

Michèle Merger, Présidente de l'Action COST 340

Introduction

L'Action de Coopération Scientifique et Technique 340 (COST 340) intitulée “ Vers un réseau de transport européen intermodal : les leçons de l'histoire ” mobilise depuis l'an 2000 un grand nombre de chercheurs – historiens, géographes, économistes, ingénieurs - originaires des pays (18 en 2004) qui ont accepté de participer à ce programme de recherche financé en partie par l'Union Européenne et bénéficiant de crédits alloués par les divers gouvernements nationaux. Cette Action a pour but d'observer et de présenter, loin des modes idéologiques et sans *a priori* théorique, les réalités successives qui ont constitué l'évolution des liaisons trans-européennes et des transports intermodaux, facteurs majeurs de l'intégration des réseaux de transport en Europe. Il s'agit donc de fournir avant tout un cadre d'analyse indispensable à la définition des politiques en matière de transport et un ensemble de recommandations permettant de déterminer, à partir des leçons de l'histoire, les priorités à accorder aux différents projets élaborés par les instances européennes.

Dans le cadre de ce programme, plusieurs rencontres scientifiques ont déjà eu lieu. La première a été organisée par Hans-Luidger Dienel, professeur à la *Technische Universität* de Berlin et vice-président de cette Action COST 340 : elle s'est tenue le 28 septembre 2001 dans la capitale allemande autour du thème : “ Pourquoi si tard ? ” Les études présentées ont analysé les raisons qui ont été à l'origine de la construction tardive des infrastructures visant à établir une jonction entre deux modes de transport différents. La deuxième rencontre s'est déroulée du 23 au 25 mai 2002 à Lisbonne, grâce à Maria Eugenia Mata, professeur à l'*Universidade Nova* de cette ville et membre du Comité de gestion de l'Action. Consacrée au développement du système des transports européens à travers des études générales et des études de cas, cette conférence a conduit les participants à analyser non seulement l'évolution de différents concepts (complémentarité, coordination ; intermodalité, multimodalité), mais aussi l'essor des réseaux en fonction d'une approche intermodale et la mise en place de certains corridors trans-européens. Les actes de ce colloque feront l'objet d'un CD Rom.

L'Action COST a agi en partenariat avec d'autres groupes de recherche et favorisé ainsi le déroulement de trois autres rencontres internationales. La première a été organisée par deux membres du Comité de gestion de l'Action COST : Claudio Pavese, professeur à la Faculté de sciences politiques de Milan et Andrea Giuntini, professeur à l'Université de Modène. Elle a pu se tenir du 2 au 3 mai 2002 dans les

INTRODUCTION

locaux que l'Université de Milan possède à Gargnano (Lac de Garde) : elle a réuni sous ma présidence des universitaires et chercheurs italiens, spécialistes des transports mais venant de diverses disciplines. Ce fut l'occasion de faire un bilan des recherches menées à travers la Péninsule et un volume faisant état de celles-ci doit paraître au cours de l'année 2004 sous le titre suivant : *Verso una rete intermodale europea di trasporti. Tendenze, filoni e problemi della ricerca in Italia*.

La deuxième rencontre a eu lieu du 13 au 15 février 2003 à Neuchâtel grâce à Laurent Tissot, professeur à la Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de cette ville et à Gjis Mom, chercheur à la *Foundation for the History of Technology* (Université de Technologie de Eindhoven) et président du groupe de recherche *Mobility History* du programme *Tensions of Europe* (Fondation européenne pour la science). Membres eux aussi du Comité de gestion de l'Action COST 340, ces deux chercheurs ont mobilisé des intervenants autour du thème de l'histoire de la mobilité et le réseau routier européen. Financée par diverses institutions suisses (Fondation scientifique, Etat, Université de Neuchâtel et le Touring Club) et par le programme COST, cette conférence a conduit non seulement à analyser et à comparer les politiques et les programmes routiers mis en place dans différents pays européens, mais aussi à présenter des études plus spécifiques et relatives aux transports locaux et régionaux. Elle fera elle aussi l'objet d'un ouvrage dont la publication est prévue pour 2004.

La troisième rencontre a constitué le prolongement de la coopération instituée à Neuchâtel : elle s'est déroulée du 6 au 9 novembre 2003 à l'Université de Technologie de Eindhoven sous l'égide de G. Mom avec la participation du *Transport History Group of the German Association for Business History* que préside Hans-Luidger Diemel. Organisée autour du thème général : Histoire des transports, trafic et mobilité, cette rencontre a permis à l'Action COST 340 et notamment à deux de ses groupes de travail – l'un présidé par Laurent Bonnaud et l'autre animé en cette circonstance par Peter Lyth – de centrer son attention sur trois questions importantes : les liaisons transfrontalières ; les corridors trans-européens et leur trafic ; les trains, les avions et la très grande vitesse. Certaines études qui ont été présentées feront l'objet d'articles publiés dans des revues spécialisées⁽¹⁾.

Parallèlement à ces initiatives auxquelles est venue s'ajouter l'organisation de la session 74 au XIII^e Congrès international d'histoire économique qui s'est tenu à Buenos Aires du 22 au 26 juillet 2002⁽²⁾ et auxquelles feront suite un colloque à Milan

(1) Le congrès Eindhoven avait pour but également de réunir un grand nombre de chercheurs pour créer, à l'initiative de G. Mom, l'*International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility*.

(2) L'organisation de cette séance n'a pas bénéficié du soutien financier du programme COST mais elle a permis de faire connaître au monde universitaire les travaux en cours et le programme de l'Action 340.

en mai 2004, un séminaire à Prague en septembre 2004 et le colloque final de l'Action Cost 340 réuni à Paris au printemps 2005, l'Action s'était fixé un autre objectif : présenter et analyser la production scientifique dont nous disposons tant en histoire qu'en géographie et en économie des transports. L'entreprise était ambitieuse et les quelques bibliographies qui sont réunies dans ce volume en sont le témoignage : le lecteur pourra en effet constater que les auteurs ont dû faire un choix sélectif parmi les très nombreuses publications sur les transports européens et la liste des études relatives à chacun des pays est loin d'être exhaustive et ne veut pas l'être. Soucieux de respecter les critères retenus par le Comité de gestion de l'Action, les auteurs font état surtout des publications parues depuis une vingtaine d'années et plus rares sont les références aux ouvrages parus antérieurement. Le comité de gestion a proposé l'adoption d'un plan de rédaction que l'on retrouve dans chacun des chapitres. Il allie chronologie générale des transports – ouvrages généraux, avant le chemin de fer, avant 1914, entre-deux-guerres, après 1945, après 1990 – et approche thématique, par mode. Les références apparaissent le plus souvent par date de publication. Chaque auteur a adapté ce cadre aux spécificités des cas nationaux, et s'en explique en introduction.

Une revue attentive de l'ensemble des ouvrages ou articles cités nous conduit à plusieurs remarques. La première concerne la démarche des chercheurs dont nous décrivons les travaux : d'une façon générale, leur approche est une approche monomodale qui reflète surtout une logique de l'offre. Leurs études visent à décrire la politique menée en faveur de chacun des modes de transport, l'évolution des technologies et l'organisation des services fournis dans une optique de concurrence. Même les ouvrages généraux n'échappent pas à cette règle : l'analyse chapitre par chapitre de l'évolution de chaque mode de transport en est la preuve irréfutable. Une autre caractéristique apparaît nettement : c'est le chemin de fer qui continue à attirer davantage l'attention des spécialistes. Il semble en effet que la traditionnelle vision " héroïque " du rail, forgée par les auteurs du XIX^e siècle et symbole même de la puissance industrielle et du progrès, se soit maintenue grâce à l'apparition de la très grande vitesse ferroviaire à partir des années 1980. La multiplication des divers types de trains européens à grande vitesse (TGV, ICE, Pendolino, ETR 500 pour ne citer que les plus connus) a favorisé la publication de nombreuses études. Ce déséquilibre aux dépens de deux autres réseaux de transport traditionnels (routes et voies navigables) a eu tendance à se réduire car l'essor d'un transport automobile de masse à partir des années 1950 a également suscité beaucoup d'intérêt et un examen attentif des bibliographies révèle que le développement du réseau autoroutier et l'essor du trafic routier de marchandises figurent parmi les thèmes les plus étudiés. Le *boom* du transport aérien au cours des années 1960-1980 a également retenu l'attention des chercheurs. Les historiens comme les géographes ont été conduits à étudier non seulement l'aménagement

INTRODUCTION

des aéroports mais aussi l'évolution des infrastructures routières ou ferroviaires contraintes de s'adapter pour assurer l'incontournable raccordement ville-aéroport. Dans un tel contexte, l'ensemble des publications révèle une marginalisation de plus en plus prononcée des études relatives à la navigation intérieure dont le déclin apparaissait irrémédiable au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale dans certains pays et en particulier en France.

La deuxième remarque concerne la manière dont les chercheurs ont considéré les innovations dans le secteur des transports : ils ont tenu compte avant tout de celles qui ont entraîné l'amélioration des infrastructures et du parc roulant de matériel et ont eu tendance à négliger celles qui ont caractérisé non seulement l'exploitation commerciale mais aussi l'organisation et la gestion des flux. Toutefois, grâce aux travaux pionniers de B. Gille et de T. P. Hughes, deux historiens qui ont été respectivement à l'origine des concepts de "système technique" et de "système technique à grande échelle", un vaste courant historiographique a vu le jour. Plaçant l'utilisateur au cœur de l'évolution des modes de transport et plus particulièrement de celle des chemins de fer, du transport aérien et du transport automobile, les chercheurs européens ont donc envisagé l'histoire des transports en relation avec l'évolution de la société. Enfin, au cours des années 1980, une autre orientation est apparue car l'ensemble des études dues à des historiens et à des économistes a eu tendance à accorder une plus grande place aux processus de décision et aux acteurs. Parallèlement à cette évolution, certains champs de recherche tels que les relations entre réseaux et territoires, les effets des réseaux sur leur environnement spatial et l'interconnexion des réseaux ont continué à retenir l'attention des géographes.

Enfin, il convient de souligner que les bibliographies présentées ici révèlent indirectement les lacunes inhérentes à des approches qui, conformément à l'attitude des gestionnaires des réseaux, ont perçu le secteur des transports comme un secteur où s'exerce avant tout la concurrence, négligeant ainsi le thème de l'intermodalité, c'est-à-dire celui de la complémentarité des réseaux et des filières d'acheminement des voyageurs et des marchandises. Rares sont les historiens qui ont abordé cette question et les travaux dont nous disposons se limitent le plus souvent à des cas bien précis, c'est-à-dire aux points nodaux, véritables interfaces entre deux ou divers modes de transport. Une consultation attentive des listes d'ouvrages établies par les auteurs montre que ce sont surtout les aéroports qui ont été les plus étudiés alors que les ports et les gares maritimes, les ports intérieurs (ports fluviaux ; ports de raccordement sur les canaux) ont suscité un moindre intérêt. Depuis quelques années seulement, des géographes ont abordé cette question de l'intermodalité pour en cerner les caractéristiques et chercher à élaborer certains concepts. Mais cette démarche nécessite une analyse comparée des définitions proposées de part et d'autre des frontières car le champ sémantique qui se rapporte à la notion d'intermodalité varie d'un pays à

l'autre. Une autre difficulté inhérente à la nature des sources disponibles surgit lorsqu'il s'agit de comprendre le comportement et la stratégie des opérateurs (transporteurs et opérateurs logistiques) ou le rôle des différents acteurs nationaux en présence (utilisateurs ; pouvoirs locaux et régionaux ; États) auxquels sont venues s'ajouter les instances européennes. Les études (rapports ; livres blancs) et les directives de Bruxelles qui, dans le domaine des transports, sont devenues de plus en plus nombreuses depuis une trentaine d'années, constituent une documentation précieuse mais seul l'accès aux sources faisant état des enquêtes menées à tous les niveaux et des discussions antérieures à toute prise de décision peut contribuer à fournir des éléments d'explication satisfaisants.

Deux ultimes remarques s'imposent pour conclure cette brève introduction. En tant que présidente de l'Action, je regrette que ce volume demeure incomplet mais les exigences du calendrier ne pouvaient supporter un allongement supplémentaire des délais de publication qui aurait permis d'intégrer d'autres bibliographies nationales. Je tiens à remercier très sincèrement les collègues qui ont participé à la réalisation de cet ouvrage qui, en dépit des limites précédemment évoquées, se présente comme étant un instrument de travail mis à la disposition de tous les spécialistes des transports européens. Ces remerciements s'adressent également à Marie-Noëlle Polino, secrétaire scientifique de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, chargée du secrétariat de l'Action COST 340 pour la France, à Maïca Sanconie qui a traduit certains articles du français, à Susan J. Vincent, responsable de l'établissement du manuscrit en anglais et, enfin, à Emmanuelle Noël qui l'a mis en pages.