D'une Suisse aimée à la Suisse aimante : tourisme, transport et mobilité dans l'historiographie économique de la Suisse aux 19e et 20e siècles

Autor(en): **Tissot, Laurent**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **17 (2010)**

Heft 1: **Wirtschaftsgeschichte in der Schweiz : eine historiographische Skizze = L'histoire économique en Suisse : une esquisse historiographique**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-306552

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

D'une Suisse aimée à la Suisse aimante

Tourisme, transport et mobilité dans l'historiographie économique de la Suisse aux 19e et 20e siècles

Laurent Tissot

Introduction

Dans les premières pages de son célèbre guide de voyage – si l'on ose déjà utiliser ce terme à ce moment-là – et publié pour la première fois en allemand en 1793 (1805 en français), Johann Ebel écrit, sous la rubrique *Pour qui la Suisse est-elle un pays remarquable?,* les lignes suivantes «On y [la Suisse] parcourt dans l'espace de sept à huit heures de temps les divers climats répartis ailleurs entre les 80e et 40e degrés de latitude: une excursion d'une seule journée suffit pour mener le voyageur dans les régions glacées du Spitzberg, et lui faire sentir les chaleurs brûlantes du Sénégal; pour le mettre à portée de recueillir ici les lichens de l'Islande, et là l'opuntia de l'Amérique méridionale; d'entendre tantôt le tonnerre des avalanges destructrices au milieu du silence effrayant d'une nature morte, et tantôt le chant de la cigale sicilienne.» (Ebel 1818: 6–7) Ces propos s'inscrivent dans une vision d'une Suisse qui séduit un nombre croissant d'observateurs et s'ouvre à un flot tout aussi croissant de voyageurs. Ebel et d'autres avec lui font de la Suisse un microcosme planétaire au cœur de l'Europe. A ce titre, elle mérite d'être vue et parcourue. Et Ebel de mentionner encore les intérêts qu'elle présente pour le botaniste, l'entomologiste, le physicien, le géologue, le philosophe «qui choisit l'homme pour objet de ses recherches», l'historien, l'agronome, le médecin, les voyageurs «adorateurs de la nature», le poète, le peintre…

Si cette litanie atteste de la diversité des curiosités qui se développe parmi les élites européennes décidées à se rendre en Suisse, elle met aussi bien en perspective la question débattue dans cet article: les relations entre le tourisme, le transport et la mobilité. Commencer ce texte en citant Ebel n'a donc à cet égard rien d'incongru.

Le tourisme est précisément associé à cette multiple curiosité et l'ouvrage du médecin zurichois annonce le formidable élan qui jusqu'à aujourd'hui va faire de cette activité une marque de fabrique helvétique. Si le spectre des expériences possibles et annoncées par Ebel allait quelque peu se réduire par la suite pour se concentrer sur ce qui a fait véritablement sa reconnaissance – la présence de la

montagne –, la Suisse allait néanmoins contribuer à dégager les horizons vers les destinations évoquées – que ce soit le nord et le sud de l'Europe, l'Afrique et l'Amérique – en servant en quelque sorte de laboratoire et de tête de pont (Tissot 2000).

Dans cette perspective, le transport ne peut être conçu que dans une appropriation de son territoire. Or l'exiguïté du sien souligne la relative facilité avec laquelle la Suisse peut être atteinte et parcourue même si, à son époque, Ebel en sous-estimait peut-être les difficultés. Réduit aux possibilités offertes par la voiture attelée, le dos de mulet et la marche à pied dont il montre dans la suite de son livre tous les bienfaits, un déplacement ne pouvait encore se réaliser que dans des aires limitées. Par la suite, le recours à d'autres moyens – la diligence, le bateau, le train, l'automobile, l'avion – accéléra le mouvement et, en se superposant souvent, élargit les destinations.

Quant à la mobilité, Ebel l'intègre dans ses propos par la recension explicite qu'il fait des personnes auxquelles la Suisse peut s'adresser. Un déplacement géographique et physique n'est pas dissociable d'une circulation sociale, professionnelle, mentale et culturelle. Un voyage apporte à celui ou celle qui s'y adonne reconnaissance, distinction, valorisation, et caetera. Il influe en même temps sur les visions que le voyageur a du territoire parcouru et sur celles que le visité veut projeter sur celui-là. Cette mobilité a d'autant plus de résonance que ces statuts et ces attentes sont exhibés sur un territoire restreint facilitant les regards, favorisant les comparaisons et encourageant les hiérarchisations.

En s'attachant à faire aimer la Suisse, Ebel contribue ainsi à inscrire notre question dans une perspective très riche sur le plan historiographique mais très complexe sur le plan heuristique. Expliciter précisément le sens des relations entre tourisme, transport et mobilité est au cœur des réflexions et des interrogations des historiens et des historiennes qui l'ont abordé. Faut-il y voir un enchaînement mécanique de causes et d'effets? Au contraire, ces relations s'appuient-elles sur des interdépendances très marquées? Peut-on y déceler des points forts et des récurrences? Notre contribution se concentrera sur les façons dont l'historiographie a compris le sens de ces relations, sur les points où elle a placé son regard, sur ce qu'elle a mis en évidence et, sur un plan plus général, sur les conséquences qu'elle a pu dégager sur le tissu économique suisse. En d'autres termes, la Suisse aimée d'Ebel a-t-elle aussi façonné une Suisse aimante du tourisme, des transports et de la mobilité, capable de mettre sur pied des structures matérielles et économiques aptes à séduire la clientèle étrangère et indigène?

Pour la cohérence de l'analyse, nous procéderons par une revue de la littérature pour chaque lien en distinguant les approches et les modes explicatifs et en dégageant les perspectives offertes par la thématique.

Transports et tourisme

Le moyen de transport a-t-il conduit au tourisme ou l'inverse? Cette question n'est pas fortuite. Elle est même omniprésente dans l'historiographie suisse et n'est pas réductible à un serpent qui se mord la queue. Dans cette perspective, commencer cet état des lieux par les chemins de fer ne paraît pas surprenant même si l'élan initial – et l'ouvrage d'Ebel le prouve – est bien antérieur (Reichler 2002). Il reste que, comme pour d'autres pays, les chemins de fer en Suisse sont à la base de plusieurs impulsions: une valorisation économique, une plus-value commerciale, une circulation socio-culturelle, une découverte du territoire, une conscience européenne, un savoir-faire technologique, et caetera. La publication du monumental ouvrage consacré aux chemins de fer suisses après un siècle en marque à cet égard certainement le paroxysme (Thiessing/Paschoud 1949–1965). On passera sous silence les nombreuses «hagiographies» ferroviaires qui préexistaient, qui ont suivi et qui paraissent encore. Mais on a usé de mots très forts pour caractériser leur émergence et leurs effets, trop forts même (Elsasser/Bärtschi 1997).

Avide d'un bilan plus serein, Paul Bairoch en a dressé leurs «spécificités» en les situant dans le contexte européen: construction tardive mais rapidité du rattrapage, précocité de leur électrification, contraste entre trafic de voyageurs et trafic de marchandises, contraste tout aussi saisissant dans leurs relations avec l'Etat (Bairoch 1989). Il délimitait ainsi les marges dans lesquelles l'émergence, l'exploitation et les usages des chemins de fer suisses ont été possibles. Forces et faiblesses se sont ainsi conjuguées pour aboutir à une image plus nuancée qu'une irrésistible marche en avant (Balthasar 1993; Tissot 2010).

Mais le sens de la relation ne vacille pas: les liens avec le tourisme ont été vus dans un effet d'entraînement presque naturel. L'historiographie s'est presque gavée jusqu'à la nausée de cette dépendance touristique à l'égard des chemins de fer. Moteurs de tous les bienfaits de la civilisation industrielle, les chemins de fer amorceraient notamment l'élan touristique après avoir donné aussi le branle à une véritable civilisation des loisirs (Gölden 1939; Hunziker 1947; Buchli 1949; Krapf 1962; Flückiger-Seiler 1997; Frey/Vogel 1997; Frey 1997b). Le tourisme impliquant un déplacement physique dans l'espace, trouver le moyen de transport à l'amont du processus relève d'une logique d'enchaînement sans contestation. A un niveau local, les effets sont tout aussi marquants. Les créations de pôles touristiques sont intimement liées à l'arrivée du train ou à la construction de lignes de montagne, funiculaires ou autres (Schärli 1984; Huber 1986; Simonett 1986; Martinelli 1991; Frey 1997; Frey/Schiedt 2003; Tissot 2004; Humair 2006; Tissot 2006a). Les désillusions ont été aussi à la hauteur des projets qui ont capoté (König 2000; Tissot 2001). Réduction des coûts, amincissement des distances,

accroissement de l'accessibilité, tout concourt à faire de la «révolution des chemins de fer» au 19e siècle une condition à la «révolution touristique» (Frey/Schiedt 2003, 2005). On pourrait d'ailleurs s'ingénier à dresser une carte ferroviaire et indiquer les localisations. La ligne ferroviaire est souvent proche d'une nouvelle réalisation ou elle atteint une destination jusque-là inconnue ou peu accessible: que l'on pense à Zermatt (Merki 2004), à Champéry (Grob 1996), à la vallée du Trient (Perriard-Volorio 1996; Pacini 2006), au Rigi (Kälin 1985) pour ne prendre que quelques exemples. Une chronologie touristique, même décalée, n'est donc pas pensable sans la prise en compte du développement ferroviaire. A cet égard, l'ouverture du tunnel de St. Gothard en 1882 peut apparaître comme un point charnière ou l'acte fondateur d'une véritable industrie jusque là dispersée et peu soutenue par les principales compagnies ferroviaires suisses qui, sans émettre de résistances particulières, n'ont pas non plus manifesté des intérêts débordants pour prendre en charge le processus qui s'amorçait (ViaStoria/Elsasser 2007; Schueler 2008; Tissot 2007; Tissot 2009).

A ce niveau d'analyse, la question a pris une tournure très orientée: en généralisant, on a pu montrer que si le lien entre transport et tourisme ressort de façon très claire de toutes les études considérées – et il n'y a là rien de très original –, le transport semble toujours garder la main au sens où il peut induire un mouvement et s'imposer comme une condition.

En quittant le domaine strictement ferroviaire, peut-on appliquer ce modèle à d'autres moyens de transports? La navigation à vapeur ou l'automobile s'intègrent-elles dans le même schéma d'analyse? L'historiographie est malheureusement plus discrète en la matière, ni l'une ni l'autre n'ayant encore conquis le cœur de beaucoup de chercheurs (pour la navigation et limitée au Lac Léman, Gigase 2006; pour l'automobile, Merki 2002). Situation étonnante dans la mesure où, si on peut caractériser le 19e siècle comme le siècle de la «conquête de la vapeur», le 20e siècle est marqué par une toute aussi flamboyante «conquête automobile».

L'intérêt porté à la création de stations qui n'ont pas été d'abord atteintes par le chemin de fer satisfait pleinement ce rapport de dépendance et ne remet pas en cause les postulats évoqués. En ce qui concerne la navigation lacustre qui est antérieure aux chemins de fer, son essor touristique semble déterminant dans la promotion de l'espace qu'elle utilise et des localités riveraines. Lugano en est un vibrant exemple (Sulmoni 2009). En ce qui concerne l'automobile, le village de Verbier relié par une route dès 1936 prolongée jusqu'au plateau en 1949 (Deslarzes 1998), Adelboden (Bartaletti 1998), certaines vallées des Grisons (Kuhn 2009), Anzère (Rapillard 2001) s'articulent à cette configuration bien que, en l'occurrence, l'implicite soit souvent de mise: la route libère les potentialités latentes et actionne des initiatives qui ne demandent qu'à être mises en œuvre.

Les effets globaux sur l'économie helvétique sont à la hauteur des réalisations. Même si les estimations restent encore très lacunaires, elles convergent toutes vers le même constat: le poids statistique fait du tourisme, dès la fin du 19e siècle, un élément majeur des richesses créées dans le pays (Gölden 1939; Meuli 1940; Kunz 1949; Püntener 1994).

La conflictualité que l'arrivée de ces modes de transport a suscitée sur le plan mental et psychologique ne doit cependant pas être sous-estimée. La marche en avant, qu'elle soit ferroviaire ou routière, s'est très souvent heurtée à de nombreux écueils. Elle faisait poindre des menaces sur les communautés touchées. Elles sont visibles sur le plan économique (résistances des modes de transports existants), culturel (attachement aux anciennes références mentales), environnemental (crainte d'une destruction du paysage), social (peur d'un bouleversement des hiérarchies), identitaire (perte des repères) dont la traduction sur les plans idéologique et politique est maintenant bien connue (Walter 1990; Le Dinh 1992; Clavien 1992).

Ces résistances multiples posent la question plus générale des rapports entre technologie et tourisme ainsi que des conséquences sur les sociétés locales (Gugerli 1997; Humair 2006, 2007).

Le caractère dépendant de ce lien ne doit pas être vu que sous l'angle de la naïveté d'une historiographie dépassée. La plupart des études recensées ici le conditionnent à l'intervention d'autres paramètres, le plus souvent extra-économiques et extra-technologiques. Mais il est clair que l'admission d'un processus causal n'est pas non plus à renier sous prétexte d'un danger déterministe et téléologique ou d'une technophobie de mauvais aloi. Les différents modes de transport, en changeant les conditions, ont dégagé l'horizon des résistances matérielles et physiques qui pouvaient se présenter. En donnant la possibilité à des populations de se rendre dans des lieux, ils augmentent la possibilité pour ces lieux de devenir des stations pour autant que celles-ci réunissent encore d'autres conditions: logement, intérêt, accueil, prestations, et caetera. C'est dire que, de toute manière, la dépendance évoquée et généralement admise reste partielle.

Cette approche doit encore tenir compte de l'influence du moyen de transport, en tant qu'objet technique, sur le développement touristique. L'utilisation de la notion de «système socio-technique» gagne, à cet égard, à être plus développée dans le sens où «[c]haque transformation majeure de l'offre de transport entraîne un réaménagement de l'ensemble de ces relations» (Bertho Lavenir 2008: 79; Tissot 2004). En d'autres termes, le moyen de transport quel qu'il soit n'induit pas une forme quasi-naturaliste d'un tourisme universellement identifiable en tout lieu et en tout temps. Il s'arrime à des configurations symboliques et matérielles qui prennent justement sens par son arrivée et qui peuvent changer

selon la particularité du mode de transport. Dans cette perspective, un moyen de transport n'est neutre ni sur le plan technologique, ni sur le plan économique, ni sur le plan symbolique, ni sur le plan environnemental, ni sur le plan… touristique. Il établit des façons de voir, des façons d'agir et d'interagir, des façons de vivre qui sont liées à son arrivée et à ses usages. A contrario, le tourisme n'est pas non plus neutre, ni sur le plan technologique, ni sur le plan économique, ni sur le plan symbolique, ni sur le plan environnemental, ni sur le plan de son accessibilité. La fonction touristique agit sur le profil et l'usage du mode de transport. Rapidement prise en compte, quoique de façon inégale selon les cas, dans les potentialités commerciales offertes par l'apparition de nouveaux modes de transport, elle modèle le chemin de fer ou l'automobile (voiture ou car postal) dès leur émergence (Boillat 2007).

Mobilité et tourisme

Relier le transport et le tourisme comme cela a été abondamment fait dans l'historiographie suisse a surtout mobilisé des paramètres économiques et techniques sans pour autant que la dimension sociale et symbolique ne soit absente. Faire déplacer des populations pour leur montrer les beautés naturelles ou les curiosités physiques d'un pays implique que ces populations soient capables de saisir ces beautés et ces curiosités, de les comprendre, de les désirer, de les assimiler et de les revoir. Ebel en distinguait clairement les intérêts dont l'accumulation permettait l'élévation du territoire dans l'ordre touristique. La relation transport – tourisme telle qu'on a pu la dégager est donc encore insuffisante pour comprendre la richesse et le sens des relations qui agissent dans cet enchaînement.

Si la notion de «système socio-technique» prend tout son sens comme on a déjà pu le constater, elle amène à considérer le transport comme autre chose qu'un simple déplacement physique rendu possible par un moyen plus ou moins efficace et dans le but avoué de jouir de lieux et de paysages. La prise en compte de la notion de mobilité est à cet égard opportune, car elle implique une meilleure intégration des aspects socio-symboliques que la notion de transport n'arrive que difficilement à traduire. La mobilité n'est pas qu'un déplacement physique sur un territoire et elle n'est pas synonyme de transport. Elle exprime aussi les déplacements sociaux, professionnels, symboliques qui s'opèrent dans l'acte de se déplacer et qu'un mode de transport certes, permet, mais dont il ne rend pas complètement compte (Kaufmann 2009). La mobilité rend justice aux attentes qu'un déplacement peut suggérer. Elle donne sens au transport et contribue, en l'occurrence, à faire naître et comprendre la fonction touristique.

Etablir une relation entre la mobilité et le tourisme entraîne de s'intéresser aux acteurs qui jouent un rôle dans ce processus. Leur étude traduit la relation offreur – demandeur, producteur – usager, promoteur – consommateur, visiteur – visité dans toutes ces dimensions et impose d'aborder les rapports qui se nouent entre ces multiples intervenants. Comme l'a très bien noté Catherine Bertho Lavenir, cette approche suppose la préexistence d'un désir «impérieux» qu'une mobilité vient satisfaire en donnant la possibilité aux personnes de se déplacer et de réaliser ce désir (Bertho Lavenir 2008). L'histoire des guides de voyage est à ce titre très précieuse parce qu'elle décrypte l'anticipation qui est faite d'un territoire, d'un lieu, d'une ville (Tissot 2000; Lévy 2002; Jemelin-Devanthery 2006). L'esthétique et l'imaginaire s'imbriquent pour déterminer les modes de perceptions qu'on en a eus, à un moment donné (Walter 1992; Walter 2005; Vincent 2009).

Mais cette relation s'arrime aussi aux mécanismes qui font d'un déplacement un acte social, précisément dans le sens où l'entend la notion de mobilité. Trois aspects seront plus précisément abordés ici, aspects qui manquent encore en Suisse cruellement d'études: le voyage, la destination et l'hôtel.

Le voyage touristique s'inscrit dans un contexte technique et économique, mais aussi émotionnel et psychologique, dont le voyageur, consciemment ou non, est le porteur. Dans un livre qui reste une référence, Wolfgang Schivelbusch en a précisé les termes (Schivelbusch 1990). La perception ferroviaire n'est pas un acte innocent. Le train pousse le voyageur à s'approprier le paysage qui défile et qui se volatilise. Il en va de même des autres modes de transport qui reconfigurent la perception du paysage en fonction de leur point de vue et de ce qu'ils permettent de voir ou de ne pas voir (Desportes 2005). L'introduction de la vitesse modifie cette perception, mais son ancrage dans un mode de transport en détermine les possibilités (Studeny 1995). Dans cette perspective, le voyage touristique est un lieu majeur de construction du paysage (Urry 2002). Il en est même le but avoué. Pour l'Allemagne, le travail de Cord Pagenstecher en a montré toutes les potentialités. En s'inspirant des méthodologies d'une histoire visuelle, il dégage notamment des albums de photos et des souvenirs de vacances les éléments constitutifs de cette fabrique à images que le tourisme contribue à dévoiler et qui fait partie intégrante, économiquement et socialement, de sa substance (Pagenstecher 2003). L'historiographie helvétique reste encore malheureusement trop silencieuse sur ces mécanismes d'appropriation même si des essais, encore isolés, en ont montré toute la pertinence et la richesse (Speich 2003; Burri 2003).

La dimension sexuelle ou «genrée» (répartition femmes/hommes), celle liée au statut (répartition célibataires/mariés), générationnelle (répartition personnes âgées/adultes/jeunes), sociale (répartition en classes de voyage pour les trains, en type de voitures pour les automobiles) soulignent la spécificité du regard qui

est porté mais aussi des multiples expériences qui sont réalisées (Engelberg 2002; Wirz 2007). Voir, c'est aussi être vu. A cet égard, la distinction porte en elle la création de profils touristiques qui peuvent se superposer dans un même lieu tout en s'évitant soigneusement (Schumacher 2002). A l'échelle de l'historiographie suisse, il y a une urgente nécessité à tenir enfin compte de ces configurations.

La destination conditionne aussi le type de mobilité, car sa détermination s'associe à des facteurs très complexes. L'importance mise par l'historiographie sur l'arrivée d'un mode de transport n'est pas usurpée on l'a vu, mais elle ampute l'analyse du processus qui mène une localisation quelle qu'elle soit à devenir une station reconnue et appréciée. La promotion d'une station résulte, au-delà d'un raccordement à une ligne ferroviaire ou à une route, d'une activation d'acteurs intéressés par la dynamique touristique. La construction d'un chemin de fer de montagne, comme le Montreux–Oberland bernois, illustre la forte prégnance de milieux locaux – bancaires, politiques, économiques, techniques, juridiques – dans la réalisation, ce qui n'interdit pas l'intervention de milieux nationaux et internationaux (Tissot 2004). L'imbrication de ces strates démultiplie la puissance des initiatives. Mais l'établissement d'une ligne ne résout par la question de la création même (Senn 1918). Pour Lugano, Stefano Sulmoni a souligné les efforts des sociétés d'initiatives pour promouvoir la cité (Sulmoni 2005). Ces offices jouent des rôles fédérateurs et monopolisateurs sur les profils donnés à la destination mais ils jouent aussi un redoutable rôle de lobbies sur les pouvoirs publics ainsi que de socialisation et d'acculturation de la population autochtone. Ils participent à la mise en spectacle des lieux: assainissement, embellissement, réglementation du trafic intérieur, aménagement d'infrastructures (quais, esplanades, casinos, distractions, et caetera). Ces acteurs essayent de donner une touche particulière, un caractère marquant aux lieux qu'ils désirent promouvoir ou vendre. Il ne s'agit pas simplement d'imiter les expériences qui se sont réalisées dans le voisinage ou dans d'autres contrées. Il s'agit de donner à la région ou à la station que l'on désire promouvoir les caractéristiques essentielles qui vont la faire connaître et la faire distinguer dans un environnement qui peut servir de références mais qui, dans le même temps, doit être repoussé (Lüthi 2006).

La grammaire touristique s'associe à une conception polysémique des initiatives, basées soit sur des canons géographiques et culturels déterminés, soit sur la référence à l'authenticité supposée des lieux proposés, soit sur l'audace des promoteurs et des partenaires, leur puissance créative et leur assise politico-économique dans la région ou la ville considérée (Huber 1986; Bavaud 1998; Tissot 2009; Kuhn 2009). De ce point de vue, la tache d'huile touristique ne doit pas être comprise comme l'imprégnation d'un territoire selon un processus monocolore et visqueux. L'imitation n'est pas la seule modalité qui rend possible une

création même si elle est au cœur d'un développement plus général et la matière première utilisée identique.

L'hôtellerie représente un autre lieu essentiel où les mobilités convergent. Elle rassemble déjà les signes distinctifs de populations qui parcourent les routes helvétiques au cours du 18e siècle, mais surtout dès la fin des guerres napoléoniennes (Kümin 2003). L'affinement de la notion répond aux exigences particulières des populations qui, peu à peu, y trouvent un toit: goût, sécurité, confort, propreté, calme s'additionnent pour faire de l'hôtel un espace privilégié dans le développement touristique. Un lieu n'est désirable que s'il conjugue son intérêt aux structures d'accueil qui en permettent la jouissance. Dès le milieu du 19e siècle, toute l'Europe, mais aussi l'Amérique, se couvrent ainsi d'une myriade d'établissements qui intègrent ces références, mais qui à terme rivalisent entre eux en les solidifiant ou en les anticipant (Pevsner 1976).

Dans cet enchaînement, l'hôtellerie en vient à assumer une fonction très importante d'espace social. Elle joue un rôle «d'interface» qui lie des configurations diverses (politiques, économiques, financières, culturelles, médicales, artistiques, et caetera) à des références communes sur les plans matériel et symbolique. C'est un espace de rencontre, un véritable centre social qui favorise les contacts, permet les discussions: discussions d'affaires, négociations politiques et diplomatiques, négociations de contrats, préparatifs à des traités, signature de traités (Crouzet 1996; Müller 2008). Il s'inscrit dans une multifonctionnalité qui en fait sa force.

A côté des monographies éditées à l'occasion d'anniversaires ou d'études des milieux professionnels qui se révèlent parfois d'une richesse incontestable (Maillard 2008; Gindraux 1993), les intérêts se sont surtout portés sur l'histoire des bâtiments. Ces travaux mettent en évidence l'évolution des formes architecturales ainsi que les supports matériels et symboliques sur lesquels elles se sont développées (Rucki 1989; Flückiger-Seiler 2001, 2003) ou encore les architectes qui en ont dessiné les plans (Lüthi 2001). La nature de ces développements et les modalités de ce dynamisme n'ont encore que modérément provoqué des études (Humair 2009). Pour le cas lausannois, un double mouvement caractérise son tissu hôtelier jusqu'à la Première Guerre mondiale: à côté de la multiplication des bâtiments, la diversification traduit l'adaptation du tissu hôtelier aux goûts d'une clientèle très diversifiée. Ces impulsions s'associent à une grande hétérogénéité dans la gestion et l'exploitation des établissements: à côté d'une prédominance de l'élément masculin dans les hôtels et les auberges, l'élément féminin se retrouve à la tête d'une quantité de petites unités (les pensions et les pensionnats notamment) qui structurent l'ensemble en un tissu très composite (Tissot 1999; Pavillon 2006). A Genève, l'hôtellerie de luxe reconfigure au cours du 20e siècle la ville en créant une nouvelle centralité par le regroupement des grands établissements hôteliers et la proximité des établissements bancaires sis à

quelques encablures. Dans le même mouvement, magasins et boutiques de luxe (horlogerie, bijouterie, vêtements, et caetera) prolifèrent aux alentours de tous ces établissements ou dans les hôtels mêmes. Ce processus conduit à l'émergence d'une nouvelle frontière du luxe qui donne à tous ces hôtels un rôle de premier plan (Tissot 2007). A Lugano, la croissance hôtelière transforme l'espace urbain avec l'abandon de la vieille ville et l'aménagement de nouveaux établissements le long de la rive du lac et dans la haute ville (Sulmoni 2009). Ces mobilités induisent clairement des effets économiques dont on peut voir presque partout les indices (Barberini 1929). Chantiers de construction, artisanat, boutiques, promotion immobilière profitent pleinement de ce bouillonnement et bouleversent la société ambiante (Brunner 1981; Wyssbrod 1992; Antonietti 2000; Conzett 2003; Rinaldi 2006). Mais à l'intérieur de l'hôtel, le bouillonnement est aussi frappant: les créations de métiers attestent de la vigueur du secteur et activent des mobilités professionnelles de grande ampleur, malheureusement encore mal connues (Fischbacher 1991).

Cette dynamique hôtelière s'inscrit aussi dans un contexte qui lui donne toute sa force et dont la Suisse est porteuse, notamment avec le développement des pensionnats. Outre l'enseignement qui y est prodigué, les pensionnats sont des lieux d'apprentissage du tourisme par la connaissance et la fréquentation des lieux qui s'y produisent. Le tourisme se sert d'une familiarité qui voit les mêmes personnes revenir, de l'époque du pensionnat à l'âge de l'hôtel (Salvador 1989; Spichiger 2005). Le même constat peut être tiré du développement que connaît le tourisme médical (Wyder 2003; Reichler 2005) ou le tourisme sportif (Busset 2006). L'espace hôtelier agit comme un puissant révélateur des mobilités qui entourent et structurent les nébuleuses touristiques.

Tourisme, transport, mobilité

En disséquant les liens entre tourisme, transport et mobilité, l'historiographie suisse a abattu déjà un travail considérable. La complexité de ces relations rend le travail délicat parce qu'il s'opère souvent sur des modes inconscients qui envisagent trop souvent cette triangulation comme une évidence. Elle est dans tous les cas malicieuse car cette association, loin de n'être qu'une superposition, fait jouer entre eux des éléments que tout peut opposer mais qui peuvent s'imbriquer dans un système plus ou moins cohérent. Cet emboîtement n'est ni simple ni mécanique et se conçoit souvent comme un périlleux exercice d'équilibrisme. Nos propos ne prétendent donc pas faire le tour d'une question qui, sur bien des points, reste encore ouverte. S'ils émettent des signaux positifs, c'est qu'au moment où ils sont jetés sur le papier, diverses initiatives annoncent d'heureux

développements qui viendront combler les lacunes constatées (Schiedt 2009). Plusieurs projets ambitionnent d'explorer, soit au niveau local, régional, cantonal, national ou sectoriel, les trop nombreuses zones d'ombre: le lac Léman, la vallée d'Urseren, Lucerne, le Tessin font l'objet d'études très précises sur les modalités qui ont entraîné ces lieux à devenir des pôles touristiques. Des thèses de doctorat ambitionnent aussi d'examiner le rôle des associations de tourisme que ce soit au niveau national (l'Office nationale suisse du tourisme) ou régional alors que les Archives hôtelières suisses, fondation soutenue par l'Association suisse des hôteliers, amorcent une vaste politique d'inventaires de fonds et d'exploitation historique. Si le chemin est encore long, il est entamé. Rappelons que l'invitation de Johann Ebel, citée en introduction de ce texte, s'adressait aussi aux historiens. Si pendant longtemps, on a pu croire que ceux-ci restaient à moitié sourds à cette histoire, la conviction est acquise aujourd'hui que l'appel est entendu.

Bibliographie

Antonietti Thomas (2000), *Bauern – Bergführer – Hoteliers. Fremdenverkehr und Bauernkultur. Zermatt und Aletsch 1850–1950,* Baden.

Bairoch Paul (1989), «Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours», *Revue suisse d'histoire* 39, 35–57.

Balthasar Andreas (1993), *Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht,* Basel.

Barberini Emma (1929), *L'Industrie Hôtelière et le Tourisme en Suisse de 1914 à 1925,* St. Maurice.

Bartaletti Fabrizio (1998), «Adelboden. Una grande stazione alpina fra tradizione e modernità», *Studi e Ricerche di Geographia* 2, 199–251.

Bavaud Serge (1998), *L'action de la Société de développement de la ville de Fribourg (1899–1960),* mémoire de licence, Fribourg.

Bertho Lavenir Catherine (2008), «Développement des transports et transformations du tourisme. Du bateau à vapeur à l'automobile: évolution d'un ‹système socio-technique› (XIXe–XXe siècles)», *traverse* 1, 79–93.

Boillat Johann (2007), *Une ligne à travers les montagnes. La première compagnie de chemin de fer du Locle à Neuchâtel: Le Jura industriel (1857–1865),* Neuchâtel.

Brunner Hansruedi (1981), *Luzerns Gesellschaft im Wandel. Die soziale und politische Struktur der Stadtbevölkerung, die Lage in den Fremdenverkehrsberufen und das Armenwesen 1850–1914,* Luzern.

Buchli Paul (1949), «Le rôle des chemins de fer dans le tourisme», in Thiessing René, Paschoud Maurice (éd.), *Les chemins de fer suisses après un siècle,* vol. 1, Neuchâtel, 339–350.

Burri Monica (2003), «Von der Mobilität soziotechnischer Artefakte. Nach Vorbild der Rigibahn gebaute Bergbahnen in Europe und Übersee», in Burri Monika, Elsasser Kilian T., Gugerli David (Hg.) (1997), *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970,* Zürich, 111–130.

Busset Thomas (éd.) (2006), *Pour une histoire des sports d'hiver,* Neuchâtel.

Clavien Alain (1992), «Valais, identité nationale et industrie des étrangers, (1900–1914)», in *Le Valais et les étrangers XIXe–XXe siècles,* Sion, 247–268.

Conzett Silvia (2003), *Wie s esie gsin ischt. Landwirtschaft und Tourismus in Tschiertschen im 20. Jahrhundert,* Chur.

Crouzet François (1996), «Caux et St. Moritz: une famille anglaise dans les Alpes, 1905–1909», in Körner Martin et Walter François (éd.), *Quand la montagne aussi a une histoire. Mélanges offerts à Jean-François Bergier,* Berne, 385–392.

Deslarzes Bertrand (1998), *Verbier, tourisme et mutation, 1939–1960,* Fribourg.

Desportes Marc (2005), *Paysages en mouvement: Transports et perception de l'espace XVIIIe–XXe siècle,* Paris.

Ebel Johann Gottfried (1818), *Manuel du voyageur en Suisse,* 4e éd. en français, Paris.

Elsasser Kilian, Bärtschi Hans-Peter (Hg.) (1997), *Kohle, Strom und Schienen. Die Schweiz erobert,* Zürich.

Engelberg ist ganz anders geworden. Tourismus aus weiblicher Sicht (2002), Verein Frauen in Nidwalden und Engelberg: Geschichte und Geschichten, Stans.

Fischbacher Marianne (1991), *So ging man eben ins Hotel … Domleschger Hotelangestellte im Engadin der Zwischenkriegszeit,* Chur.

Flückiger-Seiler Roland (1997), «Zur Geschichte des Tourismus in der Schweiz», in *Denkmalpflege und Tourismus. Interdisziplinäre Tagung in Davos,* 16.–18. 9. 1992 im Auftrag des Kantons Graubünden, Bozen, 73–139.

Flückiger-Seiler Roland (2001), *Hotel Träume zwischen Gletschern und Palmen,* Baden.

Flückiger-Seiler Roland (2003), *Hotel Paläste zwischen Traum und Wirklichkeit,* Baden.

Frey Thomas, Vogel Lukas (1997), *Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüssen … Verkehrsintensivierung in der Schweiz 1870–1910. Ihre Auswirkungen auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur,* Zürich.

Frey Thomas (1997), «Bergbahnen und Tourismus: Die Kommerzialisierung der Alpen», in Elsasser Kilian, Bärtschi Hans-Peter (Hg.), *Kohle, Strom und Schienen. Die Schweiz erobert,* Zürich, 86–107.

Frey Thomas, Schiedt Hans-Ulrich (2003), «Die internationale Erreichbarkeit von alpinen Schweizer Tourismuszentren 1850–1930 am Beispiel der Rigi», in Burri Monika, Elsasser Kilian T., Gugerli David (Hg.). *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970,* Zürich, 219–235.

Frey Thomas, Schiedt Hans-Ulrich (2005), «Wie viel Arbeitszeit kostet die Freizeitmobilität? Monetäre Reisekosten in der Schweiz, 1850–1910?», in Gilomen Hans-Jörg, Schumacher Beatrice, Tissot Laurent (Hg.), *Freizeit und Vergnügen vom 14. bis zum 20. Jahrhundert,* Zürich, 157–171.

Gigase Marc (2006), «Navigation à vapeur et essor touristique au XIXe siècle dans l'arc lémanique», *Revue historique vaudoise* 114, 149–161.

Gindraux Philippe (1993), *L'art et la manière: l'Ecole hôtelière de Lausanne: 100 ans d'excellence,* Lausanne.

Gölden Hubert (1939), *Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs 1890–1935,* Zürich.

Grob Jean-Manuel (1996), *Champéry: «l'industrie des étrangers». 1839–1939,* Sierre.

Gugerli David (1997), «Wie die Jungfrau zu ihrer Bahn gekommen ist? Technische Naturbeherrschung an einer anthropomorphischen Landschaft», *Kunst + Architektur in der Schweiz* 48, 42–55.

Huber Peter (1986), *Luzern wird Fremdenstadt,* Luzern.

Humair Cédric (2006), «Tourisme et technologies de transport dans l'arc lémanique: le cas du premier funiculaire à câble suisse entre Lausanne et Ouchy (1869–1914)», *Revue historique vaudoise* 114, 213–225.

Humair Cédric (2007), «Ville, tourisme et transport: la Compagnie du chemin de fer Lausanne–Ouchy (1869–1914)», *Entreprises et histoire* 47, 11–25.

Humair Cédric (2009), «The hotel industry and its importance in the technical and economic development of a region: the Lake Geneva case (1852–1914)», Paper presented at the XVth World Economic History Congress. Session Hotel industry in a long historical perspective: forms, governance and actors (18th–21st centuries), Utrecht.

Hunziker Walter (1947), *Un siècle de tourisme en Suisse: 1848–1948*, Berne.
Jemelin Devanthery Ariane (2006), «Lausanne dans les guides de voyage des XVIIIe siècle et XIXe siècles», *Revue historique vaudoise* 114, 35–48.
Kälin Adi (1985), *Die touristische Erschliessung der Rigi und die Situation in den Fremdenverkehrsberufen (1800–1870)*, Lizentiatsarbeit, Zürich.
Kaufmann Vincent (2009), «Mobility: Trajectory of a Concept in Social Sciences», in Gijs Mom, Pirie Gordon, Tissot Laurent (ed.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel, 41–60.
König Wolfgang (2000), *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939*, Frankfurt a. M.
Krapf Kurt (1962), «Der Fremdenverkehr», in Behrendt Richard et al. (Hg.), *Strukturwandlungen der schweizerischen Wirtschaft und Gesellschaft. Festschrift für Fritz Marbach zum 70. Geburtstag*, Bern, 132–139.
Kuhn Konrad J. (2009), «Heilquellen und Kurorte. Überlegungen zur Geschichte des alpinen Tourismus im Bündner Vorderrheintal», *Geschichte der Alpen* 14, 199–212.
Kümin Beat (2003), «Vormodernes Gastgewerbe und früher Tourismus in den bernischen Alpen», in Leonardi Andrea, Heiss Hans (Hg.), *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum, 18.–20. Jh.*, Innsbruck, 281–300.
Kunz Beat Rudolf (1949), *Die Bedeutung des Auslandsfremdenverkehrs für die schweizerische Volkswirtschaft*, Bern.
Le Dinh Diana (1992), *Le Heimatschutz, une ligue pour la beauté*, Lausanne.
Lévy Bertrand et al. (2002), *Le tourisme à Genève. Une géographie humaine*, Genève.
Lüthi Dave (éd.) (2001), *Eugène Jost: architecte du passé retrouvé*, Lausanne.
Lüthi Dave (2006), «Lavaux-Palace. L'invention d'une région touristique – 1860–1920», *Revue historique vaudoise* 114, 181–193.
Maillard Nadja (éd.) (2008), *Beau-Rivage Palace*, Gollion.
Martinelli Luca (1991), *Appunti per una storia del turismo ottocentesco ai laghi italiani*, mémoire de licence, Fribourg.
Merki Christoph Maria (2002), *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien.
Merki Christoph Maria (2004), «Destinationsmanagement im 19. Jahrhundert am Beispiel von Zermatt», *Histoire des Alpes* 9, 181–201.
Meuli Richard (1940), *Le tourisme grison et son rôle dans l'économie cantonale des Grisons*, Genève.
Müller Bertrand (2008), «Construire l'événement: Hôtellerie de luxe et diplomatie. Le Beau-Rivage Palace et la Conférence de Lausanne de 1922–1923», in Maillard Nadja (éd.), *Beau-Rivage Palace*, Gollion, 116–128.
Pacini Yan (2006), *La compagnie du chemin de fer du Martigny au Châtelard (MC), ligne du Valais à Chamonix, entre enjeux locaux, nationaux et internationaux (1906–1919)*, mémoire de licence, Genève.
Pagenstecher Cord (2003), *Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History: Urlaubsprospekte, Reiseführer, Fotoalben, 1950–1990*, Hamburg.
Pavillon Olivier (2006), «Un exemple d'hébergement touristique à Lausanne au milieu du XIXe siècle. La pension Chevalier», *Revue historique vaudoise* 114, 57–66.
Perriard-Volorio Myriam (1996), «Histoire du tourisme dans la vallée du Trient (1860–1945)», *Annales valaisannes*, 105–152.
Pevsner Nikolaus (1976), *A History of Building*, Princeton.
Püntener Peter (1994), «Der Beitrag des Fremdenverkehrs zur Entwicklung der Schweizer Wirtschaft (1850–1913)», in Ernst Andreas et al. (Hg.), *Kontinuität und Krise. Sozialer Wandel als Lernprozess. Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Schweiz*, Zürich, 51–59.

Rapillard Fabrice (2001), *Le développement d'une station touristique en Valais et son impact sur la communauté locale: Anzère-Ayent: 1957–1977,* mémoire de licence, Genève

Reichler Claude (2002), *La découverte des Alpes et la question du paysage,* Chêne-Bourg, Genève.

Reichler Claude (éd.) (2005), *Le bon air des Alpes – The good alpine air,* Grenoble, Paris.

Rinaldi Eléonore (2006), «La construction des hôtels de Montreux et les Italiens à la fin du XIXe siècle», *Revue historique vaudoise* 114, 241–252.

Rucki Isabelle (1989), *Das Hotel in den Alpen. Die Geschichte der Oberengadiner Hotelarchitektur von 1860 bis 1914,* Zürich.

Salvador Rafaël (1989), *Les pensionnats de jeunes filles à Lausanne au tournant du siècle,* mémoire de licence, Lausanne.

Schärli Arthur (1984), *Höhepunkte des schweizerischen Tourismus in der Zeit der Belle Epoque unter besonderer Berücksichtigung des Berner Oberlandes,* Bern.

Schiedt Hans-Ulrich (2009), «Swiss Traffic History – A Research Report», in Gijs Mom, Pirie Gordon, Tissot Laurent (ed.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility,* Neuchâtel, 206–213.

Schivelbusch Wolfgang (1990), *Histoire des voyages en train,* Paris (1977 pour l'édition allemande).

Schueler Judith (2008), *Materialising Identity. The Co-construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity,* Den Haag.

Schumacher Beatrice (2002), *Ferien. Interpretationen und Popularisierung eines Bedürfnisses. Schweiz 1890–1950,* Wien.

Senn Henri-Georges (1918), *La Suisse et le tourisme,* Lausanne.

Simonett Jürg (1986), *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert,* Chur.

Speich Daniel (2003), «Recht und Links der Eisenbahn. Zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt», in Burri Monika, Elsasser Kilian T., Gugerli David (Hg.), *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970,* Zürich, 91–110.

Spichiger Rachel (2005), «Les pensionnats de jeunes filles», in *Pays-d'Enhaut. Lieux historiques vivants,* Rossinière, 75–106.

Studeny Christophe (1995), *L'invention de la vitesse. France, XVIIIe–XXe siècles,* Paris.

Sulmoni Stefano (2005), «Pro Lugano: une société au service de l'aménagement d'espaces de loisirs (1888–1919)», in Gilomen Hans-Jörg, Schumacher Beatrice, Tissot Laurent (Hg.), *Freizeit und Vergnügen vom 14. bis zum 20. Jahrhundert,* Zürich, 143–156.

Sulmoni Stefano (2010), «Système de transport et développement touristique: le cas de la ville de Lugano et de ses alentours pendant la Belle Epoque (1880–1920)», in Schiedt Hans-Ulrich et al. (éd.), *Histoire des transports,* Société suisse d'histoire économique et sociale 25, Zurich.

Thiessing René, Paschoud Maurice (éd.) (1949–1965), *Les Chemins de Fer Suisses après un Siècle: 1847–1947: ouvrage commémoratif du Département fédéral des postes et des chemins de fer,* 5 vol., Neuchâtel, Paris.

Tissot Laurent (1999), «Hôtels, pensions, pensionnats et cliniques: fondements pour une histoire de «l'industrie des étrangers» à Lausanne, 1850–1920», in Studer Brigitte, Tissot Laurent (éd.), *Le passé du présent. Mélanges offerts à André Lasserre,* Lausanne, 69–88.

Tissot Laurent (2000), *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle,* Lausanne.

Tissot Laurent (2001), «La Gruyère touristique: un développement contrasté», in *Cahiers du Musée Gruérien. Le tourisme,* 7–14.

Tissot Laurent (2004), «A travers les Alpes: le Montreux-Oberland Bernois ou la construction d'un système touristique, 1900–1970», *Histoire des Alpes* 9, 227–244.

Tissot Laurent (2006a), «La quête du haut: les lignes ferroviaires touristiques dans le canton de Vaud jusqu'à la seconde guerre mondiale», *Revue historique vaudoise* 114, 195–212.

Tissot Laurent (2006b), «Développement des transports et tourisme: quelles relations?», *traverse* 1, 31–37.

Tissot Laurent (2007), «L'hôtellerie de luxe à Genève (1830–2000). De ses espaces à ses usages», *Entreprises et Histoire* 1/46, 17–33.

Tissot Laurent (2009), «La philosophie du Saint-Gothard ou la naissance d'un profil touristique alpin», in *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre all'AlpTransit: atti del Convegno internazionale di studi sulle transversali alpine svoltosi a Locarno*, il 17–19 ottobre 2007, Bellinzona, 147–159.

Tissot Laurent (2010), «Les chemins de fer en Suisse au 19e siècle: état de lieux», *Revue d'histoire des chemins de fer,* Paris, à paraître.

Urry John (2002), *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies,* London.

ViaStoria, Elsasser Kilian (Hg.) (2007), *Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn,* Zürich.

Vincent Patrick (2009), *La Suisse vue par les écrivains de langue anglaise,* Lausanne.

Walter François (1990), *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIIIe siècle à nos jours,* Genève.

Walter François (1992), «Lieux, paysages, espaces. Les perceptions de la montagne alpine du XVIIIe siècle à nos jours», in Bergier Jean-François et al. (éd.), *La découverte des Alpes, Itinera* 12, 14–34.

Walter François (2005), «La montagne alpine: un dispositif esthétique et idéologique à l'échelle de l'Europe», *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 52, 64–87.

Wirz Tanja (2007), *Gipfelstürmerinnen. Eine Geschlechtergeschichte des Alpinismus in der Schweiz 1840–1940,* Baden.

Wyder Margrit (2003), *Kräuter, Kröpfe, Höhenkuren. Die Alpen in der Medizin – Die Medizin in den Alpen*, Zürich.

Wyssbrod Anne (1992), «Chantiers hôteliers», in Gubler Jacques et al., *Une menuiserie modèle. Les Held de Montreux. Institut de théorie et d'histoire de l'architecture,* Yens, Morges, 85–110.