du grand capital: le mouvement démocratique et la question du «Nationalbahn»

La politique ferroviaire menée par les «Barons de la Confédération» favorise les grandes villes et les secteurs de l'industrie et du grand commerce, mais elle a des conséquences négatives sur d'autres milieux socio-économiques. Les laissés pour compte, notamment certains milieux des villes secondaires et de la campagne, vont chercher à briser cette domination par la construction d'un réseau ferroviaire alternatif. Cette tentative s'inscrit dans un mouvement d'opposition politique plus large cherchant notamment à introduire des éléments de démocratie directe dans le système politique suisse.

4) Les chemins de fer et le mouvement ouvrier : luttes syndicales et grèves ferroviaires

Les grandes compagnies privées de chemins de fer sont le théâtre de luttes sociales et politiques particulièrement importantes dans l'histoire et la structuration du mouvement ouvrier suisse. D'un autre côté, l'appel à la main d'œuvre étrangère dans plusieurs grands chantiers de construction n'a pas été sans susciter des réactions xénophobes. A l'examen des activités syndicales et des grèves menées dans le secteur ferroviaire, on s'interrogera sur le profil politique des organisations de cheminots de la fin du XIX^e siècle.

5) Les transversales alpines comme enjeu de politique extérieure

Le percement des Alpes constitue un enjeu majeur sur le plan politique, économique et militaire. Dès les années 1860, le retard pris dans ce domaine menace les positions de la Suisse en tant que voie de transit dans les grands flux du commerce international. Reflétant des intérêts régionaux spécifiques, différents projets concurrents voient le jour, qui rendent également compte des rivalités montantes entre Grandes Puissances européennes. Quelles forces et quels appuis, notamment internationaux, sont mobilisés pour mener à bien ces projets ? En quoi les choix effectués quant aux passages à privilégier forment-ils un enjeu majeur de la politique extérieure de la Confédération ? Telles sont quelques-unes des questions que l'on examinera à l'exemple, notamment, des dites Conventions du Simplon (1903/1908) et du Gothard (1909).

C) Représentations

1) La caricature de presse et les ridicules du chemin de fer

Les peurs et les fantasmes liés à la nouvelle technologie des transports s'expriment de diverses manières dans la société suisse du XIX^e siècle. Un accès à cet imaginaire est offert par le dessin de presse. Quel est le message véhiculé par la presse utilisant ce moyen d'expression ? Quels sont les dangers et les inconvénients de la nouvelle technologie les plus souvent évoqués ? Quels sont les groupes sociaux visés par ces caricatures ?

2) *Tourisme, publicité et chemins de fer*

Le chemin de fer, et en particulier celui de montagne, est une excellente image de marque auprès d'une clientèle touristique des classes supérieures qui recherche le confort et le contact avec la nature. L'exploit technologique est par ailleurs très prisé à la Belle Epoque, au moment où le boom touristique atteint un premier paroxysme en Suisse. Dans quelle mesure les milieux touristiques suisses se sont-ils servis de cet argument publicitaire pour attirer la clientèle? Quels canaux publicitaires ont-ils utilisés ? Qui a organisé et réalisé les campagnes publicitaires ? Les milieux artistiques ont-ils été sollicités ?

3) *Technologie ferroviaire versus nature et paysages nationaux*

La construction effrénée de chemins de fer de montagne portée par le développement touristique très rapide de la Belle Epoque entre en contradiction avec les milieux de la protection de la nature et ceux de la protection du patrimoine national. Quel est le discours développé par ces milieux pour convaincre l'opinion publique de freiner le développement ferroviaire ? Comment les exigences économiques sont-elles conciliées avec les valeurs nationales et la sauvegarde des biotopes naturels?

4) *Les représentations des chemins de fer dans l'art et la littérature*

Le chemin de fer, qui est synonyme de vitesse et de progrès technique, mais aussi de bouleversement social et de danger, fascine les artistes de l'époque. Comment le représentent-ils dans leurs œuvres et leurs discours? Peut-on dégager une approche critique de la nouvelle technologie? Celle-ci occasionne-t-elle un changement des modes de perception et de représentation dans les productions symboliques de l'époque?

D) Economie:

1) *Transport ferroviaire et monde rural: impulsions et résistances à une restructuration du secteur agricole*

La connexion du territoire suisse au réseau ferroviaire international provoque une diminution de la protection par la distance dont bénéficiait l'agriculture. Une série de producteurs et en particulier ceux actifs dans la céréaliculture, sont mis en difficulté par cette évolution: quelles solutions vont être proposées et appliquées pour surmonter les difficultés liées au chemin de fer?

2) *Chemin de fer et développement de l'industrie touristique*

Dès l'origine, le développement du chemin de fer contribue à un profond bouleversement du secteur touristique. Réservé jusqu'alors à une minorité très aisée, l'«industrie des étrangers» se transforme en une activité s'adressant à de nouvelles couches de la société. Quels sont les rapports entre l'essor du chemin de fer et la mise en place de nouvelles infrastructures touristiques, générant de nouvelles formes de loisirs? Quel a été, en particulier, le rôle joué dans ce domaine par les élites locales et régionales liées au secteur touristique?

3) *Le chemin de fer et les transformations du système de transport en place : entre concurrence et complémentarité*

L'arrivée des chemins de fer perturbe le système de transports en place. Une nouvelle répartition des rôles s'effectue entre le rail, la route et la navigation pour le transport de marchandises et pour le déplacement de personnes. Le chemin de fer a-t-il été une source de concurrence pour les moyens de transport traditionnels ou fut-il le vecteur d'une nouvelle complémentarité ?

4) *Infrastructures ferroviaires et développement économique régional : l'évolution du rôle de l'Etat*

L'établissement d'un réseau de communication à l'échelle régionale revêt un intérêt économique certain et a donc constitué un enjeu important pour les pouvoirs publics cantonaux. De l'octroi des concessions au soutien financier aux compagnies privées (subventions, prise de capital), l'Etat est intervenu dans la politique ferroviaire. Quels furent, au niveau cantonal, les principaux promoteurs de l'action étatique sur ce terrain? Comment cette forme d'interventionnisme a-t-elle contribué à l'évolution du rôle et des tâches de l'Etat ? Comment cette évolution s'est-elle conciliée avec l'idéologie libérale de l'époque?

E) Finance:

1) *Financement privé ou public ? La loi de 1852*

Les débats suscités par l'implication du nouvel Etat fédéral dans la mise en place du réseau sont caractéristiques, au-delà de leur forte composante idéologique, des relations de pouvoir et des rivalités régionales et urbaines qui orientent le cours de la politique suisse. L'analyse de la première loi sur les chemins de fer (1852), loi qui va gouverner le régime du développement ferroviaire pendant vingt ans, dévoile les lignes de forces et de tensions qui s'établissent au sein de la jeune Confédération. Qui furent les avocats d'une prise en charge par l'Etat, quels furent les partisans du financement privé et pour quelles raisons cette dernière solution l'a-t-elle alors emporté ?

2) *Drainer les capitaux : fonds étrangers ou fonds indigènes ? (1850-1873)*

La construction ferroviaire réclame des investissements considérables, dépassant, en général, les capacités financières d'un seul pays. La Suisse ne fait pas exception : au contraire, l'implication d'investisseurs étrangers dans ce domaine y est précoce et massive. Ce phénomène répond-il seulement au manque supposé de capitaux indigènes ou ne rend-il pas compte, également, d'autres enjeux, liés aux besoins suscités par l'industrialisation du pays et au rôle central du futur réseau helvétique dans l'économie générale des transports ferroviaires en Europe de l'Ouest? Quelles réactions provoque la présence importante de la finance étrangère dans ce secteur d'intérêt national?

3) *Le développement ferroviaire et la naissance des grandes banques commerciales : la fondation du Crédit Suisse (1856) et de la Banque fédérale (1863)*

La banque type Crédit mobilier constitue, en Europe, une réponse institutionnelle nouvelle aux problèmes posés par les immenses besoins de capitaux que génère la construction des chemins de fer. En Suisse, ce genre d'établissement prend également pied dans le sillage du développement ferroviaire, et va marquer très profondément l'évolution des structures de crédit. A l'exemple de la fondation du Crédit Suisse (1856) et de la Banque fédérale (1863), on s'interrogera, notamment, sur l'impulsion décisive que les grandes batailles du rail, où la mobilisation des capitaux constitue un enjeu central, ont donné au développement de la place bancaire helvétique. Comment la société d'alors a-t-elle réagi à l'édification de ces temples de la finance moderne?

4) *Rachat des chemins de fer par la Confédération et création d'une dette « nationale » (1898-1910)*

Pour des raisons politiques, liées, notamment, à la structure fédéraliste de la Confédération, les besoins financiers de l'Etat central ont longtemps été contenus dans des limites très modestes. Le rachat des chemins de fer bouleverse cette situation, provoquant la naissance d'un véritable marché de la dette publique, dont la Confédération est garante en dernier ressort. En même temps, cette dette, immense pour l'époque, constitue une épée de Damoclès menaçant la viabilité même de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Comment les contemporains ont-ils perçu ce phénomène ? Quelles en furent les implications politiques au niveau national et international ?