Konstantinos Chatzis dir., « *L'Europe du XIX^e siècle : une dynamique d'intégration technique ?* », *Revue européenne d'histoire sociale*

n° 21, 2007, pp. 6-59.

Michel Letté

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/dht/1074>

DOI : 10.4000/dht.1074

ISSN : 1775-4194

Éditeur :

Centre d'histoire des techniques et de l'environnement du Cnam (CDHTE-Cnam), Société des élèves du CDHTE-Cnam

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2008

Pagination : 230-233

ISBN : 978-2-95-30779-1-9

ISSN : 0417-8726

Référence électronique

Michel Letté, « Konstantinos Chatzis dir., « *L'Europe du XIX^e siècle : une dynamique d'intégration technique ?* », *Revue européenne d'histoire sociale* », *Documents pour l'histoire des techniques* [En ligne], 15 | 1^{er} semestre 2008, mis en ligne le 22 octobre 2010, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/dht/1074> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/dht.1074>

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Konstantinos Chatzis dir., « *L'Europe du XIX^e siècle : une dynamique d'intégration technique ?* », *Revue européenne d'histoire sociale*

n° 21, 2007, pp. 6-59.

Michel Letté

RÉFÉRENCE

Konstantinos Chatzis dir., « *L'Europe du XIX^e siècle : une dynamique d'intégration technique ?* », *Revue européenne d'histoire sociale*, n° 21, 2007, pp. 6-59.

- 1 Inaugurant un nouveau départ avec une formule remaniée, cette publication scientifique tout à fait originale a fait le choix pour son dernier dossier de consacrer l'Europe des techniques. Une fois encore doit-on dire, car au titre de thématique légitime de l'histoire sociale, les techniques sont présentes dès la première livraison de 2002 dédiée à « la modernisation de l'Europe occidentale dans les années vingt », ou avec le dossier n° 5 (2003) dédié à « la fée électricité en conflit ». Résolument comparatiste, l'angle d'approche privilégié par les fondateurs traduisait le souci – et reste celui, toujours revendiqué – de (re)valoriser et promouvoir une histoire sociale dont ils estimaient qu'elle devenait à la fois trop éclatée et de plus en plus marginalisée. En abordant les techniques sans exclure aucun de leurs registres d'intervention et modes d'existence dans le champ du social, l'ambition reste celle de renouer avec l'interprétation d'une histoire globale, telle que Lucien Febvre et Marc Bloch l'avaient raisonnée avec les Annales, et dans lesquelles les techniques ne pouvaient et ne devaient plus être ignorées. Ainsi l'histoire des techniques trouve dans la *Revue européenne d'histoire sociale*, notamment par le biais de l'histoire du travail, matière à

un traitement digne des profonds renouvellements historiographiques et épistémologiques qu'elle traverse depuis plusieurs années.

- 2 Dans le présent dossier, il est d'abord question de réinterpréter la notion de « dynamique d'intégration européenne » au XIX^e siècle au travers du prisme de la technique et de ses acteurs. Les ingénieurs, les statisticiens ou autres administrateurs des réseaux urbains doivent-ils dès lors être considérés comme les artisans à part entière de l'intégration sociale de l'Europe ? Indéniablement oui commence par répondre Konstantinos Chatzis qui réunit dans ce numéro quatre textes d'historiens (le sien et ceux de Denis Bocquet, Vincent Guigueno et Georges Ribeill). L'équipe des auteurs est en fait celle du Laboratoire Techniques, territoires et sociétés (LATTS), tous y exercent leurs talents de chercheurs. En écho, les auteurs dans leur ensemble s'interrogent sur la place que les techniques et leurs agents occupent dans le champ du social comme acteurs de la construction et de l'intégration du continent européen.
- 3 « Sous les yeux de l'Occident. Statistiques et intégration européenne au XIX^e siècle, l'exemple de la Grèce », le premier article est proposé par Konstantinos Chatzis. Il y est question du fonctionnement au XIX^e siècle du Bureau d'économie publique, principal producteur des données statistiques grecques. Dès l'indépendance en 1832, la jeune nation est désireuse d'afficher sa modernité en se dotant, sur le modèle anglais du Board of trade, d'un service producteur de données statistiques chargé notamment d'établir une carte du royaume et le recensement de la population, de rédiger le cadastre, et surtout de préparer l'exploration de territoires au-delà de l'espace national. Au fil de leur restitution, les statistiques grecques servent non seulement à légitimer la revendication d'une intégration au sein de l'Europe, mais contribuent également à définir modalités et règles d'enquête, participant ainsi activement à l'élaboration de pratiques européennes normalisées, elles-mêmes débattues au sein d'une entité transnationale, le Congrès International de statistique. L'Europe en construction au XIX^e siècle se lit dès lors au fil de la production des données statistiques, des rencontres, des échanges et des conflits d'intérêts nationaux qui s'expriment au sein des institutions locales et internationales. Konstantinos Chatzis montre qu'à travers la trame des liens établis avec leurs homologues européens, c'est à l'histoire de l'intégration d'un espace statistique transnational que travaillent les statisticiens grecs, tout en négociant réciproquement auprès des nations européennes la reconnaissance du statut d'État moderne.
- 4 De ce point de vue, la participation de la Grèce aux travaux des commissions du Congrès international de statistique est particulièrement significative, mais plus encore l'initiative de l'administration de publier la traduction française de Population de la Grèce en 1861. Statisticien auprès du ministre français de l'Intérieur, Alfred Legoyt se fait alors le relais des vœux de l'administration grecque en assurant la publicité des résultats et des modes de constitution des statistiques du Bureau d'économie publique. Il témoigne de leur conformité avec le programme des congrès internationaux et surtout de la volonté de l'état-nation grecque de s'assurer d'une organisation administrative rationnelle en mettant à la disposition du gouvernement les moyens techniques de sa réalisation et de son fonctionnement au quotidien.
- 5 Après la lecture de ce texte, on est en effet convaincu que la Grèce est, par la construction négociée des techniques statistiques et de leurs usages, tant au niveau national qu'international, un bel exemple de techniques participant à la dynamique d'intégration européenne au XIX^e siècle.

- 6 Dans la continuité du cas grec, Denis Bocquet s'attache à démontrer dans « Les villes italiennes et la circulation des savoirs municipaux : esprit local et « internationale des villes » (1860-1914) » que l'histoire de l'intégration européenne dans le domaine technique se nourrit aussi des innovations portées par la périphérie de l'Europe des villes allemandes, britanniques et de Paris. En partant de l'étude de la circulation à travers le vieux continent, depuis la péninsule italienne, des techniciens, des savoirs et des idées municipales et urbaines, il réhabilite le rôle primordial de l'Italie. Le cas relativise la vision d'une intégration par la seule circulation dominante depuis le centre vers la périphérie, d'une rationalisation placée nécessairement sous l'égide de l'État. Une culture technicienne, une forte tradition municipaliste confiant la planification urbaine à l'appareil technique municipal par l'accommodation des prérogatives locales et de l'État permettent à l'Italie de contribuer au mouvement de convergence des cultures sur la modernisation urbaine et des pratiques de gestion à l'échelle européenne.
- 7 Le rôle principal est tenu par les ingénieurs municipaux des villes de la péninsule, concepteurs des travaux de modernisation. Avec les administrateurs locaux, ils forment un des éléments les plus importants de l'idée municipale européenne, vecteur de la démocratie locale et du pacifisme contre le nationalisme des états. Vue ainsi, la dynamique d'intégration se mesure, tant à l'aune de la richesse des fonds internationaux de la bibliothèque de l'administration romaine, qu'à celle de la multiplication des échanges au sein d'un réseau européen de sociabilité où s'élabore une science de l'administration municipale. Avec la consolidation du mouvement communal, l'Italie apparaît dès lors comme un acteur efficace de l'organisation d'une véritable « Internationale des villes » au niveau européen, mais qui ne se formalise qu'en 1913 sous la forme d'une Union internationale des villes lors du Congrès de Gand. C'est finalement l'idée même d'Europe qui naît au sein du mouvement communal porté par l'idéal municipaliste italien, l'Italie des villes trouvant même matière à renforcer en retour ses fiertés locales. Le prisme italien des techniciens municipaux permet enfin de réviser les schémas habituels sur la circulation de modèles techniques et administratifs, avec des internationales d'ingénieurs et de techniciens locaux imposant leurs modèles d'intégration européenne.
- 8 Avec « L'Europe des Lumières. Organisation et techniques de signalisation maritime au XIX^e siècle », Vincent Guigueno invite quant à lui à concevoir le développement des réseaux de phares, bouées et balises comme l'objet d'une histoire « totale », technique et architecturale, juridique et sociale, économique et politique en Europe. Il en démontre la pertinence par l'analyse de la confrontation au XIX^e siècle de deux types de technique et modes d'administration des réseaux, l'un et l'autre reposants sur des bases juridiques et économiques radicalement différentes.
- 9 Le plus ancien est britannique, représenté par la corporation maritime Trinity House qui gère depuis 1514 un réseau de signalisation du littoral. Conformément à la tradition libérale anglaise, il recourt à un mode de financement privé des travaux et au principe de délégation. Le service est payant par le biais de la perception d'un droit du feu. L'autre est français et post-révolutionnaire. Son ambition est d'éclairer de façon systématique en l'équipant de manière volontaire et égale l'ensemble du littoral. L'administration est centralisée. Une commission des phares est créée en 1811. Constructions et gestion du réseau sont placées sous la responsabilité du corps des

ponts et chaussées. Enfin, la gratuité du service est assurée pour l'utilisateur, et le gardien de phare est en 1853 devenu un fonctionnaire.

- 10 Ces innovations organisationnelles s'accompagnent d'une rupture technologique. Vincent Guigueno décrit comment l'utilisation des lentilles d'Augustin Fresnel se diffuse progressivement en Europe, y compris en Angleterre, où le modèle français de planification technico-administrative national des réseaux finit par inspirer, avec des nuances significatives, la plupart des politiques de croissance des réseaux. Si les systèmes techniques s'imposent relativement aisément, il n'en est cependant pas de même pour la circulation des modes administratifs d'organisation. Il s'agit bien en la matière d'intégration, et non de transposition intégrale.
- 11 Prenant donc d'abord appui sur des compétences anglaises, ingénieurs, industriels et état français érigent en quelques décennies un réseau de signalisation maritime qui éclipse au cours du XIX^e siècle la suprématie du modèle britannique pour aboutir à l'intégration continentale, puis internationale.
- 12 Dernier auteur de la série, Georges Ribeill décrit dans « Aux origines de l'utopie du réseau ferroviaire européen intégré », les systèmes techniques des réseaux de chemin de fer dont la création et le fonctionnement nécessitent l'élaboration de nouveaux standards à l'échelle européenne. Il expose et interprète contraintes et tensions entre nations conduisant à ce que certains projets d'organisation européenne d'un rail sans frontières échouent quand d'autres réussissent, développés par des internationales d'ingénieurs et de techniciens imposant leurs modèles techniques d'intégration continentale.
- 13 L'union des chemins de fer prussiens, le dit Verein, impulse ainsi en 1846 une dynamique de coopération technique et organisationnelle jusqu'à inclure, après la victoire de 1870 sur la France, l'Empire allemand, la monarchie austro-hongroise, le Royaume des Pays-Bas, le Grand Duché du Luxembourg et l'Alsace-Lorraine annexée. À l'opposé des grands réseaux français où la faible pression normalisatrice incite à cultiver plutôt les différences, l'action du Verein aboutit à pratiquer précocement l'interopérabilité. Mais c'est en Suisse que s'élabore un droit international du transport ferroviaire. George Ribeill en décrypte les raisons. La Suisse est, à la fois un pays de transit confronté à la variété des législations commerciales s'appliquant à une même marchandise, et un pays neutre. Cette dernière caractéristique permet à une Convention internationale d'exister. En dépit des tensions entre réseaux sous influence française ou allemande et d'une France récalcitrante, elle aboutit en 1890 à Berne à une sorte d'interopérabilité juridique, partagée dans un premier temps entre dix états. Une certaine « unité technique » mais partielle des voies et du matériel de chemin de fer suit. C'est en revanche de Belgique que vient l'initiative d'une internationale technique des constructeurs et des exploitants ferroviaires.
- 14 Congrès, forums et échanges se succèdent au sein de cet internationalisme ferroviaire naissant pour aboutir à l'élaboration de normes, dont beaucoup reflètent les concessions consenties aux français toujours réticents. La « clé de Berne » en est une modeste incarnation matérielle, symbole d'une première étape de normalisation des pratiques techniques et des relations entre réseaux. Par l'adoption d'un système de double clé présentant en ces deux extrémités l'un des deux types dominant de serrures des wagons allemands et français, ce compromis facile permet d'éviter d'exacerber les susceptibilités nationales et d'échapper ainsi à d'âpres discussions.

- 15 L'auteur prolonge dans le XX^e siècle le décodage de la sourde concurrence franco-allemande au sein des instances continentales d'unification technique et juridique pour occuper l'avant-scène politique. Malgré le succès indéniable d'initiatives, telle la mise en service du Trans express Europe (TEE) ou celle de wagons européens standards, cette lutte permanente paralyse l'utopie pourtant clamée d'une véritable Europe ferroviaire intégrée.
- 16 Comme les articles qui précèdent, celui de George Ribeill est documenté par une iconographie légendée et complétée par des feuillets centraux en couleur. C'est là une des particularités très appréciable de la Revue européenne d'histoire sociale.
- 17 Au fil de la lecture du dossier, le lecteur pourra se convaincre que l'intégration européenne par, mais aussi pour les techniques, ne peut se limiter à la seule compréhension strictement matérielle de ses réseaux d'infrastructures transnationales ou à celle de l'aménagement des territoires, mais qu'elle doit également comprendre la délimitation d'une Europe aux frontières protéiformes et en construction permanente. L'intégration technique impose dès lors de porter une attention particulière à la notion plus incertaine de catégorie d'action, de réseau intellectuel, de circulation et d'appropriation locales des savoirs et des systèmes, de rencontre et d'échange entre agents techniques et promoteurs de dispositifs. Toutes ces infrastructures, matérielles ou intellectuelles, commandent de devoir considérer le processus complexe d'intégration, non seulement par sa dimension technicienne, mais encore par l'intelligence des mouvements de convergence et de confrontation des structures culturelles et des modes de vie que les techniques permettent aussi de lire avec profit quand elles sont interrogées par l'histoire des dynamiques sociales.
-

AUTEURS

MICHEL LETTÉ

Musée des arts et métiers, CDHTE-Cnam