



Transiti - Transite -Transits - Tranziti

Infrastructures et société dans les Alpes, de l'Antiquité à nos jours

Au cours des dernières décennies, l'image de Alpes en tant que réalité historique repliée sur elle-même et caractérisée par l'autarcie économique, sociale et culturelle a été radicalement remise en question par la recherche historique. De nombreuses études ont mis en évidence que, pour de nombreuses communautés alpines, les relations avec l'extérieur – dans leurs différentes formes – ont été un élément crucial de leur équilibre.

Sur le plan économique, un rôle important a indéniablement été joué par l'exportation de produits issus de l'exploitation des ressources du territoire qui ont permis de compenser, du moins en partie, des déficits agro-alimentaires chroniques. De même, les multiples formes de la mobilité du travail peuvent être lues dans cette perspective même si, comme l'attestent diverses analyses, l'émigration de métier spécialisée et les réseaux marchands ont parfois représenté une stratégie volontaire de promotion économique et d'accumulation du capital, et non pas seulement une réaction à la précarité des conditions productives.

Des interactions analogues se sont aussi manifestées en sens contraire: en effet, les Alpes ont également été le point de destination de flux de travail, d'activités entrepreneuriales et de capitaux en provenance de l'extérieur; ces flux ont été attirés par les possibilités d'emploi (par exemple dans les activités minières, dans l'exploitation des forêts, dans la production d'énergie ou dans le tourisme).

Enfin, certaines régions ont été profondément affectées par les mouvements de marchandises et de personnes traversant la chaîne alpine. Le développement de services – notamment ceux du commerce, du transport, de l'hébergement – le long des principales voies de communication a donné lieu à des processus d'organisation du territoire.

Ces flux ont aussi eu d'importantes conséquences sur l'organisation sociale et sur les processus politiques et culturels des régions concernées. La circulation d'informations et de connaissances, le développement de compétences spécifiques, les stratégies politiques, les pratiques matrimoniales et les modèles familiaux, les habitudes relatives à la consommation ne sont que quelques-uns des domaines qu'ils ont influencés.

A partir de ce vaste contexte, le colloque se focalisera sur le rôle joué par les infrastructures, à savoir les systèmes techniques et d'organisation qui exercent leurs effets sur le territoire en créant les prémisses nécessaires à la mobilité des personnes, des marchandises et des informations. Ce concept est à considérer dans une perspective élargie, incluant donc les routes, les lignes ferroviaires, les voies d'eau, mais aussi les systèmes postaux, télégraphiques et téléphoniques, les installations de production et de transport de l'énergie électrique, les ouvrages de défense hydrogéologique, etc. La prospective analytique sera donc très large et permettra de considérer les multiples dimensions du phénomène, aussi bien strictement technique qu'économique, politique, sociale et culturelle. Comme l'ont relevé entre autres Edith Saurer, Giuseppe Sergi et Pierre Toubert, la proximité d'une route crée des processus de longue durée qui intéressent les divers aspects de la réalité sociale et qui entrent en relation avec la dimension de la mobilité.

La thématique centrale du colloque sera donc l'étude du rapport entre les infrastructures et les phénomènes sociaux dans l'espace alpin de l'Antiquité à l'époque actuelle. Ceci parce qu'il s'avère que la présence d'importantes voies de trafic et de flux d'échange a été un élément qui a fortement affecté la réalité historique des territoires, avec néanmoins d'importantes différenciations à l'intérieur de l'espace alpin. De plus, la construction de nouvelles infrastructures et le déplacement des axes du trafic a produit des gagnants mais aussi des perdants parmi les groupes sociaux et les communautés alpines.

Il est suggéré que les thématiques suivantes fassent l'objet d'analyses et d'explorations :

- Les **Infrastructures et politiques** : la construction d'infrastructures est un processus qui touche de près la dimension politique. À cette perspective se rattachent des thèmes tels que le rapport coûts-bénéfices pour les finances publiques et pour les communautés locales, le problème de la *governance* dans la construction et la gestion des infrastructures, leur conception et leur utilisation dans un but stratégique, etc. La catégorie politique de *Paßstaat*, déjà amplement discutée par l'historiographie alpine est évidemment liée à la présence de certains types d'infrastructures.
- **Infrastructures et économie** : ici les thèmes peuvent inclure le rôle des infrastructures dans les politiques économiques, leurs formes de financement ou leurs effets sur les activités d'un territoire et sur les processus de développement dans la longue durée.
- **Infrastructures et institutions** : dans les communautés concernées, la présence d'infrastructures a donné lieu à des formes d'organisation spécifiques capables d'exploiter les avantages qui peuvent en dériver. C'est le cas, par exemple, des réseaux marchands, mais aussi des diverses typologies d'association pour la gestion des transports (*Rodfuhren*, "Ports", etc.).
- **Infrastructures et dynamiques socio-culturelles** : existe-t-il des « zones typiques à la présence de routes » autour des infrastructures ? En d'autres termes, est-il possible de documenter, dans la longue durée, des processus particuliers liés ou déterminés par la présence d'infrastructures de trafic (qui, à leur tour, en affectent l'utilisation) ?
- **Infrastructures et discours public** : toute réalisation en matière d'infrastructure génère des rivalités entre des intérêts divergents, sources de conflits potentiels. Une nouvelle route peut mettre hors jeu de vieux parcours et des formes d'organisation anciennes; le chemin-de-fer, par exemple, a effacé une bonne partie de l'économie routière et la navigation fluviale, etc. De même, toute nouvelle infrastructure affecte la gestion de l'espace et modifie l'environnement, suscitant ainsi – et pas seulement à l'heure actuelle – des phénomènes de refus (voyez par exemple les diverses formes de *NIMBY* – Not In My Back Yard. Dans ce cas, il peut être intéressant d'analyser comment ces conflits se traduisent dans la dialectique politique locale et dans le discours public et quels sont leurs effets.

Organisation du Colloque

Le colloque aura lieu à la Libera Università di Bolzano / Freie Universität Bozen, du 12 au 14 septembre 2015. La durée de chaque intervention est fixée à 20 minutes au maximum. Les interventions seront organisées en sessions thématiques, avec la présence d'un, voire plusieurs discutants. Les langues du colloque sont l'allemand, l'italien et le français.

Vous êtes invitées à envoyer vos propositions de communication d'ici le 31 janvier 2015 à l'adresse suivante : andrea.bonoldi@unitn.it

Elles doivent inclure le titre de la communication, un résumé (max. 500 mots) et un court CV.

Les propositions de jeunes historien(ne)s sont les bienvenues. Pour les auteurs d'une communication, les frais de séjour seront couverts par les organisateurs. Une sélection des communications sera publiée dans la revue "Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen" (vol. 21/2016).

Comité scientifique du Colloque

Luca Mocarelli (Università di Milano-Bicocca – AISA), Luigi Lorenzetti (Università della Svizzera italiana – AISA), Oswald Überegger (Centro di competenza per la storia regionale – Libera Università di Bolzano / Kompetenzzentrum für Regionalgeschichte - Freie Universität Bozen), Hannes Obermair (Archivio storico della città di Bolzano - Geschichte und Region / Storia e regione), Cinzia Lorandini (Università degli studi di Trento), Andrea Leonardi (Università degli studi di Trento), Andrea Bonoldi (Università degli studi di Trento – AISA).