

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte =
Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: Système de transport et développement touristique : le cas de la ville
de Lugano et de ses alentours pendant la Belle Epoque, 1880-1920

Autor: Sulmoni, Stefano

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871777>

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: 03.04.2026

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

Stefano Sulmoni

Système de transport et développement touristique

Le cas de la ville de Lugano et de ses alentours pendant la Belle Epoque, 1880–1920

Introduction

Le tourisme est un phénomène qui présuppose un «déplacement physique dans l'espace»¹ et peut être défini comme un «loisir impliquant migration».² Par ses caractéristiques intrinsèques, il est donc lié au domaine des transports et à ses évolutions. C'est pourquoi chaque nouvelle modalité de transport et chaque innovation technique appliquée au domaine de la mobilité ont eu des répercussions sur le tourisme. Cependant le rapport de causalité existant entre ces deux domaines n'est pas si mécanique. En fait, il s'agit d'une relation mutuelle, pas facile à cerner dans sa dynamique.

Pour bien montrer les relations existantes entre ces deux secteurs, on se servira de l'étude de la ville de Lugano et de ses alentours pendant la période de 1880–1920.³ L'exposé se développe le long de deux axes:

- dans le premier, on va mesurer quantitativement et qualitativement l'impact des moyens de transport sur l'essor du tourisme à Lugano,
- dans le deuxième, on va renverser l'approche pour mesurer de quelle manière le tourisme avec ses exigences a influencé le développement des infrastructures et des services des transports au niveau local, régional et parfois national.

La relation entre système de transport et développement touristique

Le rôle des transports et en particulier du chemin de fer dans le développement d'une localité touristique semble désormais évident. Plusieurs études, en fait, ont bien saisi et mis en évidence ce rapport de cause à effet.⁴

Il faut toutefois souligner la rareté des cas où la construction d'une ligne ferroviaire a déterminé la naissance d'une station touristique *ex novo*. En règle générale, l'arrivée du chemin de fer se limite à stimuler le tourisme dans une localité qui connaît déjà

ce phénomène. Il ne constitue pas une condition *sine qua non* au développement de stations touristiques.⁵

C'est aussi le cas de Lugano. La ville a déjà participé à un mouvement touristique bien avant l'arrivée de la voie ferrée. La région des trois lacs (Lario, Ceresio, Verbano), en raison de l'engouement pour la nature et les paysages lacustres engendré par le romantisme, a bénéficié d'un premier succès touristique déjà à partir de la fin du 18^e siècle. Il s'agit encore d'un tourisme très élitaires qui porte les signes évidents de la pratique du Grand Tour mais qui atteste de l'existence du phénomène à son état embryonnaire.

C'est seulement à partir de la deuxième moitié du 19^e siècle qu'à Lugano se réalise la transformation du tourisme d'une pratique élitaires, liée à une activité artisanale, en une véritable industrie touristique telle que l'a définie Laurent Tissot, c'est-à-dire «la mise en place [...] d'un appareil technico-commercial qui permet à une clientèle toujours plus nombreuse de satisfaire, grâce à une large gamme de prestations, un besoin social et culturel, que ce soit sous forme du voyage d'agrément ou de la découverte de nouveaux horizons».⁶

L'introduction de la navigation à vapeur sur le Ceresio en 1847 et la constitution, quelques années plus tard (1855), de la *Società di navigazione a vapore sul Ceresio* ont joué un rôle important dans cette transition. L'impact de ce nouveau moyen de transport sur l'essor touristique de Lugano, en particulier sur la naissance d'une véritable industrie touristique, est encore à étudier et à notre avis pourrait fournir des résultats intéressants.⁷ Plusieurs dates semblent confirmer notre impression. L'ouverture du premier grand hôtel de Lugano, l'Hôtel du Parc, qui restera le plus exclusif et moderne au niveau tessinois pendant une vingtaine d'années, remonte à 1855. Entre 1850 et 1874, donc avant l'ouverture de la ligne ferroviaire Lugano–Chiasso, on assiste à la construction de six infrastructures d'hébergement, ce qui fait quadrupler le parc hôtelier de la ville. Pendant la décennie 1860–1870, d'importants travaux d'aménagement des rives lacustres de Lugano sont entrepris. Le premier quai sera terminé en 1872. Il y a là toute une série d'indices qu'il faudrait étudier plus à fond.

Il est donc évident que Lugano, non seulement connaît le phénomène touristique bien avant l'ouverture de la ligne du St-Gothard, mais avait déjà commencé à se donner les infrastructures et les moyens pour en faire une véritable industrie. Pourtant, cela ne signifie pas que cette nouvelle voie de communication n'ait pas eu d'influence sur l'essor touristique de la ville. En effet, c'est seulement à partir de 1882 que Lugano bénéficie d'une liaison internationale qui non seulement popularise le voyage de plaisir en bouleversant les plus importants éléments de la mobilité (rapidité, prix, nombre de passagers), mais qui étend aussi l'horizon de provenance des voyageurs en rapprochant la ville tessinoise aux plus importants bassins de touristes potentiels. Cet ensemble de facteurs donne une impulsion décisive au tourisme en ville.

Voyons maintenant plus précisément quel impact a eu l'ouverture de la ligne du Gothard dans l'émergence et dans le développement de l'industrie touristique de Lugano. On se limitera à présenter quelques éléments significatifs de réflexion.

Les principaux indicateurs pris en considération pour évaluer cet impact sont de plusieurs ordres: le nombre de voyageurs qui partent de la gare de Lugano, le nombre des hôtels et la disponibilité de lits présents en ville. D'autres indicateurs significatifs comme la durée des séjours, la typologie du touriste, l'évolution des prix des produits, des terrains, etc., restent, malheureusement, encore à étudier.⁸

Après 1882, année d'ouverture de la ligne du Gothard, le développement du parc hôtelier de Lugano connaît un essor impressionnant et se poursuit jusqu'au déclenchement du premier conflit mondial. Si, entre 1760 et 1877, le nombre d'établissements hôteliers s'élevait à 10, de 1881 à 1910, il passe à 63, soit six fois plus. Naturellement, cette tendance à édifier de nouvelles infrastructures d'accueil se répercute sur le nombre de lits: en 1892, dans tout le district de Lugano, on comptabilise 1133 lits; en 1904, ils se montent déjà à 1681 en ne retenant que le seul territoire de la ville et ils augmentent encore dans les années qui suivent: 2944 en 1909 et 3039 en 1915. En l'espace de dix ans, la ville de Lugano multiplie par deux ses capacités d'accueil.⁹

Cette croissance quantitative est doublée d'une nouvelle répartition géographique de l'offre d'hébergement. Le centre de gravité hôtelier abandonne alors la vieille ville pour se concentrer le long de la rive du lac, comprise entre Paradiso et Lugano, et dans la haute ville (autour de la gare en descendant jusqu'à la cathédrale de St-Laurent). En ce qui concerne le nombre de voyageurs, il faut souligner que des données statistiques fiables sur le nombre de touristes séjournant en ville sont seulement disponibles à partir de 1912, date d'introduction d'une statistique gérée par le bureau d'information de la société de développement local.¹⁰ Avant cette date, on dispose uniquement des chiffres relatifs au nombre de voyageurs qui partaient de la gare de Lugano avec le chemin de fer. Il s'agit donc de données où il n'est pas possible de distinguer entre simple voyageur et le véritable touriste. Toutefois, ces chiffres nous font comprendre l'important accroissement du flux de voyageurs qui partaient de Lugano dès 1874, date d'ouverture du tronçon tessinois de la ligne du Gothard, et après 1882 lorsque la ligne a été complétée. Si, en 1876, on enregistre environ 77'200 départs de Lugano, 20 ans plus tard, ils se montent à 114'235 et, en 1906, à 170'885. Durant ces 30 ans, les départs ont été multipliés par plus de deux.¹¹

Au niveau qualitatif, il faut relever que les compagnies de transport (dans le cas présent, les compagnies ferroviaires) n'ont pas créé l'industrie touristique de Lugano en tant que telle. En effet, la Compagnie du Gothard puis les CFF n'ont pas montré un grand intérêt à répondre aux exigences des touristes une fois qu'ils avaient mis pied à terre (hébergement, création d'espaces de loisirs – divertissement, attractions – etc.).¹² Le fait touristique est donc aussi et surtout le résultat du dynamisme d'acteurs locaux prêts à saisir les nouvelles potentialités engendrées

par les liaisons ferroviaires en cherchant à adapter la localité aux exigences de nouvelles clientèles. A Lugano, ce dynamisme fut, au début, assez mal coordonné. Plusieurs forces œuvraient sur le territoire de la ville dans le but de promouvoir le tourisme. Parmi les plus importantes on peut inclure: les hôteliers, qui cependant préféraient investir avant tout dans la modernisation de leurs infrastructures d'accueil plutôt que dans l'aménagement d'espaces de loisirs touristiques dans la ville; la *Società di navigazione e ferrovie del lago di Lugano* [SNFL], qui réalisa les premiers chemins de fer régionaux en unissant le lac de Lugano avec les deux autres lacs limitrophes; la société locale des commerçants.

Il faut attendre 1888, donc six ans après l'inauguration de la ligne du Gothard, pour que soit fondée une association (Pro Lugano) qui se proposait de réunir et de coordonner toutes ces forces.

Cette association, dirigée par des personnalités locales, œuvra dans la promotion touristique de Lugano à plusieurs niveaux: celui de la propagande, celui du divertissement et de l'embellissement de la ville sans oublier l'amélioration des conditions hygiéniques et le développement des voies de communication.¹³ Ce dernier point constituera l'objet de la seconde partie de notre communication.

En conclusion, la réalisation des nouvelles infrastructures de transports (dans ce cas surtout la ligne du Gothard) a sûrement contribué au développement de la dimension touristique de la ville de Lugano en assurant une augmentation des volumes des flux touristiques. A côté de cette impulsion, il faut toutefois reconnaître l'importance du rôle joué par les initiatives locales dans le développement qualitatif du tourisme luganais (hébergement, divertissement, propreté des espaces urbains et restauration). Or, tout un travail de recherche reste à faire pour comprendre si les forces locales ont été les seules à œuvrer en faveur du tourisme ou s'il y a eu des investissements de capitaux provenant d'acteurs étrangers à la ville et, si c'était le cas, il faudrait en évaluer l'importance dans le démarrage touristique de Lugano. Il serait important de vérifier l'existence et la nature d'un réseau capable de drainer des capitaux vers Lugano et ses alentours afin d'en soutenir l'essor en tant que pôle touristique.

La relation entre développement touristique et système de transport

Dans cette deuxième partie, on évaluera le poids que le phénomène touristique, avec ses exigences particulières, a exercé dans le développement des infrastructures et des services offerts dans le secteur des transports. Comme l'a bien mis en évidence Laurent Tissot, dans un article récent, les liens entre le domaine du tourisme et celui des transports ont pu s'établir grâce au rôle joué par plusieurs intermédiaires, deux en particulier: les *agences de voyages* et les *sociétés de développement*. Notre at-

tention se focalisera sur les sociétés de développement. En général ces associations, agissant à l'échelon communal, parfois local, cherchaient, à travers la réclame et la promotion d'une politique de développement urbain (par exemple l'aménagement d'infrastructures et d'espaces de loisirs tels que les parcs, les quais et les casinos, ou l'assainissement des espaces citadins du point de vue hygiénique, etc.), de rendre une localité la plus séduisante possible dans une perspective touristique et susciter ainsi l'afflux de visiteurs.¹⁴ En résumé, «leur domaine comprend tout ce qui peut favoriser le développement du tourisme»¹⁵ dans une localité.

Le cadre de notre exposé, étant limité à la ville de Lugano, on va se pencher sur Pro Lugano. Cette association de promotion touristique est la première du genre active sur le territoire tessinois et, plus généralement, dans celle que les guides de la fin du 19^e siècle appelaient «la région des trois lacs». Fondée en 1888,¹⁶ seulement trois ans après celles de Zurich et de Lausanne qui sont les premiers exemples en Suisse, elle a été promue par des personnalités locales intéressées au développement commercial et industriel de Lugano, en grande partie membres de la société des commerçants.

C'est donc principalement à travers l'action de cette association qu'on montrera de quelle manière les intérêts touristiques locaux ont exercé une influence sur le développement des infrastructures de transport tant locales que régionales et parfois même nationales.

Parmi les nombreux domaines dans lesquels Pro Lugano s'engagea pour promouvoir le tourisme à Lugano, celui des transports occupe certainement une partie secondaire pour de simples raisons financières, mais toutefois révélatrice d'une précoce prise de conscience du fait que le développement des voies de communication et donc des moyens de transport constitue un des facteurs fondamentaux pour la promotion et le développement touristique d'une localité.

Les cadres dirigeants de Pro Lugano, démontrant une remarquable capacité d'analyse, œuvrèrent dans le secteur des transports en agissant sur les deux principaux pivots de l'économie touristique: le *degré d'accessibilité* de la localité et *ses coûts*.¹⁷

Il est évident que l'association ne disposait pas des ressources financières et humaines nécessaires pour agir de façon déterminante sur ces deux pivots de l'économie touristique. Toutefois, elle a su valoriser au mieux ses possibilités d'intervention. Voyons alors de quelle manière.

Pro Lugano et l'amélioration du degré d'accessibilité de la ville

En ce qui concerne le degré d'accessibilité à la ville de Lugano, Pro Lugano s'engagea sur deux côtés: celui des plans d'horaires des compagnies de transport et celui des moyens de transport de l'information.

Une question d'harmonisation des horaires

Avec le chemin de fer, le temps du voyage s'inscrit désormais dans le cadre de l'horaire ferroviaire et toute l'organisation du périple en découle.

C'est justement à ce niveau que Pro Lugano œuvra afin d'améliorer l'accessibilité à Lugano.

Son action se développa tant au niveau local que national et international.

Dans le premier cas, à la suite des nombreuses plaintes exprimées par les touristes qui séjournaient en ville, Pro Lugano sollicita la société de funiculaire Lugano-Stazione pour apporter des correctifs à son horaire et mieux l'harmoniser avec celui des trains les plus importants qui s'arrêtaient à la gare de la ville.¹⁸

En 1896, toujours dans le but de rendre plus efficaces, donc ponctuels et réguliers, les services de transport local et de les coordonner entre eux et avec le trafic de la ligne du Gothard, l'association intensifia ses efforts. Elle élaborait un important projet qui prévoyait l'installation d'un réseau urbain et suburbain de 35 horloges électriques. Le coût du projet (12'000 fr.) se révéla, toutefois, trop élevé pour les faibles finances de Pro Lugano (le budget annuel dont elle disposait oscillait entre 2000 et 4000 fr.). De plus, l'initiative ne souleva que peu d'intérêt; en particulier les acteurs privés (surtout des associations et des entrepreneurs locaux), de prime abord intéressés, se défilèrent au dernier moment ou donnèrent seulement un faible appui. Ce désintérêt poussa l'association à abandonner cette tâche qui ne tomba pas pour autant dans l'oubli. Elle dévoila toute son utilité quelques années plus tard. Le projet fut effectivement repris avec succès par les autorités politiques locales qui vont le réaliser en 1903.¹⁹

Pro Lugano se démontra active même aux niveaux national et international. Dans ce cas, elle chercha à obtenir une amélioration des prestations offertes le long de la ligne du Gothard. La plus grande partie des initiatives concerna les horaires estivaux (de mai à septembre) de la Compagnie du Gothard. Les raisons étaient exclusivement déterminées par les intérêts des milieux touristiques. Cette période, en fait, correspond, à peu près, à la haute saison touristique de Lugano.

Comme on peut aisément le déduire, l'association adopta plusieurs modalités d'action.

Chaque année, Pro Lugano se faisait transmettre par la Municipalité de Lugano les nouveaux projets des plans d'horaires de la Compagnie du Gothard pour les examiner. Ensuite, elle proposait les modifications qu'elle jugeait nécessaires pour améliorer les services et les rendre plus conformes aux exigences touristiques et commerciales de la ville. Par exemple, garantir un nombre majeur de liaisons directes avec les principales villes suisses ou assurer, même pour les heures du soir, des départs qui permettaient aux touristes de prolonger d'un jour leur séjour aux bords du Ceresio.

Une autre modalité d'action employée était celle de promouvoir des pétitions avec le soutien de plusieurs associations locales sensibles aux intérêts touristiques et

commerciaux de Lugano, comme la *Società dei commercianti di Lugano* et la *Società albergatori di Lugano*. Dans les requêtes, on réclamait un changement dans les plans d’horaires afin de garantir l’arrêt à Lugano des trains de luxe internationaux, comme par exemple celui qui, à partir de 1902, reliait Hambourg à Gênes.²⁰ C’était un moyen pour attirer et fidéliser une clientèle aisée qui, après l’ouverture de la ligne du Gothard, était en diminution au bord du Ceresio.

L’association entreprit aussi des tractations avec d’autres compagnies de chemin de fer, en grande partie étrangères, dans le but de favoriser l’insertion de la gare de Lugano dans leurs horaires internationaux.²¹ Malgré les efforts déployés, les sollicitations de Pro Lugano, même si elles étaient appuyées par d’autres associations luganaises, débouchèrent rarement sur des résultats positifs.²²

A partir de 1902, Pro Lugano abandonna alors toute intervention dans ce domaine et laissa les autorités communales et la chambre de commerce se battre pour que la ville puisse bénéficier d’un meilleur service ferroviaire.

L’engagement de Pro Lugano pour un développement du système de communication

Le degré d’accessibilité d’une station touristique ne se mesure pas uniquement dans le domaine du transport des personnes, mais aussi dans celui de la transmission des informations.

A ce propos Pro Lugano s’intéressa, par exemple, à la réalisation d’une ligne téléphonique internationale entre Milan et Zurich qui, en passant par Lugano, aurait garanti à la ville tessinoise une importante liaison avec la capitale lombarde qui à l’époque était déjà un centre économique de niveau européen et un important bassin de touristes.²³ Les cadres dirigeants de la société exercèrent alors des pressions auprès de la Municipalité afin qu’elle mobilise les principales forces intéressées à soutenir et à démontrer la nécessité, pour l’économie et le commerce locaux, d’une telle réalisation. Mais les intérêts locaux se heurtèrent à ceux du Conseil fédéral qui n’était pas disposé à investir de l’argent dans ce projet sans être sûr de pouvoir compter sur des retombées financières. Ces incertitudes et le déficit de 70’000 fr. accumulé pendant la première année d’activité par la nouvelle ligne Lugano–Zurich, pris en charge par la Confédération, ont convaincu les autorités fédérales de renvoyer de quelques années la construction de ce réseau international. Lugano aura sa première liaison internationale directe avec la capitale lombarde trois ans plus tard (1902). Pour la réalisation de la ligne Zurich–Milan, fortement souhaitée par les autorités luganaises, il faudra attendre 1913.²⁴

Pro Lugano fit donc figure de pionnière dans l’effort d’amélioration du degré d’accessibilité de Lugano. Si, au début, elle était la seule à entreprendre des initiatives en ce sens, ses efforts, malgré les résultats souvent décevants qui en découlèrent, eurent le mérite de sensibiliser et de pousser d’autres acteurs (autorités politiques,

commerçants, entrepreneurs), disposant de plus de moyens, à intervenir dans un domaine jusque-là assez délaissé.

En même temps, les milieux touristiques, en stimulant l'application de nouvelles technologies dans le domaine de la communication, se révélèrent des précurseurs dans la modernisation de la ville.

La diversification des billets de voyage: la solution de Pro Lugano au problème des coûts du voyage

Le coût du déplacement constitue un facteur fondamental pour l'essor et le succès d'une localité qui fait du tourisme le pivot de son économie. En effet, à côté du confort, parmi les attentes exprimées avec le plus d'insistance par les touristes en matière de transport, il y a celle de se déplacer avec le plus d'autonomie possible et à un prix favorable.

Une attente que Pro Lugano ne négligea pas. Elle négocia avec la SNFL et la Compagnie du Gothard l'introduction de nouveaux titres de transport: le *billet circulaire* et le *billet cumulatif*. Ces billets, adoptés par les chemins de fer suisses dès le début de leur activité, offraient de nombreux privilèges.

Le billet circulaire avait une validité de plusieurs jours (10 jours pour les trajets inférieurs à 200 km et de 45 jours pour ceux qui dépassaient les 200 km) et permettaient aux touristes de se déplacer dans plusieurs localités du Tessin, et de planifier un itinéraire à leur guise à un prix inférieur par rapport à celui des billets ordinaires.

Le billet cumulatif, valable 45 jours, permettait de se déplacer en employant différents moyens de transport toujours à un prix plus favorable par rapport aux titres de transport classiques.²⁵

Les efforts entrepris par Pro Lugano aboutirent à quelques résultats concrets. Par exemple, en 1890, les deux compagnies de transport (SNFL et Compagnie du Gothard) vont introduire un nouveau billet circulaire pour la ligne Lugano–Bellinzona–Locarno–Luino–Lugano ainsi que, toujours dans la même année, le billet cumulatif qui permettait aux touristes de se déplacer entre Lugano–Maroggia–Capolago en choisissant leur mode de transport préféré.²⁶

Le développement du système de transport luganais: une exigence fille du succès touristique

Le boom touristique qui fait suite à l'ouverture de la ligne du Gothard engendre une nouvelle et importante demande de mobilité à l'intérieur de la ville de Lugano. C'est à ce moment que le système de transport local révèle toutes ses limites. Il se montre insuffisant et incapable de répondre aux nouvelles requêtes de mobilité urbaine qu'un nombre croissant de touristes exige.

L'exemple le plus évident de cette faiblesse est sans doute la couverture de la distance qui sépare Lugano de sa gare, située sur la hauteur par rapport au centre de la ville

où se trouvent alors les principales infrastructures d'hébergement. La liaison était garantie par des voituriers à l'aide de calèches, avec tous les ennuis que cela entraînait: tarifs excessivement élevés, chasse aux clients avec comme corollaire des épisodes de violence, absence d'un service officiel qui assurait régulièrement le trajet. Une situation inacceptable pour les milieux touristiques de la ville.

C'est donc dans ce contexte caractérisé par la forte pression des nouvelles nécessités de mobilité que de nombreuses initiatives sont entreprises dans le domaine des transports locaux. On peut parler d'une véritable euphorie qui frappe ce secteur entre 1882 et 1912. Pendant cette période, à Lugano et dans ses alentours, on assiste à la construction de cinq chemins de fer régionaux, cinq funiculaires et quatre lignes de tramways. Naturellement, il y a eu une pléthore de projets qui ne seront jamais réalisés et qu'on ne va pas rappeler ici.²⁷

Dans cette course à la construction de nouvelles voies de transport, le rôle stimulant du tourisme avec ses exigences est bien évident. Les nécessités locales n'auraient pas justifié des réalisations de cette envergure. Une constatation qui trouve une confirmation dans le fait que la première infrastructure de transport qui répondait principalement aux besoins de la population locale, la ligne de tramways citadine, a seulement été réalisée en 1896, c'est-à-dire après la construction de deux funiculaires, deux chemins de fer régionaux à vocation essentiellement touristique. Les améliorations au niveau du système de transport local répondirent d'abord aux nécessités de mobilité et de distraction des touristes plutôt qu'à celles des indigènes.

Cette vitalité, il faut le remarquer, fut même alimentée par les changements intervenus dans la politique cantonale en matière de transport public. En 1902, le Gouvernement tessinois introduisait une loi avec laquelle il pouvait assurer, sous certaines conditions, un soutien financier à toutes les initiatives qui favoriseraient la promotion et la réalisation de chemins de fer régionaux et secondaires.²⁸

Stimulé donc par les nécessités touristiques, le développement du système des transports locaux bénéficia naturellement des apports des principales nouveautés technologiques de l'époque.

L'exemple du funiculaire Lugano-Stazione est, à ce propos, révélateur. En 1884, pour sa réalisation, le comité promoteur décida d'appliquer le nouveau système avec échange automatique inventé par l'ingénieur suisse Roman Abt et déjà appliqué pour d'autres célèbres funiculaires comme celui de l'Hôtel «Giessbach» proche du lac de Brienz (1879). La force de traction était garantie par un système hydraulique. Réalisé en 1886, ce funiculaire était le premier en exploitation sur le territoire tessinois et le septième en Suisse.

A ce propos, il faut souligner que l'innovation technologique exerce aussi une fonction publicitaire importante dont le secteur touristique est un des premiers à en tirer des avantages. Les nouveautés technologiques fascinent les touristes de l'époque et constituent un facteur d'attraction non secondaire. Il est donc clair

que, dans le climat de concurrence acharnée qui caractérise le secteur touristique pendant la Belle Epoque (pour le Tessin, il suffit de rappeler la rivalité entre les deux pôles dominants de Lugano et de Locarno), la dimension technologique joue sans doute un rôle de tout premier plan dans le façonnement des infrastructures touristiques des stations.²⁹

Le réseau relationnel entre les promoteurs du tourisme et des infrastructures de transport³⁰

La liaison de la ville et de ses infrastructures d'accueil et de transport avec la gare, lieu d'arrivée et de départ de la plus grande partie des touristes, a été une question qui souleva des réactions au sein des milieux touristiques et commerciaux de Lugano. Elle fut résolue avec la construction du funiculaire Lugano-Stazione. Parmi les promoteurs de cette œuvre, on trouve, chose assez inhabituelle pour le Tessin de l'époque, des représentants des deux partis politiques les plus importants: le parti libéral-conservateur et le parti libéral.

Les intérêts économiques liés aux initiatives entreprises dans le secteur du tourisme semblent donc étouffer les rivalités idéologiques et constituent un terrain neutre, de rencontre, où les rivalités politiques paraissent ne plus trouver aucune raison d'être.³¹

Cette observation nous pousse à dresser un panorama plus complet, bien que synthétique vu le contexte, des relations entre tourisme et transport au niveau des composantes sociales. Il est alors intéressant de jeter un coup d'œil sur les acteurs de la promotion touristique et les rapports qu'ils ont entretenus avec les promoteurs des transports locaux.

L'étude des cadres dirigeants de Pro Lugano entre 1888 et 1920 nous a permis de découvrir l'existence d'un véritable réseau relationnel entre les promoteurs du tourisme, les entrepreneurs engagés dans le secteur des transports ainsi que les milieux de la finance et de la politique.

Parmi les 97 individus qui ont fait partie des cadres dirigeants de Pro Lugano, on découvre que 22 (environ 22,5%) figurent parmi les plus importants entrepreneurs du secteur des transports en tant que membres des comités de promotion et/ou des conseils d'administration des nombreuses compagnies de transport de Lugano. Si on se focalise sur la SNFL, la plus importante compagnie de transport de Lugano, on s'aperçoit que le directeur de cette société pour la période 1903–1922 a revêtu en même temps la charge de vice-président et ensuite de président de Pro Lugano, la principale association de promotion touristique de la ville.

Parmi les initiateurs des infrastructures de transport qui se sont engagés dans la promotion du tourisme au sein de Pro Lugano, 9 (41%) faisaient aussi partie des conseils d'administration des plus importantes banques tessinoises et suisses qui avaient un siège à Lugano ou étaient membres de la chambre de commerce, tandis

que 14 (63,5%) furent activement engagés dans la vie politique de Lugano (au sein du législatif et/ou l'exécutif communal) surtout dans les milieux libéraux (10, plus du 70%).³²

En général, si on prend en considération tous les cadres dirigeants de Pro Lugano sans se limiter à ceux qui ont œuvré dans le secteur des transports, on constate que 65% jouaient un rôle actif de haut niveau dans la vie économique (dans le domaine de la finance, du commerce et des transports) et politique de Lugano.

Pour conclure, on peut affirmer que l'élite économique et politique locale, composée en grande partie par la bourgeoisie d'affaires et des professions libérales politiquement positionnées dans les milieux libéraux, s'engagea fortement dans la promotion du tourisme et des infrastructures des transports de la ville. Grâce à l'intervention dans ces nouveaux secteurs économiques, elle réussit à renforcer encore plus son pouvoir, sa position d'élite dominante à l'intérieur de la société luganaise et tessinoise.

Conclusion

La relation entre système de transport et développement touristique assume, comme on vient de le voir, plusieurs dimensions qui en attestent la complexité. Toutefois, il est possible de fixer quelques points de repère intéressants.

D'une part, l'introduction de nouveaux systèmes de transport (navigation à vapeur d'abord et chemin de fer ensuite) offre d'immenses potentialités de développement pour Lugano, que les milieux autochtones intéressés semblent avoir cueilli tout de suite en s'engageant dans l'essor de la dimension touristique de la ville. D'autre part, cet élan engendre un accroissement des exigences dans le domaine de la mobilité régionale qui a stimulé un épanouissement du système de transport vers l'espace urbain de Lugano et à l'interne. Cela se traduit par un effort des principaux acteurs du secteur touristique, qui ont cherché à améliorer, à plusieurs niveaux (pratique, socioéconomique et technologique), l'accessibilité de la ville et d'assurer, à travers l'introduction et la valorisation de nouvelles infrastructures (funiculaires, liaisons téléphoniques), une offre de services de communication de haute qualité à disposition de la ville. Ce dynamisme a été possible dans la mesure où les milieux économique commerciaux, financiers et politiques actifs en ville, ayant trouvé dans le tourisme un domaine commun d'entente de leurs intérêts, ont tissé un réseau relationnel dont la physionomie se révèle, bien qu'encore de manière partielle dans l'analyse, fort synthétique, des cadres dirigeants de Pro Lugano qu'on a proposé. Dans le cas spécifique, l'élite locale représente le commun dénominateur de ce réseau; toutefois, on peut facilement supposer qu'en élargissant le cadre de notre analyse au-delà de l'association Pro Lugano, émergera un réseau dont la provenance des composantes dépassera les limites restreintes de la ville

de Lugano. De toute façon, l'étroite alliance établie entre les différents milieux issus de l'élite locale a contribué, de manière importante, à l'essor et au succès touristique de Lugano, en faisant de cette ville une des stations de séjour parmi les plus importantes de la Suisse pendant la Belle Epoque.

A côté de ces acquis de caractère assez général, il existe, comme on a déjà eu l'occasion de le remarquer au long de cette contribution, toute une série de problématiques qui attendent d'être étudiées par de futures recherches.

Notes

- 1 Tissot Laurent, «Développement des transports et tourisme: quelles relations?», *Revue d'histoire suisse* 56 (2006), p. 31.
- 2 Boyer Marc, Viallon Philippe, *La communication touristique*, Paris 1994, p. 5.
- 3 On reprend des éléments développés dans le cadre d'un mémoire de licence consacré à l'étude de la promotion touristique de la ville de Lugano pendant la Belle Epoque à travers l'action de la société locale de développement: Sulmoni Stefano, «Pro Lugano». *Una società al servizio della promozione turistica nella Lugano della Belle Epoque (1888–1920)*, mémoire de licence, Université de Fribourg 2005.
- 4 Tissot Laurent, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX siècle*, Lausanne 2000; Bonnaud Laurent, «Chaînon manquant et développement touristique: trois cas d'infrastructures en perspectives, de 1870 à nos jours», in: Tissot Laurent (éd.), *Construction d'une industrie touristique aux 19 et 20^e siècles. Perspectives internationales*, Neuchâtel 2003, p. 37–57;
- 5 Cavalcanti Luisa, «Traguardi consolidati e problemi irrisolti della storia economica del turismo», in: Leonardi Andrea, Heiss Hans (éd.), *Turismo e sviluppo in area alpina. Secoli XVIII–XX*. Atti del Seminario permanente sulla Storia dell'economia e dell'imprenditorialità nelle Alpi in età moderna e contemporanea, Innsbruck 2003, p. 68.
- 6 Tissot Laurent (éd.), *Construction d'une industrie touristique*, Neuchâtel 2003, p. 11.
- 7 A propos de l'influence exercée par la navigation à vapeur sur l'essor des localités touristiques voir: Armstrong John, William David M., «The steamboat and popular tourism», *The Journal of Transport History* 1 (2005), p. 61–77; Gigase Marc, «Navigation à vapeur et essor touristique au XIX^e siècle dans l'arc lémanique», *Revue historique vaudoise* 114 (2006), p. 149–161.
- 8 Si, au niveau suisse, l'histoire du développement touristique est en train de progresser, au niveau tessinois, elle reste encore presque totalement dans l'ombre. Pendant plusieurs décennies, l'historiographie tessinoise a été absorbée par l'étude des vicissitudes politiques du canton en négligeant d'autres domaines notamment ceux de l'histoire économique, sociale et culturelle.
- 9 Ufficio delle ricerche economiche, *Il turismo nel cantone Ticino*, 1966, p. 25 s.
- 10 Sulmoni (cf. note 3), p. 220. Martinelli Luca, *Appunti per una storia del turismo ottocentesco ai laghi italiani*, mémoire de licence, Université de Fribourg 1991, p. 106, estime, sur la base d'un calcul d'extrapolation assez discutable, que le nombre de touristes qui séjournèrent à Lugano passa de 9500 en 1882 à 26'500 en 1891. Chiffres qu'il faut considérer prudemment, mais qui laissent entrevoir une évidente croissance du flux touristique vers Lugano après l'ouverture du tunnel du Gothard.
- 11 *Ibid.*
- 12 Toutefois, il faut reconnaître aux compagnies de chemin de fer d'avoir joué un rôle de support non négligeable. Tissot (cf. note 1), p. 34.
- 13 En ce qui concerne l'embellissement et l'amélioration des conditions hygiéniques de la ville, on renvoie à: Sulmoni Stefano, «Pro Lugano: une société au service de l'aménagement d'espaces de

- loisirs (1888–1919)», in: Gilomen Hans Jörg, Schumacher Béatrice, Tissot Laurent (éd.), *Temps libre et loisirs du 14^e au 20^e siècles*, Zurich 2005, p. 143–155.
- 14 Une synthèse concernant la naissance et l'activité de ces associations se trouve dans Senn Henri-Georges, *La Suisse et le tourisme*, Lausanne 1918, p. 53–56, et surtout dans Tissot Laurent, «Offices du tourisme», *Dictionnaire historique de la Suisse*, <http://www.hls-dhs-dss.ch>.
 - 15 Senn (cf. note 14), p. 55.
 - 16 C'est seulement en 1892 que Locarno, le deuxième centre touristique du canton du Tessin par importance, eut sa Pro Loco. Du côté italien des trois lacs, malgré que le succès touristique ait précédé celui des localités tessinoises, la fondation de ce genre d'associations se réalisa encore plus tard. La Pro Bellagio a été créée en 1896, la Pro Pallanza en 1898, la Pro Stresa en 1899 et la Pro Baveno en 1906. A ce propos: Martinelli (cf. note 10), p. 161.
 - 17 Bonnaud (cf. note 4), p. 37.
 - 18 Archivio Lugano Turismo (désormais ALT), Rapporto del Consiglio Direttivo sulla gestione 1890, Lugano, p. 8.
 - 19 Sulmoni (cf. note 3), p. 204 s.
 - 20 ALT, Rapporto del Consiglio Direttivo sulla gestione 1902, Lugano, p. 8.
 - 21 ALT, Rapporto del Consiglio Direttivo sulla gestione 1891, Lugano, p. 7.
 - 22 Cela nous confirme le fait que les compagnies de transport, dans ce cas la Compagnie du Gothard, poursuivaient d'abord des intérêts qui dépassaient évidemment ceux de la ville de Lugano et surtout ne prenaient que très peu en considération les exigences des promoteurs touristiques locaux.
 - 23 La commune de Faido accueillait de nombreuses familles aisées lombardes qui choisissaient cette localité comme lieu de séjour pendant l'été. Archivio di Stato del Cantone Ticino, Fondo Diversi, boîte n° 357. Sur le pôle touristique de Faido, voir aussi Viscontini Fabrizio, *Alla ricerca dello sviluppo ... La politica economica nel Ticino (1873–1953)*, thèse, Université de Fribourg 1999, p. 19, 88–90, 99–100, 207–212.
 - 24 Ferrier A., «Lo sviluppo della telefonia nel Cantone Ticino», *Bollettino Tecnico* 2 (1928), p. 81.
 - 25 Lupi Fausto, *La ferrovia del Gottardo e il suo contributo allo sviluppo turistico ticinese*, Mendrisio 1950, p. 76.
 - 26 ALT, Rapporto del Consiglio Direttivo sulla gestione 1890, Lugano, p. 7.
 - 27 A ce propos, on renvoie à: Gili Antonio, «Lugano capolinea. Sviluppo storico delle linee di pubblico trasporto passeggeri, dalle funicolari, tranvie e ferrovie ai filobus e autolinee», *Pagine storiche luganesi* 8 (1996), *passim*.
 - 28 En réalité, un engagement des autorités politiques cantonales en matière de chemins de fer secondaires et régionaux avait déjà été souhaité dix ans auparavant par Agostino Soldati. Cet homme politique tessinois avait proposé l'introduction d'une loi, qui ensuite a pris son nom, laquelle prévoyait un engagement des autorités cantonales en matière d'infrastructures de transport local dans la mesure des 30% des investissements totaux. En 1892, un référendum populaire rejetait la loi approuvée le 31 octobre 1891 par le Grand Conseil tessinois. Viscontini (cf. note 23), p. 91–95; Gili (cf. note 27), p. 97–99.
 - 29 Tissot (cf. note 6), p. 18–20; Humair Cédric, «Tourisme et technologies du transport dans l'arc lémanique: le cas du premier funiculaire à câble suisse entre Lausanne et Ouchy (1869–1914)», *Revue historique vaudoise* 114 (2006), p. 213–225.
 - 30 On se limitera à une rapide synthèse des résultats obtenus dans notre mémoire de licence. Pour une exposition plus exhaustive de cette partie, on renvoie pourtant à: Sulmoni (cf. note 3), p. 69–87, 311–316.
 - 31 L'affirmation à Lugano de cet esprit de collaboration entre représentants de milieux politiques adversaires a été bien relevée par: Panzera Fabrizio, ««Vogliamo essere uniti!» Breve storia delle ferrovie regionali ticinesi (1872–1914)», in: Ceschi Raffaello, Vigo Giovanni (éd.), *Tra Lombardia e Ticino. Studi in memoria di Bruno Caizzi*, Bellinzona 1995, p. 334.
 - 32 Pour la liste des entreprises de transport, des instituts bancaires et des nombreuses associations pris en considération dans notre analyse, on renvoie à: Sulmoni (cf. note 3), p. 83.

