

Voyages Belle Epoque



Carte touristique des lignes de la Compagnie Générale de Navigation sur le Léman, 1893 (© Collection iconographique vaudoise, Iconopôle, BCUL)

Au tournant du XX^e siècle, la Belle Époque consacre le triomphe du style de vie et des idées bourgeoises, notamment dans son attrait pour les voyages d'agrément. Pour répondre à cette attente, la Suisse, devenue destination de voyage romantique dès la fin du XVIII^e siècle, doit fortement développer ses infrastructures de transport et d'accueil, ce qu'elle fait dans le courant du XIX^e siècle. Les rives du Léman comptent en effet alors plusieurs hauts-lieux touristiques, à l'image de Genève – principal accès à Chamonix durant le XIX^e siècle –, de Ferney-Voltaire, du château de Coppet ou encore du Signal de Bougy, de Lausanne et Clarens. Viennent ensuite Montreux, Chillon puis le Lac Léman et ses paysages en tant que tels. La haute société internationale raffole dès lors des grands hôtels de Vevey, Montreux, Interlaken, Lucerne et Saint-Moritz. La vogue du bon air draine ensuite les voyageurs en altitude, de l'Arc jurassien aux Alpes valaisannes en passant par les Alpes vaudoises et le Pays-d'Enhaut. En découle le besoin de multiplier les moyens de transport pour répondre à la demande, qui fait fleurir les compagnies de bateaux à roues à aubes sur le Léman (dès 1823) puis de chemins de fer et de funiculaires, de plaine comme de montagne. L'empreinte de cet essor et la beauté de ses infrastructures ont été maintenues jusqu'à aujourd'hui et suscitent toujours le même émerveillement touristique à la belle saison.

Autres dénominations	Expérience et circulation touristique avec du matériel ou des infrastructures Belle Epoque (navigation à vapeur sur le Léman, chemins de fer et funiculaires touristiques développés autour de 1900)
Localisation	VD, GE, VS (Arc lémanique)
Domaines	Pratiques sociales
Version	Mars 2024
Auteur/Auteure	Ariane Devanthéry

Lebendige traditionen
traditions vivantes
tradizioni viventi
tradiziuns vivas



La liste des traditions vivantes en Suisse vise à sensibiliser le public aux pratiques culturelles et à leur transmission. Elle se base sur la Convention de l'UNESCO pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel. La liste est élaborée et actualisée en collaboration avec les services culturels cantonaux.

Un projet de :



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la culture OFC

Un système touristique est une structure complexe impliquant de multiples acteurs. Au-delà des touristes et des habitants de la région – qui sont les premiers à profiter de l'offre de circulation touristique –, il y a ceux qui permettent cette circulation – les compagnies exploitantes –, ceux qui en font la promotion – les offices du tourisme – et de nombreux bénéficiaires annexes : hôtellerie et restauration, sites à visiter et attractions. Par le biais des subventions souvent importantes qu'elles attribuent, les collectivités publiques sont aussi des actrices de ce système.

Les compagnies exploitantes fonctionnent comme toute entreprise commerciale active dans le transport, avec une offre, des prix et des comptes d'exploitation. Une société exploitant des infrastructures ou du matériel « 1900 » a ainsi une double mission de service public et de protection d'un patrimoine historique. Cela lui donne de la valeur – et justifie les subventions étatiques –, mais génère aussi des contraintes, telles que l'entretien d'une ligne ancienne et de matériel historique.

Outre la Compagnie Générale de Navigation (CGN), fer de lance de cette activité, mentionnons également au rang des acteurs impliqués dans la préservation de cette vaste tradition les lignes de chemin de fer suivantes : Nyon-St-Cergue-La Cure, Bière-Apples-Morges, Lausanne-Echallens-Bercher, Yverdon-Sainte-Croix, Vevey-Les Pléiades, Blonay-Chamby, Montreux-Oberland bernois, Montreux-Glion-Naye, Aigle-Leysin, Aigle-Sépey-Diablerets, Aigle-Ollon-Monthey-Champéry, Bex-Villars-Bretaye, St-Gingolph-St-Maurice, Martigny-Châtelard-Vallorcine ; ainsi que les funiculaires de Vevey-Mont-Pèlerin, Terri-ter-Glion, Les Avants-Sonloup, Cossonay et, en France, d'Evian et de Thonon.

Du « matériel » pour l'expérience immatérielle

Qu'il soit touristique ou non, un voyage constitue toujours une expérience : une expérience rendue possible par de nombreuses infrastructures ou éléments matériels – tels les moyens de transport ou les lieux d'hébergement –, mais qui, dans sa substance, s'avère fondamentalement immatérielle. L'expérience d'un voyage sur le Léman ou dans sa région et dans des paysages qui ont participé à la construction de la Suisse comme destination touristique ; l'expérience d'un regard sur un paysage lémanique et alpin qui s'est constitué, au fil du temps, en patrimoine. Quand, de plus, on peut réaliser cela sur des bateaux ou dans des wagons Belle Epoque, une dimension supplémentaire s'ajoute à l'expérience : celle de voyager comme en 1900.

Le maintien des infrastructures de déplacement qui permettent ces usages – qu'il s'agisse de lignes de chemin de fer, de funiculaire ou de bateaux, de locomotives à vapeur ou de wagons Belle Epoque, voire de gares et de débarcadères – est donc nécessaire à leur concrétisation. Dans ce système où tout est très intriqué, l'émotion dépend d'infrastructures qui n'auraient probablement pas été construites – ou aussi bien entretenues – sans la possibilité même de cette émotion.

La circulation des bateaux à roues à aubes – à vapeur ou avec moteur diesel – sur le lac Léman est la plus importante d'Europe. Elle se fait d'avril à octobre et est opérée par la Compagnie Générale de Navigation (CGN), société suisse fondée en 1873, qui dessert les deux rives du Léman. La CGN possède huit des 19 bateaux à roues à aubes naviguant encore sur les lacs helvétiques. Ces unités forment un ensemble remarquable en comparaison suisse et européenne, constituant même l'ensemble le plus important au monde en termes de capacité d'accueil des passagers.

Les huit bateaux qui composent la flotte Belle Epoque de la CGN sont : le « Montreux » (1904), le « Vevey » (1907), l'« Italie » (1908), « La Suisse » (1910), le « Savoie » (1914), le « Simplon » (1915-1920), l'« Helvétie » (1926) et le « Rhône » (1928). Tous ont été classés à l'« Inventaire cantonal des monuments historiques » le 9 juin 2011 par le Canton de Vaud, « vu l'intérêt historique, touristique et technique de chaque unité et de l'ensemble de la flotte Belle Epoque. [...] Le classement s'étend à l'ensemble de la flotte Belle Epoque [...], y compris les œuvres vives, le système de propulsion à vapeur d'origine, les roues à aubes, les superstructures, les aménagements intérieurs, les décors intérieurs et extérieurs, et l'armement de chaque navire. » (Décision de classement de la flotte Belle Epoque de la CGN, p. 1 et 2.)

Dans les cantons touchant au lac Léman (Genève, Vaud et Valais), cette circulation Belle Epoque se multiplie avec les nombreuses lignes de chemins de fer et de funiculaires qui ont aussi été construites autour de 1900. Qu'elles mènent dans le Jura, dans la campagne ou les Préalpes vaudoises, au pied ou dans les Alpes valaisannes enfin, toutes témoignent de cette période exubérante qu'a été la Belle Epoque. A part le Blonay-Chamby (chemin de fer musée), le Train nostalgique du Trient, le MOB-GoldenPass – une des lignes ferroviaires de montagne les plus prisées de Suisse – et le funiculaire Les Avants-Sonloup qui développent une circulation touristique Belle Epoque régulière, les autres entreprises mentionnées dans ce dossier sont plus pauvres soit en matériel

roulant « 1900 » soit en volonté de le faire circuler. La voie ferrée qu'elles exploitent pourtant tous les jours pour leur mission de service public est à la fois une trace indiscutable du tourisme « 1900 » et la possibilité d'en perpétuer l'expérience.

Nostalgiques et utiles

Les lignes de chemin de fer construites autour de 1900 ont répondu dès l'origine à des impulsions multiples, tant touristiques qu'économiques. Quand les prix leur étaient accessibles, les habitants ont aussi profité du désenclavement qu'elles permettaient et d'une communication accrue avec la plaine ou un centre urbain plus important. Elles ont ainsi acquis une valeur d'usage indiscutable, qui est d'ailleurs toujours présente aujourd'hui pour la population régionale. Depuis les années 1970, des polémiques émergent pourtant régulièrement, qui soulignent la non-rentabilité des lignes locales. On parle d'abandon, de transfert sur la route. Mais à chaque fois, c'est une levée de boucliers par les habitants et les tenants de l'histoire : la valeur patrimoniale vient alors appuyer la valeur d'usage.

Le classement récent par le canton de Vaud de la flotte Belle Epoque atteste à la fois l'attachement des habitants à la circulation particulière qu'elle permet et la reconnaissance des autorités. La transmission de la possibilité du « Voyage Belle Epoque » dépend donc à la fois de contraintes économiques – les compagnies doivent avoir un rendement minimum – et de l'importance patrimoniale que la société actuelle accorde aux infrastructures mises en place il y a une centaine d'années. Tant qu'il sera donné à ces témoins des pratiques viatiques « 1900 » d'être entretenus et utilisés, le voyage qu'ils permettent sera maintenu.

A la naissance du tourisme

De par sa position de carrefour entre le nord et le sud de l'Europe, la Suisse est parcourue par les voyageurs depuis fort longtemps. Pendant le Grand Tour – le voyage culturel des XVII^e et XVIII^e siècles –, elle était fréquemment traversée par les voyageurs se rendant en Italie – souvent avec effroi cependant, les montagnes faisant peur.

C'est à la fin du XVIII^e siècle que la donne change et que la Suisse devient but de voyage. De nombreuses transformations sont alors à l'œuvre : esthétiques (avec le développement de l'esthétique du pittoresque puis du sublime), scientifiques (les connaissances sur les Alpes progressent alors fortement), idéologiques (on vante une démocratie rêvée et on

idéalisait la vie alpestre) ou sociales (les voyageurs se démocratisent progressivement). Des œuvres artistiques, notamment littéraires (« Die Alpen » d'Albert de Haller, « La Nouvelle Héloïse » de Jean-Jacques Rousseau, les « Lettres sur la Suisse » de l'Anglais William Coxe ou de l'Allemand Christoph Meiners) et picturales (œuvres de Caspar Wolf, Johann Aberli ou Gabriel Lory) cristallisent l'envie de venir expérimenter un voyage en Suisse. Aiguillonnés par cet imaginaire, les voyageurs se multiplient et le Grand Tour donne naissance, au début du XIX^e siècle, au tourisme.

Dans les premières décennies du XIX^e siècle, le nombre des voyageurs en Suisse croît fortement et les infrastructures dédiées aux déplacements et à l'accueil sont progressivement revues. Dans les villes, les anciennes auberges se voient complétées par de nombreux hôtels ; dans les villages de montagne, la chambre chez le curé ne suffit plus. De même, les accès anciens – routes en terre battue, services de cochers – ne satisfont plus aux nouveaux besoins. Pour passer les Alpes, on construit de nouvelles routes, telle celle du Simplon (1801–1805), voulue par Napoléon Bonaparte. La Suisse développe aussi un réseau de diligences postales, quoique tardivement en comparaison européenne. Sur les lacs, des bateaux commencent un service régulier (dès 1823 sur le Léman, plus tard sur les autres lacs helvétiques), avant que ne débute la construction de très nombreuses lignes de chemin de fer, le premier tronçon ferré entièrement suisse est inauguré en 1847.

Les grands axes de circulation et les hauts-lieux touristiques ont été les premiers à profiter de ces accès facilités. Autour du lac Léman, les sites réputés étaient nombreux : Genève (et Chamonix), le château de Coppet, le Signal de Bougy, Lausanne, Clarens puis Montreux, Chillon, Amphion et Evian. Mais, au-delà de ces lieux précis, c'était un espace plus large qui était recherché : le lac Léman et ses paysages. La vogue du bon air – dont attestent les sanatoriums et les cures d'air –, mais aussi l'ouverture progressive du Jura et des vallées latérales des Alpes attirent les voyageurs en altitude à partir de la fin du XIX^e siècle. A son apogée durant la Belle Epoque, le tourisme romantique et bourgeois profite de cette « fièvre des chemins de fer », qui atteint alors des sommets. Zone de contact, le tourisme fait se rencontrer les aspirations des voyageurs et celles des locaux, contraints à trouver des ressources complémentaires à celles de l'économie alpestre traditionnelle.

Traditions similaires, en Suisse et à l'étranger

La tradition touristique née au XIX^e siècle a marqué de nombreuses régions de Suisse, et ce tant sur les lacs (de Neuchâtel, Bienne et Morat ; des Quatre-Cantons, de Zurich et de Walenstadt ; mais aussi le Bodensee, le lac Majeur et celui de Lugano) qu'en montagne (avec, par exemple, le chemin de fer à crémaillère du Gornergrat, le Rigi-Bahn, les chemins de fer rhétiques, le Glacier Express ou les funiculaires du Bürgenstock, du Reichenbach ou du Beatenberg).

Le nombre de bateaux à roues à aubes sur les lacs suisses est important par rapport à ce que l'on constate ailleurs : on en compte cinq sur le lac des Quatre-Cantons, deux sur les lacs de Thoune et de Brienz, deux sur le lac de Zurich, et un sur les lacs de Constance et du Greifensee.

Conservation et menaces

Lors du classement de la flotte Belle Epoque de la CGN, les autorités vaudoises ont volontairement dissocié conservation et navigation. Le classement ne concerne donc que les bateaux, considérés « comme monument[s] historique[s] d'importance nationale. » Il doit « assurer [leur] sauvegarde et [leur] conservation en état de naviguer. [...] La flotte Belle Epoque est une activité touristique de premier ordre pour la région lémanique. [...] [Elle] constitue un patrimoine unique par son usage public et par l'activité professionnelle qui l'accompagne. Des centaines de personnes participent à son entretien et à son exploitation permettant ainsi à de nombreux métiers de pérenniser [...] un savoir-faire rare et des compétences [...] uniques » (Décision de classement de la flotte Belle Epoque de la CGN, p. 2 et 3).

Les cantons de Vaud, du Valais et de Genève soutiennent financièrement la CGN de deux manières : en indemnisant les coûts non couverts des circulations touristiques et en participant aux rénovations importantes de la Flotte Belle Epoque. Déficitaires, les circulations touristiques de la Flotte Belle Epoque sont soutenues tous les ans. Pour ce qui concerne les chemins de fer et funiculaires, la perpétuation du « Voyage Belle Epoque » est en revanche généralement et essentiellement menacée, soit pour des raisons financières soit par manque de sens historique des entreprises ou des pouvoirs publics. Les informations sur des circulations historiques ne sont d'ailleurs pas toujours faciles à trouver sur les sites internet des compagnies – comme celle du MOB-GoldenPass qui propose pourtant des courses régulières avec du matériel roulant historique durant la belle saison.

Repères chronologiques

Ouverture des lignes de chemin de fer

Nyon-St-Cergue (1916 & 1917)
Bière-Apples-Morges (1895 & 1899)
Yverdon-Sainte-Croix (1893)
Lausanne-Echallens-Bercher (1873 & 1874 & 1889)
Vevey-Les Pléiades (1902 & 1911)
Blonay-Chamby (1902)
Montreux-Oberland bernois (1901–1905 & 1912)
Montreux-Glion-Naye (1892–1909)
Aigle-Leysin (1900 & 1916)
Aigle-Sépey-Les Diablerets (1913 & 1914)
Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (1907 & 1908)
Bex-Villars-Bretaye (1901 & 1913)
St-Gingolph-St-Maurice (1859)
Martigny-Châtellard-Vallorcine (France – 1906 & 1908)

Ouverture des funiculaires

Cossonay (1897)
Vevey-Mont-Pèlerin (1900)
Territet-Glion (1883)
Les Avants-Sonloup (1910)
Thonon (France – 1888)
Evian (France – 1907 & 1913)

Remarque conclusive

Ce dossier traite d'une large région lémanique, qui englobe une partie de la Savoie, notamment via l'un des grands circuits touristiques du XIX^e siècle : Genève-Chamonix-Martigny-Chablais valaisan et vaudois-Lac Léman. La thématique du dossier dépasse cependant clairement cet espace et touche l'ensemble de la Suisse. Ne traiter que la région lémanique – et même que son versant suisse – est ainsi partiel.

Informations

Cédric Humair, Laurent Tissot (Ed.) : Le tourisme suisse et son rayonnement international. Lausanne, 2011

Marc-André Miserez : [Les grandes dames de la Belle Epoque](#). In : swisinfo.ch, 20. avril 2003

N

Olivier Pavillon (Ed.) : Histoire du tourisme en pays vaudois (Revue historique vaudoise 114). Lausanne, 2006

Claude Reichler : La découverte des Alpes et la question du paysage. Genève, 2002

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

Laurent Tissot : A travers les Alpes. Le Montreux-Oberland bernois ou la construction d'un système touristique, 1900–1970. In : Histoire des Alpes 9. Zürich, 2004, p. 227–244

Hans Peter Treichler et al. : La saga ferroviaire de la Suisse. Les chemins de fer suisses ont 150 ans. Zürich, 1996

[Association des amis des bateaux à vapeur du Léman](#)

[Chemin de Fer-Musée Blonay-Chamby](#)

[GoldenPass](#)

Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman, Bateaux à vapeur Belle Epoque avec roues à aubes

[Train Nostalgique du Trient](#)

[Nyon – ST. Cergue Retro Association](#)

[Association ASD 1914](#)

Contact

Canton de Vaud, Service des affaires culturelles, SERAC