

Le Centre et la Périphérie.

Le passage stratégique du Simplon

”

La Suisse est une nation culturellement diversifiée située de chaque côté des Alpes. En regardant la carte de la Suisse on a une compréhension claire de la centralité de cette nation. Un emplacement stratégique qui a fait de la Suisse ou cours un lieu d'accueil et de passage, ainsi qu'une sorte de plate-forme mobile ouverte aux quatre coins de l'Europe¹.

Toutefois, toute chose a des avantages et des inconvénients. Entre les désavantages on peut considérer la nécessité d'une défense forte des frontières, entre les avantages on doit comprendre la possible utilisation du revenu (financier et autre).

Mais tout cela implique une communication dans une structure orographique pas facile. Les routes, les ponts et les tunnels sont devenus les protagonistes et les conditions préalables du développement économique qui a eu son meilleur accomplissement dans la banque et la finance.

Les deux tableaux qui constituent mon bref rapport, veulent être l'introduction des autres interventions et veulent rappeler deux moments historiques où la centralité de la Suisse s'est pleinement manifestée.

Le protagoniste est le même: le passage du Simplon. Entre les deux événements, c'est à dire la construction de la route napoléonienne au début du XIXe siècle, et le tunnel ferroviaire, entre la fin du XIX et les premières années du XXe, on peut trouver des analogies très importantes.

La distance entre les deux événements ne manque pas: cent ans.

Théoriquement, dans un siècle, bien des choses peuvent changer, et en effet, entre 1805 et 1900 les choses ont changé. Toutefois, le fait que la

¹ Voir en particulier L. Fontaine, *Histoire du colportage en Europe. XVe-XIXe siècles*, Lyon, 1994. La Suisse résulte en fait au centre du système de "colporteurs" décrit par L. Fontaine pendant l'âge moderne.

Suisse est au centre de zones importantes d'Europe souligne un facteur de continuité dans le temps: la relation entre Milan avec la riche plaine de la vallée du Pô (voie d'accès traditionnelle à l'Est) et Paris, probablement la plus importante capitale de l'Europe continentale².

Le «passage» du Simplon le long des Alpes avait été voulu obstinément par Napoléon et aussi certainement un siècle plus tard par ceux qui ont conçu le tunnel de chemin de fer, et représente l'itinéraire le plus court, et donc normalement plus rapide, entre Milan et Paris³.

Aujourd'hui, on propose une alternative à cette route traditionnelle la plus longue ligne de chemin de fer *Milan-Turin-Lyon-Paris* qui (avec le nouveau tunnel en construction en la vallée de Suse) peut être plus rapide car il peut utiliser le train à grande vitesse Lyon-Paris.

Du point de vu suisse, ce choix doit être considéré comme un effet de l'isolement politique de la Confédération, isolement qui peut donner des effets positifs dans une brève période, mais qui difficilement, dans une perspective de long terme, peut aller en directions opposées à celles naturelles.

En appliquant l'analogie au secteur financier, on peut noter comme les avantages de long période pour la Suisse viennent et viendront toujours de sa naturelle position de carrefour entre trois des quatre régions qui peuvent être considérées les moteurs de l'économie continentale: Baden-Württemberg, Lombardie et Rhône-Alpes. Les avantages liés à

² Sur la relation entre Lombardie et Suisse pendant l'âge moderne voir A. Annoni, *I rapporti tra lo Stato di Milano e i popoli della Confederazione Elvetica nei secoli XV e XVI*, «Archivio storico lombardo», 97, 1970, p. 287-312; J.-L. Hanselmann, *L'alliance hispano-suisse de 1587. Contribution à l'histoire des rapports entre Philippe II et la Confédération*, «Archivio storico ticinese», 11, 1970, p. 1-168; F. Saba, *Grano e diplomazia. Milano, Svizzera e Spagna in un trattato del tardo cinquecento*, «Rivista storica italiana», 92, 1980, p. 199-207.

³ G. Mallet, *Lettres sur la route de Genève à Milan par le Simplon, écrites en 1809*, Paris, 1810 et surtout JF Ostervald, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, Paris, 1810, un journal de voyage très populaire à l'époque. Pour les itinéraires suivis précédemment voir A. Pastore, *Ertissimi monti. Note sul transito dei passi alpini fra Lombardia e Svizzera nella prima età moderna*, dans F. Cazzola, *Nei cantieri della ricerca. Incontri con Lucio Gambi*, Bologna, 1997, pp. 95-108.

l'isolement peuvent avoir effet pendant une ou deux générations, mais jamais par une période séculaire.

Depuis quelque temps, Immanuel Wallerstein, influencé par le grand historien français Fernand Braudel, dans son essai sur l'origine de l'économie actuelle, a développé le concept de «économie monde». Le point de départ de ce qui s'est révélé un modèle explicatif très intéressant pour expliquer l'évolution globale moderne et contemporaine des systèmes économiques.

L'économie, selon une constatation commune, se dirige vers, pour employer une expression d'un économiste du début du XIXe siècle, Simon de Sismondi, "une économie mondiale".

Il s'agit d'une réalité économique aujourd'hui déjà présente et consistant en un nombre indéterminé de petits mondes économiques, interconnectés les uns avec les autres, de tailles variables, quelque fois insérés les uns dans les autres.

Selon les deux historiens (Wallerstein et Braudel), le trajet progressif vers l'économie mondiale est réalisé par la composition et la décomposition continue de cette mosaïque formée par les économies monde⁴.

Deux caractères distinguent ces molécules: le premier est le fait d'être constitués par des zones hiérarchisées, c'est à dire dotés d'un centre, d'un corps intermédiaire, et d'une périphérie, le second est que leur nature n'est pas imperméable en rapport aux contrées tout autour.

Le premier caractère conditionne les différents niveaux de développement des différentes zones qui composent l' "économie-monde": la périphérie est généralement en service du centre et le centre a un certain pouvoir d'asservir la périphérie.

⁴ Sur la relation historiographique entre Braudel et Wallerstein voir L. Poncelet, *L'ethnographie et l'analyse des systèmes-mondes*, «Anthropologica», 2001, pp. 43-70.

Dès la seconde vient la capacité de ces petites îles de fusionner entre eux, pour former une île plus grande sur la longue route de l'économie globalisée.

Le résultat est la possibilité d'un centre qui peut devenir périphérie, ou au contraire, d'une périphérie qui peut se transformer en un nouveau centre. Bien sûr, il est plus facile de maintenir une position de faveur de longue durée en suivant les inclinations naturelles d'un territoire.

Pour la Suisse, cela signifie garder son identité de lieu de passage et d'échange intra-européen.

Le territoire suisse paraît immédiatement dans une position central de l'Europe continentale et un point naturel de connexion entre les régions de nord-ouest et celles plus riches au sud des Alpes. Si cette portion de l'Europe est considéré une *économie-monde*, la Suisse est bien sûr son centre de gravité naturel. La Confédération constitue aussi un lieu naturel de raccord entre deux *économie-monde du niveau inférieur*: l'une centrée sur Paris et l'autre centrée sur Milan.

C'est pour cela que le passage du col du Simplon est un des points focaux de l'union entre les deux *économie-monde du niveau inférieur*, celle de la Méditerranée représentée par Milan et celle du nord Europe représenté par Paris⁵.

Les deux événements qui on va représenter sont distantes l'une de l'autre près de cent ans, mais sont un exemple de continuité dans le temps.

1805. Centre en quête de la périphérie

Paris, la capital de l'Empire français, aspirait à devenir, sous l'impulsion de Napoléon Bonaparte, le centre de l'Europe et du monde, en tant qu'alternative à l'autre centre qui existait au-delà de la Manche, Londres, alors capitale du plus grand empire coloniale.

⁵ Sur Milan en tant que ville méditerranéenne voir par exemple A. Molho, D. Ramada Curto, N. Koniordos, *Finding Europe. Discourses on margins, communities, images ca. 13th - ca. 18th centuries*, New York, 2007.

Mais un centre ne peut pas être tel incontestablement que s'il y a une périphérie pour en légitimer la centralité. L'Italie de l'époque pouvait être une périphérie merveilleuse et productive de l'Empire. Pas toute la péninsule italienne, bien sûr, mais la partie de la vallée du Pô qui, autour de Milan, était l'une des régions plus riches d'Europe. Comme l'État de Milan avait été l'une des excellences plus importantes de la monarchie des Habsbourg⁶, la même chose aurait été avec l'empire napoléonien. Cette prospère vallée, cette région qui avait une agriculture excellente et une industrie précoce, aurait été liée de la meilleure façon possible au centre de l'Empire. Il faut protéger et défendre les bijoux les plus précieux! «Quand le canon passera par le col du Simplon?» Telle était la question récurrente sur les lèvres de l'Empereur⁷.

La route par le col était déjà là: mais était un chemin étroit, un peu plus d'une piste, pas approprié pour les wagons. Une excellente route nécessitait de ponts, de tunnels, de remblais solides pour être adaptée à des transports civils et militaires. La grande route commencerait à Milan, à l'embouchure d'un grand cours (Corso Sempione) aurait grimpé dans la plaine vers le Nord le long du lac Majeur⁸, pour ensuite tourner vers le Nord-Ouest, suivre le fond de la Vallée du Toce jusqu'aux Alpes, escorter le bassin du torrent Divedra, e par le col du Simplon entrainer dans la vallée du Rhône. C'était le chemin le plus court, comme nous avons dit, vers Paris, et dans le même temps on pouvait utiliser un col de montagne relativement faible, ouvert presque toute l'année.

⁶ Milan est en fait dans l'empire espagnole le noyau économique et stratégique de la Monarchie, voir G. Parker, *The Army of Flanders and the Spanish road, 1567-1659. The logistics of Spanish victory and defeat in the Low Countries' wars*, Cambridge, 1972. Voir aussi sur l'économie du Milanais D. Sella, *Crisis and continuity. The economy of Spanish Lombardy in the seventeenth century*, Cambridge, Mass., 1979.

⁷ Pour une reconstruction de l'attitude vers le passage du Simplon voir JF Bergier, *Simplon ou Mont-Cenis ? : deux mémoires sur la concurrence des voies transalpines vers 1600*, dans Id., *Pour une histoire des Alpes, Moyen Âge et Temps modernes*, Aldershot, 1997.

⁸ Sur l'importance des lacs comme espaces d'échanges voir A. Carera, *Gli spazi dello scambio sulle terre del lago*, dans S. Zaninelli, *Da un sistema agricolo a un sistema industriale: il Comasco dal settecento al novecento*, Milano, 1986, pp. 272-478.

Cette opération engendrait d'importantes implications économiques, mis en évidence il y a plusieurs années par un historien bien connu d'origine russe, Yevgeny Viktorovich Tarlé. Selon cet auteur qui maintient ses conclusions dans le cadre d'un modèle interprétatif toujours séduisant, Napoléon aurait essayé, sans succès, de transformer complètement la Lombardie en une réserve agricole au service de l'Empire. D'où, une sorte de «division du travail» entre les régions de son domaine⁹.

Les préjugés et les intérêts qui étaient à l'origine du projet napoléonien certainement causèrent des dommages considérables à la naissante industrie manufacturière italienne. Et après cette période et celle de la Restauration, ensuite l'unité nationale, telle logique ne disparut pas complètement.

Dans la division internationale du travail le rôle le plus approprié pour l'Italie était celle de fournisseur de produits alimentaires. C'était aussi la pensée du Cavour¹⁰.

Le développement lié au secteur manufacturier, à l'exception des produits semi-finis résultant de la transformation primaire de l'agriculture et de l'élevage, aurait affecté inévitablement la balance des paiements, par ce qu'il y avait nécessité d'acheter les matières premières à l'étranger. Mieux donc vendre du blé et d'autres produits agricoles, ainsi que les produits de la soie grège, le vin et les produits laitiers, afin de disposer de ressources suffisantes pour importer à travers des Alpes (et en particulier à travers de la Suisse) tissus et autres produits¹¹.

1898. Périphérie en quête du centre

Et voilà le deuxième tableau, qui «engage» bien dans ce contexte. Cette logique d'une agriculture florissante qui aurait été le moteur du

⁹ E. Tarle, *Napoléon*, Moscou, Ed. du Progrès, 1990.

¹⁰ G. Mori, *Osservazioni sul libero-scambismo dei moderati nel Risorgimento*, dans *Problemi dell'unità d'Italia*, Roma, 1962, pp. 703-717.

¹¹ J.F. Bergier, *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen Age au XVIIIe siècle*, dans *Le Alpi e l'Europa*, III, Bari, 1975, pp. 26-29.

développement de l'Italie, entra inopinément et rapidement en crise, juste au pire moment. C'était la fin des années '70, l'unité nationale était désormais consolidée et le budget de la nation équilibré avec des grands sacrifices. Nos dirigeants politiques imaginaient un plan de développement conformément à la *performance* de la vallée du Pô irriguée.

La richesse de la «Bassa» était dans l'eau, calibrée par la sagesse humaine des pratiques agronomiques qui avaient ses racines dans la nuit des temps. Alors pourquoi ne pas transformer les hautes plaines des terres non baignées en terres irriguées par une canalisation que déjà au XV^e siècle Ludovico il Moro avec Leonardo da Vinci avaient commencé à réaliser?

Le projet du canal Villoresi entre le Tessin et Adda, et celle du Canal Cavour, entre le Tessin et Sesia, suivait cette logique. Mais aussi cette logique à un certain moment entra en crise¹².

Au début, la crise semblait une période de ralentissement économique, mais nous savons qu'il était le commencement d'une économie structurellement différente: dans quelques années, les prix des produits agricoles, notamment des céréales, s'effondrèrent, ce qui rend impossible notre agriculture parer un coup de feu envers sa rentabilité. Les historiens ne sont pas d'accord pour identifier les causes de ce phénomène. Une chose est certaine: l'économie-monde européenne, si on veut utiliser le modèle explicatif de Wallerstein, n'avait plus le même espace géographique du début de l'ère moderne. Au-delà de l'Océan s'étendait une autre grande nouvelle «Europe» et les grandes prairies transformées en champs de blé étaient en train d'entrer pleinement dans l'économie occidentale¹³. Ce n'était qu'une question de temps, plus longue que la brièveté de la vie humaine, mais rapide dans l'histoire du monde: les

¹² Voir F. Ogliari, *Il canale Villoresi dal Ticino all'Adda*, Pavia, 2011.

¹³ I. Wallerstein, *Impenser la science sociale, pour sortir du XIX^e siècle*, Paris, 1995.

horizons s'élargissaient, mais, paradoxalement, les distances étaient raccourcis par la technologie de transport.

Le blé américain, qui n'était pas cher et était de bonne qualité, était destiné à remplacer en Europe, le blé italien et ukrainien. Il portait atteinte à nos producteurs à l'intérieur des murs de sa propre maison.

Il était l'un des nombreux bouleversements dans l'histoire économique du monde le long de la longue route, à l'issue de laquelle il y a l'économie mondiale.

Donc tout un projet de développement d'une jeune nation disparu rapidement. Toute chose avait changé, il n'était plus possible de penser à l'enrichissement de l'Italie avec l'agriculture, il n'était plus possible d'imaginer de la transformer en une grandes plaines irriguées: il était alors nécessaire chercher une alternative.

L'un d'eux était dans le choix de l'industrialisation (une «hérésie» selon la pensée de Napoléon ou de Cavour) que Milan, Gênes et Turin avaient déjà partiellement commencé¹⁴, l'autre était celle de renouveler une vocation commerciale vieille qui fait depuis des siècles de l'Italie, le pont d'échanges entre l'Est et l'Ouest. À travers de l'Italie et de la Suisse aurait pu passer, selon la terminologie suggestive de ces années, l'«affaire des Indes»¹⁵. Il venait d'ouvrir l'isthme de Suez avec un canal navigable. Comme le port du continent européen plus près du canal était Brindisi, il était temps de profiter de cette chance, une fois achevé la réorganisation du réseau ferroviaire¹⁶.

¹⁴ Voir pour une région en contact très étroit avec la Suisse R. Merzario, *Il capitalismo nelle montagne. Strategie familiari nella prima fase di industrializzazione nel Comasco*, Bologna, 1989; L. Fontaine, *Données implicites dans la construction des modèles migratoires alpins à l'époque moderne*, dans «Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen», *Mobilité spatiale et frontières*, 1998, pp. 25-35; L. Lorenzetti, R. Merzario, *Il fuoco acceso. Famiglie e migrazioni alpine nell'Italia d'età moderna*, Roma, 2005.

¹⁵ W. Louis, *Ends of British imperialism. The scramble for empire, Suez and decolonization, collected essays*, London-New York, 2006.

¹⁶ Sur le rôle qu'aurait pu joué Brindisi dans le nouveau système, voir D. Natili, *Un programma coloniale. la Società geografica italiana e le origini dell'espansione in Etiopia (1867-1884)*, Roma, 2008, p. 16.

Mais pour faire de la Péninsule un véritable pont naturel entre l'Est et l'Ouest il faudrait faciliter le passage à travers les Alpes.

Ainsi naquit la politique des tunnels qui alerta régions et vallées, villages et compagnies de chemin de fer. Le premier tunnel alpin dans le cadre de ce projet fut celle du Saint-Gothard, réalisé en territoire suisse, mais dans lequel il y avait aussi les intérêts de l'Italie à cette époque liée avec l'Allemagne dans la Triple Alliance¹⁷. La Suisse se trouva sur la bonne voie pour renforcer les relations commerciales entre les deux pays.

Mais aussi la France était encore l'un des pays les plus importants de l'Ouest, avait beaucoup de relations d'affaires avec l'Italie, était (comme la Suisse) dans la même union monétaire ...

C'est pour cela que d'autres candidats apparurent avec force: le Spluga, le Lucomagno et le Simplon¹⁸.

Mais dans tous ces cas la Suisse était sur la ligne de passage.

L'Italie en cette période était à la recherche d'un centre qui lui permettrait de trouver le chemin pour le développement¹⁹. Et ce centre était encore le nord de l'Europe.

La «plate-forme suisse» était toujours un passage obligé.

Le projet du tunnel du Simplon s'inspira à l'idée ancienne de Napoléon d'approcher Milan à Paris.

¹⁷ J. Bouvier, *Histoire économique et histoire sociale. Recherches sur le capitalisme contemporain*, Genève, 1968, pp. 213-4.

¹⁸ À l'époque, il y avait un vif débat sur la voie à utiliser, voir G. Boccardo, *Lucomagno o Gottardo? Memoria del prof. Gerolamo Boccardo intorno alla questione del passaggio ferroviario delle Alpi Elvetiche*, Genova, 1864; S. Jacini, *Lucomagno Gottardo o Spluga? Sul modo di chiudere la discussione e di accelerare la decisione sull'argomento*, Milano, 1864; Comitato promotore della ferrovia del Lucomagno, *Il Lucomagno paragonato al San Gottardo in ordine al passaggio ferroviario delle Alpi Elvetiche*, Genova 1865; R. La Nicca, *Traforamento del Lucomagno e confronto di una linea di strada ferrata tra il S. Gottardo ed il Lucomagno*, Bellinzona, 1893

¹⁹ Même à travers les mouvements migratoires, qui étaient fréquents jusqu'à partir du XVI^e siècle, voir par exemple D. Sella, *Au dossier des migrations montagnardes: l'exemple de la Lombardie au XVII^e siècle*, dans *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, 1973, p. 547-54

La grande œuvre fut le fruit de l'accord entre deux villes, Milan et Paris, et dans trois régions, la vallée du Pô, le Valais et l'Ile de France. En Italie, surtout Milan voulait renouveler un «cordon ombilical» ancien.

Le chemin de fer pourrait reconstruire ce que les découvertes géographiques et les vicissitudes du temps avaient partagé. Et naturellement la Suisse était intéressé à retourner à être ce port au milieu des Alpes qu'elle avait été pendant des siècles.

L'alternative ne pourrait être que celle des routes maritimes.

Et la Suisse n'a jamais eu accès direct à l'Océan."

"

"