

Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen
Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes
Band: 24 (2019)

Artikel: L'arc lémanique, berceau du tourisme alpin : enseignements des humanités numériques sur l'histoire du voyage dans les Alpes occidentales (1750-1830)
Autor: Girardin, Jordan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-864727>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'arc lémanique, berceau du tourisme alpin

Enseignements des humanités numériques sur l'histoire du voyage dans les Alpes occidentales (1750–1830)

Jordan Girardin

Zusammenfassung

Die Genferseeregion – Wiege des alpinen Tourismus. Digitale Geisteswissenschaften zur Erforschung der Geschichte des Reisens in den Westalpen (1750–1830)

Die Genferseeregion spielte eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung der Verkehrswege in den Westalpen während der Aufklärung und damit auch bei der Entstehung einer kognitiven Bildwelt und räumlicher Darstellung des Alpenraums. Der Beitrag zeigt die Bedeutung der Genferseeregion anhand eines digitalen Ansatzes auf, der die quantitative Methode der numerischen Analyse sowie die qualitative Methoden einer Analyse von Reiseberichten in sich eint, und diese beiden Ansätze mithilfe von Werkzeugen der digitalen Visualisierung zum Ausdruck bringt.

En 1814, alors que la défaite de Napoléon se traduit par la réouverture du continent européen à la libre circulation, notamment des Britanniques, le voyageur irlandais Richard Boyle Bernard se tient au sommet du Jura dans son voyage qui le mène du Royaume-Uni jusqu'en Italie. C'est alors qu'il s'exclame en apercevant enfin le Lac Léman et le panorama qui l'entoure: «After having travelled for many hours amongst a succession of gloomy mountains, which afford nothing that can either interest or enliven, I never recollect feeling a greater sensation of delight and astonishment, than when, from the summit of one of the mountains of Jura, I first beheld the lake and city of Geneva, backed by the mountains of Savoy, and by the Alps, which, even at this vast distance, made all the other

mountains we had passed appear but trivial. It is by contrast that all pleasures are heightened, and even the tour which I afterwards made amongst the Alps, did not lessen the force of that impression which the sudden appearance of this magnificent spectacle had left upon my mind».¹ Cette citation, semblable à de nombreuses autres descriptions publiées par des voyageurs arrivant en Suisse par le Jura, traduit un sentiment d'assimilation de la région lémanique à une «arrivée dans les Alpes». Bien que le caractère alpin de l'arc lémanique soit contestable d'un point de vue strictement géographique – le lac en lui-même se situe en effet entre Alpes et Jura – le rôle qu'il a joué dans le développement du tourisme alpin au cours des XVIII^e et XIX^e siècles le place incontestablement dans l'espace humain, socio-culturel, économique et politique des Alpes. Pour les voyageurs eux-mêmes, la présence des montagnes, adjacentes au Léman sur sa face sud, leur permet une description commune de ce paysage.

C'est dans la deuxième partie du XVIII^e et dans la première partie du XIX^e siècle que les Alpes sont devenues un espace propice au voyage et popularisé en tant que tel.² De tous temps on a traversé les Alpes pour de nombreuses raisons (économiques, religieuses, politiques, familiales, personnelles), mais ce n'est qu'à partir du siècle des Lumières que les espaces naturels, les montagnes, et en particulier les Alpes, suscitent un engouement intellectuel, culturel et physique qui ne cessera jusqu'à nos jours.³ Si ce succès peut être expliqué de nombreuses manières, notamment relatives à l'histoire des idées, la perception de la nature, et l'évolution de l'esthétique, il est nécessaire de s'intéresser aux représentations cognitives des voyageurs qui, via leurs écrits, ont su décrire l'espace alpin et transmettre ainsi leurs cartes cognitives⁴ personnelles à leurs lecteurs, qui par la suite ont utilisé ces récits comme guides de voyage.⁵

Il serait possible d'offrir une image cohérente des représentations de l'espace par les voyageurs à travers les récits viatiques et autres descriptions disponibles. C'est d'ailleurs ce qu'une partie de ce travail s'attèlera à faire. Cependant, le développement récent des *digital humanities*, ou humanités numériques, nous permet de mettre en exergue des dynamiques, équilibres, et représentations spatiales jusqu'alors difficiles à identifier et décrire via une simple analyse de texte.⁶ En effet, le processus de visualisation graphique des données constitue un outil heuristique indéniable, capable de présenter à un lecteur un ensemble d'informations impossible à transmettre d'une manière aussi intuitive et rapide via une explication textuelle. Ainsi, cet article questionnera le rôle du Lac Léman et de sa région étendue; il offrira une réponse soutenue par la lecture de nombreux récits de voyage et autres publications viatiques⁷, et par l'introduction

de méthodes attribuées aux humanités numériques. À travers les expressions «Lac Léman», «espace lémanique» ou «arc lémanique», cet article entend en réalité inclure un espace plus large, gravitant autour du lac en lui-même mais s'étendant également vers les vallées de l'Arve et du Rhône, en raison de l'interdépendance touristique que chaque lieu entretient avec la région du Léman. Comme nous le montrerons au cours de cet article, le Lac Léman était un important lieu de passage pour les voyageurs d'Europe occidentale – Grande-Bretagne, Paris, espace rhénan – à destination de la vallée de Chamonix et du Valais, afin de rejoindre l'Italie par le Col du Simplon. Cet emplacement-clé, connecté aux lieux les plus prisés par les premiers touristes alpins, donne ainsi au Léman un statut unique dans les contours de l'espace alpin.

La principale méthodologie empruntée aux humanités numériques dans cet article sera l'utilisation d'une base de données d'environ mille voyageurs ayant visité les Alpes entre 1732 et 1832. Cette base de données, élaborée tout au long de mon travail doctoral de 2013 à 2016⁸, fut initialement construite grâce au travail réalisé par Gavin de Beer dans les années 1940 et offrant une liste très détaillée des itinéraires de voyageurs en Suisse à travers plusieurs siècles.⁹ Cette liste fut numérisée pour la période souhaitée, puis agrémentée de sources supplémentaires rencontrées par la suite au sein d'archives ou de bibliothèques. Si cette base de données n'est évidemment pas exhaustive, et se concentre surtout sur les Alpes occidentales, elle permet une compréhension globale des évolutions des itinéraires alpins utilisés par les auteurs de récits de voyage, et permet par la suite une lecture plus attentive des sources en question, en fonction de l'intérêt que l'itinéraire choisi peut susciter. Cette base de données, à l'instar de l'analyse proposée par cet article, ne saurait être satisfaisante dans le cadre d'une étude du tourisme des Alpes centrales et orientales ou de la visite des Alpes par des voyageurs d'Europe centrale et orientale ou d'Asie. Cependant, cette méthodologie se révèle particulièrement utile dans l'étude des voyageurs occidentaux visitant les Alpes de la Suisse occidentale et de Savoie. En effet, l'impact de leurs voyages et des écrits qui en découlent, fictifs ou non, sur la perception des Alpes dans les mentalités ouest-européennes reste central.

À partir de cette base de données, nous sommes en mesure de géolocaliser les itinéraires récoltés, et de produire ainsi des cartes numériques qui sont en mesure de visualiser de manière plus heuristique et intuitive les grandes dynamiques spatiales au sein des Alpes. C'est là que l'adage «une image vaut mille mots» se révèlera particulièrement juste. En effet, la convergence de centaines d'itinéraires différents et de multiples statistiques les accompagnant, ne peut se faire de manière

intuitive que via une représentation visuelle des données. La combinaison de cette méthodologie avec une analyse plus classique des textes en eux-mêmes nous permettra donc de dégager trois grands axes démontrant le rôle crucial que l'arc lémanique a joué dans les débuts du tourisme alpin. Dans un premier temps, il s'agira de prouver la présence centrale du Léman dans les itinéraires alpins, grâce à sa morphologie et son emplacement. Dans un deuxième temps, nous nous intéresserons au rôle de la ville de Genève comme centre névralgique des réseaux de voyageurs. Enfin, l'article présentera l'arc lémanique comme un «circuit fermé», offrant aux voyageurs une image complète des Alpes, plaçant donc cet espace comme un lieu indispensable et autosuffisant dans la création d'un tourisme alpin.

Une morphologie favorable à l'exploration et au passage

D'un premier constat, quasi instantané en observant une carte de l'espace alpin, on peut facilement comprendre le rôle que la région lémanique a pu jouer dans le développement des axes de voyage à travers les Alpes. Le lac étant en forme d'arc, chacune de ses extrémités est prolongée par un centre ou axe de communication principal: à l'ouest, il s'agit de Genève; à l'est, de la vallée du Rhône à destination du Valais et de l'Italie. Depuis Genève, comme la section suivante se chargera de l'expliquer, les routes principales se prolongent à destination de Lyon et de Chamonix. Au nord du Léman, la ville de Lausanne sert de lieu de transition et d'intérêt pour les visiteurs, tout en se situant au centre du triangle de circulation Genève – Simplon – Berne. Au sud, ce sont les Alpes qui s'imposent au voyageur, et comme nous l'avons déjà remarqué, ce panorama-ci permet une assimilation entre le lac et son environnement montagneux.

Cependant, si l'arc lémanique a ainsi créé les conditions d'une telle popularité parmi les voyageurs, c'est un autre arc naturel qui interagit avec le Léman pour ainsi créer des lieux de passage fréquentés: il s'agit du Jura. En effet, la forme étendue de l'arc jurassien rend tout évitement peu probable. Si beaucoup de voyageurs arrivent dans la région lémanique via Bâle ou Lyon, la majorité de voyageurs en provenance de Paris ou de Grande-Bretagne choisissent la traversée du Jura, qui malgré sa géologie peu avantageuse, constitue le trajet le plus court. Les villes de Dijon, Besançon et Pontarlier font office de point de passage, Pontarlier étant un lieu important de transition afin d'effectuer les contrôles douaniers et les éventuels changements de voiture et de voiturier avant d'entrer en Suisse.

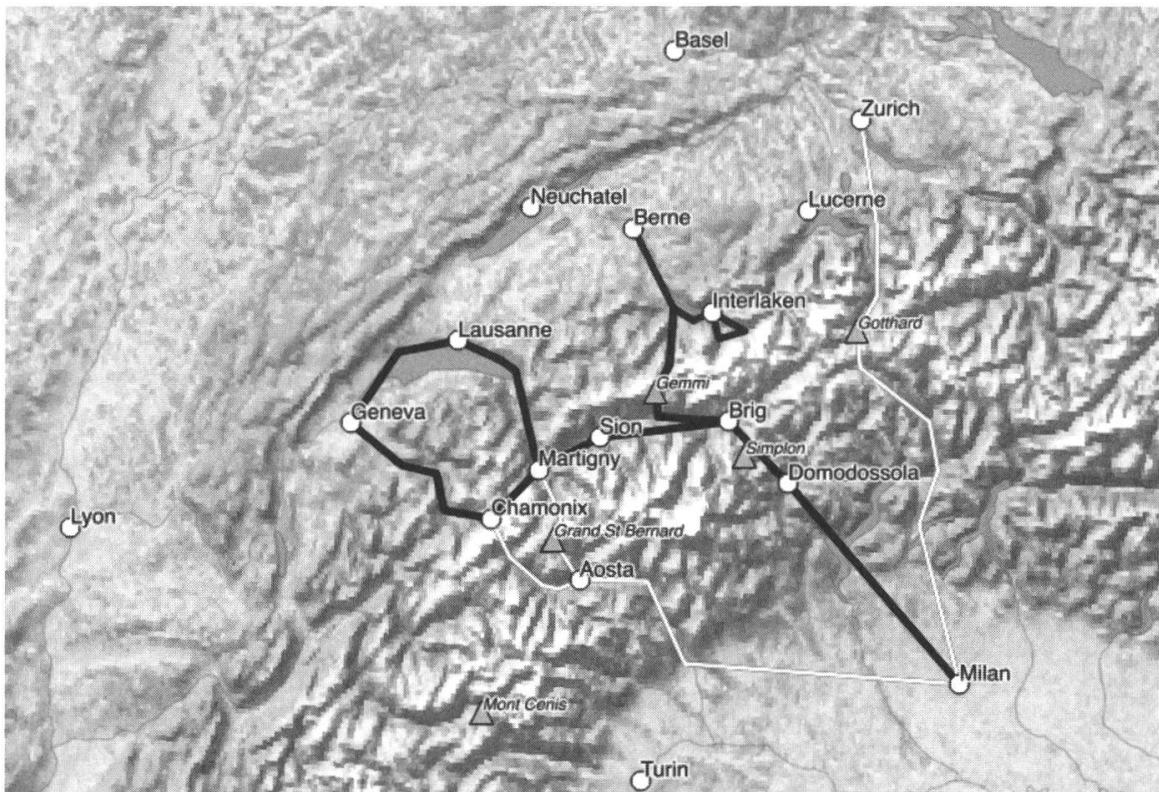


Fig. 1: *Itinéraires principaux à travers les Alpes savoyardes et suisses, au tournant du XIX^e siècle (Tracés noirs: axes majeurs – Tracés blancs: axes moins recensés).*
Élaboration de J. Girardin.

Deux choix clairs s'offrent depuis Pontarlier: le chemin à destination du lac de Neuchâtel et de Berne, ou les itinéraires sud à destination du Lac Léman. De cette morphologie est née le constat suivant: le Léman était un point d'entrée privilégié dans l'espace alpin occidental. Il offrait un panorama éblouissant depuis le Jura, mettant en perspective les descriptions souvent contées dans les récits de voyage: les montagnes, le lac, la ville. Les routes du côté suisse étaient très bien entretenues, et le confort des centres urbains tels que Genève ou Lausanne permettait aux voyageurs d'y trouver un hébergement, des contacts, des soutiens financiers éventuels et un guide pour ensuite s'aventurer dans les montagnes. Un tel équilibre n'était pas présent, ou du moins pas autant concentré, dans l'itinéraire vers Berne. De plus, le Léman en lui-même est de plus en plus prisé par les visiteurs. Outre la popularité de la ville de Genève, qui sera détaillée dans la prochaine section, les rives du Léman sont parsemées de points de visite, qui au fil des décennies sont de plus en plus relatées dans les récits de voyage

parisiens et britanniques, créant ainsi un cercle vertueux en faveur du Léman comme destination de voyage.

Dans les extrémités orientales du Léman, c'est le Valais qui agit en véritable connecteur entre les voyageurs, le Léman, et leur destination suivante. En effet, le Rhône en provient, et forme donc une vallée relativement large et traversant tout le canton. Cet axe est depuis longtemps essentiel, puisqu'il mène à trois cols très populaires: le Simplon et le Grand Saint-Bernard vers l'Italie, et la Gemmi vers l'Oberland bernois. Encore une fois, c'est bel et bien le Léman qui initie cette longue traversée alpine pour tous les voyageurs. Dans le sens inverse, l'embouchure du Rhône dans le Léman crée alors un sentiment d'ouverture: le paysage s'élargit enfin après la longue vallée du Rhône, et paradoxalement c'est à ce moment-là que les descriptions des montagnes sont les plus embellies.

Au fur et à mesure du développement des voyages alpins durant la période entre 1750 et 1830, l'itinéraire du Simplon est de plus en plus fréquenté, alors que les itinéraires du Mont Cenis et du Petit Saint-Bernard, plus directs mais ne traversant pas les vallées à la popularité croissante, sont de moins en moins visibles dans notre base de données.

La construction d'une véritable route impériale de Paris vers l'Italie via le Simplon, ordonnée par Napoléon, conforte le lien entre le Léman et le Valais, et ainsi assure la pérennité de l'importance lémanique parmi les voyages alpins.¹⁰ Cependant, de nombreuses sources contradictoires ne permettent pas de comprendre quelle rive du Léman est considérée comme réelle route du Simplon: même au sein de l'administration napoléonienne, les deux rives du Léman semblent accueillir une route impériale destinée à la liaison Paris-Milan-Rome «via le Simplon». Cette confusion laisse à penser que le Léman agit en tant que région en elle-même, aux multiples itinéraires, et que chaque rive sert de connecteur entre Genève et l'Italie.

Cette complémentarité des deux rives, que nous expliquerons plus en détail dans la troisième partie de cet article, se transforme en dichotomie et en bipolarité dans de nombreuses discussions. Plusieurs récits et guides de voyage, comme celui de Roussel cité ci-après, créent un contraste réel entre la rive nord, propre et confortable, et la rive sud, sale et aventureuse: «Du côté du canton de Vaud, propreté, aisance, bonheur; du côté de la Savoie, malpropreté, inaction, misère, souffrance. Sont-ce les eaux du lac, limpides sur un bord, croupies sur l'autre, qui causent cette différence? Je ne le pense pas, car le lac est le même sur les deux rives.»¹¹

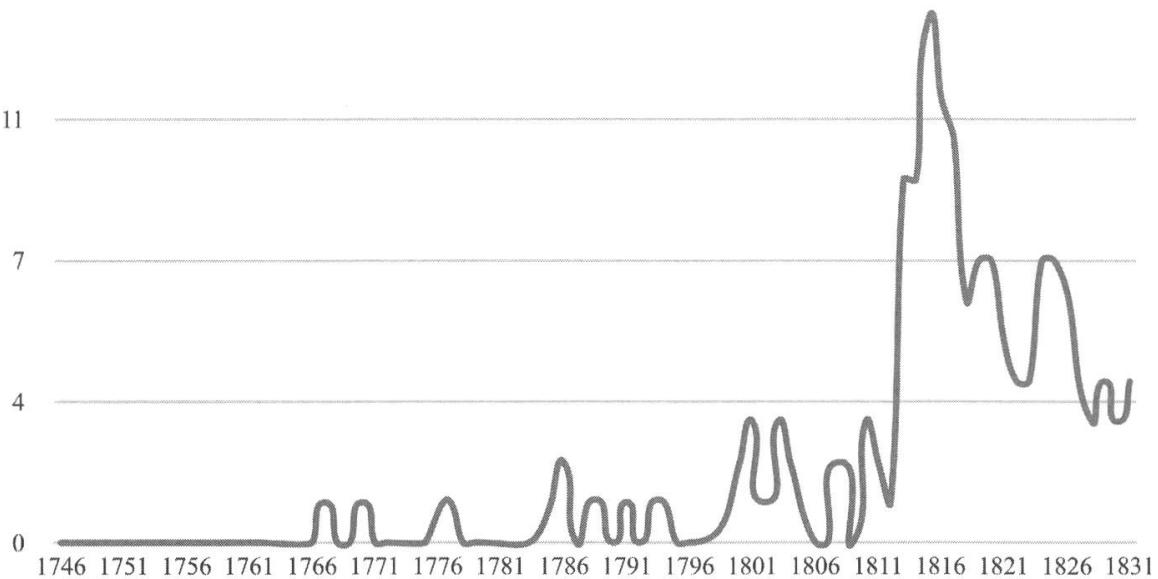


Fig. 2: *Nombre de voyageurs empruntant le Col du Simplon dans notre base de données. Élaboration de J. Girardin.*

Alors que la région de Vevey et Montreux n'a pas encore développé son image de riviera suisse¹², c'est le roman de Jean-Jacques Rousseau *Julie ou la Nouvelle Héloïse*, véritable best-seller de la fin du XVIII^e siècle, qui suscite l'engouement de part et d'autre du lac: malgré le piètre état des routes sur la rive sud du Léman, en contraste avec la rive nord plus développée, de nombreux voyageurs se rendent à Meillerie pour y voir l'un des lieux principaux de l'intrigue. À Montreux, c'est Clarens, lieu de résidence de l'héroïne, qui fascine les visiteurs. Le rôle que Rousseau et *Julie* ont joué dans la popularisation de la nature parmi les élites est alors célébré, et Meillerie devient alors un véritable lieu de pèlerinage en hommage à la célébration de la nature, du lac et des montagnes. Ce n'est donc pas seulement la dimension géographique pure des Alpes et du Léman qui est célébrée lors de ces voyages, mais également l'appropriation philosophique et littéraire qui en a découlé. Ce processus est loin de décroître au début du XIX^e siècle: alors que le Romantisme s'impose peu à peu comme une continuation artistique des Lumières dans sa vision de la nature, d'autres œuvres de grande envergure imposent leur héritage dans la région du Léman. Qu'il s'agisse de *Frankenstein* de Mary Shelley ou des poèmes de Lord Byron, ceux-ci sont ensuite reconnus, identifiés, localisés par les voyageurs se rendant dans la région. Ainsi, par exemple, quand William Liddiard parle des Alpes comme du

plus beau paysage au monde, il utilise Lord Byron comme sceau d'approbation et d'authenticité: «I have Lord Byron's authority for calling the 'finest country in the world'». ¹³ Au-delà de la popularité de certaines œuvres, la présence de personnalités littéraires et sociétales sur les bords du Léman – Voltaire, Madame de Staël, ou encore les Shelley et Byron pendant l'été 1816 – garantit les visites constantes de voyageurs plus ou moins engagés philosophiquement et intéressés soit par une rencontre avec ces personnalités, soit pour rendre un hommage après que ceux-ci aient quitté la région.

Ainsi, la géographie complexe de l'espace lémanique, dans un premier temps paraissant hostile et peu évidente, se révèle être un véritable catalyseur d'émotions pour les voyageurs, qui se jettent alors sur leurs carnets de voyage et font entrer le Lac Léman dans l'imaginaire spatial de leurs futurs lecteurs. Si l'aspect géographique en est le premier responsable, le Lac Léman devient peu à peu un espace reconnu, loué pour son charme et son poids intellectuel dans la montée de l'intérêt pour la nature parmi les élites d'Europe occidentale. Le développement du tourisme lémanique est dès lors intrinsèquement lié à celui des Alpes.

Genève, de Rome protestante à Porte des Alpes

L'utilisation généralisée du terme *Lake Geneva* en anglais¹⁴ force le voyageur comme l'historien à s'intéresser de plus près à la ville de Genève comme centre important de l'espace lémanique. Alors que Genève partage «son» lac avec de nombreux centres urbains, villages portuaires et autres espaces côtiers, nul autre lieu ne peut égaler la popularité de la Cité de Calvin dans un contexte global depuis cinq cents ans. En effet, ce qui rend l'importance de Genève indéniable peut être expliqué par sa présence constante dans les réseaux transnationaux, et ce depuis le XVI^e siècle; la place de Genève dans l'imaginaire collectif est assurée depuis la période de la Réforme de Jean Calvin. L'importance de Genève comme «la Rome protestante» lui permet donc d'attirer dès le XVI^e siècle des visiteurs anglophones.¹⁵ Ainsi, le «Grand Tour» tel qu'il est connu durant la période moderne¹⁶ inclut Genève dans sa liste exclusive de villes à visiter avant d'arriver en Italie. Les jeunes nobles britanniques, français, allemands trouvent à Genève des contacts, des amis, ou en profitent tout simplement pour rencontrer d'autres individus et observer la ville dont ils avaient tant entendu parler. James Boswell, en arrivant à Genève en 1764, se demande ce qui l'«attendra dans ce siège du Calvinisme».¹⁷ Un dimanche, il décide de participer à un culte protestant, «in a

true Geneva kirk». ¹⁸ À la sortie de ce service, il se prend à jouer aux cartes avec de jeunes bourgeois, en compagnie d'un des ministres de l'Évangile. Le voilà alors surpris: «It was rather foolish. But I was amused to see card-playing on a Sunday at Geneva, and a minister rampaging amongst them. O John Calvin, where art thou now?»¹⁹ C'est ainsi toute son image cognitive de la ville qui est définie par le protestantisme, et non par autre chose.

Il faut dire que Genève est depuis cette période particulièrement populaire parmi les Britanniques, protestantisme oblige. En 1818, Marianne Baillie remarque que huit des douze médecins présents à Genève ont étudié la médecine à l'université d'Édimbourg en Écosse.²⁰ L'anglophonie et l'anglophilie de Genève sont un véritable atout pour les voyageurs britanniques, qui sont légion sur le continent. La présence de visiteurs et résidents de toutes natures – certains restant quelques jours, d'autres étant installés fermement à Genève – permet une interaction très avancée entre la population genevoise et les Britanniques, qu'ils soient résidents ou simples visiteurs. Cela s'avèrera très utile pour les voyageurs à destination des Alpes, en quête de soutien logistique, financier ou socio-culturel lors de leur arrivée dans la région. Encore une fois, c'est sur les rives du Lac Léman que le caractère positif ou négatif de l'expérience alpine se dessinera.

Alors que les pratiques originelles du Grand Tour s'estompent peu à peu, laissant place à des voyages plus individuels et tournés vers les espaces naturels, on pourrait penser que Genève allait perdre de sa superbe, au profit d'itinéraires plus montagneux. C'est pourtant le contraire qui se produit, et Genève devient petit à petit une véritable porte des Alpes. L'un de ses plus grands avantages est sa proximité avec la vallée de Chamonix, rendue publique dès les années 1740 par le récit viatique de Windham et Pococke.²¹ Dès lors, Genève constitue le point de départ évident des voyageurs pour le Mont Blanc et la Vallée de Chamonix. Le voyage ne durant que deux jours, Genève constitue un lieu de préparation idéal, où les moyens de transports, les guides, le financement peuvent être organisés. Pour les voyageurs non-francophones, la population expatriée agit comme connecteur entre les visiteurs et les Genevois. Comme le montre le graphique suivant, tiré de notre base de données, une large proportion des visiteurs de Chamonix a commencé et/ou poursuivi leur route à Genève.

Véritable «hub» alpin situé entre Alpes et Jura, Genève constitue même pour certains une expérience alpine en elle-même. L'exemple de Marianne Baillie l'illustre parfaitement: de retour d'un périple alpin qui a mené son groupe de la Savoie à l'Italie, puis vers le Valais pour enfin arriver dans la région lémanique, Marianne Baillie s'installe à Genève où elle rejoint les cercles expatriés. À

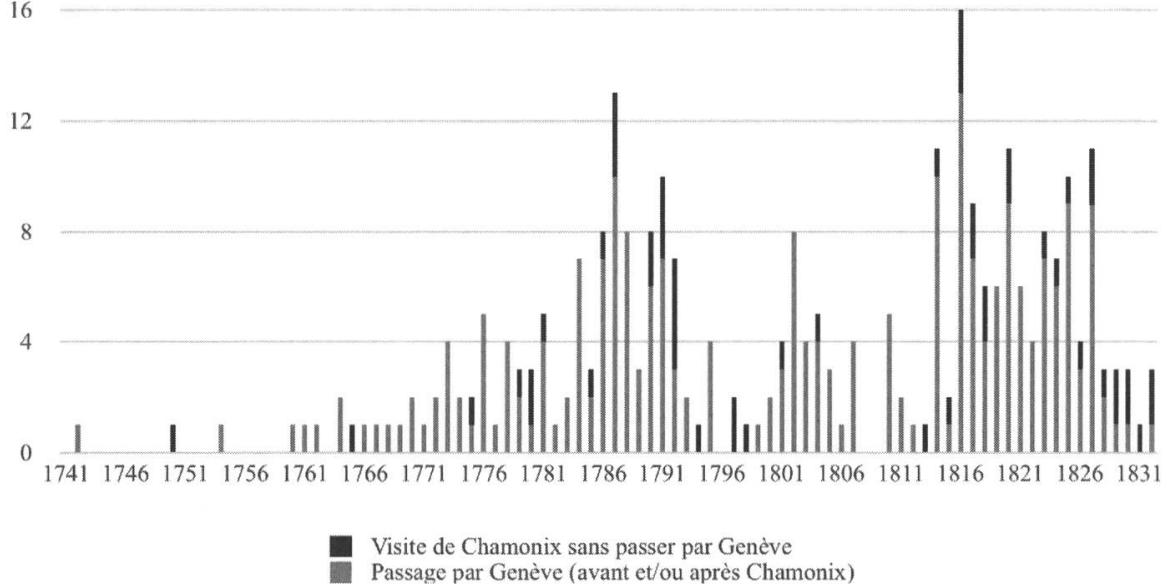


Fig. 3: *Nombre de voyageurs passés par Genève ou Chamonix. Élaboration de J. Girardin.*

ce moment-là, sa faculté de comparaison des différentes régions alpines est particulièrement bien aiguisée, et elle assure que rien ne peut plus l'étonner. Alors que son compagnon décide de partir en expédition à Chamonix, Baillie choisit de rester à Genève et d'y fréquenter les cercles locaux. Elle fait ainsi la connaissance d'un couple De Saussure, des proches d'Horace-Bénédict avec qui elle débat d'explorations alpines.²² C'est alors que la progression narrative du récit de Marianne Baillie reprend son caractère alpestre. C'est à Genève, après un long périple à travers les vallées alpines, que l'appréciation globale de Marianne Baillie envers les Alpes et l'utilisation des connaissances qu'elle a accumulées se manifestent de la manière la plus positive. Pourtant, la ville de Genève en elle-même semble être la seule zone d'ombre. Elle est en effet souvent décriée pour sa pauvre architecture et ses rues sombres, comme on peut le lire dans plusieurs récits de voyage tels que celui du couple Shelley: «You will expect me to say something on the town itself: there is nothing, however, in it that can repay you for the trouble of walking over its rough stones. The houses are high, the streets narrow, many of them on the ascent, and no public building of any beauty to attract your eye, or any architecture to gratify your taste.»²³ Alors que l'on y venait pour apercevoir le berceau du Calvinisme, l'intérêt pour la ville semble décroître, au fur et à mesure que sa réputation internationale et

son emplacement stratégique augmentent. Il faut dire que les fortifications de la ville n'avaient cessé de se développer jusqu'au milieu du XVIII^e siècle²⁴, et que les contrôles aux portes de la ville étaient assez imposants. Il faut attendre la deuxième partie du XIX^e siècle pour voir la destruction de ces fortifications. Malgré cette architecture repoussante, la ville ne cessera de se tourner vers le voyage et le tourisme après la période révolutionnaire. Les petites auberges se transforment en hôtels, et l'arrivée des chemins de fer en 1858 marque l'arrivée définitive du tourisme de masse à Genève, même si l'on pourrait dire que c'est à Genève que le tourisme moderne à destination des Alpes prend forme bien avant cette date. C'est ainsi que Genève peut être présentée comme un lieu de passage majeur dans les flux de voyageurs alpins. Plus de la moitié des mille voyageurs traversant les Alpes dans notre base de données s'y arrêtent au moins une fois dans leur périple alpin. Alors que les évènements politiques de la ville (ses périodes de révolutions, d'occupations, ainsi que le blocus continental) apportent évidemment des périodes d'apaisement des flux de voyageurs, on peut désigner Genève comme l'épicentre de l'espace lémanique; un espace qui, comme nous nous apprêtons à l'expliquer, est intimement lié à l'espace alpin.

L'espace lémanique, les Alpes par excellence?

Cette partie élargit les dimensions de l'espace lémanique, jusqu'alors limité aux lieux directement en contact avec le lac. En effet, afin de comprendre l'importance du Léman dans les flux de voyageurs alpins, il est nécessaire d'ajouter à notre analyse les vallées de l'Arve et du Rhône. Bien que non situées en contact direct avec le lac, ces vallées agissent comme une extension des itinéraires de voyage ayant pris forme le long des rives du lac. Ainsi, Chamonix ne peut en effet pas être considéré comme un village lémanique; cependant, sa popularité croissante, bâtie petit à petit à partir des années 1740, est facilitée par son emplacement dans les axes dessinés par la région du Léman (en particulier l'axe depuis Genève, comme nous venons de l'expliquer). Les itinéraires du Léman et ceux de la vallée de l'Arve sont ainsi intimement liés.

Dans cette partie de notre analyse, nous cherchons à interpréter l'espace lémanique comme un circuit fermé, le long duquel les voyageurs peuvent recevoir la totalité de l'expérience qu'ils sont venus chercher dans les Alpes. Cela peut être expliqué de trois manières différentes: la diversité des deux rives du lac, l'appui solide des vallées de l'Arve et du Rhône, et enfin l'impact de

cette situation sur l'expérience touristique des voyageurs. Nous chercherons ainsi à prouver que la région lémanique suffit amplement aux voyageurs de cette période pour découvrir la totalité de ce qu'ils étaient venus chercher dans les Alpes. Tout d'abord, la diversité des deux rives du Léman est un atout fort dans la perception de l'espace autour de l'espace lacustre. Comme nous l'avons indiqué précédemment, la rive nord est perçue comme propre, accueillante, rapide, alors que la rive sud est mal entretenue, dangereuse et sale. Outre ces quelques commentaires, chaque rive offre une expérience de voyage différente. La rive sud est certes moins confortable, mais elle offre une expérience plus alpestre que la rive nord: il est parfois nécessaire de descendre de son cheval pour franchir les accotements le long du lac. La découverte de petits villages encore peu développés, comme Évian ou Saint Gingolph, place les voyageurs dans un état d'esprit d'exotisme et d'exploration – une attitude ainsi semblable à celle que l'on trouve au fond des vallées. De plus, cette rive sud est rendue populaire par *Julie*, et ainsi vient compléter l'idée que le Lac Léman est également un espace d'exploration littéraire, où l'on vient rendre hommage aux œuvres qui ont contribué à la popularisation de la nature dans les mentalités collectives. Il est évident, en passant en revue notre base de données, que la rive nord est largement préférée à la rive sud. Le système de voitures y est développé, les routes sont bonnes et parsemées de lieux intéressants: Genève, Coppet, Lausanne, Vevey. Mais ce qui surpasse par-dessus tout est son pouvoir esthétique: si la rive sud est en effet nichée au pied des montagnes, c'est la rive nord qui offre les vues les plus impressionnantes. D'un point de vue narratif et cognitif, la rive nord devient donc plus alpine que sa concurrente. La description des montagnes aperçues le long de la rive nord est quasiment constante dans une grande majorité des sources parcourues: la rive nord agit alors comme balcon des Alpes. Le récit de Joshua Lucock Wilkinson lors de son passage à Rolle, intitulé «*Happiness at the foot of the Alps*», est décrit ainsi: «I contemplated, at a far, the lofty regions of the Alps, enumerated the dreadful vicissitudes of their inhabitants, and paused with increasing wonder over the eternity of their snows». Rolle n'étant pourtant située en aucun cas au pied des montagnes, mais bel et bien de l'autre côté du lac, c'est cette impression de proximité et en même temps de distance propice à l'émerveillement, qui crée une situation narrative positive pour le lecteur. Pour bien comprendre à quel point le Léman constitue le paroxysme narratif des voyageurs alpins, il faut lui ajouter la section entre Genève et Chamonix. En effet, c'est la recherche des extrémités naturelles de la région qui pousse naturellement les voyageurs à visiter la vallée de l'Arve.²⁵ Dès la fin du premier jour de voyage,

tout voyageur se retrouve dans les alentours de Bonneville et Cluses, et ainsi est déjà totalement en immersion dans l'univers alpin. Après avoir visité Chamonix, un retour par Genève est évidemment possible dans le sens inverse, mais le développement de chemins le long du col de Balme et de la Tête Noire crée un lien entre Chamonix et le Valais. De là, les voyageurs peuvent se rendre directement en Italie via le Simplon ou le Grand-Saint-Bernard, ou rejoindre l'Oberland bernois via la Gemmi. Cependant, cet axe Chamonix-Martigny est également utilisé, comme le montre la base de données, comme un moyen de revenir sur le Lac Léman. Ainsi, certains voyageurs effectuent une boucle le long du Lac Léman via Genève, Chamonix, Martigny, Vevey et Lausanne. Pourquoi un tel tour, alors que l'Italie reste à l'époque la destination phare des voyageurs européens? Pourquoi une fraction si infime de l'espace alpin, alors que certains parcourent des milliers de kilomètres pour pouvoir annoncer avec certitude qu'ils ont bel et bien vu les Alpes? Il faut se pencher sur la question de l'expérience touristique – un concept qui n'est pas bien développé à l'époque, mais qui deviendra la règle d'or du tourisme moderne quelques décennies plus tard.²⁶ Cette expérience touristique, dans notre cas, se traduit par les commentaires positifs ou non d'un voyageur sur une région particulière. Dans le cas de récits de voyage largement publiés, ces avis ont un réel impact sur le lectorat et agissent comme un guide de voyage. Quel était donc l'apport du Lac Léman sur une expérience de voyage dite «alpine»?

En réalité, nous pouvons affirmer que l'itinéraire proposé couvre la quasi-totalité des éléments constituant une expérience alpine optimale. En ayant parcouru un large panel de récits de voyage, on peut diviser l'itinéraire lémanique en trois catégories. Tout d'abord, cet itinéraire offre un environnement naturel unique, répondant aux critères esthétiques en vigueur à l'époque. Rousseau lui-même décrit le Léman comme tel: «L'aspect du lac et de ses admirables côtes eut toujours à mes yeux un attrait particulier que je ne saurais expliquer [...] Je dirai volontiers aux gens qui ont du gout et qui sont sensibles: allez à Vevey, visitez le pays, examinez les sites, promenez-vous sur le lac, et dites si la nature n'a pas fait ce beau pays pour une Julie ou pour une Claire et pour un Saint-Preux...»²⁷ Et c'est dans la vallée de Chamonix que la nature se manifeste de la manière la plus extrême: les plus hauts pics s'y trouvent, les plus impressionnantes glaciers, et l'environnement naturel alpin qui en découle – sa faune, sa flore, ses phénomènes naturels comme les avalanches. Les voyageurs se ruent pour y apercevoir ces aspects, et pour s'assurer qu'ils ont pu faire face à cet environnement si dépaysant et sacré par les précédents récits de voyage. Le deuxième facteur est un facteur humain, philosophique, culturel, voire anthropologique. Nous avons déjà évoqué

l’importance des écrits des Lumières et du Romantisme sur les voyageurs alpins. La région du Léman est également l’occasion pour les voyageurs étrangers d’être confrontés à tous types d’individus et de sociétés: de l’exaltation de la liberté chez le peuple vaudois à la description quasi médicale des habitants des hautes vallées – notamment ceux atteints de goitre ou de crétinisme – les voyageurs deviennent des ethnologues, au discours parfois presque colonial, en décrivant les populations locales. Encore une fois, toutes ces variations sont à leur disposition dans un rayon très proche du Léman.

Enfin, il est nécessaire d’ajouter une dimension touristique à l’importance de ces itinéraires. Outre le confort de villes comme Genève et Lausanne, c’est dans la vallée de Chamonix que l’on peut apercevoir les premiers balbutiements du tourisme moderne, soutenu par des infrastructures modernes et un modèle économique attractif. C’est ainsi que les trois auberges de la ville, à l’instar de Genève, se transforment peu à peu en hôtels, souvent au nom attractif comme *Hôtel d’Angleterre*. En 1830, il est estimé que quatre mille voyageurs avaient visité Chamonix.²⁸ Des «cabinets d’histoire naturelle» ouvrent le long de la vallée, où les voyageurs peuvent acheter des pierres et autres objets des environs.²⁹ L’ancêtre de la boutique de souvenirs est alors lancé, et un nouveau tourisme émerge dans la région. Telle est l’influence de l’espace lémanique. Dès le début du XIX^e siècle, il était possible de réaliser un tour complet, uniquement via des routes connues et développées, identifiables dans l’imaginaire collectif, et le long desquelles tous les éléments constituant une véritable expérience alpine étaient réunis. Nulle autre région ne jouit d’une telle variété et d’une telle construction cognitive à l’époque: l’Oberland bernois bénéficie de nombreux facteurs similaires à la région du Léman, mais ses frontières sont plus graduelles, pas aussi nettement découpées par un lac. La visite de Grindelwald et Lauterbrunnen s’effectue comme une impasse, sans possibilité de pouvoir se connecter facilement à d’autres itinéraires. À la fin du XIX^e siècle, le concept de station (ou *resort*) offrira la possibilité de profiter d’une expérience alpine de A à Z sans changer de lieu. C’est ce que Zermatt ou St Moritz proposent dès les années 1860: le long voyage pour se rendre dans ces villages reculés est compensé par l’offre étendue d’activités alpines présentes en station. Près d’un siècle plus tôt l’espace lémanique était le premier à proposer un itinéraire simple, condensé, pérennisé par des décennies d’explorations et de descriptions positives, et soutenu par le développement d’une économie touristique émergente.

Conclusion

Il serait parfaitement possible de mener une étude spatiale du Léman sans jamais (ou presque) mentionner les Alpes. Les enjeux qui animent de nos jours l'arc lémanique sur sa face nord suscitent de nombreux débats politiques en Suisse en lien avec la mobilité, la démographie, l'économie, etc. Ceux-ci n'entrent quasiment pas en relation avec les thématiques rencontrées par les populations alpines, qui elles aussi doivent faire face à des défis économiques et de mobilité qui leur sont propres. Néanmoins, il est presque impossible de ne pas s'attarder au Lac Léman et à sa région si l'on veut comprendre l'évolution des relations spatiales des Alpes, qui ont ensuite donné naissance au tourisme tel qu'il est aujourd'hui connu, discuté, et débattu. Alors que les Alpes avaient depuis longtemps été considérées comme une frontière naturelle – parfois repoussante, parfois fascinante – c'est le Léman en lui-même qui a agi comme espace frontalier³⁰, forçant chaque voyageur à comprendre cet espace et à en choisir l'itinéraire le plus adéquat; qu'il s'agisse de la face nord, simple à pratiquer, urbaine, balcon majestueux sur la chaîne des Alpes, de la face sud, mal aménagée, plus sauvage, à l'héritage littéraire fort, ou alors de l'itinéraire alpin, via les vallées de l'Arve et du Rhône.

De nos jours, l'arrivée dans des aéroports pourtant situés en plaine (Genève, Lyon, Chambéry) constitue une première étape alpine pour les touristes ayant pour destinations des stations de montagne: l'univers visuel des aéroports et le travail de communication de la part des compagnies aériennes laisseraient à penser que ces lieux de transit font partie même des Alpes, alors qu'il reste un voyage relativement long avant d'entrer dans les vallées et d'arriver en station. Les lignes ferroviaires le long du Léman et à destination du Valais constituent elles aussi un catalyseur d'émotions à l'approche de l'entrée dans les Alpes, offrant un panorama constant pendant une heure avant d'arriver dans le Chablais. Ce sont les mêmes processus que nous avons désiré mettre en exergue dans cette analyse cognitive, basée sur des récits de voyage populaires et largement diffusés dans des villes non-alpines comme Paris ou Londres. Considérer le Léman comme une zone majeure de l'espace alpin peut mener à la considération d'autres éléments et concepts spatiaux qui pourraient être comparés entre Alpes et Léman. Alors que le travail qualitatif d'analyse des récits de voyage permet une compréhension accrue et précise de l'interprétation des espaces lémanique et alpin de la part des voyageurs, c'est bel et bien l'utilisation de nouvelles méthodes, quantitatives et numériques, qui peut apporter un éclairage utile et de plus grande échelle sur les dynamiques spatiales autour des Alpes. Alors qu'habituellement, les textes, citations, et analyses qualitatives viennent illustrer

des statistiques souvent vagues et peu représentatives, c'est aujourd'hui l'inverse que nous permet de mettre en évidence cet article, en vue de comprendre le rôle primordial que le Lac Léman et sa région ont joué dans la popularisation des Alpes dans l'imaginaire collectif européen. C'est la base de données qui nous a permis de trouver les sources les plus riches et les plus significatives dans notre travail qualitatif; des sources publiées en grands nombres et qui ont inspiré la génération suivante de voyageurs-écrivains. Il convient cependant de comprendre les limites méthodologiques de cet enjeu: si l'importance des récits et guides de voyage dans les sociétés européennes des Lumières est prouvée, il est rarement possible d'identifier précisément quels récits de voyage ont su influencer au mieux leur lectorat, et il est possible d'obtenir des résultats nuancés en modifiant le choix des sources qualitativement analysées. C'est pourquoi une prise en compte de la riche historiographie autour des Alpes comme espace transnational, physique et imaginaire reste indispensable afin de compléter cette approche numérique.³¹ Aussi, il serait important de trouver un penchant oriental à cette analyse: si l'influence des récits britanniques et francophones, se concentrant sur les Alpes suisses et la Savoie, envers leurs sociétés respectives est prouvée, une étude similaire sur des voyageurs polonais, tchèques, russes, hongrois visitant les Alpes orientales et leur impact sur les imaginaires collectifs d'Europe orientale serait tout aussi importante.

Ainsi, cet article s'est efforcé de proposer une analyse spatiale du Léman comme partie intégrante de l'espace alpin dans l'histoire du voyage, à travers les réseaux de voyageurs et les représentations cognitives des espaces en question. Il s'agit là d'un subtil mélange qui reconnaît l'impact que des voyageurs non-alpins, à l'influence socio-culturelle forte, ont pu avoir sur la construction des mentalités géographiques collectives en Europe occidentale, et comment ces premières constructions ont perduré pour ensuite se cristalliser dans l'âge du tourisme moderne, du marketing de masse, et de l'importance des appellations et labels dans la promotion territoriale.

Notes

- 1 R. Boyle Bernard, *A Tour through some Parts of France, Switzerland, Savoy, Germany and Belgium, during the Summer and Autumn of 1814*, Londres 1815, p. 76. Traduction: Après avoir voyagé de nombreuses heures à travers de lugubres montagnes, qui n'offrent rien d'intéressant ou d'attrayant, je ne pouvais imaginer un plus grand étonnement et bonheur quand, au sommet de l'une des montagnes du Jura, j'ai vu pour la première fois le lac et la ville de Genève, avec en arrière-plan les montagnes de Savoie et les Alpes qui, même à cette longue distance, rendaient toutes les autres montagnes que nous avions déjà passées triviales. Par contraste, mon bonheur fut élevé, et même le tour que j'ai par la suite entrepris dans les Alpes, n'a en aucun cas réduit la puissance de l'apparition soudaine que ce magnifique spectacle m'avait laissée.
- 2 C. Reichler, *La découverte des Alpes et la question du paysage*, Genève 2002.
- 3 Cette idée de popularisation des montagnes au XVIII^e siècle est expliquée plus en détails par M. Hope Nicolson, *Mountain Gloom and Mountain Glory: the development of aesthetics of the infinite*, Seattle 1959.
- 4 Pour les concepts de «cartes cognitives» ou *mental maps*, voir F. B. Schenk, «Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung», *Geschichte und Gesellschaft*, 28, 3, juillet–septembre 2002, pp. 493–514.
- 5 Une telle approche est proposée pour la période moderne dans E. Bourdon, *Le voyage et la découverte des Alpes: Histoire de la construction d'un savoir (1492–1713)*, Paris 2011. Pour l'apport particulier des guides de voyage sur le tourisme alpin de l'époque contemporaine, voir A. Devanthéry, *Itinéraires. Guides de voyage et tourisme alpin*, Paris 2016.
- 6 Un excellent exemple de cette méthode se trouve dans les travaux de F. Moretti, *Atlas of the European Novel*, Londres 1998, et *Distant Reading*, Londres 2013.
- 7 Il a été décidé de privilégier des récits publiés directement par leurs auteurs, plutôt que des archives privées ou des publications ultérieures, dont il est plus difficile de reconnaître l'impact cognitif. Il est également important d'évoquer ici les images et illustrations, qui déjà à cette époque jouent un rôle majeur dans la formation d'une géographie mentale et d'un imaginaire collectif communs. Cet article se concentre sur les sources textuelles mais renvoie pour plus d'informations aux projets Viaticalpes et Viatimages de l'Université de Lausanne, sous la direction de Daniela Vaj et de Claude Reichler.
- 8 J. Girardin, *Travel in the Alps: the construction of a transnational space through digital and mental mapping (c. 1750s–1830s)*, Thèse doctorale, University of St Andrews, 2016.
- 9 G. de Beer, *Travellers in Switzerland*, Londres 1949.
- 10 M. Lechevalier, *L'ingénieur Nicolas Céard (1745–1821) et la Route du Simplon*, Genève 2007.
- 11 N. Roussel, *Mon Tour du Lac Léman raconté à mes enfants*, Paris 1844.
- 12 Ce processus prend place vers la fin du XIX^e siècle. Au début de ce même siècle, Montreux n'est alors qu'un petit village portuaire, et Vevey une petite ville importante pour le commerce local. P. Dupont, S. Frey, *Un paradis encadré: la fonction du tourisme à Vevey et Montreux*, mémoire de l'Université de Lausanne, p. 31.
- 13 W. Liddiard, *A Three Months' Tour in Switzerland and France*, Londres 1832, p. ix. Traduction: J'ai l'autorité de Byron pour l'appeler «le plus beau pays[age] du monde».
- 14 On ne trouve que très rarement des utilisations du terme «Lake Leman» dans les récits de voyage anglophones; le cas échéant, il est utilisé pour des raisons d'authenticité et de respect pour les termes locaux.
- 15 Pour plus d'informations sur les rapports entre Genève, le Grand Tour et les anglophones, voir R. Whatmore, *Against War & Empire: Geneva, Britain and France in the Eighteenth Century*, Londres 2012 et M. Heafford, *British Travellers in Switzerland 1814–1860*, thèse, London Metropolitan University, 2003.

- 16 On comprendra par là une pratique du voyage répondant à de nombreuses normes et se limitant habituellement à la visite de centres urbains. L'exploration des lieux de passage (par exemple, les Alpes entre Genève et Milan) est réduite à un minimum.
- 17 F. A. Pottle (ed), *Boswell on the Grand Tour: Germany and Switzerland, 1764*, Londres 1953, p. 265. Texte original: «Curious were my thoughts on entering this seat of Calvinism».
- 18 *Ibid*, p. 271. Traduction: «une vraie kirk genevoise» (Kirk signifie «église» en dialecte écossais).
- 19 *Ibid*, p. 272. Traduction: «C'était plutôt stupide. Mais j'étais amusé à l'idée de voir un jeu de cartes un dimanche à Genève, et un ministre déchaîné parmi eux. Oh Jean Calvin, où es-tu désormais?»
- 20 M. Baillie, *First Impressions on a Tour upon the Continent in the Summer of 1818, through parts of France, Italy, Switzerland, the borders of Germany, and a part of French Flanders*, Londres 1819, p. 254.
- 21 P. Martel, W. Windham, *An account of the glacières or ice alps in Savoy, in two letters; one from an English gentleman to his friend at Geneva; the other from Peter Martel, engineer, to the said English gentleman. As laid before the Royal Society*, Ipswich 1747.
- 22 M. Baillie, *First Impressions on a Tour upon the Continent in the Summer of 1818, through parts of France, Italy, Switzerland, the borders of Germany, and a part of French Flanders*, Londres 1819, pp. 260–261.
- 23 M. Shelley, P. Shelley, *History of a Six Weeks Tour through a Part of France, Switzerland, Germany, and Holland*, Londres 1817, p. 101. Traduction: vous attendrez de moi que je dise quelque chose de la ville en elle-même: il n'y a pourtant rien qui puisse compenser la douleur de marcher sur ses durs pavés. Les maisons sont hautes, les rues étroites, beaucoup d'entre elles en pente, aucun bâtiment public n'attire l'attention et aucune architecture ne peut convenir à votre goût.
- 24 W. Zurbuchen, «Les fortifications de Genève», *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, 124, 1984, pp. 53–74.
- 25 De nombreuses histoires des Alpes s'intéressent à la vallée de Chamonix. Pour une analyse centrée sur ce cas particulier, voir A. Guyot, «Le récit de voyage en montagne au tournant des Lumières», *Sociétés & Représentations*, 21, 2006, pp. 117–133.
- 26 Les travaux de Laurent Tissot offrent un riche panel d'analyses quant au développement du tourisme moderne dans les Alpes.
- 27 J.-J. Rousseau, *Les Confessions*, Paris 1869, p. 91.
- 28 P. H. Hansen, *The Summits of Modern Man: Mountaineering after the Enlightenment*, Cambridge 2013, p. 177.
- 29 P. de Golbéry, *Lettres sur la Suisse. Quatrième partie: Lac de Genève, Chamouny, Valais*, Paris 1827, p. 13.
- 30 Pour comprendre la complexité du Léman comme frontière et espace d'exploration, on peut ici appliquer au cas du Léman le triptyque «*Grenzraum, Durchgangsraum, Lebensraum*», proposée par J. Mathieu pour désigner les Alpes. Voir J. Mathieu, «Der Alpenraum», *Europäische Geschichte Online*, 2013.
- 31 En complément des notes précédentes, pour le rôle visuel et représentatif des Alpes, voir J. Mathieu et S. Boscani Leoni (eds), *Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance / Les Alpes! Pour une histoire de la perception européenne depuis la Renaissance*, Oxford 2005.