

Municipalisme et construction de l'hégémonie politique. Les transports collectifs à Vienne, 1896-1914

In: Genèses, 24, 1996. Trajectoires. pp. 81-102.

Résumé

■ Paolo Capuzzo: Municipalisme et construction de l'hégémonie politique Les transports collectifs à Vienne, 1896-1914 La politique des transports collectifs menée à Vienne entre la fin du xix^e siècle et la Première Guerre mondiale est analysée ici comme l'un des instruments de consolidation et d'élargissement du pouvoir du parti chrétien-social, qui avait établi son hégémonie dans la ville sur la base de l'idéologie antisémite. La municipalisation permet d'accroître considérablement le personnel employé par la ville, que le parti au pouvoir parvient à contrôler politiquement, tant par les pressions exercées à l'embauche et au cours de la carrière, que par le biais d'un mode de scrutin municipal qui augmente le poids électoral du collège dont relève ce personnel. La politique de modernisation et d'extension du réseau de transport, de son côté, sert les intérêts d'une bourgeoisie artisanale, commerçante et rentière qui forme la base sociale sur laquelle les chrétiens-sociaux avaient établi leur hégémonie.

Abstract

Paolo Capuzzo: The role of the municipality in building political hegemony. Public transport in Vienna, 1896-1914 Public transport policy in Vienna between the end of the 19th century and World War I is analyzed here as one of the instruments used to consolidate and enlarge the power of the Social Christian party that had established its hegemony over the city on the basis of its anti-Semitic ideology. The development of the municipality brought about a considerable increase in the number of city employees. The party in power was able to control them politically through pressure exercised at the time of hiring and during their careers as well as by a type of municipal ballot that increased the electoral weight of the college representing this personnel. On the other hand, the policy of modernizing and extending the transport network served the interests of the middle class artisans, shopkeepers and people of independent means who formed the social base over which the Social Christians had established their hegemony.

Citer ce document / Cite this document :

Capuzzo Paolo, Cloarec Mathieu. Municipalisme et construction de l'hégémonie politique. Les transports collectifs à Vienne, 1896-1914. In: Genèses, 24, 1996. Trajectoires. pp. 81-102.

doi : 10.3406/genes.1996.1400

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/genes_1155-3219_1996_num_24_1_1400

MUNICIPALISME
ET CONSTRUCTION
DE L'HÉGÉMONIE
POLITIQUE

LES TRANSPORTS

COLLECTIFS À VIENNE,

1896-1914

Paolo Capuzzo

Ces dernières années, la recherche sur le municipalisme a notablement éclairci le rôle joué par les administrations, les intérêts urbains et la culture technique dans la modernisation de la ville au début du siècle. Aux transformations structurelles, souvent induites passivement par l'émulation entre villes¹, se sont mêlées les aspirations à des réformes d'ordre divers : assainir la ville, diffuser l'usage de nouvelles formes d'énergie, promouvoir la mobilité pour favoriser la vie sociale, culturelle et économique. Si les sources de cette vague réformatrice ont été repérées, pour les villes italiennes entre XIX^e et XX^e siècles, dans l'action catholique et socialiste ou dans un municipalisme utilisé comme instrument d'intégration sociale, la question de la nature politique du réformisme urbain reste néanmoins encore un nœud très emmêlé, surtout là où la croissance de la ville a mis en difficulté le maintien d'une identité civique². La croissance urbaine a fait en effet apparaître une nouvelle entité, la métropole, où les *terrae incognitae* sont si vastes et le changement des hommes si rapide qu'il devient de plus en plus difficile d'utiliser les ressources de la connaissance personnelle et de l'identité civique pour légitimer la gestion politique et administrative³. De cette difficulté naît la nécessité de formaliser, de dépersonnaliser, de «bureaucratiser», selon le mot de Max Weber, le gouvernement.

1. Une modernisation «passive» comme l'explique Luciano Cafagna, «Comparazione e modernizzazione nella storiografia», in Pietro Rossi (éd.), *La storia comparata. Approci e prospettive*, Milano, Il Saggiatore, 1989, pp. 379-408.

2. Pour la bibliographie sur le municipalisme cf. Paolo Capuzzo, «Città e metropoli : trasformazioni urbane e governo municipale tra Otto e Novecento», *Storia urbana* n° 61, 1992, pp. 5-28, et pour une analyse de l'historiographie italienne à ce propos, Mariuccia Salvati, «Histoire contemporaine et analyse comparative en Italie», *Genèses* n° 22, mars 1996, pp. 146-159.

3. Sur la parabole de l'assistance aux pauvres à Berlin au XIX^e siècle, cf. Ludovica Scarpa, «Politique et bureaucratie. L'administration des notables à Berlin au XIX^e siècle», *Genèses*, n° 7, mars 1992, pp. 129-149. Sur le rapport entre anonymat, inconnaisabilité de la métropole

Paolo Capuzzo
*Municipalisme et construction
de l'hégémonie politique
Les transports collectifs à Vienne,
1896-1914*

et effort scientifique et politique pour la gouverner, cf. Gareth Stedman Jones, *Outcast London*, Oxford, Oxford University Press, 1971 ; Christian Topalov, «La ville, "terre inconnue" : l'enquête de Charles Booth et le peuple de Londres, 1886-1891», *Genèses*, n° 5, 1991, pp. 5-34 ; Paolo Capuzzo, «Politiche per le metropoli : Londra tra Otto e Novecento», *Storia urbana*, n° 72, 1995, pp. 79-101.

4. Cf. l'analyse exemplaire de Georg Simmel, «Die Grossstaedte und das Geistesleben», *Jahrbuch der Gehestiftung*, 1903, IX, sur laquelle on peut lire Lothar Mueller, «Die Grossstadt als Ort der Moderne. Ueber Georg Simmel», in Klaus R. Scherpe (éd.), *Die Unwirklichkeit der Staedte. Grossstadtartsellungen zwischen Moderne und Postmoderne*, Reinbeck, Rowohlt, 1988 et Massimo Cacciari, *Metropolis. Saggi sulla grande città di Sombart, Endell, Scheffler e Simmel*, Roma, Officina, 1973.

5. A l'ouvrage fondateur de Carl E. Schorske, *Fin-de-siècle Vienna, Politics and culture*, New York, Vintage Books, 1961, ont fait suite William J. McGrath, *Dionysian Art and Populist Politics in Austria*, Yale University Press, 1974, Richard S. Geer, *Karl Lueger. Mayor of Fin-de-siècle Vienna*, Detroit, Wayne State University Press, 1990 et les recherches sur les juifs et l'antisémitisme citées dans les notes 12 et 16.

6. Cf. les recherches fondamentales de John Boyer, *Political Radicalism in late Imperial Vienna. Origins of Christian Social Movement*, Chicago & London, Chicago University Press, 1981 et *Culture and Political Crisis in Vienna : Christian-Socialism in Power, 1897-1918*, Chicago & London, Chicago University Press, 1995. Dans les années 1980, l'historiographie viennoise a fourni les contributions de base à l'histoire de la ville : Felix Czeike (éd.), *Wien in der liberalen Aera*, Wien, Forschungen und Beitrage zur Wiener Stadtgeschichte, 1978 ; Maren Seliger, Karl Ucakar, *Wien politische*

La sociologie allemande du tournant du siècle – celle de Toennies, Sombart, Weber, Simmel – a vu dans le passage de la ville à la métropole la formalisation des relations sociales, économiques et politico-administratives⁴, sorte de paradigme de l'époque moderne où, selon la leçon weberienne, le charisme émerge comme instrument de persuasion nécessaire pour légitimer un pouvoir politico-administratif transformé en machine.

L'historiographie internationale contemporaine a étudié Vienne fin-de-siècle précisément à partir de ce second aspect de l'image weberienne de la modernité : le charisme attaché à une nouvelle politique fortement plébiscitaire. La ville ayant été le lieu de la formation politique de Hitler et des premiers succès de l'antisémitisme politique, mais aussi d'une relation originale entre le nouveau «style» politique et une saison artistique et culturelle particulièrement féconde, c'est la dimension idéologique, mythique, charismatique de la politique viennoise au tournant du siècle qui a d'abord suscité l'attention de l'historiographie, américaine en particulier⁵. A celle-ci ont succédé les études sur les effets des transformations sociales et de l'organisation des intérêts sur la gestion politique de la ville, en même temps que se poursuivaient les recherches sur l'impact de la deuxième révolution industrielle sur la géographie économique et sociale de Vienne⁶.

Le champ d'investigation qui semble aujourd'hui prometteur se situe à l'intersection des deux domaines des transformations politiques et administratives, d'un côté, de la morphologie urbaine, physique et sociale, de l'autre. Sur la toile de fond des progrès d'une modernité qui dissout identités, valeurs et appartenances – produisant une société de masse qui peuple l'espace uniforme et rationalisé des métropoles – nous constatons la persistance d'intérêts et d'identités territoriaux, ainsi que la réapparition de micro-unités, là où la métropole croît ou se transforme. L'exigence d'une politique enracinée dans le contexte local, semble liée à cette caractéristique de la métropole, dont le périmètre est trop grand et les fractures internes trop profondes pour que chaque quartier puisse être perçu comme partie de l'ensemble. Les froides géométries de la métropole massifiée et vidée de signification symbolique semblent se briser en un puzzle dans lequel localismes et différences se raccordent à la stratégie d'une classe politique qui vise à accroître son propre pouvoir.

C'est au rapport entre la carte de la métropole et la classe dirigeante cherchant à imposer son pouvoir sur celle-ci qu'est consacrée la présente étude. Si la gestion des transports urbains requiert technologie, organisation et ressources financières, si par elle se mesurent les capacités d'une classe dirigeante, elle contribue aussi à différencier l'espace urbain et l'usage qu'en font les habitants.

Le parti chrétien-social

Entre les années 1870 et 1880, le libéralisme autrichien subit une double attaque : d'une part de la petite bourgeoisie de l'artisanat et du petit commerce et d'autre part des étudiants universitaires regroupés dans les cercles pangermaniques et wagnériens, dans lesquels la critique du libéralisme s'accompagnait d'une hostilité vis-à-vis des Habsbourg⁷. La *Gewerbeordnung** de 1859, qui avait démantelé l'ordonnancement corporatif autrichien, avait été mise en accusation à partir de 1875 ; les artisans se coalisèrent pour demander une intervention structurée de l'État dans l'économie, obtenant leur premier succès avec la loi Belcredi de 1883. C'est dans ce contexte historique et politique qu'apparaît Karl Lueger dont l'itinéraire biographique devait s'entremêler à l'histoire de l'administration municipale viennoise.

Lueger naît à Vienne en 1844⁸. Il obtient le diplôme de jurisprudence après avoir fréquenté les cours de Lorenz von Stein, auquel il semble avoir emprunté certaines de ses idées, dont celle de l'État administratif comme instrument de résorption des conflits générés par la société capitaliste.

Sa première élection au conseil municipal date de 1875, quand il était encore de stricte observance libérale, et fasciné par le maire Cajetan Felder. Bien vite, Lueger tente d'organiser une opposition à l'autoritarisme de Felder, ce qui lui coûte sa réélection. Mais il poursuit son action, entamant une campagne de presse victorieuse sur l'irrégularité de certaines adjudications et s'engageant sur un programme d'élargissement du suffrage et de démocratisation, dans le but d'affaiblir l'autorité de la bureaucratie sur laquelle reposait l'« autocratie » de Felder. Endosser les habits de moralisateur de la politique porte ses fruits électoraux et en 1878 Lueger est réélu par les artisans et commerçants dont il deviendra le chef de file incontesté.

Geschichte, 1740-1934, 2 vol.,
Wien, Jugend und Volk ;
Renate Banik-Schweitzer,
Gerhard Meissl, *Industriestadt Wien.*
Die Durchsetzung der industriellen
Marktproduktion in
der Habsburgerresidenz,
Wien, Forschungen und Beiträge
zur Wiener Stadtgeschichte, 1983.

7. Cf. C. E. Schorske, *Fin-de-siècle*
Vienna, op. cit. et W. J. Mc Grath,
Dionysian Art, op. cit.

* Réglementation sur les professions
(NdT).

8. La littérature biographique
sur Karl Lueger est imposante
et très souvent hagiographique.
J'ai utilisé en particulier : Rudolf
Kuppe, *Karl Lueger und seine Zeit*,
Oesterreichische Volksschriften,
Wien, 1933 ; Karl Skalnik, *Dr. Karl*
Lueger. Der Mann zwischen den Zeiten,
Herold Verlag, Wien, 1954 ;
Johannes Hawlick, *Der Buergerkaiser.*
Karl Lueger und seine Zeit,
Herold Verlag, Wien-Muenchen, 1985 ;
R. S. Geehr, *Karl Lueger...*, op. cit.

9. Sur le changement subit d'attitude vis-à-vis des juifs dans les années 1880 cf. l'expérience d'Arthur Schnitzler, contée dans *Jugend in Wien*, Wien-Muenchen-Zuerich, Verlag Fritz Molden, 1968. Pour une biographie de Vogelsang cf. Anton Orel, *Vogelsangs Leben und Lehren*, Wien, Vogelsang Verlag, 1922-23, pp. 3-16.

10. Sur le système politique autrichien au XX^e siècle cf. Adam Wandruszka, «Oesterreichs politische Struktur. Die Entwicklung der Parteien und politischen Bewegungen», in Heinrich Benedikt (éd.), *Geschichte der Republik Oesterreich*, Wien, Verlag fuer Geschichte und Politik, 1977; 1895 est pour Ernst Hanisch également une année de partage de périodes, cf. «Ueberlegungen zu einer Geschichte Österreichs im 20. Jahrhundert», in *Zeitgeschichte*, octobre 1988, pp. 1-11.

11. Cf. Reinhard Ruerup, *Emanzipation und Antisemitismus. Studien zur Judenfrage der bürgerlichen Gesellschaft*, Goettingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1975, et Shmuel Almog, *Nationalism and Antisemitism in Modern Europe*, Oxford, Pergamon, 1990.

12. Les travaux sur l'antisémitisme en Autriche se sont récemment étoffés même s'ils n'ont souvent pas ajouté grand-chose aux recherches essentielles de Peter Pulzer, *The Rise of political antisemitism in Germany and Austria*, London, Wiley, 1988 (1964) et Dirk van Arkel, *Antisemitism in Austria*, Leiden, Proeschrift, 1966. Parmi les travaux récents les plus intéressants cf. John Bunzl, «Zur Geschichte des Antisemitismus in Österreich», in John Bunzl, Bernd Marin, *Antisemitismus in Österreich. Sozialhistorische und soziologische Studien*, Innsbrück, Inn-Verlag, 1987, pp. 13-88.

Avec la chute de Felder, le bloc libéral se dissout et Lueger suscite la création de la *Gauche Unie*, se plaçant ainsi dans l'opposition de 1878 à 1881. Ici commence sa campagne contre la concession du gaz, premier épisode d'un long combat contre les «monopoles privés». C'est durant ces années que Lueger mesure la puissance persuasive de son éloquence : à partir des années 1880, le recours à une rhétorique anticapitaliste et antimagyare devient plus fréquent, mais c'est surtout l'antisémitisme qui domine et qui allait jouer un rôle important dans sa fortune politique.

A la fin des années 1880 apparaît un nouveau bloc politique. D'un côté, Lueger a opéré un double rapprochement parlementaire avec le comte Liechtenstein et avec Karl von Vogelsang, théoricien majeur du catholicisme social corporatiste; de l'autre, la campagne antisémite⁹ a été engagée. L'unification électorale des divers courants antilibéraux préluait à la naissance du parti chrétien-social qui, en excluant du mouvement l'aile pangermaniste, redéfinit les fractures et les oppositions du système politique autrichien¹⁰.

Clé de voûte de cette nouvelle formation, l'antisémitisme opérait une sorte de transposition ethnico-religieuse des problèmes historico-sociaux posés par l'instauration de l'ordre capitaliste dans un lieu où persistaient les artisans et les corporations¹¹. Tant que les Juifs étaient une partie reconnaissable d'un univers social dont les différenciations internes étaient stables, une *question juive* n'avait pas de raison d'être parce que cette population avait sa place à l'intérieur de la société de classes. La *question juive*, et avec elle l'antisémitisme moderne, naît avec l'irruption sur la scène politique du sujet juridique libre, en qui ceux qui se sentaient menacés par son irruption voyaient un agent historique concret intéressé à dissoudre les divisions traditionnelles de la société. La frustration poussait d'amples couches de la population à trouver dans le Juif un responsable facilement identifiable et perçu comme corps étranger : ainsi l'extirpation des racines du mal ne mettait pas en cause l'ordre établi¹². Mais pour se traduire en instrument politique l'antisémitisme devait devenir une théorie sociale. C'est dans ce cadre que la doctrine de Vogelsang – où l'antisémitisme fait partie d'un projet de restauration d'une société dissoute par la modernité – fournit une base théorique au parti chrétien-social.

Vogelsang ne se prête pas, selon la tradition romantique, à la contemplation passive et émue des ruines de la civilisation chrétienne, mais invoque la mobilisation des hommes. Il s'y emploie fébrilement et réussit à ouvrir une brèche parmi les artisans, en proposant un programme anticapitaliste qui prévoyait notamment une protection douanière, la représentation corporative à la place de la représentation parlementaire, l'abolition de l'intérêt sur les emprunts et la limitation de la liberté d'entreprendre.

La présence des Juifs à Vienne à la fin du XIX^e siècle était devenue massive. Le recensement de 1881 en comptait plus de 70 000 dans l'agglomération viennoise et le flux migratoire ne s'interrompt pas dans les années suivantes. Le commerce était le champ d'activité le plus fréquent de ces immigrés¹³. Ceci créait des motifs de friction avec une grande partie de la population qui travaillait dans un secteur touché de plein fouet par la concentration et la naissance des grands magasins, phénomène qui allait s'amplifier au début du XX^e siècle¹⁴.

Lueger fut capable de canaliser les nouvelles revendications sociales dans un mouvement antilibéral en travaillant dans deux directions. D'un côté, il déclencha une corrosive campagne antilibérale et antisémite dans la presse, les brasseries et sur les places; de l'autre, il fit rédiger le programme du parti chrétien-social naissant par Schindler qui émoussa la radicalité de la pensée de Vogelsang, dont les éléments étaient dilués dans une théorie qui acceptait la structure capitaliste de la production¹⁵. De cette manière, les chrétiens-sociaux pouvaient attirer à eux la petite bourgeoisie radicalisée, tout en gagnant la confiance de classes plus modérées qui ne trouvaient plus de réponse dans le parti libéral. Outre les artisans, ce programme trouva de nombreux adhérents dans le bas clergé. En effet dans les décennies suivant la constitution de 1867, les prêtres avaient mûri de profonds ressentiments à l'égard des libéraux, soit pour des raisons salariales, la subvention versée par l'État étant jugée trop maigre, soit à cause de la promotion de l'école publique laïque qui les privait de l'un des principaux moyens de conservation de leur statut social¹⁶. L'influence électorale du bas clergé était modeste, mais la fonction de propagande que celui-ci pouvait assumer à l'intérieur d'un parti en train de s'organiser en parti de masse était inestimable.

13. Sur les Juifs à Vienne cf. Marscha Rozenblit, *The Jews of Vienna. Assimilation and Identity*, Albany N. Y. St. of N. Y. University Press, 1983; Ivar Oxaal, Michael Pollack, Gerhard Boetz (éds.), *Jews, Antisemitism and Culture in Vienna*, London-New York, Routledge & Kegan, 1987; Robert S. Wistrich, *The Jews of Vienna in the Age of Franz Joseph*, Oxford, Oxford University Press, 1989.

14. Cf. Andreas Lehne, *Wiener Warenhaeuser 1865-1914*, avec des contributions de Gerharrd Meissl et Edith Hann, Wien, Deuticke, 1990.

15. Cf. Reinhold Knoll, *Zur Tradition der Christlich-sozialen Partei. Ihr Frueh- und Entwicklungsgeschichte bis zu den Reichsratswahlen 1907*, Wien, Boehlau, 1973.

16. Cf. John Boyer, *Political Radicalism*, op. cit., et «Veraenderungen im politischen Leben Wiens. Die Grossstadt Wien, der Radikalismus der Beamten und die Wahl von 1891», in *Jahrbuch des Vereines fuer die Geschichte Wiens*, n° 36, 1980, pp. 95-173 et n° 37, pp. 117-176. Sur la conquête du pouvoir au milieu des années 1890, cf. R.S. Geehr, *Karl Lueger*, op. cit., et Paolo Capuzzo, «Piccola borghesia e governo municipale : Vienna 1895-1914», in Mariuccia Salvati, (éd.), *Per una storia comparata del municipalismo e delle scienze sociali*, Bologna, Cueb, 1993, pp. 143-159.

A la suite des artisans et des prêtres, l'hégémonie chrétienne-sociale s'étendit à d'autres groupes au début des années 1890. Lueger recevait les boutiquiers de Vienne en qualité de maire virtuel, promettant tout à tout le monde. Mais l'échec définitif des libéraux fut causé par le déplacement des voix des fonctionnaires et des propriétaires immobiliers. L'indifférence des libéraux pour les employés publics, qui voyaient leur statut menacé par la hausse des prix au début des années 1890, l'affrontement entre le maire Prix, qui cherchait de nouvelles recettes pour les finances municipales et l'association des propriétaires qui refusait toute proposition d'augmentation des impôts immobiliers, tout cela donna le coup de grâce au gouvernement libéral.

Après une période agitée, durant laquelle François-Joseph essaya d'empêcher l'élection de Lueger à la mairie en refusant la confirmation impériale, deux tours électoraux confirmèrent le large consensus recueilli par le parti chrétien-social. Un compromis porta au pouvoir Strohbach pour une brève période, puis Lueger fut élu le 8 avril 1897. Malgré les années d'âpres conflits avec les pouvoirs constitués, le nouveau maire de Vienne, dès son discours inaugural, se montra obséquieux vis-à-vis de l'Empereur et de l'Église. Il promit de construire des églises, d'améliorer la condition des employés communaux, de développer les équipements urbains tout en conservant à la ville sa configuration historique¹⁷.

Partenariat du public et du privé : l'électrification du réseau de tramways.

Un des points irrémédiables de l'agenda du nouveau gouvernement municipal était l'amélioration du système des transports qui suscitait au début des années 1890 beaucoup d'insatisfactions. Les premières initiatives sérieuses d'électrification du réseau viennois remontaient à 1894-1895, lorsque furent étudiés différents projets d'électrification¹⁸ et lancé un concours pour la construction d'un nouveau réseau¹⁹. Mais la majorité chrétienne-sociale, une fois arrivée au pouvoir, changea de ligne de conduite. En avril 1896, les techniciens et les gestionnaires de la commune visitèrent plusieurs villes allemandes pour y observer la situation des transports urbains. Ils constatèrent que nulle part, à l'exception de Hambourg, n'était achevée l'électrification du système de tramways. On jugea ainsi

17. Ce discours est reproduit dans sa quasi intégralité dans J. Hawlick, *Der Buergerkaiser....*, op. cit. pp. 100-103.

18. *Amtsblatt* (*Amtsblatt der k.k. Reichshaupt und Residenzstadt Wien*), 1894, pp. 267 et 316.

19. *Amtsblatt*, 1895, pp. 387-390.

préférable d'adopter un projet qui présentât des investissements limités, de façon à disposer rapidement du réseau, puisque la durée de la concession était proportionnelle au montant des investissements²⁰.

Depuis de nombreuses années, Lueger bataillait contre la plus importante compagnie de tramways à chevaux de Vienne, la WTG. Ceci compliquait la recherche d'un compromis pourtant nécessaire, puisque la WTG disposait jusqu'en 1925 d'une concession qui lui donnait l'exclusivité sur les voies desservies²¹. Il n'y avait que deux solutions : une lente guerre de positions qui, empêchant la WTG de procéder à de nouvelles extensions et autorisant l'implantation de nouvelles lignes à traction électrique, la contraindrait à se retirer ; ou bien un accord, chose qui semblait impossible étant donnée l'ancienne hostilité du maire envers cette entreprise. Lueger chercha à poursuivre l'affrontement, annonçant l'intention de créer deux lignes pour faciliter l'accès à l'Exposition de 1898 : une sur la Lastenstrasse, suivant un trajet circulaire situé à deux cents mètres à l'extérieur de la Ringstrasse, et l'autre reliant celle-ci au Prater où se déroulerait l'Exposition : deux lignes électrifiées concurrentes auraient donc longé celles de la WTG qui captaient les flux de trafic les plus denses²².

Peu après cependant la question fut définitivement réglée par la prise de contrôle de la Siemens und Halske sur la WTG, la première négociant tout de suite un nouveau contrat avec Lueger. Le maire réussit à arracher des conditions avantageuses pour la municipalité, puisque la durée de la concession fut ramenée à 26 ans contre les 50 proposés par d'autres entreprises²³. Le prix des billets pour les longues distances, en revanche, dépassait ce qui était prévu dans les autres offres, mais il ne s'appliquait qu'aux trajets hors commune. Commença ainsi à se manifester le faible intérêt – voire l'hostilité ouverte – de la nouvelle majorité politique pour le trafic sur longue distance. Les usagers de ces trajets étaient principalement les nantis qui habitaient les quartiers résidentiels extérieurs et les ouvriers des denses quartiers industriels périphériques. Or ni les uns ni les autres ne rentraient dans la sphère des intérêts défendus par le parti chrétien-social. Il en allait autrement du lobby le plus puissant de Vienne, les propriétaires immobiliers²⁴, qui tenait pour préjudiciable à la valeur du patrimoine immobilier la réduction des distances centre-banlieues. La mobilité à l'intérieur de la zone située entre noyau central et quartiers périphé-

20. Cf. *Bericht der im April 1896 zum Studium elektrischer Strassenbahnen entsendeten Delegierten der Gemeinde Wien Magistratsherr Ludwig Linsbauer, Baurath Friederich Ehlers und Ingenieur Gustav Klose*, Wien, 1898.

21. Hans Beruth, *Wie die Wiener von dem Tramway-Elend befreit werden koennen !*, Wien, J.N. Vernay, 1897.

22. *Amtsblatt*, 1897, pp. 1069-1077.

23. La proposition de Siemens est discutée dans le *Bericht des Magistrates ueber die fuer den Bau elektrischer Strassbahnen in Wien eingelangten Offerte*, rédigée par le Magistratsrath Linsbauer, Wien, 1898, et formalisée in *Vorschlag der Firma Siemens und Halske bezueglich staedtischer elektrischer Strassenbahnen in Wien*.

24. Detlef Lehnert, «Organisierter Hausbesitz und kommunale Politik in Wien und Berlin 1890-1933. Skizzen zu einer vernachlaessigten Kategorie des grossstaedtischen Buergerlichkeit», in *Geschichte und Gesellschaft*, 1/1994, pp. 29-56.

riques allait donc être renforcée, au profit de la petite bourgeoisie commerciale et artisanale qui soutenait la nouvelle administration locale.

La faible attention accordée aux classes populaires dans la rédaction du contrat rendit le débat au conseil municipal particulièrement vif. Sonntag, de la gauche libérale²⁵, demanda le développement des moyens de transport des travailleurs sur les longues distances, et réclama la réembauche automatique des employés de la WTG dans la nouvelle entreprise sans diminution de salaire et des droits de retraite²⁶. Ses propositions furent repoussées, la majorité prétextant la nécessité d'éviter les complications avec Siemens sur un terrain aussi délicat, alors qu'on était sur le point de conclure l'accord²⁷. Elle ajourna la question, subordonnant ainsi l'*Arbeitsordnung** à l'approbation du Conseil municipal²⁸.

Le 28 novembre 1898 fut signé l'accord entre Siemens und Halske et la Ville de Vienne, par lequel on confiait à une nouvelle entreprise, la *Bau und Betrieb-Gesellschaft fuer staedtische Strassenbahnen in Wien* (BBG), l'électrification, l'élargissement et la gestion du réseau de tramways.

Les journaux donnèrent plusieurs versions plus ou moins malicieuses de la genèse de cette solution. Karl Lueger avait engagé des rapports personnels avec la Deutsche Bank quelques années auparavant, alors qu'il ne réussissait pas à trouver sur le marché local les capitaux pour réaliser la municipalisation du gaz. Les journaux libéraux comme *Neue Freie Presse* soutenaient que Lueger avait réglé cette note en donnant les tramways de Vienne à Siemens, elle-même étroitement liée à la Deutsche Bank.

Il n'y a pas de documents sur l'exact déroulement des faits, toutefois il n'est pas à exclure que l'accord entre Lueger et le puissant groupe berlinois ait été à spectre très large et il est sûr que la commune de Vienne avait trouvé un soutien financier et industriel en Allemagne pour assurer la modernisation de ses propres infrastructures. C'était plutôt embarrassant pour Lueger qui avait construit sa fortune politique sur des années d'attaques contre le grand capital, mais cette version se tenait. La ville de Vienne souffrait d'un manque chronique de capitaux, la municipalité était fortement endettée et déjà engagée dans le secteur du gaz et de l'électricité. La décision de s'appuyer à un colosse comme le groupe Siemens-Deutsche Bank, qui à la puissance financière alliait un

25. Amtsblatt, 1898, pp. 2945-2946.

26. Ibid., pp. 3004-3006.

27. Ibid., pp. 3006-3007.

* Réglementation du travail (NdT).

28. Le texte du contrat avec toutes ses annexes se trouve dans Amtsblatt, 1898, pp. 3044-3067.

Plus que l'électrification, c'est l'élargissement du réseau qui constituait un enjeu. Dans la détermination de son tracé, le poids politique représenté par chacune des parties de la ville allait jouer un rôle important. La géographie de la représentation politique de Vienne voyait la *city* encore bien représentée, mais électoralement faible par rapport à l'ensemble métropolitain et dominée par les libéraux maintenant à l'opposition. La zone intermédiaire comptait la majorité des conseillers municipaux et la périphérie, bien que globalement sous-représentée, présentait une grande diversité dont attestent deux cas extrêmes : dans le quartier résidentiel de Waehring (XVIII^e) un conseiller représentait 9 000 habitants, dans le quartier ouvrier de Favoriten (X^e) 27 000.

29. Les données sont tirées de M. Seliger et K. Ucakar, *Wien politische...*, op. cit., pp. 950 et suiv. Tous les collèges (*kurien*) ne votaient pas en même temps, par conséquent la situation de 1913 est le résultat des élections municipales de 1908-1913.



pauvres, où les nombreuses industries et les larges infrastructures ferroviaires entraînaient la présence des couches populaires. Le système électoral favorisait le centre et la première ceinture urbaine, ce qui devait peser sur le mode d'élargissement du réseau de tramways.

La zone centrale, comprise entre le Ring et la Guertelstrasse, enregistra de significatives améliorations de la desserte, grâce à des courts embranchements qui pliaient le circuit aux exigences du public. Les interventions dans les quartiers extérieurs se concentrèrent sur la banlieue nord, avec des prolongements et de nouvelles lignes qui permettaient de rejoindre les villages touchant le bois de Vienne : Grinzing, Sievering, Doebling, Poetzleinsdorf. Là dominaient les maisons particulières et les *Heuriger* pour les promenades à la campagne et le tourisme estival. Cette morphologie préexistait à l'introduction du tramway, mais celui-ci la renforça en élargissant le peuplement de ces faubourgs. Résider dans la banlieue nord devenait possible même pour la moyenne bourgeoisie composée de catégories sociales qui devaient se rendre quotidiennement dans le centre.

Les interventions au sud furent les plus modestes. La forte présence dans cette zone d'une population ouvrière qui utilisait le tramway le moins possible étant donné la forte incidence de son coût sur le budget familial, dissuadait la compagnie et la municipalité d'y entreprendre des investissements.

Le refus de construire une ligne vers Ober-Laa illustre bien la conception de la politique des transports du maire Lueger et de la majorité chrétienne-sociale.

«Je ne comprends pas pourquoi, déclarait-il, l'on devrait construire cette ligne qui ne fait qu'augmenter le coût de notre tramway. Le tramway parcourt plus d'un kilomètre de terrain entièrement non bâti, et nous devrions y construire une voie électrique pour que les faiseurs de briques d'Ober-Laa puissent voyager de meilleure manière³⁰.»

Du point de vue entrepreneurial le raisonnement était correct. Les ouvriers d'Ober-Laa, où se concentrait l'industrie de la brique de Vienne, étaient effectivement très pauvres et n'auraient pas été de bons clients pour le tramway avec les tarifs en vigueur. Pour se déplacer chaque jour en tramway sur une distance moyenne, ils auraient dû dépenser chaque semaine la moitié de leur

30. Amtsblatt, 1898, pp. 3036-3042.

salairé journalier. Ces ouvriers, qu'on retrouve souvent dans les enquêtes hygiénistes et sociologiques consacrées à la misère la plus extrême du monde industriel, vivaient dans des conditions épouvantables, ce qu'illustrent les photos de logements des manœuvres des carrières de Wienerberg³¹. Ils étaient enchaînés à ce lieu, où souvent le propriétaire des maisons qui était aussi celui de la fabrique, pouvait exercer un contrôle entier sur la main-d'œuvre à cause de son isolement.

L'accroissement du trafic se poursuivit finalement sur des lignes qui existaient déjà, ce qui satisfaisait notamment le lobby des propriétaires immobiliers hostile à une intervention qui aurait mis en cause l'assise de la rente foncière. Certes, la nouvelle culture politico-administrative bannissait le dogme libre-échangiste, de même qu'elle permit d'en finir avec l'indolence de l'administration libérale. Mais cette révolution administrative n'entraîna pas de grands bouleversements dans la politique des transports.

Même dans le choix du gestionnaire, la stratégie interventionniste des chrétiens-sociaux se montra souple, sachant tirer profit des avantages du partenariat avec un grand groupe privé, qui mettait à disposition de la modernisation urbaine, les potentialités d'innovation de ses structures de recherche et de sa puissance financière. De fait, l'apparition fugace de l'entreprise Siemens und Halske dans l'histoire des transports viennois contribua à les moderniser rapidement, sans que la ville ait été ensuite limitée dans l'autonomie de ses choix. Toutefois, la flexibilité montrée par les chrétiens-sociaux devait vite se révéler le fruit de la nécessité : du défaut de capitaux et de l'exigence de surmonter les contraintes imposées par la WTG, plutôt que d'un savant dosage des opportunités offertes par la collaboration entre public et privé.

La municipalisation dans le système de pouvoir chrétien-social

Nature et objectifs des premières municipalisations

Le parti chrétien-social avait surgi d'un humus anticapitaliste : la lutte contre les monopoles privés à travers la municipalisation des services était par conséquent un de ses objectifs naturels. Les deux premières grandes opéra-

31. Cf. Heige Zoitl, *Ziegelerbeiter sind auch Menschen*, Wien, Verein fuer Geschichte der Stadt Wien, 1987.

32. Ainsi dans le cas du gaz, l'affrontement direct avec les entreprises privées conduisit à un différend judiciaire qui contraignit la commune au paiement d'un tribut très onéreux jusqu'en 1911.

33. Ainsi, en 1913, moins de 35 % des logements viennois étaient approvisionnés en gaz, la diffusion de l'électricité restant limitée aux appartements des immeubles les plus riches, aux usines et ateliers et à l'éclairage public. Cf. M. Seliger et K. Ucakar, *Wien politische...*, op. cit., pp. 898-899 et Karl Wachter, «Die Gemeindebetrieb der Stadt Wien» in *Die Gemeindebetrieb Oesterreichs*, Leipzig, Schriften des Vereines fuer Sozialpolitik, 1909, pp. 95-222.

34. Le nombre des employés de l'entreprise d'électricité n'est pas connu.

35. La loi électorale de 1900 fut publiée dans le *Landgesetz und Verordnungs-Blatt* n° 17, 28 mars 1900, XIX Stueck, pp. 43 et suiv. Sur le système électoral et ses effets politico-sociaux, cf. M. Seliger, K. Ucakar, *Wahlrecht und Waehlverhalten in Wien 1848-1932. Privilegien, Partizipationsdruck und Sozialstruktur*, Wien, 1984.

tions concernèrent le gaz et l'électricité : dans un cas comme dans l'autre, la municipalité chercha l'affrontement avec les entreprises privées sans se préoccuper des avantages que la collectivité pouvait tirer d'une négociation³². La gestion des entreprises municipalisées était guidée par la recherche du profit, ce qui empêchait de baisser les tarifs et donc d'étendre la consommation au delà des classes aisées³³. Les recettes de l'exploitation étaient donc en forte expansion, arrivant à couvrir presque 10 % des recettes municipales, ce qui diminuait d'autant la part couverte par les impôts. Ceux-ci enregistrèrent quand même un substantiel accroissement en termes absolus, grâce surtout à l'introduction en 1898 d'un impôt municipal additionnel à l'impôt sur le revenu. Mais la ville transforma celui-ci en impôt progressif dans le but de toucher les grandes sociétés de capitaux. L'absence d'égards vis-à-vis du grand capital ne relevait donc pas seulement du discours idéologique, elle rentrait dans les faits. Néanmoins les équilibres sociaux en vigueur ne furent pas rompus. La politique financière des chrétiens-sociaux se situa, pour beaucoup d'aspects, dans la continuité de celle des administrations précédentes et la dépense communale continua à être couverte, pour l'essentiel, par les impôts indirects.

La stratégie interventionniste visait surtout le contrôle du marché politique, qui s'exerça à travers l'emprise sur le personnel municipal. Sous le gouvernement chrétien-social, ce dernier augmente considérablement : les employés municipaux – ouvriers, employés, fonctionnaires – passent de 4760 en 1896 à 11413 en 1913, les maîtres des écoles élémentaires municipales respectivement de 4695 à 7849. S'y ajoute le personnel des grandes entreprises municipalisées : 35000 personnes au total, dont 2076 uniquement dans les bureaux centraux de l'entreprise du gaz et 12081 dans celle des tramways³⁴. Ces chiffres prennent une signification politique si on considère les dispositions de la loi électorale introduite en 1900.

Cette nouvelle loi relative aux élections locales, pensée et imposée par les chrétiens-sociaux, ne satisfaisait que très partiellement les revendications d'élargissement du suffrage et compliquait le système des *kurien* au lieu de le simplifier³⁵. Le nouveau système, très complexe, mêlait des critères faisant référence au prestige ou à la fonction sociale de l'électeur avec d'autres, d'ordre purement fiscal. Il s'éloignait aussi bien du système électoral prussien que de celui de certaines villes anglaises, où dominait le

cens. De quelque manière qu'on le regarde, il ne semble avoir été conçu que pour renforcer la présence au conseil municipal du parti qui l'avait voulu.

La ville se trouvait divisée en quatre collèges sans base territoriale, les *kurien*. Le premier et le second étaient les plus restreints : y votaient les citoyens honoraires de Vienne, le clergé, les fonctionnaires de haut et moyen rang, les professeurs et les personnes dotées d'un grade académique, enfin tous ceux qui payaient des montants élevés d'impôt – au moins 200 couronnes sur le revenu dans le premier collège, au moins 40 couronnes d'impôts municipaux dans le second, où les planchers furent abaissés par la suite. Dans le troisième votait le petit personnel de l'État, du Land, de la commune et d'autres institutions publiques. Mais, alors qu'auparavant n'y étaient électeurs que les fonctionnaires et les employés, les ouvriers de la municipalité en faisaient désormais partie. S'y ajoutait toute personne payant un impôt sur le revenu annuel d'au moins 20 couronnes. Dans le quatrième collège, créé par la loi, votaient tous les hommes de plus de 24 ans résidant depuis au moins 3 ans consécutifs dans la commune – règle qui mettait hors jeu beaucoup de travailleurs qui ne trouvaient que des emplois irréguliers en ville et retournaient donc dans leur région rurale d'origine pendant les périodes de chômage.

Le poids électoral du quatrième collège était très inférieur à celui des trois autres. On n'y élisait qu'un représentant par quartier, soit 21 en tout en 1904, après l'intégration de Florisdorf dans le territoire communal, contre 48 dans chacun des autres³⁶. La différence était considérable même entre le quatrième et le troisième : en 1906, il fallut 210 000 votes valides pour élire 21 conseillers municipaux dans le quatrième collège alors que le troisième en élisait 48 avec 107 000, le rapport était quasiment de 1 à 5.

Le nouveau système fonctionna parfaitement pour maintenir au pouvoir le parti chrétien-social. D'un côté, l'impact du quatrième collège fut fortement limité, de sorte que les socialistes, qui ne pouvaient compter sur des succès qu'ici, ne réussirent jamais à envoyer au conseil municipal plus de six ou sept conseillers. De l'autre, l'élitisme de l'électorat du second collège avait été réduit par l'élargissement du suffrage, ce qui empêcha les libéraux d'y gagner en influence. Les chrétiens-sociaux pouvaient compter sur les sièges qui leur étaient acquis dans le

36. L'élection d'un seul représentant par quartier indépendamment du nombre de votants y résidant, créait à l'intérieur même du quatrième collège de fortes inégalités. Aux élections de 1906, par exemple, le nombre d'électeurs par quartier dans le IV^e, le VIII^e et le XIX^e était inférieur à 5 000, alors que dans le quartier ouvrier d'Ottarking, un des rares conquis par les socialistes, il était supérieur à 20 000.

deuxième et troisième collèges, alors que la bataille politique ne se livrait, avec des résultats variables, que dans le quatrième contre les socialistes, et dans le premier contre les libéraux. De cette manière, ils s'assurèrent une nette majorité au conseil communal, même dans les années précédant la Première Guerre mondiale, quand le parti entra dans une profonde crise et devint minoritaire à Vienne aux élections législatives à suffrage universel masculin.

La municipalisation du réseau de tramways

Alors qu'elle ne pouvait rapporter que des profits limités, l'entreprise de tramways réclamait un investissement financier important, ainsi qu'une grande habileté pour concilier les desiderata des usagers, les intérêts du personnel et les lourdes contraintes de fonctionnement auxquelles est soumise une entreprise de transport. C'était une tâche qui engageait beaucoup le pouvoir municipal, qui se trouvait ainsi avoir en main un instrument de rationalisation et de régulation de sa croissance de la ville, mais qui s'exposait dans le même temps aux risques inhérents à un aussi délicat processus de médiation politique.

Les conflits du travail qui envahirent la BBG furent l'occasion pour la municipalité de s'impliquer plus directement dans la gestion du réseau. En octobre 1900, l'entreprise rejeta une proposition d'organisation du travail qui suscitait un large consensus chez les travailleurs et au conseil municipal³⁷ et peu après elle refusa aussi un projet de réforme du système des retraites³⁸. C'est donc dans un contexte d'affrontement sur les questions du travail que mûrit le projet de municipaliser le réseau³⁹. Après quelques tentatives pour trouver une solution concertée⁴⁰ la municipalité passa à l'attaque. Elle imposa des sanctions pour les petites irrégularités du service⁴¹ et délégua un fonctionnaire pour veiller au respect des normes contractuelles de la part de l'entreprise⁴². Dans son premier rapport celui-ci enregistra 72 infractions valant à l'entreprise une amende totale de 481 000⁴³ couronnes. Ne pouvant continuer son activité sous un contrôle aussi rigoureux, la BBG fut donc contrainte à vendre.

La municipalité décida d'acquérir aussi la seconde entreprise de tramways opérant à Vienne, la NWTG, dont les lignes auraient été intégrées dans un réseau unique⁴⁴. Les socialistes critiquèrent le caractère discrétionnaire

37. Cf. *Amtsblatt*, 1900, pp. 2037-2038. Les objections détaillées se trouvent dans *Entwurf einer Dienst- und Arbeitsordnung fuer das Personale...*, Wien, 1900.

38. Cf. *Ibid.*, pp. 2228-2229 et pp. 2560-2562.

39. Cf. *Ibid.*, 1901, pp. 45-49.

40. Cf. *Ibid.*, pp. 1482-1483.

41. Cf. *Ibid.*, p. 1628 et 1679.

42. Cf. *Ibid.*, 1900, p. 2530.

43. Cf. *Ibid.*, 1901, pp. 2021-2028.

44. Cf. *Ibid.*, 1902, pp. 862-874.

tionnaire de la réembauche des employés de la NWTG prévu dans le protocole d'achat⁴⁵. Lueger leur répondit :

«Dois-je encore parler des employés? Il a été dit : prenons-les, car nous pensons que ce sont de bons chrétiens. Certes, je le dis sincèrement, ils me plaisent plus que les autres, les socio-démocrates, et je dis aussi que nous n'oublierons pas ces hommes. Il est vrai que nous ne pouvons les couvrir d'argent, il me répugne à moi aussi de faire des promesses que je ne peux tenir. Mais ce qui est possible je le ferai sûrement. Peut-être y a-t-il quelques socio-démocrates parmi eux, ceux-là je ne les embaucherai pas, je le dis ouvertement⁴⁶.»

Ainsi était clairement exprimé l'un des objectifs de la municipalisation qui devait permettre d'étendre la base d'appui du pouvoir en place. Mais gérer le travail dans cette entreprise n'était pas aisé. Le passage de la traction animale à la traction électrique avait représenté un grand progrès de productivité. En revanche, avec l'amélioration des relations industrielles, le personnel se trouvait en position de force et sa manœuvrabilité était réduite. Le «service interrompu», c'est-à-dire la possibilité d'utiliser un travailleur pendant les heures d'affluence – entre 5 h 30 et 8 h 30 du matin – pour le contraindre à une pause jusqu'à 12 heures ou 13 heures afin qu'il complète ensuite son service par huit ou neuf autres heures de travail supplémentaires, était le point de tension principal des relations syndicat-patron. L'abolition du service interrompu offrait aux travailleurs la possibilité d'une existence décente, mais, d'un autre côté, une plus grande rigidité dans l'organisation du travail provoquait une augmentation des coûts.

Un autre élément venait compliquer les relations entre la municipalité et ces travailleurs. Les traminots étaient syndiqués à l'organisation catholique chaperonnée par un membre du parti chrétien-social, Leopold Kunschak⁴⁷. Kunschak s'était employé à accorder la stratégie du mouvement syndical catholique à la politique du parti interclassiste qu'était le parti chrétien-social⁴⁸. Cette coordination était souhaitée par les deux parties, mais les compromis n'étaient pas toujours faciles à atteindre⁴⁹. Le charisme de Lueger l'avait placé dans une position de «dictateur» dévotement accepté et la force de son pouvoir rendait impensable la formation d'une opposition interne. Il avait conquis la confiance des commerçants et des propriétaires immobiliers, des prêtres et des journalistes antisémites, des associations d'artisans et des employés publics, et maintenant que le

45. Le premier paragraphe de l'article 5 du protocole était ainsi rédigé : «La municipalité se réserve, au sujet du recrutement des fonctionnaires et des travailleurs de la société, de décider de chaque cas singulier à sa discrétion». Sur la critique des socialistes, cf. *Amtsblatt*, 1902, p. 866.

46. Cf. *Amtsblatt*, p. 873.

47. Pour la biographie de Kunschak cf. Gustav Blenk, *Leopold Kunschak und seine Zeit. Portraet eines christlichen Arbeiterfuhrers*, Wien, Europa Verlag, 1966; Ludwig Reichhold, *Leopold Kunschak. Von den Standesbewegungen zur Volksbewegung*, Wien, Karl von Vogelsang Institut, 1988.

48. Cf. Anton Pelinka, *Stand oder Klasse?, die christlich-soziale Arbeiterbewegung Oesterreichs 1933-1938*, Wien, Europa Verlag, 1972.

49. Cf. les mémoires de Kunschak, *Steichen von Wege* Wien, Typographische Anstalt, 1932, pp. 50-54.

pouvoir était entre ses mains et le radicalisme de son mouvement tempéré, il pouvait compter des prosélytes même dans l'*establishment* traditionnel qui lui avait longtemps mis des bâtons dans les roues : riches prélats, hommes de cour, fonctionnaires de l'administration centrale. Le syndicat catholique, toutefois, prétendait à une certaine autonomie et était pourvu d'une organisation plus solide que celle du parti.

Kunschak était déjà à la tête des traminots lors des luttes syndicales contre la WTG en 1897, trouvant alors un efficace répondant politique en Lueger qui cherchait à enfoncer cette entreprise. Mais maintenant les rôles étaient changés. La question la plus controversée était celle de l'organisation du travail : on contestait à la direction la réquisition fréquente des jours de repos qu'on ne payait pas, de même que les jours de suspension du travail, et l'attribution aux conducteurs de tramways de tâches étrangères à leur fonction⁵⁰. L'affaire éclata au conseil municipal lorsque le 12 mai 1903 Lueger présenta le projet de statut des employés⁵¹ et déclara que les coûts provoqués par l'amélioration des conditions de travail avaient obligé à élever le prix de base du billet de 10 à 12 Heller. Il tranquillisait les conseillers leur assurant que «la Mairie a agi comme peut agir le meilleur des pères face à ses fils»⁵².

Au cours de la discussion, le conseiller libéral Zifferer mit clairement le doigt sur l'impact de la gestion du service des tramways sur les questions urbaines⁵³. Un billet bon marché, en augmentant la fréquentation du tramway, aurait favorisé l'extension urbaine et partant contribué à remédier à la dramatique situation du logement ; au contraire, l'augmentation des tarifs aurait limité la mobilité urbaine empêchant la transformation de Vienne en une grande et moderne cité industrielle. Zifferer demandait d'étendre la plage horaire des tarifs subventionnés de 7 h 30 à 8 heures du matin pour qu'ils puissent bénéficier aux employés de bureaux, et de les instituer le soir, ce que le projet ne prévoyait pas⁵⁴. Mais les chrétiens-sociaux ne voulurent pas répondre à cet appel⁵⁵, alors même que l'augmentation du prix du billet ne servait qu'à tirer un bénéfice d'exploitation⁵⁶.

L'avant-projet élaboré par la majorité du conseil reçut un très mauvais accueil parmi les employés qui contraignirent le conseil municipal à le rediscuter⁵⁷. Lueger céda sur le point le plus important, en acceptant une

50. Cf. *Neuen Wiener Tagblatt* du 29 novembre 1902 ; *Amtsblatt*, 1902, pp. 2231-2232 ; *Amtsblatt*, 1903, pp. 323-324.

51. Cf. *Amtsblatt*, 1903, pp. 860-896.

52. *Ibid.*, pp. 860-861.

53. *Ibid.*, pp. 863-868.

54. *Ibid.*, pp. 870-874.

55. *Ibid.*, pp. 868-870.

56. *Ibid.*, pp. 877-879.

57. *Ibid.*, pp. 1018-1020.

limitation de la possibilité d'imposer le «service interrompu» ; mais il ne manqua pas de manifester son désappointement sur la manière dont les ouvriers avaient accueilli les efforts de la mairie. Le désaccord surgi entre le parti gestionnaire de l'entreprise et les travailleurs syndiqués par ce même parti devait à ses yeux être effacé par l'officialisation du rapport de fidélité politique des employés municipaux à la majorité chrétienne-sociale. Lueger demanda donc que :

«Chaque employé de l'entreprise de tramways souscrive une déclaration... [Cris] dans laquelle il déclare se soumettre intégralement au règlement du service – cela va de soi – mais dans laquelle il déclare aussi être un bon autrichien fidèle à l'Empereur. Quiconque est convaincu de tendances républicaines sera licencié sans aucun égard.⁵⁸»

Face à l'attaque du socialiste Schumeier contre cette obligation de prêter serment qui contrevenait à la liberté d'opinion garantie par la constitution, on s'empressa d'éclaircir la nature du rapport de fidélité. S'adressant à un hypothétique employé, Biehlöwек déclara :

«... si tu es avec nous tu ne peux pas être social-démocrate, chez nous tu ne peux pas être schonerien. Ici tu dois accepter les conditions qui sont posées.⁵⁹»

Cette question du contrôle politique se posait dans tous les services gérés par la ville, comme s'en plaignait le conseiller Mittler à propos de l'embauche des fonctionnaires et des enseignants, ce qui mettait gravement en cause la liberté des citoyens : «... j'ai appris et monsieur le maire l'a déclaré ici, qu'à la chambre caritatis est requise une déclaration de tous les enseignants et fonctionnaires qui veulent être embauchés, disant qu'ils ne sont ni allemands-nationaux ni socio-démocrates⁶⁰. » Mais, en clôture du débat, Lueger renchérit :

«si je viens à savoir que l'on m'a menti alors justice sera faite.⁶¹»

Le contrôle politique n'était pas exercé seulement au moment de l'embauche. D'autres procédures discrétionnaires jalonnaient le parcours de l'employé jusqu'à l'obtention de son statut définitif qui ouvrait à une série d'avantages comme des indemnités logement, la rémunération en cas de maladie et les congés payés. La promotion n'avait rien d'automatique même après douze années de service, car à chaque étape était nécessaire une délibération du *Stradat*, organisme tenu en main par la majorité politique⁶².

58. Ibid., p. 1020.

59. Ibid., pp. 1143-1146.

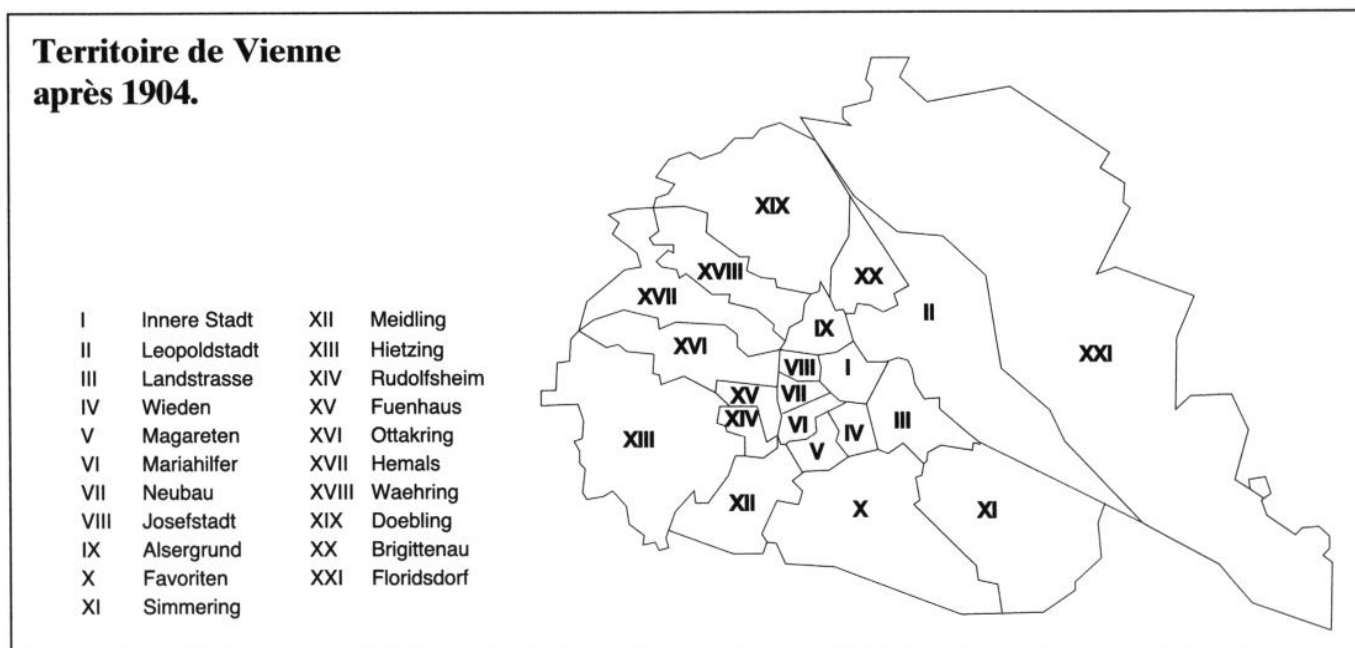
60. Ibid., pp. 1150-1153.

61. Ibid., p. 1156.

62. Cf. *Bestimmungen ueber die dienstliche Stellung und den Wirkungskreis der Direktion der staedtischen Strassenbahn*, in *ibid.*, 1903, p. 1284.

Géographie urbaine et fonction du réseau de tramway

Pour évaluer les objectifs poursuivis pendant la période de gestion municipale du service de tramways, il faut analyser celle-ci en relation avec la morphologie sociale de la métropole.



On distinguera trois zones : les quartiers prolétaires du Sud, l'Est industriel, les quartiers résidentiels de l'Ouest et du Nord.

La zone sud (X^e et XI^e) comportait d'importants terminaux ferroviaires mais manquait de liaisons avec le reste de la ville. En 1904 certains propriétaires immobiliers présentèrent une pétition pour mieux y implanter les tramways afin de valoriser cet espace urbain, mais le maire ne sembla pas vouloir les satisfaire pour ne pas entamer le profit de l'entreprise⁶³. La seule ligne ouverte longeait le Donaukanal aux marges du III^e quartier et en traversait la partie industrielle au sud. L'absence d'interventions suscita des réclamations ultérieures, très vives dans la zone de Wienerberg dont l'isolement avait provoqué l'élévation des prix de transport, paradoxale dans un quartier prolétaire. Malgré la requête officielle du quartier Favoriten (XX^e) et de la commune de l'Inzensdorf, la ville ne jugea pas nécessaire d'intervenir⁶⁴.

63. Ibid., 1904, pp. 252-253 a.

64. Ibid., 1913, pp. 843-844.

Dans la zone industrielle de l'Est peu de demandes furent satisfaites. Les plus pressantes, émanant des terri-

toires situés à l'est du Danube, annexés en 1904, et des communes limitrophes furent ignorées. A l'intérieur des frontières communales, la carence de transports déplorée par les entreprises comme obstacle à l'élargissement du marché du travail⁶⁵ ne fut pas comblée. On procéda seulement en 1910-1911 à l'électrification du tracé nord du tramway acquis par la municipalité trois ans plus tôt. Les lignes réalisées dans le XX^e quartier, dont la croissance démographique était exceptionnellement forte, ne répondaient pas aux demandes exprimées. Ainsi, une ligne traversant le quartier du nord au sud fut refusée sous le prétexte que la faiblesse du niveau de vie des habitants ne garantirait pas la couverture des coûts. En revanche, en 1909, fut ouverte une ligne qui traversait horizontalement le XX^e, en se raccordant au réseau central d'un côté, à la ligne pour Florisdorf, de l'autre. Dans la partie sud du XX^e et dans la zone industrielle du II^e, la situation n'était pas meilleure. Les réalisations furent modestes malgré les plaintes des conseillers chrétiens-sociaux eux-mêmes, déplorant qu'une zone en plein développement industriel fût si mal desservie⁶⁶.

Les quartiers résidentiels à la périphérie ouest et nord étaient certainement les mieux desservis, car aux habitations des classes moyennes et de la bourgeoisie s'associaient dans la partie la plus périphérique les lieux de tourisme et de promenade sur le Wienerwald. La ligne de tramway qui desservait cette zone, remplissant plusieurs fonctions à la fois, était très rentable. Il en était de même des tracés réalisés à partir de 1908 en direction de l'hôpital psychiatrique du Steinhof à partir d'Ottakring, et du tracé sud de la Krauss reliant les zones résidentielles à l'intérieur des limites communales aux communes situées en dehors, qui fut électrifié.

Ainsi, les modalités d'expansion du réseau pendant la période de gestion municipale montrent que le principal souci était de rentabiliser l'exploitation en répondant en priorité aux demandes des habitants des quartiers résidentiels intermédiaires et périphériques. Ceci au détriment des objectifs poursuivis généralement par d'autres villes dans la même période, qui s'efforçaient d'augmenter la mobilité de la population afin d'unifier le marché métropolitain du travail, et de renforcer les lignes radiales en direction de la banlieue pour résoudre le problème du logement – politiques sur lesquelles pesaient les intérêts immobiliers et un climat général de mercantilisme⁶⁷. A

65. Ibid., 1906, p. 2519.

66. Était demandée l'ouverture d'une ligne ceinturant la zone industrielle est, le long de la rive externe du Danube, qui aurait facilité le déplacement interne et la communication rapide avec le centre à l'ouest, et les nouvelles zones industrielles du XXI^e à l'est. Cf. *ibid.*, 1911, pp. 670 et suiv.

67. Sur le mercantilisme municipal cf. Fabbio Rugge, «Sulle tracce d'un corporativismo municipale», in Cesare Mozzarelli (éd.), *Economia e corporazioni. Il governo degli interessi nella storia d'Italia dal medioevo all'età contemporanea*, Milano, Giuffrè, 1988, pp. 327-345.

Paolo Capuzzo
*Municipalisme et construction
de l'hégémonie politique
Les transports collectifs à Vienne,
1896-1914*

Vienne, la majorité chrétienne-sociale se montra peu réceptive aux propositions de la *Zentralstelle fuer Wohnungsreform in Oesterreich*, créée en 1907 dans le but de promouvoir la réforme de l'habitation et de décongestionner la ville – par l'introduction des normes hygiénistes dans l'architecture des immeubles populaires, la création de cités-jardins, des impôts frappant les rentes de position. Le programme de cette association faisait explicitement référence aux transports, car on espérait «utiliser les territoires suburbains pour la construction planifiée d'habitations et relier celles-ci au centre par des voies de communication rapides et bon marché»⁶⁸.

A la veille de la Première Guerre mondiale, on considérait que la question du logement s'était considérablement aggravée. On préconisait une politique des transports pour élargir le marché du logement, par l'extension des lignes de pénétration en banlieue, mais aussi par des tarifs encourageant l'utilisation du tramway chez les ouvriers⁶⁹. Couplée avec la lutte contre la spirale spéculative déclenchée par l'extension urbaine, cette politique était censée réduire, en le tirant vers le bas, l'écart des prix du terrain constructible entre le centre et la périphérie (de 1 à 100 à l'époque)⁷⁰.

Nombreux furent ceux qui s'exprimèrent dans ce sens. Parmi eux, le prestigieux urbaniste berlinois Eberstadt – invité par le maire pour tenir une conférence sur la situation du logement à Vienne et les initiatives possibles en ce domaine – ne manqua pas de relever que pour traiter le problème du logement avec efficacité, il aurait fallu, ici comme dans les autres métropoles européennes, lever l'obstacle politique que constituait le contrôle du marché par l'Association des propriétaires immobiliers⁷¹.

* *
*

L'action de la municipalité viennoise au début du siècle était guidée par des impératifs de nature politique et idéologique, qui primaient sur les objectifs de la modernisation technologique. Le parti au pouvoir poursuivit l'élargissement de sa sphère d'influence, augmentant ainsi son contrôle sur la ville et ses dynamiques politiques. Le charisme du maire Lueger, allié à ses indubitables capacités de direction, créa le consensus nécessaire à un activisme fébrile qui en peu d'années rendit la ville propriétaire de la plupart des équipements urbains. A cette phase suc-

68. Cf. *Mitteilungen der Zentralstelle fuer Wohnungsreform in Oesterreich*, 1/1907, p. 9.

69. Cf. les interventions des conseillers Skaret (Amtsblatt, 1911, p. 326), Hein (Amtsblatt, 1911, p. 733), et Winarski (Amtsblatt, 1911, pp. 1429-1430).

70. Cf. Arthur Ertel, «Das Wiener Wohnungs- und Verkehrs-wesen», in *Oesterreichische Polytechnische Zeitschrift*, 10/1902, et Fritz Steiner, «Das Verkehrsproblem der Grossstadt mit Beruecksichtigung Wiens», *Ergaenzter Sonderabdruck aus der Oesterr. Wochenschrift fuer den oeffentl. Baudienst*, Heft 11 und 12, Jahrgang 1914, Wien, 1914.

71. Cf. R. Eberstadt, *op. cit.*

céda la gestion complexe des conflits entre les intérêts en jeu dans le fonctionnement des équipements. La tâche se révéla ardue et l'intégration par le haut, par le truchement d'un système de *patronage*^{*}, se révéla un obstacle au succès. Les signes d'un retour critique sur la justesse du choix de la gestion directe des services urbains apparurent très vite. Le maire adjoint Porzer, dans une interview au *Figaro illustré* en septembre 1911, se disait préoccupé par l'avenir des entreprises municipales, surtout dans le cas du tramway, où étaient employés 10000 travailleurs. Les requêtes de ces derniers, qui disposaient du pouvoir de chantage que leur conférait le privilège électoral, devenaient toujours plus exorbitantes. L'idée de Lueger de municipaliser tous les grands services avait été géniale et victorieuse pour libérer la ville des monopoles privés, «... *par contre, ajoutait-il, il semble difficile, en raison de la tendance des augmentations de salaire de la part des employés, de garantir que la situation demeurera aussi satisfaisante dans l'avenir*⁷².»

L'un des épisodes du processus de construction d'une politique «de masse» était achevé : il avait consisté, à Vienne, à porter sur le devant de la scène politique la petite et moyenne bourgeoisie rentière, commerçante et artisanale. Protégées par une loi électorale *ad hoc*, et fortes de l'onde de choc produite par la mobilisation antisémite gérée par Karl Lueger, ces catégories sociales avaient réussi à promouvoir une modernisation des équipements urbains correspondant à une conception patrimoniale de la ville qui visait l'accroissement de sa valeur économique et symbolique. Les interventions sur les infrastructures et le décor urbain, de même que la préservation de l'immense espace vert du Wienerwald, répondaient à cet objectif, qui primait aussi bien sur la politique sociale que sur le renforcement de la grande industrie. L'impact de cette orientation politique n'altéra pas la hiérarchie des valeurs urbaines : la valorisation du patrimoine de la ville dans le cadre d'une croissance considérable de celle-ci, se traduisit par une forte réaffirmation de l'identité de Vienne. Mais il s'agissait d'une identité mutilée, obtenue au prix de l'exclusion de la vie civique des habitants non directement intéressés à la valorisation du patrimoine urbain. Sur cette fracture se greffera le changement politique radical de l'après-guerre, qui aura pour base l'articulation des tensions politiques sur la morphologie urbaine réalisée au cours de la période précédente.

* En français dans le texte (NdT).

72. Cité dans *Relation officielle du voyage et des réceptions des membres du Bureau du conseil municipal de Paris à Vienne et des délégués de la municipalité de Vienne à Paris*, Paris, 1912, p. 102.

Paolo Capuzzo
*Municipalisme et construction
de l'hégémonie politique
Les transports collectifs à Vienne,
1896-1914*

73. Cité dans Detlef Lehnert,
*Kommunale Politik, Parteiensystem
und Interessenkonflikte in Berlin und
Wien 1919-1932. Wohnungs-, Verkehrs-
und Finanzpolitik im Spannungsfeld
von staedtischer Selbstverwaltung
und Verbandseinflussen*, Berlin,
Haude & Spener, 1991, p. 340.

Si la consolidation de la forme urbaine semble avoir été l'héritage le plus durable de la période de gouvernement chrétien-social, celui-ci se trouvait déjà en difficulté avant la Guerre. Le processus de modernisation mit en effet en mouvement des forces sociales qui finirent par sécréter des cultures politiques qui ne pouvaient être absorbées ni par l'antisémitisme démagogique, ni par le système de *patronage*. Cela était peut-être perçu par le maire Weiskirchner lorsqu'il déclara, au moment où la révolution de novembre 1918 et l'écroulement de la monarchie déchaînaient les conflits politiques à l'intérieur de la ville, qu'il aurait mieux valu «créer une entreprise mixte plutôt qu'une gestion municipale directe»⁷³. Mais il était déjà trop tard.

Traduction : Mathieu Cloarec