

Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 114 (2006)

Artikel: Navigation à vapeur et essor touristique aux XIXe siècle dans l'arc lémanique
Autor: Gigase, Marc
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-514222>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.04.2025

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

Marc Gigase

NAVIGATION À VAPEUR ET ESSOR TOURISTIQUE AU XIX^e SIÈCLE DANS L'ARC LÉMANIQUE

Si la création de nouveaux modes de transport au XIX^e siècle intervient simultanément à l'essor du tourisme, rares sont les études historiques qui approfondissent le rapport entre technologies de transport et tourisme¹. Plusieurs analyses, en Suisse et à l'étranger, ont pourtant mis en évidence le rôle central du chemin de fer dans le développement touristique². En révolutionnant les facteurs de mobilité (rapidité, prix, nombre de passagers), en élargissant l'horizon de provenance des voyageurs et en popularisant le voyage d'agrément, le chemin de fer donne une impulsion décisive au tourisme. Si l'impact du rail est davantage connu, qu'en est-il du bateau à vapeur? Quel est son rôle dans l'émergence d'une industrie touristique au XIX^e siècle et dans l'essor de ce secteur économique? Armstrong et Williams³ ont exposé le rôle pionnier de la navigation à vapeur dans l'extension du voyage à but récréatif et dans la mise en place d'infrastructures touristiques en Angleterre. La navigation à vapeur a-t-elle eu la même fonctionnalité dans l'arc lémanique? La littérature historique qui lui est consacrée, à quelques exceptions près⁴, est essentiellement centrée sur l'histoire des compagnies de navigation et en

- 1 Voir notamment Laurent TISSOT (dir.), *Construction d'une industrie touristique aux 19^e et 20^e siècles. Perspectives internationales*, Neuchâtel, 2003.
- 2 Laurent TISSOT, «Tourisme et chemin de fer. La naissance d'un réseau international Anglo-suisse (1850-1914)», dans Michèle MERGER (dir.), *Les réseaux européens transnationaux XIX^e-XX^e siècles. Quels enjeux?* Nantes, 1995, p. 213-235; Andrea GIUNTINI, «Le tourisme ferroviaire en Italie des origines jusqu'à la création des «trains populaires», dans Laurent TISSOT (dir.), *Construction d'une industrie touristique aux 19^e et 20^e siècles*, p. 59-81; Marie-Suzanne VERGEADE-WILLOT, «Un aspect du voyage en chemin de fer: le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880», dans *Histoire Economie et Société*, 1990, 1, p. 120-130.
- 3 John ARMSTRONG, David M. WILLIAMS, «The steamboat and popular tourism», dans *The Journal of Transport History*, vol. 26, 1, 2005, p. 61-77.
- 4 Voir Anne LAUBSCHER, *Le premier bateau à vapeur sur le Lac Léman. Le Guillaume Tell 1823. Réactions et impact*, Lausanne (mémoire de licence), 1983.

particulier sur la concurrence entre ces entreprises et sur les progrès techniques successifs des bateaux⁵. L'étude entreprise ici vise donc à apporter un éclairage nouveau en montrant que la navigation à vapeur est un vecteur de la dynamique touristique du XIX^e siècle et en constitue même, par certains aspects, un élément moteur.

Dans un premier temps, nous poserons les jalons importants de l'apparition du bateau à vapeur en resituant l'émergence de ce mode de transport dans le contexte historique. L'apparition du bateau à vapeur en 1823 et l'arrivée du chemin de fer dans la région lémanique entre 1855 et 1862⁶ marquent l'avènement d'un système de transport moderne capable de satisfaire les besoins de mobilité entraînés par les voyages commerciaux et les déplacements touristiques de l'époque. Dans un second temps, nous mettrons en évidence la fonctionnalité touristique de la navigation à vapeur au sein de ce système où s'articulent de manière complémentaire la route, la navigation et le chemin de fer. Les nombreux attraits que la navigation à vapeur présente pour les voyageurs confère en effet à ce mode de transport un rôle touristique de premier plan dans lequel il tend à se spécialiser. Nous soulignerons dans un troisième temps l'impulsion donnée par cette nouvelle technologie à la construction d'infrastructures touristiques. Le bateau à vapeur constitue en effet l'une des pièces maîtresses d'un système sociotechnique⁷ qui se met en place au milieu du XIX^e siècle et qui combine l'existence de transports performants, d'équipements hôteliers et d'espaces touristiques aménagés au bord du lac (ports, quais, promenades). De notre point de vue, ce système constitue un facteur clé de l'émergence d'une industrie touristique de pointe dans l'arc lémanique, dont l'apogée se situe au tournant du siècle.

Naissance et épanouissement de la navigation à vapeur dans l'arc lémanique

Au cours du XVIII^e siècle et de la première moitié du XIX^e siècle, diverses mutations sociales, économiques et techniques participent à accroître la mobilité. L'essor du commerce et l'amélioration des voies de communication favorisent le transit de voyageurs.

5 Voir notamment Jacques CHRISTINAT, *Bateaux du Léman. Deux siècles de navigation*, Yens-sur-Morges, 1991; Edouard MEYSTRE, *Histoire imagée des grands bateaux du Lac Léman*, Lausanne, 1967.

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

7 Sur la notion de système technique voir Laurent TISSOT, «A travers les Alpes. Le Montreux-Oberland Bernois ou la construction d'un système touristique, 1900-1970», dans *Histoire des Alpes*, 9, 2004, p. 227-244; Thomas P. HUGHES «L'histoire comme systèmes en évolution», dans *Annales HSS*, 4-5, 1998, p. 839-857.

Parallèlement, le phénomène du voyage change d'aspect sous un double point de vue. D'une part, on assiste au passage progressif du voyage par nécessité au voyage d'agrément. Les motifs de voyage tendent à s'élargir et à se diversifier, incluant par exemple des raisons de santé ou l'envie de découvrir des sites naturels. D'autre part, la pratique du voyage s'étend progressivement à des couches sociales nouvelles, ne se limitant plus à la stricte élite aristocratique. Ainsi une portion élargie de la population – même si le voyage reste surtout accessible aux classes aisées – possède les ressources et le temps à disposition pour voyager à un rythme plus fréquent. Cette évolution concerne la Suisse qui se situe sur l'axe touristique entre l'Angleterre et l'Italie. En raison de ses intérêts multiples, la Suisse est une destination prisée du tourisme britannique au XIX^e siècle⁸ et constitue une étape rituelle dans l'itinéraire du « Grand Tour »⁹. Les massifs montagneux suscitent notamment l'intérêt des alpinistes, des géologues et des naturalistes. Genève est une étape incontournable de ces aventuriers venus fouler les sommets alpins dans la région de Chamonix et du Mont-Blanc. Lausanne est aussi prisée par les voyageurs et occupe une place de choix dans les guides de voyages anglais¹⁰. Son Académie, les hôtes prestigieux qui ont séjourné dans la ville (Gibbon, Voltaire) et sa réputation de « Mecque médicale » héritée du docteur Tissot attirent une clientèle cosmopolite, cultivée et aisée¹¹.

C'est dans le cadre de cette évolution de la mobilité et du tourisme que le bateau à vapeur fait son apparition en 1823 sur les rives lémaniques : le 28 mai, le Guillaume Tell, pouvant accueillir jusqu'à 200 passagers, est lancé à Genève. C'est une première suisse, à l'initiative d'Edward Church¹², consul des Etats-Unis en France et promoteur des bateaux à vapeur sur de nombreuses eaux européennes en particulier sur le Lac de Côme, le Lac de Constance, le Rhône et la Saône. Church, américain fortuné originaire de Boston, cherche à répandre sur le Vieux Continent l'invention de son compatriote américain Robert Fulton. Lors d'un séjour à Genève, Church constate avec stupéfac-

8 Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, 2000.

9 Geoffrey TREASE, *The Grand Tour*, London, 1967; Mavis COULSON, *Southwards to Geneva. 200 Years of English Travellers*, Gloucester, 1988.

10 Laurent TISSOT, « Lausanne dans les guides de voyage anglais au XIX^e siècle », dans *Mémoire Vive. Page d'histoire lausannoise*, 4, 1995, p. 80-88.

11 Valentine ALLEMANN, *Vendre Lausanne : promotion, publicité et développement touristiques (1860-1945)*, Lausanne (mémoire de licence), p. 15-27.

12 Sur Edward Church (1779-1845) voir Felix RIVET, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône (1783-1863)*, Paris, 1962, p. 64-67; 96-102.

tion la sous-utilisation du Lac Léman comme espace propice à la navigation à vapeur. S'associant à un riche homme d'affaire genevois, François Mathieu, Church lance son projet de bateau à vapeur. Cette première entreprise de navigation ne reste pas la seule sur le Léman. Le succès financier réalisé par ce premier vapeur encourage d'autres réseaux à racheter les parts de l'affaire ou à prendre l'initiative de construire de tels bateaux. Plusieurs notables et propriétaires genevois s'associent ainsi à l'entreprise du Guillaume Tell¹³. Quinze jours après le lancement de ce premier bateau à vapeur, un autre groupe de financiers genevois crée l'entreprise du Winkelried, lancé à Genève le 14 juillet 1824. La troisième compagnie à émerger est la société du bateau à vapeur le Léman, qui est l'œuvre de personnalités de l'élite libérale vaudoise¹⁴. Au cours des décennies suivantes, le nombre de compagnies et de bateaux à vapeur se multiplie et une compétition intense oppose les entreprises de navigation. Certaines font même faillite incitant les autres à collaborer et à se partager le trafic. Cette phase de rivalité se conclut par la fusion en 1873 des sociétés des bateaux à vapeur L'Helvétie, Le Léman et L'Aigle et la création de la *Compagnie Générale de Navigation* (CGN), disposant du monopole du transport de passagers sur le Léman. La création de la CGN annonce une phase prospère : les courses et les destinations augmentent, le confort et la vitesse des bateaux sont améliorés et les recettes d'exploitation sont en hausse (graphique 1).

L'épanouissement de la compagnie culmine à la Belle Epoque qualifiée d'« âge d'or financier »¹⁵. L'afflux croissant de touristes étrangers favorisé par l'ouverture du Simplon en 1906, la construction de bateaux-salons luxueux et l'édification de palaces le long des rives lémaniques traduisent le fantastique essor touristique de cette période précédant la Première Guerre mondiale. Le nombre de passagers sur les vapeurs explose : la moyenne, qui est de 26'500 entre 1836 et 1839, augmente à 600'000 en 1873 et dépasse le million en 1896 lors de l'Exposition nationale de Genève. En 1911, ce sont plus de deux millions de passagers qui empruntent les vapeurs¹⁶. Quant aux recettes

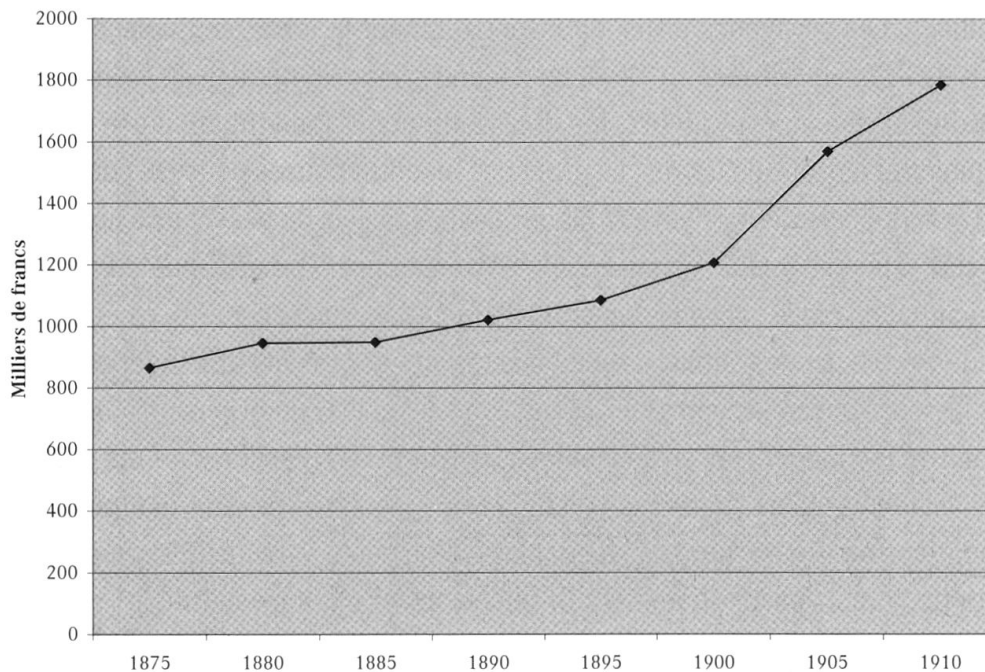
13 L'exploitation du *Guillaume Tell* est une affaire très lucrative à ses débuts : Church réalise 52'000 francs de bénéfices nets et revend ce bateau pour 117'000 francs à une association de Genevois comprenant Adolphe Butini-De la Rive, Horace Boissier, Jacques Jaquet, Jean-Louis Gay et Antoine Gérard, lesquels à leur tour retirent environ 25% de dividende jusqu'en 1828. Voir Vincent PERDONNET, *Notice sur les bateaux à vapeur du Lac Léman*, Lausanne, 1840, p. 32.

14 Cette société se compose du futur colonel Sigismond de la Harpe (Président), de Jean-Jacques Mercier (tanneur), d'Henri Perregaux (architecte), d'Auguste Verdeil, de Francillon-Mercier, de Dapples, de L. Carey et des entreprises Francillon et Cie, Panchaud l'aîné et Delessert-Will et Cie.

15 Jacques CHRISTINAT, *Bateaux du Léman. Deux siècles de navigation*, p. 45.

16 *Ibid.*

Graphique 1: Recettes des sociétés de navigation du Lac Léman



Source: Ritzmann-Blickenstorfer Heiner (éd.), *Statistiques historique de la Suisse*, Zurich, 1996, p. 766

financières de la CGN, elles sont « à la hauteur de l'euphorie qui règne dans les milieux touristiques et du transport »¹⁷.

Comment expliquer cette croissance alors même que la concurrence du chemin de fer, moyen de transport plus performant, est à l'œuvre dès le début des années 1860¹⁸? La réponse à cette question, qui est au centre de mon analyse, réside dans la fonctionnalité touristique des bateaux à vapeurs dans le système de transport.

La fonctionnalité touristique des bateaux à vapeur dans le système de transport

Avant l'apparition du bateau à vapeur, on ne trouve sur le Léman que des barques à voiles. Rudimentaires, dépourvues de confort et manquant de régularité, elles ne sont

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ La première ligne de chemin de fer dans le canton de Vaud est inaugurée le 7 mai 1855 entre Bussigny et Yverdon. La concurrence du rail ne débute réellement que lors de l'ouverture des tronçons ferroviaires le long du lac entre Morges et Genève (1858) puis entre Lausanne et Villeneuve (1861). Voir Marc GIGASE, *L'Ouest-Suisse (1852-1864)*.

que très rarement utilisées pour le transport des voyageurs et se limitent à celui des marchandises. Les voyageurs utilisent essentiellement la route, se déplaçant avec les diligences de l'Etat, instituées en 1804, ou des voituriers. En dépit de l'amélioration des routes et du service aux voyageurs, les déplacements d'une ville à l'autre sont longs, inconfortables et parfois aléatoires. La diligence met huit heures pour aller de Lausanne à Genève et le déplacement de Vevey à Genève exige parfois de passer une nuit à Nyon¹⁹. Dans ce contexte, le bateau à vapeur pallie partiellement l'insuffisance du système de communication en place face à la demande de mobilité croissante. Il permet de réduire le temps de voyage par des déplacements plus rapides et possède une indépendance vis-à-vis des facteurs naturels comme le vent, le courant ou les conditions météorologiques. L'utilisation de la vapeur comme force motrice permet ainsi d'assurer – sans pour autant éviter les accidents et les problèmes techniques – une vitesse, une indépendance de mouvement et une régularité du voyage. Mais le bateau à vapeur procure surtout aux voyageurs un confort particulièrement propice à un usage touristique.

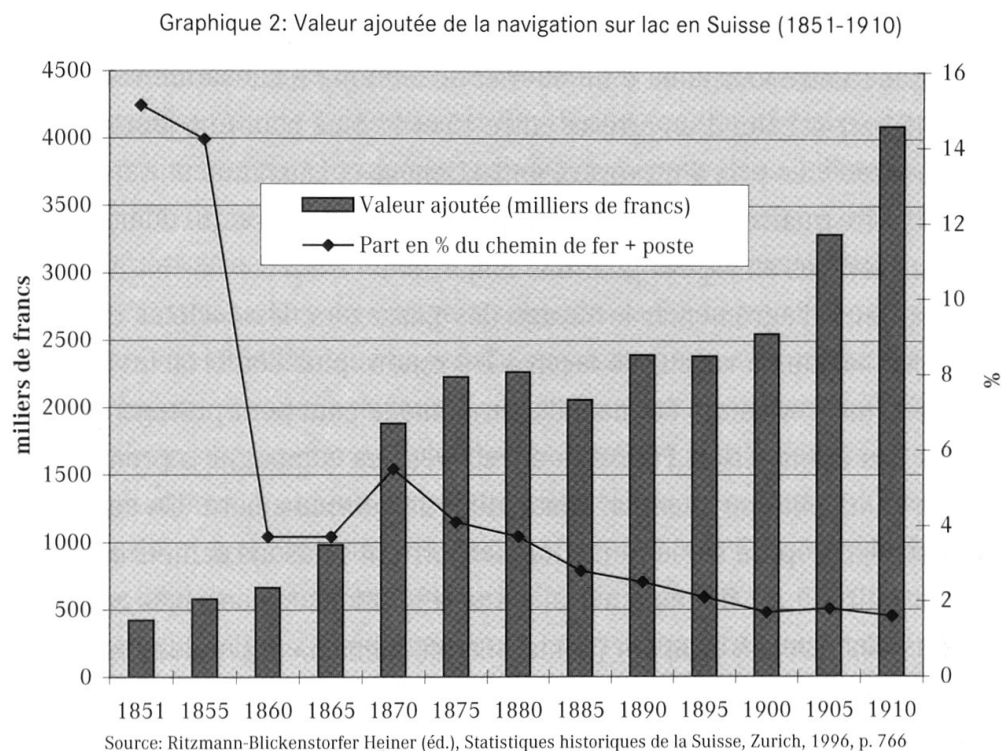
Les avantages du bateau à vapeur ne signifient pas pour autant que les anciens modes de transport disparaissent ou même que leurs activités décroissent. L'apparition de la navigation à vapeur entraîne certes une nouvelle répartition du trafic de passagers²⁰ entre la route et le lac, qui déclenche le mécontentement des milieux liés au transport routier (aubergistes, voituriers). Toutefois, le vapeur, en attirant une clientèle toujours plus importante dans la région, s'avère en fin de compte plutôt profitable à ces milieux.²¹ De même, on aurait pu craindre que l'arrivée du chemin de fer en terre vaudoise entre 1855 et 1862 ne signifie le déclin de la navigation à vapeur sur le Léman. D'une vitesse et d'une capacité de transport supérieures, le chemin de fer prend effectivement une part croissante dans le trafic de marchandises et de personnes. Il n'a pas pour autant rendu caduc l'usage du bateau à vapeur puisque le développement de ce dernier s'est poursuivi durant la seconde moitié du siècle (graphique 2).

Comment expliquer ce fait? Si l'utilisation des voies ferrées provoque une modification du trafic de voyageurs en détournant des bateaux les voyageurs pressés, le rail ouvre de nouvelles perspectives à la navigation: les réseaux ferroviaires permettent d'étendre le périmètre d'attraction du lac et d'accroître le nombre de voyageurs. Le rail contribue surtout à renforcer l'utilisation touristique de ce moyen de transport par une

¹⁹ Louis MONNET, *Au bon vieux temps des diligences*, Lausanne, 1897, p. 53-55.

²⁰ Le transport de marchandises occupera toujours une part très faible du transport des bateaux à vapeur. Voir Anne LAUBSCHER, *Le premier bateau à vapeur*, p. 27-33.

²¹ *Ibid.*



clientèle « qui goûte fort l'agrément du voyage sur l'eau dans des bateaux spacieux, plutôt que sur les rails dans des petits wagons assez peu confortables de ces temps-là »²². Les guides du voyageur écrivent d'ailleurs qu'« il vaut mieux quand on visite pour la première fois le lac de Genève, prendre le bateau à vapeur que le chemin de fer »²³. Mode de transport utilitaire à ses débuts, le bateau à vapeur s'inscrit dans un système articulant plusieurs technologies de transport – la route puis le rail – au sein duquel il tend à occuper une fonction touristique.

Le bateau à vapeur contribue à développer un nouveau produit – le voyage d'agrément – permettant à une clientèle de jouir des plaisirs occasionnés par les promenades sur le lac et stimule un tourisme de luxe. S'il n'existe que peu d'informations sur les passagers empruntant le vapeur, les tarifs des compagnies confirment qu'il est, à ses débuts, un mode de transport réservé à une clientèle plutôt aisée. Bien qu'il existe deux tarifs de place (1^{ère} et 2^{ème} classe), naviguer en vapeur coûte encore cher: en juin 1823, le trajet entre Genève et Ouchy sur le Guillaume Tell coûte 40 batz en 1^{ère} classe, 24 batz

²² Edouard MEYSTRE, *Histoire imagée des grands bateaux du Lac Léman*, p. 52.

²³ *Ibid.*

en seconde, et le tarif pour le tour du lac est fixé à 105 batz (1^{ère} classe) et 70 batz (2^{ème} classe)²⁴. Or, le salaire journalier d'un ouvrier de fabrique à Lausanne varie vers 1840 entre 11 et 12 batz et celui d'un artisan entre 15 et 16 batz pour une journée de travail de 12 à 13 heures²⁵. Le prix d'un voyage entre Genève et Lausanne en vapeur équivaut donc à deux, voire quatre journées de travail pour un ouvrier, ce qui démontre l'aspect prohibitif des voyages en vapeur pour une majorité²⁶.

Dans l'optique d'agrémenter le voyage des passagers, les sociétés de navigation aménagent les bateaux à vapeur de façon à les rendre plus confortables : des cabines sont réservées aux voyageurs et une toile surmonte le pont pour protéger ces derniers du soleil ou des intempéries. Pour être attractives, les compagnies prennent soin de leurs clients et vouent une attention à la qualité du service à bord. Un service de restauration est déjà proposé sur le Guillaume Tell, offrant boissons et mets conçus par un restaurateur attitré²⁷. Au fil des années, les améliorations successives apportées aux équipements des bateaux à vapeur (ponts, service à bord) en font des instruments de détente et de loisir.

La contemplation des lieux rendus célèbres par les oeuvres romantiques confère au bateau à vapeur un attrait touristique supplémentaire. Les étrangers, gens de lettres, peintres ou bourgeois visitant la contrée lémanique, peuvent profiter des balades plaisantes sur le lac pour découvrir les idylliques bosquets de la Nouvelle Héloïse de Jean-Jacques Rousseau à Clarens ou le Château de Chillon rendu célèbre par le poème *The Prisoner of Chillon* de Lord Byron. De manière plus générale, la beauté des paysages, l'étendue du lac et les rives sauvages du bassin lémanique attirent une clientèle urbaine venue en Suisse à la recherche d'une nature vierge et épargnée par l'industrialisation – loin pourtant de la réalité économique helvétique à la pointe de la mécanisation industrielle²⁸. L'attraction pour des sites naturels teintés de romantisme attire en outre une clientèle qui cultive le culte du pittoresque²⁹.

24 Anne LAUBSCHER, *Le premier bateau à vapeur*, Annexe 11, p. 77. 10 batz = 1 franc vaudois (1803-1850) ; 7 batz = 1 franc suisse de 1851.

25 Françoise NICOD « Lausanne Capitale (1803-1845) », dans Jean Charles BIAUDET (dir.), *Histoire de Lausanne*, Toulouse, Lausanne, 1982, p. 284.

26 Anne LAUBSCHER, *Le premier bateau à vapeur*, Annexe 11, p. 77

27 Lettre d'Edward Church adressée au rédacteur de la *Gazette de Lausanne* et publiée le 17 décembre 1822, ACV, PP12/701.

28 Sabine FREY, Patricia DUPONT, « *Un paradis encadré* ». *La fonction du tourisme à Vevey et à Montreux 1880-1914*, Lausanne (mémoire de licence), 1989, p. 8-13.

29 Orvar LÖFGREN, *On Holiday. A History of Vacationing*, Los Angeles, London, 1999, p. 26-27.

La navigation à vapeur inaugure surtout une perception radicalement nouvelle de l'environnement et de l'espace. Le défilé des rivages sous un angle de vue inhabituel donne un caractère unique à ces voyages. Frédéric-César de La Harpe écrit le 27 août 1823 que « la visite des rives enchantées du lac de Genève dans le bateau à vapeur est la manie du jour; étrangers et indigènes, tous veulent se satisfaire. »³⁰ Cette nouvelle perception de l'espace n'est d'ailleurs pas sans rappeler la révolution de perception qu'entraînera la vitesse lors du voyage en chemin de fer, la troisième dimension avec l'aviation ou même le défilé des images cinématographiques du siècle suivant.

Enfin, le bateau à vapeur suscite l'admiration des passagers qui l'empruntent. Considérée comme synonyme d'exploit technologique jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, cette innovation mécanique attire une clientèle de la société cultivée empreinte de l'idéologie du progrès et encline à découvrir cette nouvelle forme de déplacement. Des récits de l'époque confirment la curiosité et l'étonnement pour cette nouveauté technologique: M. de Bonstetten, intellectuel et aristocrate bernois établit sur les rives du Léman s'enthousiasme ainsi des machines qui « pèsent 50'000 livres [...]. C'est un miracle de mécanique appliquée. »³¹

Synonyme de loisir et de détente, offrant une perception radicalement nouvelle du paysage et de l'espace, fascinante du point de vue technologique, la navigation à vapeur possède les caractéristiques propices à un usage touristique.

Infrastructures touristiques et bateaux à vapeur : les cas de Genève, Lausanne et Montreux

L'activité touristique que le bateau à vapeur contribue à dynamiser stimule à son tour la réalisation d'infrastructures nouvelles. L'utilisation des vapeurs favorise en effet l'aménagement des rives lémaniques, la construction des ports et l'établissement de structures hôtelières. Ces transformations, peu mises en évidence dans l'histoire de la navigation, contribuent pourtant largement à l'attrait touristique de Genève, Lausanne et Montreux et favorisent l'essor d'une industrie touristique de pointe dans la région lémanique.

30 *Correspondance de Frédéric-César de la Harpe et Alexandre 1^{er}*, éd. par Jean-Charles BIAUDET et Françoise NICOD, t. III, Neuchâtel, 1978-1980, p. 590, cité dans Anne LAUBSCHER, *Le premier bateau à vapeur*, p. 43; voir aussi Karl Viktor von BONSTETTEN, *Briefe von Bonstetten an Matthison*, Zürich, 1827, p.139-144.

31 Karl Viktor von BONSTETTEN, *Briefe von Bonstetten an Matthison*.

A Genève, les débuts du bateau à vapeur s'accompagnent d'une réorganisation complète de la rade. L'aspect négligé des rives – sales, encombrées de matériaux de toutes sortes – et le délabrement des façades environnantes suscitent de vives critiques. Le décalage entre les envolées poétiques des voyages lacustres et le désenchantement des voyageurs à leur arrivée laisse à désirer. Le Gouvernement genevois décide d'un plan d'aménagement de la rade qu'il confie au célèbre ingénieur Guillaume-Henri Dufour qui, parallèlement à sa carrière militaire et politique, joue un rôle de premier plan dans les transformations urbaines et dans le développement des transports à Genève: il supervisera la construction du vapeur Winkelried et contribuera à la réalisation du chemin de fer Lyon-Genève. Dufour réalise un plan d'ensemble, adopté en 1827, comprenant la construction du Grand Quai, du pont des Bergues – un pont suspendu prestigieux reliant la Basse Ville au nouveau quartier des Bergues – et du quai des Bergues. Ces deux ouvrages sont achevés en 1834. Parallèlement à ces constructions, de nouvelles maisons s'élèvent et une restauration des anciennes demeures est entreprise, donnant à Genève une façade neuve, moderne et attrayante. Ces transformations sont l'œuvre de la *Société anonyme des Bergues*³², première société immobilière genevoise et suisse, fondée en 1826, qui entreprend d'entente avec l'Etat la construction d'une série d'immeubles sur le quai et derrière celui-ci. Cette société immobilière, au sein de laquelle on retrouve l'ingénieur Henri Dufour et d'autres hauts notables genevois – décide d'édifier en 1829 un hôtel destiné à être le fleuron du nouveau quai: l'Hôtel des Bergues³³. Pionnier de l'hôtellerie helvétique, cet établissement ouvre ses portes le 1^{er} mai 1834; il s'agit du premier palace à Genève et en Suisse³⁴. Grâce à son équipement, cet établissement de luxe jouit très vite d'une réputation internationale attirant une clientèle de haut niveau. La construction de l'Hôtel des Bergues inaugure la construction d'une série d'hôtels³⁵ contribuant à faire de Genève un centre touristique de premier plan.

32 Olivier PERROUX, *La Société Immobilière genevoise (1853-1903): Les premières années d'un acteur de l'agrandissement de la ville de Genève*, Genève (mémoire de diplôme), 1996, p. 20-23.

33 Leila EL-WAKIL, « L'Hôtel des Bergues à Genève », dans *Unsere Kunstdenkmäler*, 4, 1978, p. 373-380; Louis H. MOTTET, « L'Hôtel des Bergues fête son cent-cinquantième anniversaire », dans *Revue du Vieux Genève*, XIV^e année, 15, 1985, p. 69-74.

34 Roland FLÜCKIGER-SEILER, *Hotelträume zwischen Gletschern und Palmen. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830-1920*, Baden, 2001; Jean DE SENARCLENS, Nathalie VAN BERCHEM, Jean M. MARQUIS, *L'hôtellerie genevoise*, Genève, 1993, p. 44-45.

35 Sur la rive droite se construisent l'Hôtel de Russie (1853), de la Paix (1862), Richemond (1863), Beau-Rivage (1865), National (1873), d'Angleterre (1875); sur la rive gauche l'Hôtel de l'Ecu (1840), Métropole (1855), de la Couronne, de Paris, Victoria (1855). Voir Leila EL-WAKIL, « L'Hôtel des Bergues à Genève », p. 380, note 2.

Lausanne, et plus particulièrement Ouchy, constitue un second exemple de la création d'infrastructures touristiques conjointement à l'utilisation du bateau à vapeur. En effet, lorsque le Guillaume Tell est lancé en 1823, Ouchy n'est encore qu'un hameau. Les rives du lac sont délaissées et les halles aux marchandises encombrant l'espace du bord du lac. Or, quelques décennies plus tard, le hameau devient une station de villégiature appréciée par les voyageurs et dont l'activité commerciale s'est accrue. Comment expliquer cette évolution ? L'usage du bateau à vapeur nécessite la construction d'un débarcadère. Avant son apparition, le bateau à vapeur accoste loin du rivage. Pour y accéder, les passagers avaient recours à des bateaux à rames peu stables appelés « bateaux radeleurs ». Cette opération a donné lieu à des scènes amusantes, procurant parfois des sueurs froides aux voyageurs, que Rodolphe Töpffer décrit avec humour :

«[...] De tous les points on nous apporte des cargaisons de passagers. Ces passagers en approchant se mettent debout pour être tout prêts. On leur jette la corde, un batelier l'attrape, s'y cramponne, la fixe... A ce moment-là tous les passagers tombent sur le derrière. C'est un phénomène à mourir de rire [...]»³⁶

Avec l'augmentation du trafic et l'arrivée du chemin de fer dès les années 1850, ce système devient insuffisant. Les milieux commerçants d'Ouchy prennent conscience de l'intérêt à développer davantage le tourisme, craignant notamment la concurrence des chemins de fer pour les activités du port. La volonté de faciliter l'accès aux bateaux grâce aux débarcadères se double de l'objectif d'agrémenter les rives et de développer le potentiel touristique d'Ouchy. Une assemblée des citoyens d'Ouchy de février 1853 demande ainsi aux autorités « de prolonger la jetée par un éperon, de draguer la baie, d'enlever les matériaux qui encombrant les berges et de démolir les halles de la douane »³⁷. La concrétisation du projet tardant, c'est finalement une société privée, la *Société Immobilière d'Ouchy* (SIO), qui s'emploie à réaliser les transformations nécessaires. Fondée en 1857 par des notables lausannois³⁸ et disposant d'un capital d'un million de francs, cette société s'attelle à la démolition des vieux dépôts encombrant les rives du lac, à l'arrangement du port, à la création d'un quai et à l'aménagement d'une promenade publique³⁹. Parallèlement à ses travaux d'embellissement, la SIO réalise la

36 Rodolphe TÖPFFER, *Derniers voyages en zigzag ou excursion d'un pensionnat en vacances*, Genève, 1911, vol. 2, p. 94.

37 Joëlle NEUENSCHWANDER FEIHL, « Ouchy: du hameau médiéval à la station de villégiature », dans Nadja MAILLARD (dir.), *L'Hôtel d'Angleterre à Lausanne. Histoire et Architecture*, Lausanne, 2002, p. 22.

38 La composition de son conseil d'administration est reproduite dans Joëlle NEUENSCHWANDER FEIHL, « Ouchy: du hameau médiéval à la station de villégiature », p. 34, note 19.

39 *Statuts de la Société immobilière d'Ouchy*, 1857, p. 1, cité dans V. ALLEMANN, *Vendre Lausanne*, p. 49.

construction entre 1858 et 1861 d'un hôtel de premier ordre à Ouchy, l'Hôtel du Beau-Rivage⁴⁰. D'une réputation européenne qui rivalise avec les établissements hôteliers de Genève et de Vevey, cet établissement de luxe permet d'attirer les touristes aisés à Lausanne. Ces derniers profitent d'un débarcadère construit juste devant l'hôtel en 1853 pour faciliter leur embarquement sur les bateaux à vapeur. La SIO s'attache par la suite à la construction du funiculaire Lausanne-Ouchy, inauguré en 1877, qui permet aux visiteurs de relier le port d'Ouchy à la gare ferroviaire et au centre de la ville⁴¹.

Dans le cas de Montreux, une dynamique relativement semblable est observable⁴². Le développement de Montreux ne débute que dans les années 1860 avec l'arrivée conjointe de la ligne de chemin de fer entre Lausanne et Villeneuve (1861) et celle du bateau à vapeur suite à l'inauguration de deux débarcadères en 1860 (à Rouvenaz et à Clarens). Dès lors, les voyageurs transitant par voie ferroviaire ou maritime peuvent faire une halte à Montreux. Avant 1860, ce n'est qu'un modeste village où seuls de rares hôtels et quelques modestes auberges permettent d'accueillir des voyageurs. L'offre d'hébergement de la région se concentre surtout autour de l'Hôtel Byron, ouvert en 1833 à proximité du Château de Chillon, et l'Hôtel des Trois Couronnes (1842) à Vevey. Ces deux établissements luxueux jouissent d'une importante renommée et permettent aux voyageurs étrangers en route pour l'Italie de faire une halte ainsi que d'accueillir les nombreux négociants étrangers venus à Vevey pour le commerce. Avec l'arrivée du chemin de fer et du bateau à vapeur, Montreux connaît le premier boom de son marché hôtelier: en quinze ans, une vingtaine de pensions s'ouvrent et une quarantaine d'hôtels se construisent face au lac⁴³. Les infrastructures d'accueil de la ville se développent parallèlement à cette croissance de l'offre hôtelière: les autorités procèdent à l'installation du gaz (1865) et de l'eau courante (1869) et à l'ouverture des bureaux de poste entre 1867 et 1870. Les quais du bord du lac seront réaménagés dans les dernières décennies du siècle, en vue d'offrir des espaces larges et fleuris propices aux promenades et agrémentés de jardins anglais ombragés. Ce sera l'ère des prestigieux palaces dont la progression sera vertigineuse au tournant du siècle, Montreux devenant une station touristique de réputation internationale.

40 Sur l'Hôtel du Beau-Rivage, voir Anne WYSSBROD, *Beau-Rivage Palace Lausanne. Analyse historique et documentaire*, Lausanne, 1992.

41 Voir dans ce volume la contribution de Cédric HUMAIR.

42 Voir Sabine FREY, Patricia DUPONT, « *Un paradis encadré* ».

43 Montreux qui ne compte que deux hôtels en 1835, possède 18 établissements en 1860 et 70 en 1900. Voir Jean-Louis METTLER, *Montreux. 100 ans d'Hôtellerie*, Montreux, 1979.

Ces trois exemples illustrent l'effet dynamisant du bateau à vapeur sur l'aménagement des ports lémaniques qui se modernisent pour accueillir le flot de passagers et deviennent des lieux appréciés des voyageurs, favorisant ainsi le développement d'une infrastructure hôtelière et touristique.

Il conviendrait néanmoins, pour dresser un panorama global de ce complexe tourisme-transport, de signaler les acteurs qui contribuent à son établissement et de saisir leurs intérêts. La construction d'hôtels et le développement des moyens de transport génèrent en effet des affaires financières et immobilières considérables qui impliquent l'élite économique et politique locale. Ainsi, parmi les promoteurs du bateau à vapeur et du complexe touristique à Lausanne figurent les grandes familles de la bourgeoisie libérale vaudoise : Mercier, la Harpe, Dapples, Perregaux, Francillon, Perdonnet, Delessert et Will. Une étude plus approfondie de cette élite reste à faire. Elle permettrait de montrer comment ces banquiers, propriétaires, négociants, avocats et architectes ont allié le développement urbanistique et économique de la région et leurs propres intérêts.

Rôle clé du complexe tourisme-transport

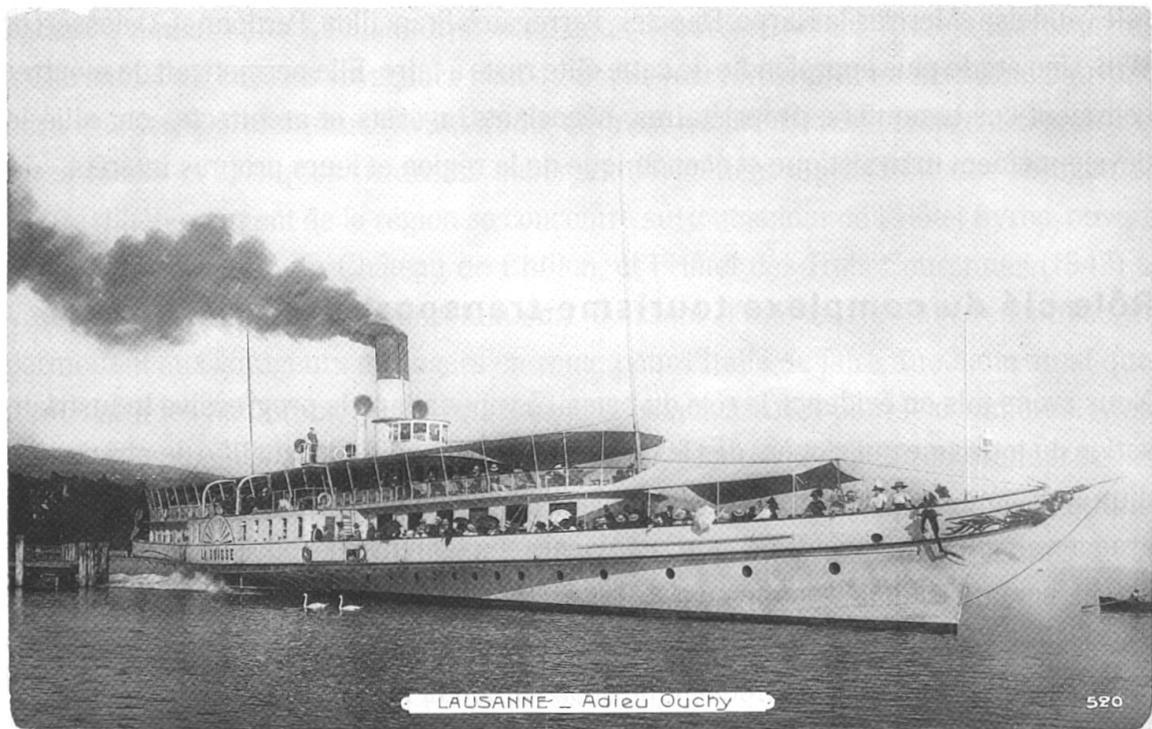
Nous avons mis en évidence le rôle du bateau à vapeur dans la progressive industrialisation du tourisme qui s'opère dès les années 1830 et que Tissot qualifie de « transition d'un tourisme de type artisanal vers un tourisme proprement industriel »⁴⁴. On peut avancer, en guise de conclusion, que la présence d'une industrie touristique dynamique est un facteur clé du développement de la région lémanique. En schématisant quelque peu, celle-ci s'est substituée au rôle joué par l'industrie dans d'autres régions de Suisse en favorisant l'innovation technologique et en stimulant les secteurs de l'énergie et des transports⁴⁵.

Relevons enfin que l'intérêt pour l'exploitation touristique des vapeurs a suscité l'apparition d'une nouvelle niche industrielle. Le savoir faire acquis suite à ce transfert technologique de l'étranger a contribué au développement d'une filière helvétique de production de bateaux à vapeur : les entreprises *Escher Wyss* à Zurich⁴⁶ et *Sulzer & Co* à Winterthur, qui sont devenues des spécialistes de la construction mécanique de renommée mondiale.

44 Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique*, p. 7.

45 Voir, dans ce numéro, l'article de Cédric HUMAIR.

46 *150 Jahre Escher Wyss 1805-1955*, Zürich, p. 11-13.



1 La Suisse II, vers 1910. Collection Barraud Gérard, Ollon. L'agrandissement des détails de cette carte a permis au sculpteur de réaliser son travail. Grâce à cette image, la position des bras de la figure de proue a pu être déterminée ainsi que, autre exemple, sa couverture à la feuille d'or.