Tourisme et technologies du transport dans l'arc lémanique

Autor(en): **Humair, Cédric**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue historique vaudoise**

Band (Jahr): **114 (2006)**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-514226

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

Cédric Humair

TOURISME ET TECHNOLOGIES DU TRANSPORT DANS L'ARC LÉMANIQUE

Le cas du premier funiculaire à câble suisse entre Lausanne et Ouchy (1869-1914)

La mécanisation du transport compte parmi les phénomènes structurels les plus importants de l'évolution de la société du XIX^e^ siècle. En l'espace d'une centaine d'années, la mobilité des hommes et des marchandises est radicalement modifiée par une transformation accélérée des technologies de transport. De la calèche à l'avion, en passant par le bateau à vapeur, le chemin de fer et l'automobile, le bond est impressionnant. La machine à vapeur, la turbine hydraulique, le moteur électrique et le moteur à explosion sont successivement mis au service de la traction mécanique de véhicules, jusqu'alors mus avec la force de l'homme, des animaux et du vent. Le rapport à l'espace et au temps en est totalement modifié, laissant place à des bouleversements socio-économiques et culturels fondamentaux.

La société de l'arc lémanique n'échappe pas aux évolutions structurelles de la mobilité. Tout au long du XIX^e^ siècle, cette région joue même un rôle pionnier dans le transfert de nouvelles techniques de transport en Suisse. Genève est ainsi la première ville à introduire le bateau à vapeur (1823), le tramway hippomobile (1862) et le tramway à vapeur (1877). Elle sert aussi de porte d'entrée à l'automobile (58% des véhicules répertoriés en 1900) et à l'avion (premier vol des frères Dufaux en 1909). Vevey et Montreux introduisent le premier ascenseur (1867) et le premier tramway à traction électrique (1888). Cette longue liste d'exploits techniques jure avec l'image d'une région économiquement attardée, qui est souvent véhiculée dans l'historiographie. Comment et pourquoi l'arc lémanique, faiblement industrialisé, a-t-il joué un rôle aussi en vue dans un champ de haute technologie ?

La réponse à cette question, qui est au centre de mon propos, est complexe et multiple. L'analyse doit en effet combiner un faisceau d'éléments explicatifs englobant les différents niveaux de la structure sociale, de la base matérielle jusqu'aux représentations culturelles. Ce faisant, la contribution qui suit se focalise sur un élément explicatif de première importance, à savoir la présence d'une industrie touristique dynamique dans l'arc lémanique. Si l'historiographie a déjà bien mis en évidence le rôle joué par

les nouveaux moyens de transport dans le développement touristique du XIX^e siècle[1], la contribution de ce secteur économique à la conception et à la diffusion de nouvelles technologies est un champ beaucoup moins bien exploré. Tourisme et transport sont en effet deux facteurs de mobilité qui se stimulent mutuellement. Pour caractériser cette dynamique, faite d'impulsions réciproques, le concept de synergie est le plus approprié. Au niveau social, cette synergie se concrétise par un phénomène d'osmose entre promoteurs du tourisme et du transport. Un véritable réseau de mobilité prend ainsi forme, au sein duquel le groupe social des ingénieurs, gardien du progrès technologique, occupe une place importante.

La ville de Lausanne s'est elle aussi illustrée dans le domaine des transports. En 1877, la *Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret* (CLOB) met en service le premier funiculaire à câble de Suisse et le premier au monde à être actionné grâce à un moteur hydraulique. Certes, le nouveau moyen de transport intéresse l'ensemble des secteurs économiques de la ville, mais la synergie entre tourisme et transport joue un rôle central dans cet exploit technologique et financier. Ce projet pharaonique doit en effet beaucoup aux milieux du tourisme et à la demande de transport générée par ce secteur.

Tourisme et transport : les débuts d'une synergie

Au XVIII^e siècle, le développement touristique de la région lémanique doit beaucoup au fait qu'elle occupe une position stratégique dans la mobilité entre l'Angleterre et l'Italie. Avec l'ouverture d'une route carrossable au Simplon, en 1806, le trafic s'intensifie encore. Faisant halte à Genève, Lausanne ou Vevey, les voyageurs ne peuvent que s'extasier devant des paysages grandioses, qui alimentent leur romantisme. Il en est ainsi des plus grands poètes et écrivains de l'époque, Rousseau, Byron, ou encore Stendhal, qui font la publicité de la région à travers leurs écrits. La Riviera lémanique devient ainsi plus qu'une étape du « Grand tour » que la bonne société anglaise effectue sur le Continent et les touristes commencent à y séjourner plus longtemps. Dans ce contexte, Lausanne bénéficie en outre de sa réputation de « Mecque médicale » et de la qualité

1 Laurent Tissot, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, 2000 ; Thomas Frey, Hans-Ulrich Schiedt, « Die internationale Erreichbarkeit von alpinen Schweizer Tourismuszentren 1850-1930 am Beispiel der Rigi », dans Monika Burri, Kilian T. Elsasser, David Gugerli (Hg.), *Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970*, Zürich, 2003, p. 219-235.

de ses établissements de formation. Alors que la jeunesse dorée européenne vient y parfaire son éducation, de riches rentiers s'y font soigner ou y passent leur retraite[2].

La première impulsion à un tourisme moderne est toutefois donnée par l'arrivée du bateau à vapeur sur le Léman[3]. Introduits à Genève en 1823 et 1824, le Guillaume Tell et le Winkelried ne laissent pas les milieux d'affaires lausannois indifférents. En 1826, un groupe d'actionnaires de la ville lance un troisième bateau, le Léman. Il s'agit d'un réseau de familles libérales actives dans l'industrie, le commerce et la banque, qui se montrent sensibles à l'importance du nouveau moyen de transport. Cette élite urbaine, qui a pour noms Francillon, Panchaud, Delessert, Dapples, Perregaux, de la Harpe ou Mercier, affiche un enthousiasme teinté de patriotisme à l'égard du progrès technologique[4]. Grâce à l'arrivée du vapeur, Ouchy devient un véritable pôle hôtelier, qui a toutefois de la peine à rivaliser avec le confort des grands hôtels qui se construisent alors à Lausanne (Gibbon 1839),Villeneuve (Hôtel Byron 1841) et Vevey (Trois Couronnes 1842).

Dès 1838, un comité de notabilités vaudoises, dans lequel on retrouve les Mercier, Verdeil, Perregaux et de La Harpe, s'intéresse à un projet de chemin de fer entre Ouchy et Yverdon, qui est toutefois abandonné en raison de son coût[5]. Avec la loi ferroviaire fédérale de 1852 commence la grande bataille pour le rail. Les milieux économiques lausannois, qui sont dominés par les investisseurs étrangers et genevois au sein de la *Compagnie de l'Ouest suisse*, doivent lutter bec et ongles afin de donner un statut de nœud ferroviaire à leur ville[6]. Dès 1856, Lausanne est reliée à la ligne Morges-Yverdon, bientôt prolongée jusqu'à Genève, ce qui ouvre des perspectives touristiques intéressantes. Lausanne obtient également une liaison avec Berne par Oron. L'un des grands protagonistes de ces succès est le Conseiller national et syndic libéral Edouard Dapples[7]. En 1857, celui-ci préside à la constitution de la *Société Immobilière d'Ouchy*, une

2 Valentine Allemann, *Vendre Lausanne: promotion, publicité et développement touristiques (1860-1945)*, Lausanne, (mémoire de licence), 2001.

3 Voir, dans ce numéro, l'article de Marc Gigase.

4 Les promoteurs sont Sigismond de la Harpe (président), Jean-Jacques Mercier, Henri Perregaux, Auguste Verdeil, Sylvius Dapples, Francillon-Mercier, L. Carey ainsi que les entreprises Francillon et Cie, Panchaud l'aîné, Delessert, Will et Cie; Anne Laubscher, *Le premier bateau à vapeur sur le lac Léman, le Guillaume-Tell 1823: réactions et impact*, Lausanne (mémoire de licence), 1983, p. 67.

5 *Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud*, Lausanne, 1972, vol. 3, p. 97-98.

6 Marc Gigase, *L'Ouest-Suisse (1852-1864): étude d'une compagnie ferroviaire, de son financement et de ses rapports avec l'Etat de Vaud*, Lausanne (mémoire de licence), 2003.

7 Ami de l'ingénieur William Fraisse, Edouard Dapples fait partie de plusieurs conseils d'administration de lignes ferroviaires, dont celui du Lausanne-Fribourg-Berne.

entreprise qui est soutenue par l'élite libérale fortunée de Lausanne. Plusieurs administrateurs, dont le banquier privé Emile Bory-Hollard, sont également liés au chemin de fer et à la navigation à vapeur[8]. La société a pour objectif de construire un hôtel de première classe, le Beau-Rivage Palace, qui ouvre ses portes en 1861. Avec le soutien de la municipalité, elle réalise aussi une série de travaux de transformation du port et des quais. Ouchy acquiert alors le statut de station de villégiature de premier rang.

Le port d'Ouchy n'est pas seul à profiter de l'arrivée du chemin de fer. En 1864, Lausanne figure dans toutes les offres de voyages en Suisse proposées par l'agence anglaise *Thomas Cook*[9]. Le flux des étrangers prend alors des proportions « industrielles », ce qui stimule fortement le développement du parc hôtelier. Entre 1856 et 1880, le nombre d'établissements (hôtels, auberges, pensions) passe de 48 à 138[10]. Cette croissance quantitative est doublée d'une restructuration géographique de l'offre d'hébergement. Le centre de gravité hôtelier, qui se situait à proximité de la « gare » routière de Saint-François, se dilue au profit des nouveaux quartiers autour de la gare ferroviaire, alors située en dehors de la ville.

Le chemin de fer Lausanne-Ouchy et la traversée ferroviaire du Simplon : défis technologiques au développement touristique

Le boom touristique enregistré, à partir de 1856, a pour effet de créer une nouvelle demande de transport. A la fin des années 1860, le système ferroviaire lémanique comporte en effet des insuffisances qui pourraient entraver le développement de Lausanne. En 1871, le Conseiller d'Etat Louis Ruchonnet déclare : « Le canton de Vaud a lutté contre le Saint-Gothard [...]. Nous voulons donc que le Simplon se perce et je ne crains pas de

8 Le premier conseil d'administration est composé d'Edouard Dapples (président), Charles Duplan-Veillon (vice-président), Emile Bory-Hollard (caissier), Louis Chappuis-Veillon (secrétaire), Emile de Crousaz (président dès 1858 ; futur président de la Compagnie Générale de Navigation), Samson Boiceau, Jean Pasche ; William Haldimand, banquier privé à la retraite, et Philippe Bovet-Mumm, propriétaire à Boudry, participent également à la création de la société ; Anne Wyssbrod, *Beau-Rivage Palace Lausanne. Analyse historique et documentaire*, Lausanne, 1992, appendices II, p. 4.

9 Tissot, *Naissance*, p. 166-168.

10 Laurent Tissot, « Hôtels, pensions, pensionnats et cliniques : fondements pour une histoire de l'« industrie des étrangers » à Lausanne, 1850-1920 », dans Brigitte Studer et Laurent Tissot (éd.), *Le passé du présent. Mélanges offerts à André Lasserre*, Lausanne, 1999, p. 69-88 (ici p. 85).

dire que ce désir plane au-dessus de toutes nos questions ferrugineuses. »[11] Pour l'arc lémanique, la question des transversales alpines équivaut à une épée de Damoclès menaçant sa position stratégique de passage vers l'Italie. Les tunnels projetés au Mont-Cenis et au Gothard risquent en effet de détourner les touristes et les marchandises de la route du Simplon, ce qui mettrait en danger la rentabilité des compagnies de transport et des grands hôtels de la région. Or, les milieux économiques et politiques vaudois ne parviennent pas à rassembler les capitaux nécessaires à la réalisation d'un tunnel au Simplon[12]. Quant à la construction d'une ligne ferroviaire à flanc de montagne, qui permettrait de limiter les coûts, elle nécessite la mise au point d'un système de traction ferroviaire capable de vaincre les pentes à forte déclivité. En effet, la locomotive à vapeur de l'époque ne franchit pas les rampes de plus de 5%.

A Lausanne, l'arrivée du chemin de fer pose un autre défi ferroviaire, qui est de relier les différents éléments du système de transport urbain[13]. Entre le bateau à vapeur à Ouchy, la gare ferroviaire et le centre de Saint-François, où est stationnée la poste à cheval, les touristes doivent encore se déplacer dans des calèches ou des omnibus hippomobiles qui parcourent les 1500 mètres du trajet en plus de vingt-cinq minutes. Les limites de la force animale sont tout aussi flagrantes pour le transport des marchandises arrivant à la gare ferroviaire et celui des matériaux de construction déchargés à Ouchy. La réalisation d'un chemin de fer entre le port, la gare et le quartier du Flon, où sont alors concentrées les activités industrielles, se heurte toutefois au problème de la pente, qui atteint 12% à certains endroits. Ni un chemin de fer traditionnel, ni un tramway hippomobile, tel que celui introduit à Genève en 1862, ne peuvent donc faire l'affaire.

Les deux défis ferroviaires lémaniques se heurtent ainsi au même goulot d'étranglement technique : l'adhérence limitée des locomotives sur les pentes à forte déclivité. Au cours des années 1860, cette question agite et mobilise les ingénieurs de toute l'Europe[14]. La pénétration du réseau ferroviaire dans les régions de montagne et la connexion des réseaux européens à travers les Alpes sont en effet freinées par cette faiblesse technique, que l'on s'évertue à éliminer. Le premier système envisagé est celui du funiculaire. Utilisé de longue date pour le transport de marchandises, il bénéficie

11 *Bulletin des séances du Grand Conseil du Canton de Vaud*, session ordinaire de mai 1871, p. 141.

12 Gérard Benz, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, Genève, 1983.

13 Charles Lavanchy, « Les débuts des transports publics à Lausanne », dans *Nouvelles pages d'histoire vaudoise*, Lausanne, 1967, p. 309-325, (BHV, XL)

14 Josef Hons, *Bergbahnen der Welt*, Berlin, 1990 ; René Thiessing, Maurice Paschoud (dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947*, Neuchâtel, 1949-1965, vol. 5.

alors des progrès réalisés dans la confection des câbles pour investir le transport de personnes. Encore inconnu en Suisse, ce mode de traction a déjà fait ses preuves à Lyon, dès 1862, où un funiculaire fonctionne sur une pente de 16%. Le second système technique est celui de la locomotive à crémaillère. Introduit aux Etats-Unis en 1869, il est repris et modifié par des ingénieurs suisses alémaniques. En 1871, la première ligne européenne est mise en service entre Vitznau et le mont Rigi, un haut lieu du tourisme helvétique.

Les ingénieurs lémaniques cherchent à mettre au point un troisième système de propulsion : l'air comprimé. Une année après l'expérience du tunnel pneumatique anglais de Sydenham, en 1864, une concession est demandée pour utiliser cette technique entre la gare de Lausanne et le centre de la ville. Les coûts de construction torpillent toutefois le projet. Les travaux du célèbre ingénieur genevois Daniel Colladon, qui perfectionne un système de transmission de l'air comprimé à longue distance, ajoutent encore à l'intérêt de cette technologie[15]. Utilisant de la force hydraulique, abondante et bon marché en Suisse, ce système de propulsion est susceptible de diminuer les coûts d'exploitation de la traversée du Simplon. En 1869, l'ingénieur cantonal Louis Gonin lance un nouveau projet de chemin de fer pneumatique reliant Ouchy à Lausanne[16]. Vu la vocation touristique de cette ligne, le tunnel pneumatique est abandonné au profit d'un tube à section étroite qui serait placé entre les rails. Fonctionnant à l'air libre, ce mode de traction innovateur permettrait aux usagers de jouir de la vue sur le lac et les montagnes[17]. La force motrice nécessaire à la compression de l'air serait fournie par les eaux du lac de Bret, amenées à Lausanne pour alimenter un réseau d'eau sous pression, dont bénéficierait aussi l'industrie locale[18]. Sur le plan urbanistique, le voûtage du Flon et le comblement de son vallon fourniraient les surfaces nécessaires à l'aménagement d'immeubles et d'entrepôts pour le commerce[19].

15 Serge Paquier, *Histoire de l'électricité en Suisse. La dynamique d'un petit pays européen 1875-1939*, Genève, 1998, vol. 1, p. 333-344.

16 Jean Paillard, Roger Kaller, Gaston Fornerod, *La Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy. Epopée lausannoise*, Lausanne, 1987; Valérie Morel Genoud, *L'entreprise des transports publics de la région lausannoise. 150 ans d'histoire*, Renens-Lausanne, 1999; Charles Lavanchy, *Notice historique sur la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et la Société des entrepôts de Lausanne*, Lausanne, 1970.

17 Jules Gaudard, *Notice sur la propulsion pneumatique pour chemins de fer à fortes rampes et sur le projet d'application de ce système au chemin de Lausanne à Ouchy*, Lausanne, 1871, (1ère édition 1869), p. 25.

18 Cédric Humair, « La force motrice hydraulique au service du développement économique helvétique : l'exemple du réseau d'eau sous pression à Lausanne 1868-1914 », dans *Revue suisse d'histoire*, 2006 (à paraître).

19 Joëlle Neuenschwander, « Lausanne : la vallée du Flon ou l'industrie au creux de la ville » dans Marc-A. Barblan, *Il était une fois l'industrie. Zurich-Suisse Romande : paysages retravaillés*, Genève, 1984, p. 52-63.

Afin de mobiliser les compétences techniques nécessaires à ce projet pharaonique, Gonin collabore avec Jean Gay-Veillon, fondateur et premier président de l'*Ecole spéciale de Lausanne* (future EPFL), et Jules Gaudard, professeur de constructions de la même école. Créé en 1853, soit une année avant l'ouverture de l'EPFZ, cet institut privé vise à former enfin des ingénieurs en Suisse, une nécessité à l'heure de la construction du réseau ferroviaire, qui démarre la même année. En 1864, l'école est transformée en société anonyme, dont Gonin est administrateur. La présidence est prise en charge par l'homme-clef du complexe tourisme-transport, Edouard Dapples.

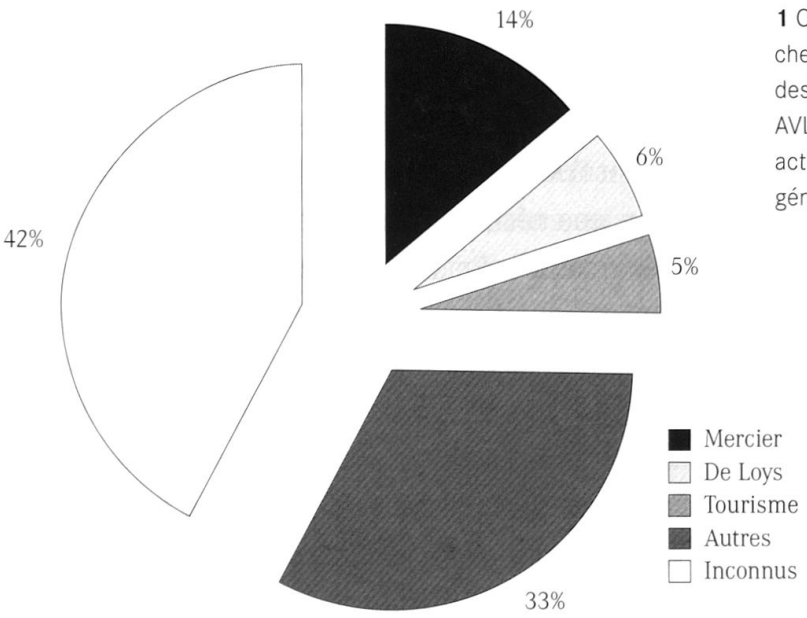
Du projet de chemin de fer pneumatique à la mise en service du funiculaire à câble : le rôle du tourisme et des milieux touristiques

En dépit de la démesure du projet mis au point par les ingénieurs lausannois, ceux-ci reçoivent le soutien des autorités de la ville et du canton. Chef du Département des travaux publics, le conseiller d'Etat Louis-Henri Delarageaz place de grands espoirs dans le tube pneumatique : « En ce qui concerne l'application de ce système au Simplon, il est positif que l'administration la croit réalisable. Du reste, elle a déposé sur le bureau des études très complètes qui démontrent qu'on l'appliquera au Simplon avec une grande économie de construction et de frais de traction. »[20] Quant au syndic de Lausanne, il y voit surtout une opportunité de remédier à la pénurie d'eau qui sévit alors à Lausanne[21].

Dès 1869, des personnalités issues de l'élite économique libérale adhèrent à un comité d'initiative emmené par Gonin et Gay. Plusieurs d'entre elles entretiennent des liens étroits avec le complexe tourisme-transport. Fernand de Loys, un ancien négociant issu d'une grande famille de propriétaires terriens, compte parmi les plus importants administrateurs du Beau-Rivage Palace. Entré plus tardivement au sein du comité, l'ingénieur Samuel Rochat est directeur de la *Compagnie Générale de Navigation* (CGN), née en 1873 de la fusion des trois principales compagnies de vapeurs du Léman. Quant à Jean-Jacques Mercier-Marcel, le principal industriel de la ville, il perpétue l'action de son père dans le domaine des transports. Le comité est encore complété par deux

20 *Bulletin des séances du Grand Conseil*, p. 121.

21 *Ibid.*, p. 275.



1 Capital-action de la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret en 1876. Source : AVL, O 77, carton 2, feuille des actionnaires présents à l'assemblée générale du 29 avril 1876)

anciens négociants, Philippe Ogay et Louis Coeytaux, un banquier privé, Charles Masson, et un avocat, le futur Conseiller national libéral Louis Berdez.

Les problèmes techniques et financiers rencontrés dans la réalisation du chemin de fer pneumatique conduisent à des divergences au sein du comité[22]. Alors que Gonin et les sphères politiques continuent à défendre cette innovation, le pôle économique décide de privilégier le funiculaire à câble. Représentant des milieux touristiques, Fernand de Loys joue un rôle important dans ce choix technologique. Il s'agit d'accélérer la mise en service de la liaison ferroviaire avec Ouchy. Des impératifs financiers jouent également en faveur du funiculaire, dont l'installation et l'exploitation sont meilleur marché. La plus grande fiabilité de cette technique, déjà éprouvée à Lyon, doit aussi rassurer les investisseurs, qui refusent de soutenir le pneumatique. Ce d'autant plus qu'avec les débuts du percement du Gothard, l'utilisation de l'air comprimé au Simplon est de moins en moins probable. Ce sont finalement deux funiculaires qui sont construits, l'un entre Lausanne et Ouchy (L-O), l'autre entre Lausanne et la gare ferroviaire (L-G).

Entre 1869 et 1874, date de la constitution définitive de la *Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret*, le financement et la rentabilisation du projet sont au centre des préoccupations du comité. Plusieurs études de marché sont faites afin de déterminer si les recettes peuvent balancer la charge qui résulte des travaux de construction. L'apport du transport de personnes entre Ouchy et Lausanne, alors

22 L'analyse du choix technologique se base sur le dépouillement des archives de l'entreprise ; AVL, P 77, cartons 1, 7, 8 et 10.

essentiellement composé de touristes et de voyageurs de la CGN, est à cet égard décisif. L'estimation sur la base de laquelle la compagnie se constitue fixe ce poste à 37% du chiffre d'affaires, laissant la part congrue au transport de marchandises (30%), à la vente d'eau (17%) et à la location d'immeubles (16%)[23]. En 1880, première année où l'ensemble des installations est exploité, le transport de passagers représente près de 50% du chiffre d'affaires. Bien que cette part tende à diminuer par la suite, la demande de transport issue du développement touristique a donc joué un rôle décisif dans la constitution et le devenir de la CLOB[24]. Dans les chiffres rouges jusqu'à la réorganisation financière de 1894, l'entreprise n'aurait pu survivre sans cet apport.

Les milieux touristiques ont aussi joué un rôle-clef dans le financement de l'entreprise. Pour faire face à des travaux de construction devisés à 5 millions de francs (travaux, terrains et intérêts versés), ce qui représente 38% du budget de la Confédération de l'époque, les promoteurs décident de constituer un capital-action de 2,5 millions de francs. A eux seuls, les membres du comité souscrivent 26% des actions, la palme allant à Jean-Jacques Mercier (14%)[25]. La *Société Immobilière d'Ouchy* et plusieurs de ses administrateurs, dont Fernand de Loys (6%), figurent parmi les investisseurs. Il en est de même pour la CGN. En y ajoutant les autres actionnaires liés au tourisme, dont l'identification n'est de loin pas complète, les actions détenues par les milieux touristiques s'élèvent à 11% du total (voir graphique). Afin d'assurer le succès de la souscription, le conseil d'administration est ouvert à la finance bâloise et genevoise. Alphons Koechlin-Geigy, président de la *Banque Commerciale de Bâle* et Conseiller aux Etats, est nommé vice-président de la CLOB.

Les effets du Lausanne-Ouchy sur le développement du tourisme régional et national

Conçus dans une phase de développement touristique euphorique, les funiculaires sont mis en service en période de crise économique et touristique (1877 L-O et 1879 L-G). La grande dépression, qui ralentit la croissance partout en Europe, dès le milieu des

23 AVL, P 77, carton 1, « Prospectus ».

24 Pour l'évolution des différentes composantes du chiffre d'affaires, voir AVL, P 160, rapport aux actionnaires de la CLOB pour l'année 1914, p. 30-31.

25 Les calculs sont effectués sur la base de la feuille des actionnaires présents à l'assemblée générale du 29 avril 1876 ; 2895 actions sur 5000 y sont répertoriées, AVL, P 77, carton 2.

années 1870, interrompt pour un temps l'augmentation du flux des touristes étrangers. Entre 1880 et 1891, le nombre d'hôtels et d'auberges stagne à Lausanne et l'existence d'une liaison ferroviaire entre Lausanne et Ouchy n'y change rien[26]. En reliant les trois piliers du système de transport lausannois, le funiculaire améliore toutefois le confort des visiteurs de la ville. Le nouvel instrument de mobilité accélère aussi le déplacement du centre de gravité hôtelier en direction de la gare ferroviaire et du lac. En 1884, la famille Mercier achète le Château d'Ouchy pour en faire un hôtel de première classe, inauguré en 1894. En 1906, c'est au tour de la CLOB d'ouvrir l'hôtel du Parc à Ouchy[27]. La synergie entre transport et tourisme atteint ainsi un paroxysme, les deux activités étant réunies dans la même entreprise. Quant au réseau d'eau sous pression, il permet l'installation d'ascenseurs et de monte-charge hydrauliques dans les hôtels de la ville. Il facilite aussi la diffusion de l'éclairage électrique dans les établissement touristiques - hôtels, brasseries, gares, commerces - faisant de Lausanne une ville pionnière en la matière[28].

Dans le domaine des chemins de fer de montagne, l'échec du système pneumatique ne permet pas de trouver une solution alternative au percement du tunnel du Simplon. Avec l'ouverture du Mont-Cenis et du Gothard, la région lémanique perd donc son statut privilégié dans le trafic nord-sud. Bien que les conséquences sur le développement touristique soient difficilement mesurables, certains indicateurs tendent à montrer que la reprise dans ce secteur est plus tardive à Lausanne que dans le reste de la Suisse[29]. Dès le tournant du siècle, la perspective de l'ouverture du Simplon, finalement réalisée en 1906, stimule fortement la construction d'hôtels et d'auberges. Entre 1900 et 1910, leur nombre progresse de 60%.

L'échec du pneumatique correspond au succès du funiculaire à câble. En choisissant cette technologie, les promoteurs lausannois ont contribué à son épanouissement en Suisse: entre 1877 et 1914, 48 funiculaires sont mis en service[30]. La turbine hydraulique utilisée à Lausanne ne fait toutefois pas école. Le système de contrepoids d'eau, qui consiste à remplir un réservoir placé dans la voiture descendante, puis la

26 Tissot, « Hôtels », p. 85-86.

27 *Encyclopédie*, p. 116.

28 Cédric Humair, « Aux sources du succès hydroélectrique suisse: l'introduction de l'éclairage électrique dans l'arc lémanique (1881-1891) », dans *Annales Historiques de l'Electricité*, no 3, août 2005, p. 113-126.

29 Alors que le nombre de nuitées passées en Suisse croît fortement à partir de la fin des années 1880, le nombre de passagers du L-O et les revenus de la navigation sur le Léman ne suivent qu'à la fin des années 1890.

30 Heiner Ritzmann-Blickenstorfer (éd.), *Statistique historique de la Suisse*, Zurich, 1996, p. 769.

traction électrique, dès les années 1890, lui sont préférés[31]. L'apport du funiculaire au développement du tourisme de montagne est considérable[32]. En complémentarité avec le chemin de fer à crémaillère, il permet la construction d'hôtels et de stations dans des régions jusqu'alors réservées aux touristes les plus téméraires. Il participe ainsi au développement des sports d'hiver, qui prennent progressivement de l'importance. Il est aussi utilisé pour divertir les touristes, qui raffolent des points de vue les plus impressionnants.

Tourisme et transport, deux systèmes de mobilité en synergie

En permettant un acheminement toujours plus rapide, confortable et bon marché des visiteurs étrangers, la mécanisation du transport a joué un rôle décisif dans le développement du tourisme lémanique. En créant à son tour une demande de mobilité de proximité, le flux de touristes a favorisé l'installation de tramways, funiculaires et autres chemins de fer à crémaillère, qui avaient pour fonction de distraire et d'assurer le confort de la clientèle. Progressivement, la course à l'innovation technologique assume aussi une fonction publicitaire : s'équiper de la dernière nouveauté confère une aura internationale aux stations, à laquelle est sensible la clientèle de l'époque, friande de progrès technique[33]. A la fin des années 1870, les promoteurs du tramway entre Montreux et Vevey envisagent ainsi d'utiliser le système de propulsion pneumatique qui vient d'être expérimenté à Nantes. Mais, dès qu'ils ont connaissance des succès allemands en matière de traction électrique, ils n'hésitent pourtant pas à modifier leur projet afin de rester à la pointe de l'innovation[34].

Dans le dernier quart du siècle, l'exacerbation de la concurrence entre stations lémaniques donne donc une nouvelle impulsion au transfert technologique. Celle-ci

31 Werner Stadelmann, *Schweizer Bergbahn-Pioniere* , Chur, 1994 ; Verein für wirtschaftshistorische Studien (Hg.), *Sieben Bergbahnpioniere*, Zürich, 2005, (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, 81)

32 Wolfgang Koenig, *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Frankfurt / New York, 2000.

33 Laurent Tissot, « L'industrie touristique dans ses dimensions technologiques et économiques », dans Laurent Tissot (dir.), *Construction d'une industrie touristique aux 19e et 20e siècles. Perspectives internationales*, Neuchâtel, 2003, p. 15-22.

34 Liliane Desponds, Evelyne Luethi-Graf, « Le tramway Vevey-Montreux-Chillon », dans *Revue Historique Vaudoise*, no 112, 2004, p. 87-102.

est efficacement relayée par les ingénieurs lémaniques, dont le réseau a gagné en importance et en influence après la création de l'*Ecole spéciale de Lausanne*. Née en 1874, la *Société vaudoise des ingénieurs et architectes* publie un bulletin trimestriel, qui contribue à renforcer la culture de l'innovation, déjà profondément ancrée dans les milieux du transport et du tourisme. Comme l'illustre bien Ami Chessex, un grand hôtelier de Montreux, cette culture porte ses fruits dans d'autres domaines techniques. Le constructeur du funiculaire entre Territet et Glion est parmi les premiers à installer l'éclairage électrique et le téléphone dans ses établissements[35].

Le tourisme lémanique a donc joué un rôle assez semblable à celui de l'industrie en Suisse alémanique, stimulant le progrès technique dans les domaines du transport, de l'énergie et de la communication. Il ne faudrait toutefois pas embellir trop la *success story* ainsi esquissée. Confrontées aux représentations conservatrices de certains milieux agricoles et financiers, politiquement dominants, les libéraux porteurs du progrès technologique ont dû surmonter une inertie sociale souvent lourde et paralysante. Futur chef du radicalisme vaudois, Henri Druey n'affirme-t-il pas qu'« un bateau à vapeur, tout aussi bien qu'un cabriolet, ou une diligence est un moyen de lucre, un passage continuel d'hommes qui n'y laissent et attachent rarement un souvenir ou une affection »[36]. Quant à l'innovation du chemin de fer pneumatique, elle ne soulève pas non plus l'enthousiasme d'un député de la campagne vaudoise : « Qu'il me soit permis à moi qui ne suis qu'un profane et qui, si l'un des deux chemins de fer en présence se construit ne monterai dans ses wagons qu'après qu'une expérience d'un an au moins aura été faite [...]. »[37]

Cet esprit conservateur est-il à la base de l'échec industriel ? En partie probablement. De fait, le transfert précoce de nouveaux moyens de transport dans l'arc lémanique ne débouche que rarement sur une fabrication industrielle, celle-ci étant souvent accaparée par les milieux économiques alémaniques. A cet égard, la Genève de la Belle Epoque constitue une exception fugitive. Dans les domaines de l'automobile et de la traction ferroviaire électrique, les entreprises genevoises détiennent le *leadership* en Suisse. Cuénod et de Meuron réalise ainsi le premier funiculaire électrique suisse au Bürgenstock (1888) et le premier chemin de fer électrique à crémaillère européen au

35 Sabrina Monnier, Ami Chessex (1840-1917), Lausanne (mémoire de licence), 2003 ; voir aussi son article dans ce numéro ; Roland Flueckiger-Seiler, *Hotel Paläste. Zwischen Traum und Wirklichkeit. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830-1920*, Baden, 2003, p. 94-133.

36 Cité dans Laubscher, *Le premier bateau*, p. 37.

37 *Bulletin des séances du Grand Conseil*, intervention Dufour, p. 85.

Salève (1892)[38]. Le virage manqué du courant alternatif[39] redonne toutefois l'initiative à la concurrence alémanique. Quant à l'industrie automobile genevoise, dont la production de qualité demeure artisanale, elle est laminée par les effets de la Première Guerre mondiale et l'avènement d'une production de masse. La synergie entre tourisme et technologies de la mobilité n'a donc pas débouché sur l'implantation durable d'une industrie du transport dans l'arc lémanique. Elle a pourtant eu des conséquences positives sur le développement du commerce et de l'industrie, en contribuant à optimiser les infrastructures de transport régionales. Fleurons de l'économie lémanique, les industries alimentaires en ont notamment profité.

38 Isaac Benguigui, *Sécheron. Cent ans d'électrotechnique*, Genève, 1995, p. 28-32.

39 Paquier, *Histoire de l'électricité, vol. 2, p. 618-622.*