

GIL MAYENCOURT, SÉBASTIEN CALA,
ANNA AMACHER HOPPLER, CLAUDE HAUSER (DIR.)

POUVOIR ET EMPRISE DU SPORT

Pour une histoire croisée du tourisme et du sport
depuis le xix^e siècle

5

SPORT ET
SCIENCES SOCIALES



EDITIONS
ALPHIL

PRESSES
UNIVERSITAIRES
SUISSES

POUVOIR ET EMPRISE DU SPORT
POUR UNE HISTOIRE CROISÉE DU TOURISME
ET DU SPORT DEPUIS LE XIX^e SIÈCLE

COLLECTION SPORT ET SCIENCES SOCIALES

Devenu un fait social total, le sport contemporain révèle singulièrement les dynamiques de notre époque et constitue un prisme très puissant pour comprendre les transformations de notre monde. Parfois comparé à une religion ou à une drogue, le sport est incontestablement devenu l'un des lieux rassemblant le plus largement les individus, par-delà toutes les barrières sociales ou politiques.

La collection *Sport et sciences sociales* se propose d'explorer les différentes facettes et les différents enjeux sociaux, politiques, institutionnels, économiques ou culturels du phénomène sportif. Cette collection accueille ainsi des travaux d'histoire, mais aussi de sociologie ou d'anthropologie, sans imposer de frontières disciplinaires.

DANS LA MÊME COLLECTION

1. QUIN Grégory, VONNARD Philippe, JACCOUD Christophe (dir.), *Des réseaux et des hommes. Participation et contribution de la Suisse à l'internationalisation du sport (1912-1972)*
2. CZÁKA Véronique, *Histoire sociale et genrée de l'éducation physique en Suisse romande (milieu du XIX^e siècle-début du XX^e siècle)*
3. BRÜHWILER Ingrid, HORLACHER Rebekka, QUIN Grégory, WESTBERG Johannes (dir.), *La fabrique des corps nationaux. Autour de l'institutionnalisation de l'éducation physique en Suisse et en Europe (XIX^e-XXI^e siècle)*
4. MORET Orlan, *Marqués. Carrières et après-carrières des hockeyeurs suisses*

GIL MAYENCOURT, SÉBASTIEN CALA, ANNA AMACHER HOPPLER
ET CLAUDE HAUSER (SOUS LA DIRECTION DE)

POUVOIR ET EMPRISE DU SPORT

POUR UNE HISTOIRE CROISÉE DU TOURISME
ET DU SPORT DEPUIS LE XIX^e SIÈCLE

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2024

Rue du Tertre 10

2000 Neuchâtel

Suisse

www.aphil.ch

Alphil Diffusion

Commande@aphil.ch

DOI: 10.33055/APHIL.00590

ISBN papier: 978-2-88930-596-4

ISBN PDF: 978-2-88930-597-1

ISBN Epub: 978-2-88930-598-8

Les Éditions Alphil bénéficient d'un soutien structurel de l'Office fédéral de la culture pour les années 2021-2024.

Publié avec le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique.

Les directeur·rice·s de l'ouvrage remercient très chaleureusement l'Institut des sciences du sport de l'Université de Lausanne (ISSUL), le Centre interdisciplinaire de recherche sur la montagne (CIRM) et l'Association pour la valorisation des archives et de l'histoire des sports (AvaHs) pour leur précieux soutien financier.

Unil

UNIL | Université de Lausanne

Institut des sciences du sport
de l'Université de Lausanne

Unil

UNIL | Université de Lausanne

Centre interdisciplinaire de
recherche sur la montagne



AvaHs

Association pour la valorisation
des archives et de l'histoire des sports

Illustration de couverture: Curling sur la patinoire de l'hôtel Suvretta, vers 1940.

© Bibliothèque de documentation, St. Moritz, Max Wagner, Rosaling Doblies-Wagner

Ce livre est sous licence:



Ce texte est sous licence Creative Commons: elle vous oblige, si vous utilisez cet écrit, à en citer l'auteur, la source et l'éditeur original, sans modifications du texte ou de l'extrait et sans utilisation commerciale.

Responsable d'édition: Anne-Caroline Le Coultre

Introduction

**Gil Mayencourt, Sébastien Cala,
Anna Amacher Hoppler et Claude Hauser**

Sport et tourisme : synergies et concurrences

En juin 2018, la population du canton du Valais a refusé dans les urnes d'accorder son soutien à la candidature de « Sion 2026 » aux Jeux olympiques d'hiver. Émanant du secteur privé, cette initiative avait pour objectif clairement annoncé de redynamiser le monde du sport helvétique, ainsi que le tourisme¹.

Les diverses interactions entre milieux sportifs et touristiques – dont cette candidature olympique avortée représente un exemple parmi d'autres – ont souvent été mises en lumière ces dernières années par les champs d'études du management et de la géographie humaine². Si leurs intérêts communs sont régulièrement soulignés dans ces différents cadres, ils demandent à être envisagés au prisme d'une

¹ Dossier de candidature préparé à l'attention de Swiss Olympic, « Sion 2026 les Jeux au cœur de la Suisse », 15.12.2016, p. 8.

² Nous pensons notamment au dossier « Tourisme, sport et production de territoires », dans la revue *Mondes du Tourisme*, n° 11, 2014 ; et aussi à : CLIVAZ Christophe, LANGENBACH Marc, OBIN Olivier, SAVIOZ Alexandre, « Associating Field Actors in the Observation of Visitor Flows and Recreational Activities in Mountain Regions: Lessons Drawn from two Collaborative Projects in France and Switzerland », *Journal of Alpine Research / Revue de géographie alpine*, vol. 109, n° 2, 2021.

perspective historique, dans l'optique de questionner les origines de ce lien qui semble aujourd'hui indéfectible et parfois même «allant de soi». Ainsi, en ouverture de cet ouvrage, il apparaît fondamental de souligner les principales lignes de convergence historiques entre le sport et le tourisme, en particulier au regard de leur genèse que nous plaçons au cœur du XIX^e siècle, selon les définitions retenues ici qui envisagent le «tourisme» comme un système industrialisé conduisant à une massification des flux de voyageurs, de pratiquants de loisir et de l'offre mise à leur disposition; et le «sport» comme un ensemble d'exercices physiques répondant à des valeurs, à une régulation et à des institutions relativement autonomes et spécifiques.

L'apparition d'une industrie touristique en Europe à partir des années 1830 – après que l'élite anglaise et européenne ouvre la voie avec la tradition du Grand Tour³ – et la progressive émergence des sports dits «modernes» sont largement concomitantes et partagent globalement un terreau de développement similaire. L'industrialisation du tourisme et la codification des sports peuvent également être rattachées à un même processus de rationalisation. En effet, du côté du tourisme, les Anglais en particulier mettent en place une structure commerciale connectant éditeurs de guides de voyage, promoteurs touristiques, compagnies de transports et hôteliers⁴ – en gardant toutefois à l'esprit que si les Britanniques sont des acteurs majeurs de l'industrialisation du tourisme, ils n'en ont pas le monopole, le phénomène restant largement cosmopolite (surtout lorsque l'attention se porte sur des régions périphériques vis-à-vis des hauts lieux touristiques que sont par exemple les Alpes de l'Arc lémanique)⁵. Du

³ Au sujet de la tradition des grands tours et pour une optique qui n'est pas uniquement centrée sur le modèle britannique, on lira: SWEET Rosemary, VERHOEVEN Gerrit et GOLDSMITH Sarah (éds.), *Beyond the Grand Tour. Northern Metropolises and Early Modern Travel Behaviour*, Londres, Routledge, 2017.

⁴ TISSOT Laurent, *Histoire du tourisme en Suisse au XIX^e siècle, les Anglais à la conquête de la Suisse*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2017. On lira aussi la synthèse: HEISS Hans, «Saison sans fin?: les grandes étapes de l'histoire du tourisme, 1830-2002», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 9, 2004, pp. 45-59.

⁵ Au sujet de ce cosmopolitisme, nous renvoyons à: MATHIEU Jon, «Alpine Tourism: Refashioning a Model», in: ZUELOW Eric G. E., JAMES Kevin J. (éds.), *The Oxford Handbook of the History of Tourism and Travel*, Oxford, Oxford Academic, 2022, en ligne: <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780190889555.013.26>.

côté des sports, des exercices physiques dits « traditionnels » – des jeux populaires n’ayant pas de temporalité et de cadre réglementaire propre et réellement défini⁶ – sont codifiés par les élites britanniques des *middle* et *upper class* au sein d’une société libérale et industrialisée. Finalement, ces nouvelles pratiques physiques font écho aux valeurs mêmes de cette société britannique, dans un mouvement groupé de sécularisation (cadre de pratique affranchi temporellement et symboliquement du religieux et des coutumes populaires); de spécialisation et de rationalisation (codification et disciplinarisation accrues des exercices physiques); de bureaucratisation (développement de structures institutionnelles spécifiques, complexes et ramifiées pour prendre en charge la gouvernance de ces exercices); et enfin de quantification (grande importance conférée à la performance et à la mesure de celle-ci). Nous faisons ici référence aux critères de définition des sports modernes d’Allen Guttmann⁷.

Champs sportif et touristique : superposition et autonomie

Si l’imbrication entre les phénomènes sportif et touristique apparaît comme manifeste au vu de la proximité temporelle, géographique et sociale de leur structuration, il semble malgré tout nécessaire de confronter les deux domaines à travers une approche à l’aune de la théorie sociologique, voire sociohistorique, des champs⁸. En effet, au-delà de leur contiguïté et de leurs intérêts et acteurs communs, les champs du sport et du tourisme entrent régulièrement en confrontation afin d’asseoir certaines logiques de fonctionnement internes spécifiques – leurs « règles propres » pour

⁶ VIGARELLO Georges, « Le temps du sport », in : CORBIN Alain (éd.), *L’avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 2009, pp. 253-290.

⁷ GUTTMANN Allen, *Du rituel au record: la nature des sports modernes*, Paris, L’Harmattan, 2006, voir en particulier les pp. 38- 87.

⁸ BOURDIEU Pierre, *Microcosmes : théorie des champs*, Paris, Raisons d’agir, 2022. Pour une approche sociohistorique de cette théorie en lien avec les exercices physiques, on lira : DEFANCE Jacques, *L’Excellence corporelle. La formation des activités physiques et sportives modernes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1987.

reprendre une formule de Pierre Bourdieu⁹ –, ceci dans une dynamique visant à l'accroissement, ou du moins à la revendication, de leur autonomie respective¹⁰. Dès lors, des différences fondamentales de structuration économique, sociale et culturelle se font jour entre les deux champs. À titre d'exemple, certaines caractéristiques des sports modernes, telles qu'elles ont été listées sur la base de la grille d'analyse d'Allen Guttmann, sont contraires à certains pans de l'éthique touristique, notamment mise en lumière par Catherine Bertho-Lavenir¹¹, valorisant la lenteur et la contemplation au détriment de la compétition et de la performance physique. Ainsi, il en découle parfois des conflits idéologiques et institutionnels entre milieux sportifs et touristiques. Cependant, au-delà de sa définition moderniste¹², le sport peut également être rattaché au phénomène plus global des loisirs à travers ses fonctions de délasserment, de divertissement et de son potentiel en tant que produit d'appel touristique pour le développement économique de certaines régions et corporations¹³. Ainsi, une définition annexe du sport, plus spécifique au tourisme et plus distante de la grille de Guttmann, peut s'avérer pertinente pour nourrir certaines réflexions qui

⁹ Tiré de son exposé introductif dans le cadre d'un Congrès international tenu à l'INSEP en 1978 : BOURDIEU Pierre, « Comment peut-on être sportif? », *Questions de sociologie*, Paris, Minuit, 1984, p. 175.

¹⁰ Sur le caractère relatif de l'autonomie des champs sportif et touristique, on lira surtout : DEFRANCE Jacques, « L'autonomisation du champ sportif. (1890-1970) », *Sociologie et sociétés*, vol. 27, n° 1, 1995, pp. 15-31 ; STOCK Mathis, « Champ touristique ou sous-champs du tourisme? », *Mondes du Tourisme*, n° 11, 2015, en ligne : <https://doi.org/10.4000/tourisme.986>.

¹¹ On lira notamment les chapitres « Les bonheurs de la marche à pied » et « technique et territoire », dans BERTHO-LAVENIR Catherine, *La Roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, pp. 63-86 ; pp. 137-155.

¹² Cette définition moderniste correspond à la « théorie de la rupture », opposée à la « théorie de la permanence », qui postule que « *le sport moderne se distingue radicalement des activités physiques qui l'ont précédé. Parce qu'il résulte de l'avènement de la société industrielle, le sport contemporain propose une temporalité propre, construite et spécifique* », pour citer : TURCOT Laurent, *Sport et Loisirs. Une histoire des origines à nos jours*, Paris, Gallimard, 2016, p. 12.

¹³ Voir la section « industrie du divertissement et morale du plaisir », dans CORBIN Alain, « L'avènement des loisirs », in : CORBIN Alain (éd.), *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995, pp. 11-15 ; et aussi : DUMAZEDIER Joffre, *Vers une civilisation des loisirs*, Paris, M&F, 2019.

vont être menées plus loin¹⁴. À titre d'illustration, reprenons à ce stade les mots de Cédric Humair qui développe dans cet ouvrage une réflexion sur les liens entre tourisme et sport en envisageant ce dernier avant tout comme un « *loisir consistant à pratiquer ou regarder une activité physique comportant le plus souvent une dimension ludique et compétitive* »¹⁵.

Enfin, le fait d'aborder les phénomènes sportif et touristique à l'aune du champ permet de décloisonner leur histoire respective en inscrivant celle-ci dans des structures plus englobantes du monde social, en particulier dans les champs étatique et associatif (civil) qui soutiennent la mise en place des premières politiques touristiques nationales, mais aussi d'aménagement du territoire, de développement économique des espaces ruraux, de protection/conservation de la nature/du paysage, des transports et des communications et encore d'encadrement de la jeunesse.

Élargir le spectre historiographique

Malgré les luttes entre sport et tourisme à certains niveaux, il est donc possible d'affirmer que les sports sont partie prenante de la « distraction », l'un des trois piliers fondamentaux du système touristique, aux côtés des « transports » et de « l'hébergement »¹⁶. L'évocation de ces trois « piliers touristiques » est l'occasion de brosser un modeste état de l'historiographie du tourisme touchant de près ou de loin à la question du sport, et inversement. Le but ici n'est pas d'être exhaustifs, mais plutôt de citer des travaux qui ont servi à établir le contexte général de pensée de cet ouvrage. Des éléments bibliographiques au sujet du couple « sport-tourisme » sont encore fournis, ou approfondis, dans la partie de cadrage qui fait suite à

¹⁴ Pour des définitions du sport et du tourisme axées sur le management, voir aussi : GAMMON Sean, ROBINSON Tom, « Sport and Tourisme : A Conceptual Framework », *Sport & Tourism*, vol. 8, n° 1, 2003, pp. 21-26.

¹⁵ Voir la contribution de Cédric Humair dans ce présent ouvrage, en ouverture de la partie « cadrage ».

¹⁶ TISSOT Laurent, QUIN Grégory et VONNARD Philippe, « Un tourisme sportif? Les entreprises touristiques et le développement des sports en France et en Suisse (1850-1950) », *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 5-11.

cette introduction, alors que d'autres références plus spécifiques sont apportées au fil des différentes contributions.

De nombreux travaux portent sur l'histoire du tourisme à travers les focales économique, technique, sociale¹⁷, des transports¹⁸, de l'hôtellerie¹⁹, du marketing²⁰, de la culture²¹ et de l'hygiénisme²² et abordent la question

¹⁷ LEONARDI Andrea, HEISS Hans (éds.), *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum 18.-20. Jh. Beiträge des ständigen Seminars zur Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte in den Alpen in Neuzeit und Gegenwart*, Innsbruck, Studien Verlag, 2003; BUTLER Richard, SUNTIKUL Wantanee (éds.), *Tourism and War*, London, Routledge, 2013; GIGASE Marc, HUMAIR Cédric, TISSOT Laurent, *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX-XX siècles)*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2014; HUMAIR Cédric, GIGASE Marc, LAPOINTE GUIGOZ Julie et SULMONI Stefano, *Système touristique et culture technique dans l'arc lémanique. Analyse d'une success story et de ses effets sur l'économie régionale (1852-1914)*, Neuchâtel, Alphil, 2014; TISSOT Laurent, *Histoire du tourisme en Suisse au XIX^e siècle...*

¹⁸ TISSOT Laurent, «Développement des transports et tourisme: quelles relations?», *Revue Suisse d'Histoire*, vol. 56, n° 1, 2006, pp. 31-37; HUMAIR Cédric, «Ville, tourisme et transport: la compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy (1869-1914)», *Entreprise et histoire*, vol. 47, n° 2, 2007, pp. 11-25; SCHIEDT Hans-Ulrich, TISSOT Laurent, MERKI Christoph Maria, SCHWINGES Rainer C. (éds.), *Verkehrsgeschichte. Histoire des transports*, Zürich, Chronos Verlag, 2010.

¹⁹ FLÜCKIGER-SEILER Roland, *Hotelräume zwischen Gletschern und Palmen. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830-1920*, Baden, Hier und Jetzt, 2001; FLÜCKIGER-SEILER Roland, *Hotelpaläste zwischen Traum und Wirklichkeit. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830-1920*, Baden, Hier und Jetzt, 2003; HAGIMONT Steve, «Hôtellerie et aménagement en montagne. Des interactions public-privé déterminantes dans les trajectoires des stations (Pyrénées, XIX^e siècle-années 1960)», *Mondes du tourisme*, n° 22, 2022.

²⁰ BECKERSON John, «Marketing British Tourism. Government Approaches to the Stimulation of a Service Sector, 1880-1950», in: BERGHOFF Hartmut, KORTE Barbara, SCHNEIDER Ralf, HARVIE Christopher (éds.), *The Making of Modern Tourism. The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*, Basingstoke, Palgrave, 2002, pp. 133-157; BECKERSON John, WALTON John K., «Selling Air: Marketing the Intangible at British Resorts», in: WALTON John K. (éd.), *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*, Clevedon, Channel View Publications, 2005, pp. 55-68; AMACHER HOPPLER Anna, «Frauen in der Verkehrswerbung der Zwischenkriegszeit», *Wege und Geschichte* 2, 2021, pp. 41-43.

²¹ BARANOWSKI Shelley, FURLOUGH Ellen (éds.), *Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2001; SCHUMACHER Beatrice, *Ferien. Interpretationen und Popularisierung eines Bedürfnisses. Schweiz 1890-1950*, Wien, Böhlau, 2002; MATHIEU Jon, BACKHAUS Norman, Hürlimann Katja, Bürgi Matthias (éds.), *Histoire du paysage en Suisse*, Neuchâtel, Alphil, 2018.

²² ESPOSITO Piergiuseppe, «Health & pleasure»: le tourisme médico-sanitaire dans l'Arc lémanique et le Chablais vaudois: de la consommation de soins à l'innovation de produit (1850-1914), Université de Lausanne, thèse de doctorat, 2017.

du sport dans leur périphérie, mais l'historiographie traitant de la relation entre sport et tourisme de manière centrale est relativement maigre²³. À ce titre, le numéro spécial «Sport et tourisme» de la revue *Entreprise et histoire* (2018) s'impose comme un jalon important²⁴. En introduction, il y est souligné que certains versants du champ sont déjà passablement dégrossis, en particulier au niveau du rôle des activités physiques dans le développement des tourisms alpin²⁵ et balnéaire²⁶, de même qu'au niveau des synergies entre milieux sportifs et acteurs du tourisme, en particulier les hôteliers²⁷. Cependant, le propos souligne qu'au-delà de l'intérêt porté

²³ Pour une bonne synthèse récente de ces dynamiques entrecroisées sur le cas suisse, nous renvoyons toutefois à : TISSOT Laurent, *La Suisse se découvre*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2023.

²⁴ «Sports et tourisme», *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018; citons aussi: SOBRY Claude (éd.), *Le tourisme sportif*, Villeneuve d'Asq, Presses universitaires du Septentrion, 2004.

²⁵ LARIQUE Bertrand, «Les sports d'hiver en France: un développement conflictuel? Histoire d'une innovation touristique (1890-1940)», *Flux*, vol. 63, n° 1, 2006, pp. 7-19; BARTON Susan, *Healthy Living in the Alps: The Origins of Winter Tourism in Switzerland 1860-1914*, Manchester, Manchester University Press, 2008; ATTALI Michaël, BAZOGUE Natalia, JAMAIN-SAMSON Sandrine et SAINT-MARTIN Jean, «Dévaler les montagnes. Les skieuses au centre des intérêts territoriaux, touristiques et sportifs entre 1927 et 1939», *Journal of Alpine Research / Revue de géographie alpine*, vol. 101, n° 1, 2013; SCHUT Pierre-Olaf, «Les innovations du Touring-Club de France dans le développement des sports d'hiver (1908-1914)», *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 47-61; QUIN Grégory et CALA Sébastien, «Structuration et promotion du ski en Suisse (années 1920 - années 1960). Est-ce l'engagement des dirigeants ou les pentes des massifs qui expliquent l'essor du ski alpin helvétique?», in: VONNARD Philippe, QUIN Grégory, JACCOUD Christophe (éds.), *Des réseaux et des hommes. Participation et contribution de la Suisse à l'internationalisation du sport (1912-1972)*, Neuchâtel, Alphil, 2019, pp. 99-133; citons aussi les contributions issues du numéro thématique «Sports et loisirs/Sport und Freizeit» dans *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 22, 2017.

²⁶ Notamment : HUGGINS Mike, «Sport and the English Seaside Resort 1800-1914», *The International Journal of Maritime Studies*, vol. 11, n° 1, 1997, pp. 213-232; PETER Jean-Michel et TÉTART Philippe, «L'influence du tourisme balnéaire dans la diffusion du tennis. Le cas de la France de 1875 à 1914», *STAPS*, vol. 61, n° 2, 2003, pp. 73-91.

²⁷ SEGER Cordula, «Wintersport im Grand Hotel: Strategien einer Inszenierung-Das Oberengadin zwischen 1886-1914», in: BUSSET Thomas et MARCACCI Marco (éds.), *Pour une histoire des sports d'hiver*, Neuchâtel, CIES, 2006, pp. 35-68; BUSSET Thomas, «La diffusion du ski en Suisse jusqu'à l'entre-deux-guerres», *Traverse*, vol. 23, n° 1, 2016, pp. 25-36; TISSOT Laurent et SCHNEIDER Grégoire, «Hôtel et sport : quelles relations? L'exemple de la Suisse alpine (xix^e siècle-1954)», *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 12-26.

à la question des hôteliers, les autres acteurs façonnant la relation occupent généralement une place en marge dans les diverses recherches. Il en est de même pour la place des organes étatiques et des associations civiles, à l'image des offices du tourisme²⁸ et des Touring clubs²⁹.

Le présent ouvrage a donc pour vocation de pallier en partie ce manque en proposant des contributions qui explorent le rôle d'une frange d'acteurs (particuliers, architectes, élites économiques hors hôtellerie, institutions étatiques, Touring clubs, associations sportives), de pratiques (spéléologie, cyclisme, automobile, nautisme) et d'espaces (Québec, Allemagne) moins souvent abordés par les chercheuses et chercheurs. De plus, si les incontournables – les sports d'hiver, les hôteliers, les Anglais et les Alpes – sont bel et bien présents dans les pages qui suivent, les analyses à leur sujet sont soit étayées (à l'aide d'angles économique et biographique par exemple), soit basées sur des perspectives plus inédites, telles que l'environnement et le paysage³⁰, l'architecture³¹ ou l'approche transnationale³².

²⁸ Notons que des études plus générales existent: LARIQUE Bertrand, «Les débuts et déboires de l'organisation officielle du tourisme en France: l'expérience malheureuse de l'Office national du tourisme (1910-1935)», *Entreprise et histoire*, vol. 47, n° 2, 2007, pp. 73-92; AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939. An institutional history of Switzerland's national tourist office, the Schweizerische Verkehrszentrale (SVZ)*, Université de Neuchâtel, thèse de doctorat, 2016.

²⁹ Il faut toutefois mentionner les travaux (déjà cités) de Catherine Bertho-Lavenir et de Pierre-Olaf Schut sur le Touring club de France.

³⁰ Notamment dans la lignée de: HAGIMONT Steve, «La nature, l'économie et l'imaginaire. L'aménagement touristique de la montagne (*Pyrénées, fin du XVIII^e siècle-1914*)», *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 67, n° 3, 2020, pp. 30-58; HAGIMONT Steve, *Pyrénées: une histoire environnementale du tourisme (France-Espagne XVII^e-XX^e siècle)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2022; MATHIEU Jon, BACKHAUS Norman, HÜRLIMANN Katja, BÜRGI Matthias (éds.), *Histoire du paysage en Suisse...*

³¹ Notamment dans la lignée de: LABORDE Pierre, «Tourisme, architecture et paysages bâtis», *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, vol. 57, n° 4, 1986, pp. 559-572; MATHIEU Jon, «De l'architecture dans les Alpes à l'architecture alpine. Une introduction théorique», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 16, 2011, pp. 13-19; FRANCO Caterina, «Histoire environnementale et histoire du tourisme en montagne: vers la construction d'une connaissance nouvelle? Une étude de l'architecture des stations de sports d'hiver dans les Alpes franco-italiennes», *Revue de géographie alpine*, vol. 109, n° 4, 2021, en ligne: <https://doi.org/10.4000/rga.9352>.

³² Notamment dans la lignée de: TISSOT Laurent (éd.), *Construction d'une industrie touristique aux XIX^e et XX^e siècles. Perspectives internationales*, Neuchâtel, Alphil, 2003;

Histoire comparée ou histoire croisée du sport et du tourisme ?

Au chapitre « Connexion » du *Dictionnaire historique de la comparaison*, Rahul Markovits souligne que le comparatisme est souvent critiqué pour « *sa tendance à réifier les entités comparées, sa difficulté à penser le changement ou encore sa prise en compte insuffisante des interférences et imbrications entre entités comparées* »³³. Cet ouvrage veut s'inscrire aux antipodes de cet écueil, en envisageant le sport et le tourisme – deux phénomènes certes proches au niveau de leurs racines, de la temporalité de leur développement et des intérêts qui les meuvent – dans toute leur complexité et, surtout, en partant du principe qu'ils peuvent tantôt se confondre, tantôt s'opposer, et que leur définition diffère en fonction des acteurs et des aires géographiques chez qui et où ils s'expriment. Notre but est donc d'étudier l'histoire de la relation entre les phénomènes sportif et touristique en postulant que le lien qui les unit est variable, car oscillant entre collaboration et confrontation. Nous devons pour ce faire être en mesure de « *déconstruire les catégories les plus couramment employées* »³⁴, pour reprendre les mots de Sylvain Ville dans le dictionnaire susmentionné, et donc d'éviter toute schématisation binaire et forcément réductrice.

De fait, les réflexions développées dans les prochaines contributions reposent sur une dialectique constante et cherchent globalement à répondre aux questions suivantes: d'une part, qu'est-ce que le sport apporte au développement du tourisme? D'autre part, quelle est la contribution des milieux touristiques aux processus d'institutionnalisation et de sportivisation des exercices physiques? Et enfin, comment

ZUELOW Eric G.E. (éd.), *Touring Beyond the Nation: A Transnational Approach to European Tourism History*, Farnham, Ashgate, 2011.

³³ MARKOVITS Rahul, « Connexions. Comparaison, connexion et histoire globale », in: DELALAND Nicolas, JOYEUX-PRUNE Béatrice, SINGARAVÉLOU Pierre, VINCENT Marie-Bénédicte (éds.), *Dictionnaire historique de la comparaison*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2020, p. 26.

³⁴ VILLE Sylvain, « Sport. Déconstruire les catégories: le cas du spectacle sportif », in: DELALAND Nicolas, JOYEUX-PRUNE Béatrice, SINGARAVÉLOU Pierre, VINCENT Marie-Bénédicte (éds.), *Dictionnaire historique de la comparaison...*, p. 166.

le sport et le tourisme revendiquent-ils leur autonomie propre au sein d'un système où la réciprocité et la superposition des enjeux politiques, socio-économiques ou environnementaux semblent devenir rapidement la norme?

L'objectif de l'ouvrage est d'offrir une approche historique croisée et «non compartimentée» du sport et du tourisme durant les XIX^e et XX^e siècles, qui voient l'émergence, l'industrialisation et la massification/démocratisation de ces deux phénomènes. Les grandes lignes des réflexions menées dans les prochaines contributions relèvent principalement de l'histoire sociale et culturelle, même si des approches économiques sont fournies ponctuellement. Ainsi, il s'agit surtout de faire une «*histoire sociale des représentations*»³⁵, pour citer Pascal Ory, mais aussi une histoire sociale des institutions³⁶, en se concentrant sur le profil des acteurs individuels et collectifs (associations), sur les intérêts pragmatiques à œuvrer, ou parfois à s'opposer, au rapprochement entre sport et tourisme, et sur les différentes valeurs et représentations qui motivent un investissement spécifique ou conjoint dans les sphères sportive et touristique.

Espaces, institutions et individus

Cet ouvrage s'ouvre avec une partie introductive, dite de «cadrage», réunissant les textes de Cédric Humair et de Pierre-Olaf Schut, qui portent respectivement sur la Suisse (en particulier la région de l'Arc lémanique) et la France (en particulier le massif des Écrins et le département du Lot). Ces deux contributions ont pour principale vocation de poser, à partir d'exemples spécifiques, des éléments transversaux quant à la réflexion autour des processus de sportivisation du tourisme et de mise en tourisme du sport dont l'étude structure la suite du livre. Ainsi, les contributions qui suivent ce volet introductif

³⁵ ORY Pascal, *L'histoire culturelle*, Paris, PUF, 2004, p. 13.

³⁶ Comme le prône notamment BUTON François, dans: «Histoires d'institutions. Réflexions sur l'historicité des faits institutionnels», *Raisons politiques*, vol. 40, n° 4, 2010, pp. 21-41.

ont été regroupées au sein de trois grandes parties intitulées « espaces », « institutions » et « individus » – ce découpage permettant de répondre à nos questionnements articulés dans cette introduction sans compartimenter à outrance nos domaines d'étude. En effet, pour éviter cet écueil et pour montrer au mieux le caractère complexe et flou des frontières entre sport et tourisme, nous avons cherché à nous éloigner au maximum d'un regroupement monothématique (l'économie, l'environnement...) et monodisciplinaire (les sports d'hiver, le cyclisme...).

Plus spécifiquement, la première partie « espaces » s'intéresse aux enjeux urbanistiques et au développement de l'industrie touristique dans l'espace montagnard. Y sont abordées les questions de l'accès aux territoires alpins, du réseau des transports qui se mettent en place et de leur nature, comme celle des résistances diverses à ce prétendu progrès. À ce sujet, les Grisons apparaissent comme un laboratoire d'analyse privilégié, même si le cas helvétique est loin d'être unique et que d'autres modèles existent, d'une extrémité à l'autre de l'Arc alpin. Annette Hofmann s'intéresse ainsi à l'essor d'une station de moyenne montagne en Allemagne, qui prend le train de la modernité alpine via le développement du ski pratiqué sous ses diverses formes. On y découvre l'originalité d'une *success story* basée sur la diversité des activités (ski alpin, saut et fond, ainsi que santé et bon air...) et des publics visés par un tourisme surtout hivernal.

Tiphaine Robert propose, quant à elle, une réflexion inédite à partir du cas particulier des Grisons, territoire interdit aux voitures de 1900 à 1925, puis hôte de compétitions automobiles témoignant du triomphe et de l'essor final de la voiture et de ses partisans dans le contexte alpin suisse. L'analyse de cette interaction entre sport automobile et tourisme démontre que l'histoire du sport est intéressante par son rapport à la culture et aux sociétés « qui lui donnent un sens ». Dans la lutte entre « autophobes » et « autophiles », les seconds sortent vainqueurs avec l'appui des hôteliers et de lobbies de plus en plus influents sur la scène politique helvétique. La motorisation de l'accès à la montagne est bien un enjeu de lutte intense dans la période de l'entre-deux-guerres, et ses échos actuels autour de la promotion du tourisme hivernal via le

transport public ferroviaire résonnent encore fortement dans les vallées engadinoises... La contribution de Caterina Franco prolonge cette réflexion en soulignant qu'en France et en Italie aussi, on considère à cette période la route comme « *la meilleure arme pour atteindre la neige* », avant que les téléphériques ne relaient les touristes vers les hautes altitudes sportives. Elle nous plonge ainsi dans le temps de l'avènement des loisirs, aussi caractéristique de l'entre-deux-guerres, pour démontrer l'influence durable sur les choix urbanistiques et architecturaux que représente la volonté précoce d'investir la montagne en y développant des stations touristiques destinées aux populations urbaines en quête de loisirs sportifs hivernaux. Les discours aménagistes qui y transparaissent sont résolument planistes, technocratiques, fonctionnalistes, voire hygiénistes, typiques de l'esprit non conformiste ou futuriste des années 1920-1930 qui perdure en tout cas jusqu'aux années de guerre.

C'est aussi au travers d'associations et d'institutions de diverses natures que se noue la relation parfois paradoxale entre tourisme et sport. Cette perspective fait l'objet de la seconde partie. En se penchant sur le développement des clubs qui structurent la pratique de masse du vélo en Angleterre dans le dernier quart du XIX^e siècle, Neil Carter démontre le lien étroit qui relie ce sport au développement du tourisme dans ce pays, en particulier par rapport à l'image majoritairement rurale et traditionnelle que diffusent le *Cyclist's Touring Club* et ses pratiquants au travers de leurs publications et pratiques. En ce sens, le sport cycliste pratiqué à large échelle représente bien un ciment social pour un pays qui recherche sa cohésion entre développement industriel et capitaliste à large échelle et maintien de valeurs traditionnelles et rurales qui plaisent aux vélocipédistes proches de la nature.

Marion Philippe s'intéresse, quant à elle, à une autre époque davantage marquée par le développement institutionnel des loisirs sportifs. Dans le contexte des politiques culturelles et de loisirs mises en place par le Front populaire en France, on retrouve une volonté d'éduquer par la pratique sportive et son potentiel d'entretien des valeurs morales (version moderne du « *mens sana in corpore sano* »), véhiculé par des associations actives pour la promotion des sports aquatiques et de montagne. L'État soutient de plus en plus nettement

ce réseau associatif qui préfigure les politiques institutionnelles de sports et loisirs mises en place en France au temps de la V^e République. Ici encore, la promotion du tourisme est proche des objectifs éducatifs véhiculés par ces loisirs organisés pour la jeunesse. L'alpinisme n'est pas en reste dans ce mouvement associatif visant à encadrer la population juvénile et à préserver des valeurs plutôt traditionnelles au sein de praticiens de la montagne que l'évolution du tourisme de masse et de ses effets importants sur le paysage inquiète. Faut-il préserver ou conserver le paysage de montagne menacé par l'essor touristique ? C'est plutôt vers la seconde option que s'oriente l'Union internationale des associations d'alpinisme (UIAA) en diffusant largement cet idéal durant les Trente Glorieuses, marquées par un essor sans précédent des expéditions ascensionnistes à l'échelle planétaire. Pour les leaders de cette association aux origines élitaires, l'industrie touristique de masse doit être contrôlée et la beauté des paysages de montagne conservée, dans une posture où Philippe Vonnard voit poindre les prémices de l'idéal environnemental contemporain du « développement durable ».

Quoi qu'il en soit, le xx^e siècle est marqué par un couplage lui aussi durable entre l'essor touristique et le développement de pratiques sportives combinant recherche de la performance et enjeux commerciaux et de marketing. Entamée dans les années de l'entre-deux-guerres, cette évolution voit les États s'impliquer nettement dans la promotion d'organismes associatifs qui accompagnent et stimulent l'essor d'un tourisme de masse de plus en plus répandu. Anna Amacher Hoppler démontre ainsi que le ski et le tourisme automobile représentent en Suisse les deux secteurs où une intégration à la fois culturelle (pour le premier) et institutionnelle (pour le second) au service des enjeux de marketing touristique national apparaît de manière évidente. À l'image de la Fédération internationale de ski et de ses dirigeants, placés sous la loupe de Sébastien Cala, le soutien au développement des compétitions de sports de neige, bientôt largement diffusées dans les médias audiovisuels, comprend des enjeux commerciaux considérables, liés à l'essor d'un tourisme de masse qui suit les traces des rois de la glisse en action jusque dans les plus grandes stations hôtelières alpines. Conscients de ces enjeux lucratifs de première importance, les promoteurs du tourisme alpin s'impliquent ainsi directement dans les

instances dirigeantes des grandes associations sportives internationales pour y défendre leurs intérêts. L'exemple développé à propos des grandes stations de l'Engadine par Grégory Quin est révélateur de ces enjeux capitalistiques autant que sportifs, et ceci souvent au détriment de la beauté et de l'intégrité de l'environnement naturel montagnard.

Quels individus finalement structurent ces échanges contrastés entre valeurs sportives et promotion touristique? De tels rapports socio-économiques ou culturels, même orientés prioritairement autour de l'espace alpin au sens large, dépassent largement les frontières de ce dernier et se connectent de manière transnationale et au niveau mondial par l'intermédiaire de réseaux plus ou moins fortement organisés et structurés. Sportifs ou reliés au développement touristique, ces réseaux ont tendance à s'influencer régulièrement et fonctionnent par l'intermédiaire d'acteurs différemment implantés, qu'il s'agisse des sports d'hiver ou des activités sportives liées à la bicyclette. Le tournant du XIX^e – XX^e siècle apparaît ici bien comme un moment clé dans la mobilisation de réseaux d'individus actifs à promouvoir les sports de montagne, de glisse ou vélocipédiques par-delà les frontières régionales, nationales ou même continentales, qui font l'objet de la troisième partie. Susan Barton revient à ce sujet au rôle primordial joué par les touristes anglais dans le développement des sports d'hiver au sein de la Suisse alpine : dans l'Oberland bernois comme en Engadine, l'essor du ski est lié au développement des infrastructures hôtelières, à la mise en place de clubs ou d'écoles de ski. Dans chaque cas, on a affaire souvent à de véritables « *business plans* » mis en place par ces entrepreneurs intéressés du tourisme sportif d'hiver dans les Alpes suisses. À tel point que, comme le montre Claude Hauser, plusieurs de ces acteurs à l'esprit pionnier se retrouveront ensuite dans l'extension du modèle touristico-sportif alpin au-delà des océans, en particulier au Canada où de vastes étendues de montagnes, à l'est comme à l'ouest, s'offrent aux ambitieux projets des promoteurs de l'or blanc ou de la randonnée montagnarde. Sur le continent américain également, ces réseaux individuels issus de l'immigration rencontrent des milieux d'accueil bien conscients des intérêts commerciaux et touristiques inhérents à la pratique de l'ascensionnisme ou des différentes formes de ski.

Ainsi, pratiques sportives et développement touristique s'interpénètrent de manière étroite et s'influencent au fur et à mesure que leur essor se développe au fil du xx^e siècle. Cette évolution n'est pas linéaire et est marquée par autant de synergies que de concurrences. À l'image des premiers temps de la pratique populaire du cyclisme évoqués dans des contextes différents par Lars Amenda et Gil Mayencourt, les relations entre sport et tourisme peuvent aussi bien contribuer au renforcement ou au dépassement des frontières nationales qu'au maintien de barrières régionales dues à des conceptions différentes de ces pratiques vélocipédiques : le sport avant tout ou plutôt la cohabitation entre esprit de compétition et promotion d'un tourisme aux accents patriotiques du « va et découvre à vélo ton pays » ? Des conceptions qui mettent beaucoup de temps à s'harmoniser pour aboutir à cette fusion de la « sportivisation du tourisme ou de la touristification du sport » évoquée en épilogue par Laurent Tissot. Cette évolution lente témoigne de la complexité des rapports entre sport et tourisme qui traversent et structurent l'ensemble des contributions de cet ouvrage.

Cadrage

ENTRE SPORTIVISATION DU TOURISME ET MISE EN TOURISME DU SPORT

Cédric Humair (Université de Lausanne)

**La complexité des relations
entre tourisme et sport.
Le cas de la Suisse (1850-1914)**

En 2013, l'historien Mike Huggins concluait sa synthèse historiographique portant sur le thème sport et tourisme de la façon suivante :

« [...] Il est clair que les connaissances historiographiques et méthodologiques existantes et la base de recherche conceptuelle sont limitées, avec quelques petits domaines de recherche substantielle approfondie, une couverture fragmentaire en grande partie sous forme d'études individuelles sans lien entre elles, quelques lacunes très importantes, et un manque général de connaissance de la base théorique actuelle. »¹

¹ HUGGINS Mike, « Sport, tourism and history: current historiography and future prospects », *Journal of Tourism History*, vol. 5, n° 2, 2013, pp. 107-130, ici p. 128. Traduit par l'auteur : « [...] it is clear that the existing historiographical and methodological knowledge and conceptual research base is limited with a few small areas of in-depth substantive research, some patchy coverage largely at the level of unconnected individual studies, some very substantial gaps, and a generally poor sense of the current theoretical base. »

Certes, depuis ce constat, des recherches importantes ont été menées, comblant en partie les lacunes relevées². Néanmoins, ce champ historique se caractérise encore aujourd'hui par une réflexion théorique embryonnaire et un manque d'approches globales.

La présente contribution vise à combler ce vide, dans une modeste mesure, en menant une réflexion sur le cas suisse durant la seconde moitié du XIX^e siècle. L'objectif principal est de montrer que le développement touristique et la diffusion des activités sportives entretiennent des relations complexes et dynamiques; en mobilisant le concept de synergie, il s'agit de souligner comment les deux phénomènes sociaux se renforcent mutuellement dans leur évolution. Si l'étude a une vocation de synthèse à dimension théorique, elle repose sur un large matériau documentaire rassemblé dans le cadre de deux recherches collectives menées à l'échelle de l'Arc lémanique³ et de la Suisse romande⁴. Des sources sont donc utilisées afin d'exemplifier les propositions théoriques et de les rendre plus concrètes. L'objectif de la contribution n'étant pas de faire un bilan historiographique, la littérature secondaire n'est pas présentée de manière exhaustive.

L'analyse est structurée en six parties. La première définit les deux termes de l'équation en les inscrivant dans le contexte de la Suisse du XIX^e siècle. La deuxième et la troisième mettent en lumière les différents apports du sport au succès du tourisme et ceux du tourisme à la diffusion

² Mentionnons seulement la démarche collective suivante basée sur une collaboration entre historiens du tourisme et du sport : TISSOT Laurent, QUIN Gregory, VONNARD Philippe, « Sports et tourisme », *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018.

³ Il s'agit d'un projet de recherche financé par le FNS, dont la synthèse a été publiée : HUMAIR Cédric, GIGASE Marc, LAPOINTE GUIGOZ Julie, SULMONI Stefano, *Système touristique et culture technique dans l'Arc lémanique : analyse d'une success story et de ses effets sur l'économie régionale (1852-1914)*, Neuchâtel, Alphil, 2014; voir également la base de données biographiques Bioleman issue du projet et qui est consultable à l'adresse suivante : <https://unil.ch/hist/Bioleman>.

⁴ Il s'agit d'un séminaire de recherche de niveau master dirigé par Cédric Humair et Jan Chiarelli durant l'année académique 2020-2021 à l'Université de Lausanne: « Développement du tourisme et épanouissement des activités sportives à la Belle Époque: le cas de la Suisse romande »; le dossier final rassemble dix travaux écrits élaborés par 22 étudiants et étudiantes. Je les remercie de leur contribution à cette synthèse.

du sport. Les quatrième et cinquième parties portent respectivement sur les principaux acteurs et leurs relations et sur les lieux forts de la synergie entre tourisme et sport. La collaboration entre ces deux mondes du loisir trouve en effet sa pleine mesure dans la construction d'infrastructures sportives, la création de clubs et de fédérations, l'organisation de manifestations de sport-spectacle et l'ouverture de nouveaux espaces touristiques. Quant à la conclusion, elle met en perspective la complexité des relations entre tourisme et sport.

Tourisme et sport : des activités de loisir en plein épanouissement au XIX^e siècle

Proposer une définition du tourisme n'est pas tâche aisée, car ce terme désigne à la fois une activité sociale de loisir et un secteur économique embrassant de nombreux types de services. La multiplicité des pratiques touristiques, qui se diversifient dans le temps long en Suisse, complique encore la tâche. Dès le XVII^e siècle, de jeunes aristocrates anglais s'adonnent à un tourisme de transit dans le cadre de leur voyage de formation appelé Grand Tour. Puis, au siècle des Lumières, des scientifiques étrangers parcourent l'espace helvétique dans le but d'étudier la montagne, bientôt suivis par des artistes préromantiques fascinés par les paysages lacustres et alpins⁵. Dès le début du XIX^e siècle, les séjours des étrangers s'allongent et un tourisme de villégiature se développe, parfois avec une composante médico-sanitaire (thermalisme, climatisme, soins médicaux en clinique)⁶. Vers le milieu du siècle, une première impulsion est donnée au tourisme sportif avec la pratique encore très élitiste de l'alpinisme. Il faut toutefois attendre la Belle Époque pour assister à l'épanouissement de ce type de loisirs, sous l'effet conjugué du cyclotourisme, du tourisme automobile et de la diffusion des sports d'hiver. La même période voit l'avènement

⁵ Sur cette phase initiale du tourisme en Suisse, voir FLÜCKIGER-SEILER Roland, «Zur Geschichte des Tourismus in der Schweiz», in: NAY Marc A. (éd.), *Beni culturali e turismo*, Bolzano, Athesia, 1997, pp. 73-139, ici pp. 73-91.

⁶ TISSOT Laurent, *Histoire du tourisme en Suisse au XIX^e siècle. Les Anglais à la conquête de la Suisse*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2017.

d'un tourisme événementiel basé sur les fêtes, les grandes expositions et les spectacles culturels et sportifs. Enfin, signalons deux pratiques touristiques qui jouent un rôle particulier dans le transfert et la diffusion des sports dans l'espace helvétique. Il s'agit de séjours prolongés effectués par de jeunes étrangers dans des instituts pédagogiques (tourisme éducatif) ou par de riches rentiers et retraités en villégiature (tourisme résidentiel). Au début du xx^e siècle, le tourisme suisse est donc comparable à un mille-feuille, dont les différentes couches peuvent être englobées dans cette définition large: activité de loisir impliquant de la mobilité et un séjour loin du lieu de domicile, dont la finalité peut être diverse et multiple: acquisition de savoirs, stimulation d'émotions, repos, amélioration de la santé, recherche de sensations...

La superposition des activités touristiques sur le sol suisse provoque une explosion du nombre de touristes. Entre 1851 et 1913, le nombre de nuitées est multiplié par 12, passant de 2 à 24 millions⁷. Pour répondre à la demande de services, mais aussi la stimuler, un secteur économique d'envergure se développe. Aux acteurs incontournables que sont les compagnies de transport et les entreprises hôtelières viennent s'ajouter les agences de voyages, les prestataires de divertissements (culture, sport, manifestations, etc.) et de soins (bains, sanatoria, cliniques) ainsi que les instituts pédagogiques (pensionnats, écoles). En outre, le développement touristique a des effets d'entraînement sur les secteurs de la finance, du commerce, de l'industrie du luxe, des métiers du bâtiment ou encore de l'agriculture⁸. Tant et si bien que le tourisme acquiert une place de première importance dans la croissance de l'économie suisse: entre 1900 et 1913, la valeur ajoutée dégagée par l'hôtellerie et la restauration uniquement représente 3,5 % du PIB, soit une part supérieure à celle des banques, qui s'élève alors à 2,5 %⁹.

⁷ Selon une statistique reconstruite a posteriori: Statistique historique de la Suisse HSSO, 2012. Tab. M. 1; hso.ch/2012/m/1.

⁸ HUMAIR Cédric, «The hotel industry and its importance in the technical and economic development of a region: the Lake Geneva case (1852-1914)», *Journal of Tourism History*, vol. 3, n° 3, 2011, pp. 237-265.

⁹ HUMAIR Cédric, «Introduction: Le tourisme comme moteur du développement socio-économique et vecteur du rayonnement international de la Suisse (xix^e – xx^e siècles)», in: HUMAIR Cédric, TISSOT Laurent (éds.), *Le tourisme suisse et son*

Proposer une définition du sport n'est pas non plus tâche aisée. La première difficulté consiste à englober les deux types d'activités sportives qui peuvent enrichir un séjour touristique; d'une part, la clientèle s'adonne à des activités corporelles diverses qui lui apportent bien-être et sensations; d'autre part, elle consomme du sport-spectacle qui la divertit et lui procure des émotions fortes. La deuxième difficulté porte sur les modalités de la pratique d'activités corporelles par les touristes, qui sont parfois très éloignées de celles qui caractérisent les sports modernes selon la définition classique proposée par Allen Guttmann¹⁰. La randonnée à ski ou le cyclotourisme, par exemple, sont le plus souvent dénués de tout esprit de compétition et de quête du record. Afin de saisir la relation que le sport entretient avec le tourisme dans toute son ampleur, il est donc nécessaire d'adopter une définition large et souple: loisir consistant à pratiquer ou à regarder une activité physique comportant le plus souvent une dimension ludique et compétitive.

Le transfert et la diffusion sociale et géographique des différents sports en Suisse s'effectuent par couches successives, avec d'importants décalages chronologiques. Entamé vers le milieu du XIX^e siècle, ce long processus, encore mal étudié dans son ensemble, reste difficile à saisir. Il manque notamment de données quantitatives fiables pour le faire. Très imparfait, le seul indicateur à disposition pour mesurer l'intensité de la pratique sportive en Suisse est le nombre de sociétés de sport créées chaque année, qui a été reconstruit depuis 1820¹¹. Sur cette base, il est possible d'identifier une très forte amplification du phénomène vers

rayonnement international (XIX^e – XX^e siècles), Lausanne, Antipodes, 2011, pp. 9-54, ici pp. 44-54; à noter qu'une partie des revenus de la branche hôtellerie-restauration ne provient pas de la clientèle touristique; cela est plus que compensé par les apports du tourisme dans la valeur ajoutée d'autres branches économiques.

¹⁰ GUTTMANN Allen, *Du rituel au record: la nature des sports modernes*, Paris, L'Harmattan, 2006; selon cet auteur, les sept critères qui caractérisent le sport moderne sont les suivants: sécularisme, égalité, spécialisation, rationalisation, bureaucratie, quantification, quête du record.

¹¹ STAMM Hanspeter, LAMPRECHT Markus, *Sportvereine in der Schweiz. Probleme – Fakten – Perspektiven*, Chur / Zürich, Rüegger, 1998, p. 27; sur le développement des sports en Suisse, voir aussi JOST Hans-Ulrich, «Leibeserziehung und Sport im Rahmen des Vereinswesens der Schweiz», *Traverse*, vol. 5, n° 3, 1998, pp. 33-44.

1890, concomitante au *boom* touristique de la Belle Époque. Certes, il ne s'agit pas ici de prétendre à une relation de cause à effet simpliste, les deux évolutions étant, comme nous le verrons, multicausales. Il est néanmoins certain que le développement touristique et la diffusion des sports ont tous deux bénéficié de la synergie que nous allons maintenant analyser.

Le sport comme facteur de succès du tourisme suisse

Dans un premier temps, le sport permet à certains créneaux touristiques de compléter leur offre et d'améliorer ainsi leur attractivité et leur compétitivité. De ce point de vue, les instituts pédagogiques jouent un rôle pionnier¹². Dès les années 1850, des pensionnats de l'Arc lémanique introduisent les pratiques sportives dans le but d'attirer une clientèle anglo-saxonne aisée. Imitant le modèle des hautes écoles britanniques, ces institutions adoptent les sports comme une partie intégrante de leur programme éducatif. Les activités physiques sont également utilisées dans le cadre du tourisme sanitaire¹³. Leur dimension hygiénique en fait un bon complément aux divers traitements destinés à recouvrer la santé. Par ailleurs, les longs séjours sanitaires sont rendus plus agréables par la pratique de sports divertissants et la fréquentation de manifestations sportives. Le développement précoce et intensif des sports dans les stations d'altitude des Grisons illustre bien ce phénomène¹⁴. Enfin, soulignons encore que la construction d'infrastructures sportives constitue un atout de taille

¹² LANFRANCHI Pierre, «Football et modernité. La Suisse et la pénétration du football sur le continent», *Traverse*, vol. 5, n° 3, 1998, pp. 76-88; GOGNIAT Jérôme, «L'éducation des corps dans les pensionnats et l'émergence du sport en Suisse au tournant du XIX^e siècle», in: ACETI Monica, JACCOUD Christophe, TISSOT Laurent (éds.), *Faire Corps: temps, lieux et gens*, Neuchâtel, Alphil, 2018, pp. 46-58.

¹³ ESPOSITO Piergiuseppe, «*Health & pleasure*»: le tourisme médico-sanitaire dans l'Arc lémanique et le Chablais vaudois: de la consommation de soins à l'innovation de produit (1850-1914), Université de Lausanne, thèse de doctorat, 2017, pp. 173-183.

¹⁴ BARTON Susan, *Healthy living in the Alps: The Origins of Winter Tourism in Switzerland 1860-1914*, Manchester, Manchester University Press, 2008.

pour attirer un tourisme résidentiel. Pour preuve, plusieurs étrangers établis à la Belle Époque dans la région de Montreux s'engagent financièrement pour pouvoir jouir d'un parcours de golf¹⁵.

Dans un deuxième temps, le sport permet aux stations touristiques d'élargir et de diversifier la palette des divertissements proposés à la clientèle¹⁶. Les enjeux sont de taille, car la qualité de cette offre joue un rôle clé dans le succès d'un système touristique. D'une part, elle influence le choix de destination de la clientèle, via les guides touristiques qui listent les attractions et les activités disponibles. D'autre part, elle détermine le degré de satisfaction du touriste durant son séjour, en lui procurant des connaissances, des sensations et des émotions. Il s'agit non seulement de fidéliser le client et de le faire revenir, mais également de prolonger son séjour, comme en témoigne la presse: «*La saison d'étrangers se prolonge plus que de coutume cette année grâce à un grand tournoi de Lawn-Tennis, organisé par M.F. – un Américain qui revient à Château-d'Œx depuis plusieurs années – et qui s'est déroulé à l'Hôtel Berthod. Les joueurs, leurs parents et amis ne songent pas à s'en aller avant cette solennité [...].*»¹⁷

Par ailleurs, les voyageurs itinérants, encore nombreux au XIX^e siècle, adaptent la durée de leurs étapes aux possibilités de divertissement qui leur sont offertes. Or, avec la rapide diffusion des pratiques sportives au sein des élites britanniques, puis européennes, une nouvelle classe de *sportsmen* entend bien pouvoir pratiquer ses activités favorites en villégiature. Au tournant du XX^e siècle, répondre à cette demande devient vital pour les acteurs du tourisme suisse.

¹⁵ Trois des cinq membres du premier comité de l'Association de garantie du jeu de golf de Montreux aux Meleys, près Aigle, sont étrangers: Pieter Hendrik van de Wall-Repelaer, sujet hollandais, Francis de Sales-Jenkins de Baltimore et Hubert-Engilbert Teschmacher de San Francisco; *Feuille officielle suisse du commerce* (dorénavant FOSC), 29.06.1903, n° 257, p. 1025.

¹⁶ HUMAIR Cédric et al, *Système touristique et culture technique dans l'Arc lémanique...*, pp. 35-41.

¹⁷ «Saisons», *Journal de Château-d'Oex, feuille d'annonces pour le Pays-d'Enhaut et la Gruyère*, 05.09.1896, p. 6.

Dans un troisième temps, le sport engendre de nouveaux créneaux touristiques. La pratique d'activités physiques et la fréquentation d'*events* sportifs ne servent plus seulement à agrémenter le séjour, mais en deviennent l'objectif principal. Dès lors, le développement d'une offre sportive permet de mobiliser de nouveaux clients. La Suisse se profile de manière précoce dans le domaine, à la suite de la diffusion de l'alpinisme. Pratique très élitiste durant la première moitié du XIX^e siècle, ce sport se démocratise modestement après la constitution de clubs alpins en Grande-Bretagne (1857), puis dans d'autres pays d'Europe et en Suisse¹⁸. Durant les années 1890, c'est au tour du cyclotourisme de se développer, suivi de près par le tourisme automobile, qui n'effectue qu'une timide percée avant le premier conflit mondial¹⁹. Sur un plan économique, le principal apport revient toutefois à l'introduction des sports d'hiver²⁰. De divertissement proposé aux curistes hivernaux, la luge, le bobsleigh, le patinage, le bandy (ancêtre du hockey sur glace) ou encore le curling se transforment en offre touristique permettant de concurrencer la Riviera française durant la saison hivernale. En 1907, un médecin français, le Dr Ch. Esmonet, s'en inquiète dans une brochure intitulée « Les sports d'hiver en Suisse. La Riviera en danger » : « *Ce n'est point le climat, non plus que les conditions de vie à l'hôtel, qui attirent l'étranger en Suisse: c'est en même temps que la facilité des transports, la vogue des exercices physiques des sports d'hiver.* »²¹ Permettant d'améliorer la rentabilité des entreprises de transport et d'hôtellerie, ce prolongement de la saison touristique est ressenti comme une aubaine

¹⁸ HAVER Gianni, « Le club alpin suisse (1863-1914) », in: HOIBIAN Olivier (éd.), *L'invention de l'alpinisme: la montagne et l'affirmation de la bourgeoisie cultivée (1786-1914)*, Paris, Belin, 2008, pp. 75-103.

¹⁹ MERKI Christoph Maria, « Sociétés sportives et développement de l'automobilisme (1898-1930) », in: JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas (éds.), *Sports en formes. Acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation*, Lausanne, Antipodes, 2001, pp. 45-73.

²⁰ BUSSET Thomas, MARCACCI Marco (éds.), *Pour une histoire des sports d'hiver*, Neuchâtel, CIES, 2006; BUSSET Thomas, « La diffusion du ski en Suisse jusqu'à l'entre-deux-guerres », *Traverse*, vol. 23, n° 1, 2016, pp. 25-36.

²¹ Cité dans « Un cri d'alarme », *Journal et liste des étrangers de Montreux*, 15.06.1907, pp. 5-6, ici p. 6.

en Suisse. Un article publié en 1907 dans la *Revue suisse des hôtels* en appelle ainsi au développement du « sportisme », source de profit :

« Le sport qui nous vient d'Angleterre a, dans ces dix dernières années, conquis l'intérêt des milieux les plus éclairés du continent. [...] Nous ne devons pas attendre que d'autres nous aient supplantés. [...] Il y a dans notre pays des trésors énormes et non utilisés, tout prêts pour servir au sport. Notre soleil peut se transformer en or, nos glaces en argent, et notre neige en diamant. C'est à nous de nous baisser pour récolter. »²²

À partir de 1900, au plus tard, le sport devient un puissant moteur du développement touristique en Suisse. La rapide extension de cette offre a pour premier effet une densification des infrastructures de transport et d'hébergement, comme l'illustre bien la station des Avants, sur les hauts de Montreux : en 1910, un funiculaire jusqu'au col de Sonloup est construit pour servir de remonte-pente aux adeptes de luge, de bobsleigh et de ski. La même année, la Société du Grand Hôtel des Avants est créée dans le but de renforcer l'offre d'hébergement. Par ailleurs, le sport contribue au processus d'extension géographique de l'activité touristique, en particulier dans les vallées alpines et dans le Jura. Enfin, le sport joue un rôle important dans le positionnement symbolique du tourisme suisse à l'étranger. L'image de la Suisse comme terrain de jeu de l'Europe, popularisée dès 1871 par le livre de l'alpiniste Leslie Stephen, est entretenue et diffusée par la propagande touristique²³. L'offre sportive devient un argument récurrent dans le matériel publicitaire et les *events* une vitrine de portée internationale, à l'image du rassemblement d'hydroaviation organisé en 1912 à Lausanne : « *Ce meeting d'un nouveau genre constituera pour Lausanne, station d'étrangers, une réclame peu banale qui attirera sur notre ville l'attention des sportsmen du monde entier.* »²⁴

²² « Initiative pour la création d'une Société centrale d'encouragement des sports en Suisse », *Revue suisse des hôtels*, 10.08.1907, n° 32, à noter que l'article est repris de la revue *Alpinisme et sports d'hiver*.

²³ STEPHEN Leslie, *Le terrain de jeu de l'Europe*, Paris, Hoëbeke, 2003 (édition originale anglaise 1871).

²⁴ « Concours d'hydroaéroplanes », *Lausanne plaisirs*, 27.04.1912, p. 3.

Au tournant du siècle, le sport joue donc un rôle fondamental dans le succès d'un système touristique. Il permet d'attirer plus de touristes, de prolonger leur séjour, de les satisfaire et de les fidéliser, avec pour conséquence de stimuler et de rentabiliser les investissements dans le transport et l'hôtellerie. Il ne faudrait toutefois pas surestimer le rôle du sport dans la *success story* du tourisme suisse à la Belle Époque. De fait, de nombreux autres facteurs, qu'il n'est pas possible de développer ici, contribuent aussi à sa réussite. Mentionnons seulement la conjoncture économique internationale favorable, l'amélioration du pouvoir d'achat des classes moyennes, le développement de la société de loisirs, l'amélioration du système de transport ou encore l'abondance de capitaux facilitant les investissements dans les infrastructures touristiques. En outre, l'introduction de pratiques sportives n'a pas que des avantages pour le tourisme. Ainsi, l'opposition manifestée par une large partie de la population suisse à l'égard du sport automobile heurte les Automobile clubs européens qui menacent à plusieurs reprises d'organiser un boycott des routes helvétiques²⁵. Le coup porté à l'image touristique de la Suisse est rude, comme en témoigne le discours d'un organisateur des Championnats du monde de cyclisme sur piste :

*« Et M. Meyer profite de la présence à Genève de tant de sportsmen venus de loin, pour les assurer des bons sentiments que la Suisse entière professe à leur égard. On a dit, on a écrit que la population suisse était antisportive, qu'elle n'aimait ni les cyclistes ni les chauffeurs. MM. les délégués ont pu voir qu'il n'en était rien, et il compte sur eux pour rétablir, en tout, la vérité. »*²⁶

²⁵ HUMAIR Cédric et al, *Système touristique et culture technique dans l'Arc lémanique...*, pp. 215-217. Au sujet de l'autophobie en Suisse, voir aussi la contribution de Tiphaine Robert dans le présent ouvrage.

²⁶ « Le banquet de clôture », *La Suisse sportive*, 11.08.1906.

Le rôle du tourisme dans le processus d'épanouissement des sports en Suisse

Très intéressés au développement des sports en Suisse, de nombreux acteurs du tourisme s'impliquent de diverses manières dans le long processus de leur transfert et de leur diffusion. Nés dans le berceau des sports modernes, les Britanniques jouent un rôle très important dans la première phase de leur introduction²⁷. À commencer par les touristes anglais qui, en créant une forte demande, sont les instigateurs de diverses démarches du monde hôtelier. Ainsi, le bandy, jeu proche du hockey sur glace, est introduit dans les années 1880 aux Grisons dans le but de satisfaire la clientèle anglo-saxonne²⁸. D'autres impulsions sont données par la diaspora britannique, composée de rentiers et de retraités possédant une résidence en Suisse, mais aussi de commerçants, d'enseignants et de révérends de l'Église anglicane. À Lausanne, en 1883, ces acteurs jouent un rôle clé dans la création du premier club de tennis²⁹. Les étudiants britanniques, qui effectuent des séjours prolongés dans des instituts pédagogiques, constituent un troisième vecteur important. D'une part, les acteurs du tourisme éducatif sont contraints de renouveler leur offre de sports afin d'attirer cette clientèle. D'autre part, leur présence en Suisse crée une émulation qui déborde du cadre institutionnel de leurs études. Ils contribuent notamment à la création des premiers clubs de sports d'équipe comme le cricket et le football. Enfin, il faut signaler la présence en Suisse d'agences de voyages anglaises spécialisées dans les séjours sportifs. En organisant un tournoi international dans les stations d'hiver suisses, le voyageur Henry Lunn contribue notamment à l'introduction du curling³⁰.

²⁷ KOLLER Christian, «Sport transfer over the channel: elitist migration and the advent of football and ice hockey in Switzerland», *Sport in Society*, vol. 20, n° 10, 2016, pp. 1390-1404.

²⁸ BUSSET Thomas, «De la sociabilité mondaine à la compétition: les débuts du hockey sur glace en Suisse», in: JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas (éds.), *Sports en formes. Acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation...*, pp. 127-136, ici pp. 127-129.

²⁹ *FOSC*, 16.07.1883, n° 104, p. 832.

³⁰ «Sports», *Gazette de Lausanne*, 20.02.1909, p. 3. Au sujet d'Henry Lunn et la Suisse, voir aussi la contribution de Susan Barton dans le présent ouvrage.

Soulignons encore que le transfert de chaque sport se fait selon des modalités différentes et implique une configuration d'acteurs spécifique.

Les acteurs du tourisme jouent également un rôle important dans la phase de diffusion sociale et géographique des sports, la compétition touristique ayant un effet d'accélération du processus. À l'échelle des hôtels et des instituts pédagogiques, mais aussi à celle des stations, il s'agit de ne pas être devancés par la concurrence en termes d'offre sportive. Lancée en 1890 aux Grisons, la pratique du bobsleigh rencontre un très gros engouement à partir de 1902, date de la mise en service de la première piste artificielle à Saint Moritz. Huit ans plus tard, on compterait déjà 61 pistes de bobsleigh naturelles et artificielles en Suisse³¹. Soumis à cette pression concurrentielle, le conseil d'administration de la Société immobilière de Caux, qui gère le Caux-Palace et le Grand Hôtel de Caux, souligne la nécessité d'investir dans la construction d'infrastructures sportives :

*« Pour attirer les étrangers, il faut développer les sports; cette rubrique prend avec les goûts du jour une place toujours plus grande dans nos rapports. Un projet de piste de bobs a été préparé par Mr. Michaud, ingénieur. [...] Comme nous vous le disions dans notre dernier rapport, les sports grisent lentement notre budget. Mais devant les gros sacrifices que s'imposent les stations similaires dans ce domaine, nous devons faire de même. »*³²

Dans le domaine du tennis également, les grandes entreprises hôtelières jouent un rôle clé dans la construction d'infrastructures. Le nombre de courts répertoriés par le guide *Les hôtels de la Suisse* passe de 20 dans l'édition de 1898 à 44 en 1908 et à 90 en 1914³³.

³¹ BUSSET Thomas, MARCACCI Marco, « Comment les sports d'hiver conquièrent les Alpes », in : BUSSET Thomas, MARCACCI Marco (éds.), *Pour une histoire des sports d'hiver...*, pp. 5-33, ici p. 13.

³² Archives de Montreux, Fonds du Caux Palace, PP152, A9 et A10, Rapports du conseil d'administration aux AG des 21.09.1909 et 25.08.1911.

³³ Selon le comptage effectué par Roman Hynek et Sarah Matt dans le cadre du séminaire de recherche mentionné à la note 4, sur la base de trois éditions du guide publié par la Société suisse des hôteliers.

La pression concurrentielle stimule également l'organisation de compétitions et de manifestations sportives. Fortement spécialisée dans le tourisme sportif, la petite station des Avants, près de Montreux, se profile avec l'organisation du Championnat suisse de tennis, en 1904, puis du premier Championnat européen de hockey sur glace, en 1910. À Genève, en 1906, les milieux du tourisme participent à l'organisation et au financement des Championnats du monde de cyclisme sur piste. L'importance croissante du sport-spectacle dans la palette de divertissements des stations touristiques a un autre effet sur le monde du sport. Intéressés à l'organisation de manifestations attractives, les acteurs touristiques poussent à la «sportivisation» des pratiques et à la création de clubs chargés d'organiser des compétitions. Dans un deuxième temps, l'uniformisation des règles nécessaire à l'organisation d'*events* de portée nationale et internationale les motive à participer à la création d'associations et de fédérations regroupant les clubs à différentes échelles.

L'intérêt des acteurs du tourisme au développement du sport explique que les régions touristiques telles que les Grisons et l'Arc lémanique soient souvent des pionnières dans le transfert, la diffusion, la sportivisation et l'institutionnalisation des différentes activités sportives. Cela dit, il ne faudrait pas surestimer le poids du tourisme dans la diffusion du sport, qui, à l'instar du développement touristique, est un processus complexe impliquant de nombreux autres facteurs socio-économiques et politiques. La pratique des activités physiques se trouve en effet à l'intersection de plusieurs évolutions historiques fondamentales du XIX^e siècle. D'une part, l'exercice du corps est un enjeu éducatif et militaire au cœur des préoccupations de l'État national en quête d'efficacité industrielle, de puissance militaire et de rayonnement symbolique. Il est aussi une question de santé publique dont s'empare un puissant mouvement social prônant l'hygiénisme. D'autre part, les activités sportives et le sport-spectacle sont pris dans les enjeux socio-économiques liés à l'avènement de la société de loisir. Ce créneau de la gestion du temps libre devient un *business* comme un autre, profitant au commerce d'articles de sport, à l'industrie du spectacle ou encore à la presse sportive. Ainsi, la rapide diffusion du ski en Suisse, à partir

de 1890, ne peut pas être comprise uniquement comme un effet des pratiques touristiques qui émergent en complément de séjours sanitaires (ski nordique), puis comme divertissement procurant des sensations fortes (saut et ski alpin)³⁴. Le ski est aussi une manière de poursuivre les randonnées en montagne en hiver, que s'approprient rapidement les membres du Club alpin suisse, un moyen de transport utilisé par la population montagnarde ainsi que l'armée, ou encore un objet dont s'emparent l'industrie et le commerce d'articles de sport. En conséquence, le mouvement de création de ski-clubs, initié en 1893 à Glaris, est loin de concerner uniquement des localités touristiques.

La synergie entre tourisme et sport : acteurs et modalités de collaboration

Une rapide identification des acteurs collectifs impliqués dans la synergie entre tourisme et sport rend non seulement compte de la complexité du phénomène historique, mais également de l'ampleur de la tâche qui consisterait à analyser l'objet de manière globale et détaillée. Dans le domaine du tourisme, les différents acteurs de l'hôtellerie sont en première ligne³⁵. S'il ne s'agit pas de minimiser le rôle joué par les hôteliers indépendants, il faut surtout souligner celui des grandes entreprises hôtelières (sociétés anonymes) et des sociétés d'hôteliers (associations professionnelles), poids lourds qui sont capables de

³⁴ CALA Sébastien, « Ski et tourisme dans la Vallée de Joux. À la croisée des intérêts sportifs et touristiques (1899-1939) », *Entreprises et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 62-74; BUSSET Thomas, « La diffusion du ski en Suisse jusqu'à l'entre-deux-guerres... », pp. 25-36.

³⁵ FAVRE Fabien, VONNARD Philippe, « Un tourisme sportif? Le rôle des hôteliers dans l'apparition des sports dans la région de Montreux (1880-1914) », *Revue historique vaudoise*, n° 123, 2015, pp. 219-233; TISSOT Laurent, SCHNEIDER Grégoire, « Hôtel et sport: quelles relations? L'exemple de la Suisse alpine (XIX^e siècle-1954) », *Entreprises et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 12-26; SEGER Cordula, « Wintersport im Grand Hotel: Strategien einer Inszenierung - Das Oberengadin zwischen 1886-1914 », in: BUSSET Thomas, MARCACCI Marco (éds.), *Pour une histoire des sports d'hiver...*, pp. 35-68.

mobiliser des moyens financiers considérables. Comme nous l'avons vu, le sport est également un enjeu de taille pour les instituts d'éducation et de santé qui visent une clientèle étrangère, ainsi que pour certaines agences de voyages. D'autres acteurs encore sont fortement impliqués dans la diffusion des sports: les sociétés de développement (ancêtres des offices de tourisme), qui travaillent à l'amélioration de l'offre de divertissement et à sa promotion, ainsi que la presse touristique, caisse de résonance pour les activités sportives proposées. Moins évident, l'intérêt des compagnies de transport au développement des activités sportives est pourtant bien réel. Premièrement, celles-ci profitent de l'afflux de nouveaux touristes étrangers attirés par les infrastructures et les manifestations. Deuxièmement, la pratique des sports implique une mobilité de proximité permettant de se rendre sur les lieux dédiés à ces activités. Troisièmement, les chemins de fer de montagne sont directement associés au développement des sports d'hiver en servant de remonte-pente aux lugeurs et aux skieurs³⁶.

Dans le domaine du sport, les acteurs les plus en vue sont les clubs, qui sont créés pour promouvoir la pratique des sports et organiser des compétitions. Alors que certains se spécialisent d'emblée dans une discipline, d'autres ont une activité polysportive. Répondant au besoin d'organiser et de réguler les pratiques, les fédérations régionales, nationales et internationales fleurissent à la fin du XIX^e siècle. D'autres acteurs importants sont les propriétaires d'installations sportives; il s'agit le plus souvent de clubs (associations), mais parfois aussi de sociétés créées pour gérer une infrastructure, de collectivités publiques ou encore d'entreprises privées. Mentionnons également l'industrie et le commerce des équipements et des articles de sport qui prennent leur essor durant la Belle Époque, ainsi que la constellation d'acteurs impliquée dans le sport-spectacle et l'organisation de manifestations. Dans le cas des courses cyclistes, par exemple, l'industrie du cycle et la presse sportive sont fortement impliquées.

³⁶ GIGASE Marc, *Le développement du rail et la construction du système touristique dans l'Arc lémanique (1852-1914)*, Lausanne, thèse de doctorat, 2014, pp. 391-398; la thèse peut être téléchargée à l'adresse suivante: https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_D6BC13E72EB6.P001/REF.

Situés à la charnière entre les mondes du tourisme et du sport, les clubs qui font la promotion des différents tourisms sportifs jouent un rôle en vue dans la synergie analysée. Le premier à apparaître est le Club alpin suisse (1863), suivi du *Schweizerischer Velozipedisten Bund* (1883), du Touring club suisse (1896) et de l'Automobile club suisse (1898). L'effort de ces acteurs dans la mise en tourisme du territoire reste cependant mal étudié, notamment en comparaison du cas français³⁷. Il faut aussi souligner que leurs objectifs sportifs et touristiques ne sont pas toujours en harmonie. Durant la Belle Époque, par exemple, des membres du Club alpin suisse s'associent aux sociétés de défense de la nature et des paysages pour s'opposer à la construction de chemins de fer en montagne, entrant en conflit avec des promoteurs touristiques. La levée de boucliers contre un funiculaire gravissant le Cervin, en 1907, est de ce point de vue emblématique³⁸.

La constellation des différents acteurs concernés par la synergie entre tourisme et sport étant dressée, il est nécessaire d'interroger les modalités de communication et de collaboration qui régissent les relations entre les deux mondes. Autrement dit, comment fonctionne cette constellation ? Répondre précisément à cette question nécessiterait un travail d'investigation de grande envergure incluant l'ensemble des acteurs collectifs. L'état actuel de la recherche permet néanmoins d'esquisser un tableau en forme de triptyque.

³⁷ Pour la Suisse : MAYENCOURT Gil, « Les débuts du Touring club Suisse à Genève : le tourisme vélocipédique et la mobilité cycliste à l'aune de l'entreprise privée et publique (1896-1920) », in : BUSSET Thomas, TISSOT Laurent (éds.), *Sports et entreprises. La performance en jeu*, Neuchâtel, CIES, 2020, pp. 44-59 ; ainsi que sa contribution dans le présent ouvrage ; pour la France : BERTHO-LAVENIR Catherine, *La Roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999 ; SCHUT Pierre-Olaf, « Sport as a Major Player in the Development of Tourism: The History of Mountaineering in the Pelvoux Massif, France, from 1861 to 1914 », *The International Journal of the History of Sport*, vol. 30, n° 12, 2013, pp. 1329-1350 ; SCHUT Pierre-Olaf, « Les innovations du Touring-Club de France dans le développement des sports d'hiver (1908-1914) », *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 47-61.

³⁸ DENORÉAZ Alice, « Un funiculaire au sommet du Cervin ? », *Annales valaisannes*, 2012, pp. 71-124.

Le premier mode de relations entre les mondes du tourisme et du sport est la collaboration informelle assurée par la multipositionnalité d'acteurs individuels. Certains *big linkers* sont en effet impliqués dans la gouvernance de nombreux acteurs collectifs touristiques et sportifs³⁹. Issu d'une famille de banquiers privés, Marcel Cuénod illustre bien cette réalité⁴⁰. Associé dès 1905 dans la maison de banque familiale, William Cuénod & Cie, il entre de plain-pied dans les mondes du tourisme et des sports. Son père, William Cuénod, occupe en effet de nombreux mandats d'administrateur dans des entreprises de transport et d'hôtellerie, siège au comité de la Société pour le développement de Vevey et ses environs et est membre fondateur de la section Jaman du Club alpin suisse. Son oncle, Ernest Cuénod, est un *sportsman* qui fonde l'Automobile club suisse et en devient vice-président; il participe à des courses de canot à moteur et contribue aux débuts de l'hydravion sur le lac Léman. Quant à son frère Frank Cuénod, également associé de la banque, il succède à son père au comité de la Société pour le développement de Vevey et ses environs et s'investit dans le tir comme secrétaire de la Société de l'arc de Vevey. Inséré dans un réseau familial extrêmement dense, Marcel Cuénod développe ses propres connexions dans différentes directions. Il administre plusieurs entreprises touristiques, dont la Société de l'Hôtel Belmont et la Compagnie du chemin de fer Territet – Mont-Fleuri, et siège au comité de la Société de développement de Montreux et environs. Il entretient par ailleurs des relations étroites avec la communauté britannique de la région lémanique en étant vice-consul d'Angleterre (1902-1941), vice-président (1913-1927), puis président (1927-1941) du *Montreux-Club*, un cercle destiné aux étrangers de passage, et membre de la direction du journal *The English Herald* édité en anglais à Montreux. Enfin, dans le domaine sportif, il assume la présidence du *Montreux Lawn-Tennis Club* (1908-1931) et la vice-présidence du Club suisse d'aviation créé en 1909 à Genève; il siège aussi au comité de l'Association de garantie du jeu de golf de Montreux aux Meleys, près Aigle.

³⁹ Sur la notion de « *big linker* » et son application à l'économie suisse, MACH André et al., *Les élites économiques suisses au XX^e siècle*, Neuchâtel, Alphil, 2010, pp. 62-74.

⁴⁰ Voir la base de données biographiques Biolemano : <https://unil.ch/hist/Biolemano>.

Le deuxième mode de relations est celui de la collaboration temporaire qui prend souvent la forme de comités ad hoc ou d'associations à durée limitée ayant un objectif précis. Ce type de fonctionnement est principalement adopté lors de l'organisation de grands événements comme la Quinzaine sportive de Genève qui a lieu du 28 juin au 16 juillet 1905. En janvier, le *Journal de Genève* s'alarme du retard pris par Genève dans le domaine des manifestations sportives en comparaison des villes concurrentes de Montreux, Lucerne, Evian, Nice et Cannes : « *Dans maints endroits déjà une semaine, une quinzaine sportive existe et obtient un grand succès. [...] Genève, évidemment, ne peut rester en arrière et il est temps d'organiser, cette année même quelque chose dans ce domaine* »⁴¹. Sous l'impulsion de la société de développement, une Association de la Quinzaine sportive est fondée, dont le comité rassemble des représentants de la finance, du tourisme et de la presse⁴². Les clubs sportifs de la ville sont associés à l'élaboration d'un programme comportant de nombreuses compétitions internationales : régates sur le lac, concours de tir, de tennis et de golf, courses cyclistes et hippiques, gymkhana automobile, etc.⁴³ Afin de réunir les fonds nécessaires, soit la somme considérable de 80 000 francs de l'époque (3,2 millions de francs actuels)⁴⁴, une gigantesque souscription est organisée, à laquelle contribuent fortement les milieux du tourisme. Alors que le Syndicat des hôteliers de Genève s'engage pour une somme de 12 000 francs dans le fonds de garantie, l'Association des intérêts

⁴¹ « Chronique sportive », *Journal de Genève*, 13.01.1905, p. 3.

⁴² Finance : Louis Achard, associé de la banque privée Hentsch, Forget, Achard et Cie ; Jacques Ormond, agent de change ; Presse : Paul Wisard, journaliste et administrateur-délégué de la Société suisse de publications illustrées (*La Patrie Suisse* et *Le Papillon*) ; Paul Sauvin, journaliste ; Tourisme : Robert Cramer, avocat et membre du comité de l'Association des intérêts de Genève ; le comité est complété par deux rentiers : Charles Revilliod, président, et Camille Rochette ; *FOSC*, 05.04.1905, n° 144, p. 575.

⁴³ Les acteurs associés sont la Société hippique de Genève, le Rallye-Sport, l'Automobile club suisse (section de Genève), le Syndicat des coureurs suisses, la Société du parc des sports, la Société nautique, la Société du tir aux pigeons, la Société des Exercices de l'arquebuse et de la navigation ; « Chronique sportive », *Journal de Genève*, 17.01.1905, p. 3.

⁴⁴ Ce sont des francs de 2009 calculés avec l'indice des salaires proposé sur le site Swistoval : <http://www.swistoval.ch/content/einzelwerte.de.html>.

de Genève le fait pour une somme de 7 000 francs. Cette dernière assume aussi l'organisation des fêtes nocturnes de clôture et les coûts d'une campagne publicitaire intense réalisée en France et en Italie. Un programme tiré à 15 000 exemplaires est expédié «à des hôtels, des cercles, des bureaux de renseignements et à des personnes notoirement connues comme sportsmen»⁴⁵.

Le troisième mode de relations est la collaboration institutionnalisée qui prend la forme de sociétés réunissant divers acteurs dans la durée. À Montreux, l'intérêt porté au sport et plus largement aux divertissements est tel que les milieux touristiques, les étrangers en résidence et les milieux sportifs coordonnent leurs efforts au sein de la Société des divertissements de Montreux et environs, créée en 1896⁴⁶. Celle-ci chapeaute une offre impressionnante d'activités et de manifestations sportives et publie le programme Montreux-Sports, qui est diffusé à des milliers d'exemplaires à l'étranger⁴⁷. À Leysin, la collaboration passe par la fondation d'un club polysportif en 1903, le *Sporting Club* de Leysin⁴⁸. À Lausanne, la création du Club des patineurs de Lausanne, en août 1908, permet d'exemplifier de manière emblématique la collaboration entre milieux touristiques et sportifs. Inquiète du développement des sports d'hiver dans les stations touristiques concurrentes, la Société des hôteliers de Lausanne-Ouchy crée une place de sport à proximité de la ville, à Sainte-Catherine, où des patinoires, des pistes de luge, de bob et de ski sont installées. Afin d'animer le lieu, un club qui doit développer le patinage artistique et organiser des matchs de hockey et de curling est fondé, en collaboration avec les milieux sportifs. La présidence du comité est assumée par le baron Axel de Reuterskiöld, un ingénieur suédois établi dans la région, qui est aussi président du *Lawn Tennis-Club* de Lausanne (1896) et

⁴⁵ «Les Sports», *Journal de Genève*, 30.05.1905, p. 3.

⁴⁶ FAVRE Fabien, VONNARD Philippe, «Un tourisme sportif? Le rôle des hôteliers dans l'apparition des sports dans la région de Montreux (1880-1914)...», pp. 227-230.

⁴⁷ «Chronique locale - Société des divertissements», *Feuille d'Avis de Montreux*, 27.03.1909, p. 4.

⁴⁸ BUSSET Thomas, «Les balbutiements des sports d'hiver dans les Préalpes vaudoises», *Revue historique vaudoise*, n° 116, 2008, pp. 41-55, ici p. 44.

du club polysportif Montriond-Sport (1911). Arnold Mégroz, qui est nommé secrétaire, dirige un institut de gymnastique et tient un commerce d'articles de sports (1905). Par la suite, il fonde le club de curling (1909), ouvre un *skating rink* (1909) et publie *L'Écho des Sports* (1911). Trois membres du comité ont un pied dans le tourisme et l'autre dans le sport : le directeur de l'Hôtel Gibbon, Leonhard Liebermann, est membre fondateur de la Société des hôteliers de Lausanne-Ouchy et de l'Association romande de patinage ; Edouard Mellor est un ancien hôtelier de Leysin qui joue au hockey sur glace et dirige le club de Leysin ; Oscar Auckenthaler, joueur de hockey renommé, est le frère de Max Auckenthaler, propriétaire de l'institut pédagogique La Villa à Ouchy. Enfin, le directeur de l'Hôtel Beau-Séjour et caissier de la Société des hôteliers de Lausanne-Ouchy, Roland Pasche, siège aussi au comité. À noter encore que le club engage une collaboration avec la Compagnie des chemins de fer régionaux électriques du Jorat dans le but d'améliorer la desserte de la place de sport : « *Avec tout cela, Ste-Catherine deviendra sans nul doute, une importante station pour les sports d'hiver* », conclut le journaliste⁴⁹.

La synergie entre tourisme et sport : quelques lieux forts

Cette dernière section a pour objectif d'aborder quatre domaines clés de la synergie entre tourisme et sport. Le premier est la construction et le financement d'infrastructures et d'équipements sportifs, condition sine qua non à la pratique du sport et plus encore au déroulement de compétitions prestigieuses. Le défi à relever est particulièrement ardu concernant le golf, sport très apprécié des Anglo-Saxons, mais qui exige des moyens financiers considérables. Durant la Belle Époque, le parcours de golf devient un enjeu touristique de taille que les principales destinations s'efforcent d'acquérir afin de renforcer leur compétitivité⁵⁰.

⁴⁹ « Patinage », *Feuille d'Avis de Lausanne*, 27.08.1908, p. 4.

⁵⁰ REBANAL MARTÍNEZ Gerardo, « Golf, enterprise, and tourism in Belle Époque Europe c. 1900-1914 », *Journal of Tourism History*, vol. 11, n° 2, 2019, pp. 124-143.

En Suisse, les premiers *greens* sont construits aux Grisons, dans les localités touristiques de Saint-Moritz (1891) et de Samedan (1893). Dans son rapport de 1898, la société de développement de Genève se préoccupe de la question : « *Actuellement l'Angleterre possède à elle seule plus de 800 clubs de Golf! Tout le monde joue au Golf et le Continent se laisse entraîner dans le mouvement. Une ville qui a un Golf a des chances d'attirer des Anglais et des Américains qui mettent, comme vous le savez, le sport au-dessus de tout.* »⁵¹

En janvier 1899, le président de la société, Louis Roux, devient vice-président de la Société du parc des sports qui est créée avec le soutien de la diaspora anglo-saxonne et de personnalités de l'économie locale⁵². Celle-ci construit non seulement un golf, mais également un champ de courses hippiques, trois terrains de football et des courts de tennis. En 1904, la société est sauvée de la débâcle financière par les hôteliers de Genève, qui pilotent la création de l'Association de garantie pour le maintien du parc des sports, capitalisée à hauteur de 30 000 francs, soit environ 1,3 million de francs actuels⁵³. Fin 1906, le bail n'est pas renouvelé et les deux sociétés sont dissoutes. La Nouvelle société de golf de Genève prend le relais et ouvre un nouveau parcours à Plan-les-Ouates, en 1907, avant de jeter aussi l'éponge en 1910⁵⁴. Les exemples grisons et genevois font rapidement des émules dans diverses stations et villes touristiques de Suisse. À Montreux, les milieux hôteliers et la diaspora étrangère consentent de gros efforts financiers

⁵¹ Association des intérêts de Genève, *Treizième rapport présenté par le comité de l'association à l'assemblée générale ordinaire du 1^{er} février 1898*, Genève, Labarthe, 1898, p. 12.

⁵² Les membres du comité sont : Eugène Colgate, président, rentier d'origine des États-Unis ; Louis Roux, vice-président, commerçant et président de l'Association des intérêts de Genève ; Lucien Pictet, secrétaire, industriel ; Paul Henneberg, industriel ; Gustave Heller, hôtelier ; Guillaume Pictet, banquier privé ; Gaston Perrot, négociant ; Thomas-William Coate, commerçant d'origine anglaise ; Francis Aylmer Loyd, rentier d'origine anglaise ; Lewis Stein, enseignant d'origine anglaise ; « Chronique locale – Parc des sports », *Journal de Genève*, 13.01.1899, p. 3.

⁵³ *FOSC*, 07.06.1904, n° 229, p. 914 ; ce sont des francs de 2009 calculés avec l'indice des salaires proposé sur le site de Swistoval : <http://www.swistoval.ch/content/einzelwerte.de.html>.

⁵⁴ *FOSC*, 02.10.1906, n° 400, p. 1597.

pour ouvrir un golf en 1900⁵⁵. Puis c'est au tour de Lucerne (1902), Axenfels (1904), Interlaken (1904) et Montana (1906) d'ouvrir des parcours. Dans la région du Jura également, des terrains plus modestes sont offerts par le Grand Hôtel des Rasses (1907) et le Grand Hôtel du lac de Joux au Pont (1907). Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que jusqu'en 1914, la diffusion de la pratique du golf en Suisse est le fait exclusif de l'initiative touristique.

La synergie entre tourisme et sport est également très dynamique dans le domaine de la «sportivisation» des activités physiques et la création de clubs et de fédérations. Déjà bien étudié, le cas du hockey sur glace est particulièrement éclairant⁵⁶. Pratiqué dès les années 1880 aux Grisons, le jeu de bandy, originaire de Grande-Bretagne, est un divertissement qui s'adresse à la clientèle touristique masculine et féminine et même aux enfants. Au tournant du siècle, ce jeu est introduit dans l'Arc lémanique et les Alpes vaudoises par les instituts pédagogiques et les hôteliers de la région, qui y trouvent un bon moyen d'améliorer leur compétitivité. Entre 1903 et 1908, des clubs sont fondés dans les stations touristiques de Leysin, des Avants, de Caux et de Villars, par les instituts pédagogiques de La Villa à Ouchy-Lausanne et de Bellerive à Vevey, ainsi qu'à Genève. Très vite, la volonté d'organiser des matchs débouche sur l'élaboration de règles communes sous l'égide de la Fédération de bandy de Suisse romande, fondée en 1904. Les acteurs essentiels de cette sportivisation sont les hôteliers Louis Dufour et Edouard Mellor ainsi que le directeur de l'institut de Bellerive, Max Sillig. Rapidement, les matchs s'internationalisent, obligeant les clubs suisses à passer aux règles du hockey sur glace canadien, qui sont adoptées au sein de la Ligue de hockey sur glace de la Suisse romande créée en 1906. Le processus d'institutionnalisation s'achève en 1908 avec les fondations de la Ligue internationale de Hockey sur Glace à Paris et de la Ligue suisse de hockey sur glace. Parmi les représentants

⁵⁵ La composition de la commission qui dirige le projet figure dans «Chronique locale: À propos du jeu de golf», *Feuille d'avis de Montreux*, 24.10.1900, p. 4; voir aussi DESPONDS Liliane, «You play golf, don't you? De la nécessité de créer un parcours de golf à Montreux», *Revue historique vaudoise*, n° 116, 2008, pp. 56-71.

⁵⁶ BUSSET Thomas, «De la sociabilité mondaine à la compétition...»

des sept clubs fondateurs siégeant au comité de la dernière, quatre sont issus de l'hôtellerie et deux du tourisme éducatif⁵⁷. La « sportivisation » du hockey sur glace permet la mise sur pied de compétitions toujours plus attractives. En 1908, le *Sporting Club* de Leysin rencontre les équipes de Lyon, de Paris et de Londres⁵⁸. Dès 1909, un premier Championnat de Suisse est organisé et, en 1910, la station des Avants accueille le premier Championnat européen de hockey sur glace. En l'espace d'une décennie, le bandy, jeu de divertissement pratiqué sans réglementation sur les patinoires des hôtels, a été remplacé par le hockey sur glace, sport codifié à l'échelle internationale permettant l'organisation de manifestations de sport-spectacle. De fait, les acteurs du tourisme suisse romand jouent un rôle clé dans ce rapide processus de sportivisation.

Le troisième lieu fort de la synergie entre tourisme et sport est l'organisation de grandes manifestations, dont l'exemple type à la Belle Époque est le *meeting* d'aviation. Dès leur apparition en Suisse, à la fin du XIX^e siècle, les engins aéronautiques – ballon libre, ballon dirigeable, aéroplane – éveillent un fort intérêt parmi les milieux touristiques⁵⁹. Si la pratique sportive, réservée à une infime minorité, ne laisse pas entrevoir les mêmes promesses que la bicyclette et l'automobile, le potentiel de divertissement offert par ces engins est rapidement utilisé. Ainsi, des ascensions en ballon captif ou libre, des excursions en dirigeable ou des vols en avion et en hydravion sont proposés aux touristes. Ce sont toutefois les différentes possibilités de sport-spectacle – exploits, courses, concours, démonstrations – qui sont les plus exploitées, car elles permettent à la fois de divertir

⁵⁷ Max Sillig, président, institut pédagogique Bellerive à Vevey; Louis Dufour, vice-président, hôtelier aux Avants; Edouard Mellor, secrétaire-trésorier, ancien hôtelier à Leysin; Hugo Eulenstein, directeur du Caux-Palace; Charles Genillard, directeur des hôtels de la Société des Hôtels de Villars; Oscar Auckenthaler, institut pédagogique La Villa à Ouchy-Lausanne; le dernier membre est F. de Lessert, représentant du Genève Hockey Club; SILLIG Max, *Règles officielles du jeu de hockey sur glace*, Genève, Och frères, 1908.

⁵⁸ «Le hockey sur glace (bandy) en Suisse romande», *Suisse sportive*, n° 437, 1908, p. 53.

⁵⁹ «Dirigeables au service du mouvement des étrangers en Suisse», *Revue suisse des hôtels*, 12.03.1910, n° 11.

les touristes et de faire connaître la région à l'étranger. Après la tournée de Wilbur Wright en Europe, en 1908, l'aviation devient un phénomène social partout sur le continent et les exploits des premiers aviateurs sont mis en scène dans des *meetings* de grande envergure demandant des moyens financiers très importants. En Suisse, un premier *meeting* a lieu à Planeuse près de Neuchâtel en janvier 1910, très vite suivi par la Semaine d'aviation de Genève, qui a lieu du 14 au 21 août 1910⁶⁰. Cette manifestation d'envergure internationale est le résultat d'une étroite collaboration entre milieux du sport, du tourisme et du commerce. Elle est patronnée par le Club suisse d'Aviation, créé l'année précédente, le Syndicat des hôteliers de Genève, l'Association des intérêts de Genève et la Société genevoise de Commerce. Dans le but de financer la manifestation, une société ad hoc, la Société genevoise d'encouragement à l'aviation, est créée en juillet 1910; elle est présidée par Louis Roux, aussi président de l'Association des intérêts de Genève⁶¹. La réaction de Lausanne ne se fait pas attendre. Les Journées lausannoises d'aviation ont lieu du 3 au 5 juin 1911, sous la direction d'un comité qui réunit milieux sportifs et acteurs du système touristique local⁶². Les présidents de la Société des hôteliers de Lausanne-Ouchy et de la Société pour le développement de Lausanne y côtoient le président de la section romande de l'Aéro-club suisse. Le financement de la manifestation est assuré par une souscription à laquelle les acteurs touristiques participent généreusement.

⁶⁰ «La semaine d'aviation à Genève», *Gazette de Lausanne*, 28.07.1910, p. 3.

⁶¹ *FOSC*, 17.08.1910, n° 212, p. 1469.

⁶² La composition du comité est la suivante: Paul Etier, président, conseiller d'État; Albert Barbey, président de la section romande de l'Aéro-club suisse; Louis-Henri Bornand, notaire et administrateur-délégué des Tramways Lausannois; Dr Gustave Krafft, enseignant dans une école privée et président de la Société pour le développement de Lausanne; Eric Debétaz, directeur de la Banque fédérale de Lausanne, sportif renommé et promoteur de vols en ballon; les suppléants sont Charles-Frédéric Buttica, propriétaire de l'Hôtel Alexandra et président de la Société des hôteliers de Lausanne-Ouchy; Henri Sensine, enseignant dans un institut pédagogique; «Lausanne. Ça et là. Journées lausannoises d'aviation», *Nouvelliste vaudois*, 22.02.1911, p. 2.

Le dernier point fort de la synergie entre tourisme et sport concerne la mise en tourisme de nouveaux espaces. En Suisse, à la Belle Époque, ce sont les sports d'hiver qui jouent le rôle principal de ce scénario, la bicyclette et l'automobile occupant les rôles secondaires. La mise en place d'une offre sportive est notamment centrale dans le développement d'un tourisme de moyenne altitude dans l'Arc jurassien, comme le montre l'exemple de Mont-Soleil (*Sonnenberg*), une station située dans le Jura bernois sur les hauts de Saint-Imier. Le développement touristique y débute avec la construction d'un funiculaire électrique entre Saint-Imier et Mont-Soleil⁶³, inauguré en 1903, et l'installation de réseaux d'eau potable (1904) et d'électricité (1905). Plusieurs hôtels et pensions sont ouverts entre 1902 et 1904, dont le futur Grand Hôtel du Mont-Soleil⁶⁴. En 1903, l'assemblée constitutive du ski-club a lieu en présence de cinq administrateurs du funiculaire, dont l'avocat et politicien Paul Charmillot, qui souligne la nécessité d'attirer les sportifs dans la station :

« M. P. Charmillot prend la parole le premier en faveur de la formation du club. [...] depuis l'ouverture du funiculaire Saint-Imier - Sonnenberg, le plateau des Franches-Montagnes, qui par sa situation élevée et des sites appropriés, constitue un champ d'exercice très favorable pour les sports d'hiver, peut devenir par la suite le rendez-vous des amateurs du skiisme. La constitution d'un club serait alors un stimulant pour l'exercice de ce sport à Saint-Imier et contribuerait, par les relations qu'il créerait avec d'autres clubs, à attirer les skieurs sur notre montagne. »⁶⁵

L'année suivante, le même Charmillot participe à la refondation du Groupe Chasseral du Club alpin suisse⁶⁶. Il entre au comité en compagnie de Jules Girard, président du Grand Hôtel du Mont-Soleil, et de François Geneux, président du funiculaire. L'offre sportive est

⁶³ *FOSC*, 02.10.1902, n° 354, p. 1414.

⁶⁴ L'établissement s'appelle Hôtel-Pension des Eloyes-Sonnenberg jusqu'en 1905 ; *FOSC*, 28.08.1903, n° 334, p. 1333.

⁶⁵ Procès-verbal de l'assemblée constitutive du Ski-club St-Imier qui a lieu en 1903, tiré de la Brochure du 100^e anniversaire du SC St-Imier, [s.l., s.d.], p. 20.

⁶⁶ *FOSC*, 21.08.1904, n° 336, p. 1341 ; une première version du groupe Chasseral existe depuis 1891 au sein de la section La Chaux-de-Fonds du Club alpin suisse.

encore élargie avec la fondation du *Lawn Tennis-Club Mont-Soleil* en 1905 et du *Bobsleigh-Club Saint-Imier* en 1908. En 1909 déjà, la petite station dispose d'une offre de sports d'hiver très complète, comme le relève *l'Annuaire de la Suisse hivernale*:

« Sur ses pentes, on a établi pour le saut en ski plusieurs tremplins permanents, ainsi que des pistes de luge. Il y a plusieurs pistes pour skieurs marquées par des fanions [...] Au Mont-Soleil, comme autour de Saint-Imier même, il y a de très nombreuses pistes où les luges et les bobs peuvent s'en donner à cœur joie; ce sont celles de Saint-Imier – Mont-Crosin (5 km), de Pontins – Saint-Imier (4 km) et du Mont-Soleil – Saint-Imier; cette dernière aboutit à la station inférieure du funiculaire, ce qui permet de renouveler la course à volonté. Les patineurs enfin trouvent aussi leur compte, Saint-Imier et les villages voisins étant pourvus d'emplacements de patinage. »⁶⁷

Durant la première décennie du xx^e siècle, de nombreuses stations touristiques établies lancent une saison d'hiver et, en parallèle, de nouvelles destinations sont créées. Dès 1906, la diffusion du tourisme hivernal est encore accélérée par le soutien des Chemins de fer fédéraux qui publient un guide des sports d'hiver⁶⁸. Cet effort publicitaire est soutenu et complété par de nombreuses sociétés de développement locales. La *Revue suisse des hôtels* contribue également à la lame de fond. La parole est donnée à Henry Lunn, fondateur du *Public Schools Alpine Sports Club*. Cette agence de voyages britannique, spécialisée dans les sports d'hiver, a ouvert en quelques mois « six hôtels dans des localités qui n'avaient jamais eu de saison d'hiver »⁶⁹. Son article, qui s'intitule « Comment on lance une station d'hiver », souligne la dimension centrale des infrastructures sportives. La même année se constitue le *Verband Schweizerischer Winterkurorte* qui fédère 15 stations d'hiver,

⁶⁷ *Les sports d'hiver en Suisse. Annuaire de la Suisse hivernale*, Neuchâtel, Attinger, troisième année (édition 1909), pp. 89-90.

⁶⁸ « Kleine Chronik – Winter in der Schweiz », *Revue suisse des hôtels*, 20.10.1906, n° 42.

⁶⁹ « Comment on lance une station d'hiver », *Revue suisse des hôtels* (supplément), 10.03.1906, n° 10.

dont Mont-Soleil⁷⁰. Trois ans plus tard, le président de cette association constate que les stations d'hiver poussent comme des champignons – il en dénombre 91 en Suisse contre 14 dans le Tyrol et le Vorarlberg. Pour parer au péril d'une dégradation de l'image du tourisme hivernal suisse à l'étranger, une brochure établissant des normes de qualité pour les stations suisses est publiée. Le programme en onze points conseille la création d'infrastructures sportives pour la pratique du ski (descente, saut, randonnée, *skijöring*), des sports de glace (patinage, curling) et des sports de glisse (luge, bobsleigh). Il met surtout en tête de liste la création de sociétés et de clubs chargés de l'animation de la station: «1) *Une association de résidents locaux qui s'occupe de sport (société de développement, club de sport, etc.)*»⁷¹. Il n'est donc pas étonnant de constater une vague de créations de clubs de ski, de luge ou de bobsleigh dans les années précédant le premier conflit mondial.

La complexité des relations entre tourisme et sport

Au terme de cette contribution, il est possible de dégager quelques constats permettant de mieux comprendre la complexité des relations entre tourisme et sports et, ce faisant, d'éclairer de futures recherches visant à une approche globale de la problématique. La première chose à ne pas perdre de vue est que les développements du tourisme et du sport sont chacun soumis à l'influence de très nombreux facteurs socio-économiques, politiques et culturels; il est donc compliqué et délicat de mesurer l'influence réelle que l'un peut avoir sur l'autre. Occulter cette multicausalité, c'est aussi courir le risque de surestimer le rôle de la synergie entre tourisme et sport sur l'évolution respective des deux champs. Le deuxième enseignement est que les enjeux de la relation entre tourisme et sport sont multiples et divers, touchant

⁷⁰ «Kleine Chronik – Verband Schweizerischer Winterkurorte», *Revue suisse des hôtels*, 13.10.1906, n° 41.

⁷¹ MIÉVILLE E[rnest] Dr., *Normen und Desiderien für Winterkurorte*, [s.l.], Verband Schweizerischer Winterkurorte, 1909, p. 22; traduit par l'auteur: «1) Ein für den Sport besorgter Verein von Ortsbewohnern (Verkehrsverein, Sportklub etc.)».

aussi bien au profit économique qu'à l'organisation sociale et aux représentations symboliques; comprendre l'interdépendance entre les deux phénomènes nécessite donc de mobiliser des approches tant économiques que sociopolitiques et culturelles, tâche que l'état actuel de l'historiographie rend difficile. Le troisième élément à prendre en compte est le très grand nombre d'acteurs impliqués dans la relation entre les deux loisirs. Une approche globale, qu'elle soit menée à l'échelle locale, régionale, nationale ou internationale, implique des recherches documentaires très importantes et difficiles. Contourner la difficulté en choisissant un point de vue privilégié, celui d'un acteur sportif ou touristique, est certes une solution aux contraintes temporelles et financières de toute recherche. Elle comporte cependant le risque d'aboutir à une image plus ou moins déformée de l'objet d'étude. Enfin, reconstruire une vision globale de la synergie entre tourisme et sport ne doit pas entraîner une généralisation abusive du propos. En réalité, chaque sport entretient des relations différentes avec le tourisme et il en va de même pour chaque type de tourisme avec le sport; articuler les multiples cas dans une synthèse relève donc de la gageure.

Pierre-Olaf Schut (Université Gustave Eiffel)

**La mise en tourisme de l'exploit sportif.
Exemples dans les activités de montagne
entre 1870 et 1900**

De nombreux sports de nature¹ sont fondés sur l'exploration de lieux méconnus ou inconnus s'appuyant sur des techniques et l'usage d'engins spécifiques. Contrairement aux sports modernes marqués par une quête infinie de performance, les sports de nature sont largement fondés sur la notion de « première »² qui met en valeur la réalisation initiale d'un itinéraire. Il existe ainsi des premières de tous niveaux, et contrairement aux performances sportives des champions que nous voyons s'affronter aux Jeux olympiques ou dans d'autres épreuves internationales, la première devient parfois accessible au plus grand nombre, notamment après un effort de mise en tourisme. Un exemple simple est l'ascension du Mont-Blanc en 1786. Les premiers alpinistes à

¹ Au sujet du concept de « sport de nature », on lira : SCHUT Pierre-Olaf, *Une histoire des sports de nature. Étude de cas*, Université Paris-Est, habilitation à diriger des recherches, 2016. <https://hal.science/tel-01599007/>.

² SCHUT Pierre-Olaf, MARSAC Antoine, « La “Première” dans les activités de nature : une performance, un record? », *Sport History Review*, vol. 49, n° 2, 2018, pp. 123-142.

atteindre le sommet acquièrent une grande renommée et une statue est érigée à leur effigie pour assurer la mémoire de leur exploit. Pourtant, chaque été, des milliers de personnes reproduisent cette prouesse. La fréquentation du Mont-Blanc assure donc à la vallée de Chamonix une forte attractivité touristique et une certaine prospérité économique.

Ainsi, ce texte veut mettre en lumière le processus par lequel une « première », une performance, peut être « mise en tourisme » pour assurer le développement économique du territoire. Ce processus est décrit à partir d'une succession d'étapes observées sur la base de deux études de cas : l'alpinisme avec le point culminant (plus de 4 000 mètres d'altitude) du massif des Écrins, dans les Alpes du Sud françaises ; et la spéléologie à travers la grotte de Padirac dans le sud-ouest de la France. Cet échantillon n'a pas la prétention d'être représentatif et il faudra envisager des cycles variables en fonction des lieux et des époques. Modestement, il s'agit d'apporter une contribution à la compréhension du développement touristique fondé sur des hauts lieux sportifs.

Cette démarche a déjà été commencée par Éric Levet-Labry, celui-ci ayant modélisé cinq étapes pour jalonner le développement touristique du Maroc (explorer, sécuriser, structurer, promouvoir et diversifier)³. Nous tâchons ici de reprendre et d'amender sa modélisation, à partir d'exemples tirés d'activités sportives. Adoptant la posture de Jean-Claude Passeron dans l'étude de cas⁴, nous voulons, à travers chacun d'entre eux, illustrer les étapes qui construisent le modèle de la mise en tourisme de l'exploit sportif, tout en analysant les spécificités de chaque cas, liées à son contexte particulier et notamment sa temporalité propre.

³ LEVET-LABRY Éric, *Naissance du Maroc touristique: essai de modélisation (fin XIX^e-1956)*, Paris, L'Harmatan, 2016 ; KADRI Boualem et BENHACINE Djamel, *La mise en tourisme des territoires dans le monde arabe*, Paris, L'Harmatan, 2016, pp.41-64.

⁴ PASSERON Jean-Claude, *Penser par cas*, Aubervilliers, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2020.

Les sources mobilisées pour ce travail sont constituées d'un ensemble de publications. En premier lieu, il s'agit des revues des spéléologues et alpinistes (revues des clubs et sociétés comme *Peaks, Passes, and Glaciers* de l'*Alpine Club*, *Les Annuaires du Club alpin français* ou les *Bulletins de la Société de spéléologie*) et les monographies des pionniers cités. En second lieu, il faut ajouter à ces sources les publications dans le domaine du tourisme, comme la *Revue du Touring-club de France*, qui donnent à voir les étapes de mise en tourisme et témoignent de l'accessibilité des espaces sportifs.

Le massif du Pelvoux et l'attrait du sommet

L'histoire de l'alpinisme est déjà largement balisée par une littérature abondante. À l'impulsion d'Horace Bénédicte de Saussure, les premiers exploits conduisent à la fondation de l'*Alpine Club* britannique en 1857. Puis c'est «l'âge d'or de l'alpinisme»⁵ qui s'achève en 1865 par l'ascension du Cervin par la cordée d'Edward Whymper (1840-1911) qui nous offre le récit de cette épopée tragique dans son célèbre ouvrage *Scrambles in the Alps*⁶. Nous faisons le choix de ne pas nous focaliser sur les plus fameux sommets évoqués dans cette œuvre fondatrice, et nous concentrons sur ses chapitres 2 et 9, alors qu'Edward Whymper fait ses premières armes dans les montagnes du Dauphiné.

Le jeune Anglais est déjà en quête d'une première et ses amis de l'*Alpine Club* ont dressé une liste des sommets de plus de 12 000 pieds⁷ qu'il reste à conquérir⁸. Parmi eux, la Pointe-des-Arcines (ancien nom de la Barre-des-Écrins) attise la curiosité. Après une première

⁵ BRAHAM TREVOR, *When the Alps cast their spell: mountaineers of the Alpine Golden Age*, Dumfries, Neil Wilson Publishing, 2011.

⁶ Traduit par Adolphe Joanne et publié en français sous le titre *Escalades dans les Alpes*, Paris, Hachette, 1873.

⁷ Environ 3 560 mètres.

⁸ BALL John, «Table of the Heights of the Chief Mountains in the Chain of the Alps Including All Above 12'000 English Feet», in: BALL John (éd.), *Peaks, Passes, and Glaciers*, London, Longman, Green, Longman, & Roberts, 1860, pp. 313-320.

expédition laborieuse en partie du fait de guides locaux peu fiables, Edward Whymper revient pour réaliser les ascensions successives du Pelvoux et de la Pointe-des-Arcines, alors qu'une autre cordée de l'*Alpine Club* cherche aussi à réaliser cette première. Il aura fallu plusieurs tentatives avant d'atteindre le sommet, le 25 juin 1864. Les pentes de neige et de glace qui gardent le point culminant ont repoussé les premiers assauts jusqu'à cette tentative de Whymper, appuyée par des guides aguerris, qui est finalement couronnée de succès.

Il s'agit bien là d'une première et, de fait, d'un exploit sportif. L'identification de l'objectif par les membres de l'*Alpine Club*, la concurrence entre des alpinistes chevronnés, les tentatives infructueuses montrent bien les difficultés opposées par la montagne. De plus, la reconnaissance et la mémoire de l'événement sont également des signes importants qui révèlent le caractère exceptionnel de la réalisation. Ainsi, le 17 juillet 2009, une statue est érigée à l'occasion du centenaire du Bureau des guides des Écrins : elle représente Edward Whymper face à la Barre-des-Écrins.

La performance du Britannique réside en grande partie dans le manque d'informations alors disponibles sur le sommet et son itinéraire d'accès, avant même les obstacles techniques. En effet, lors de sa première venue dans les montagnes du Dauphiné, il ne dispose que d'informations relatées dans les comptes rendus de ses prédécesseurs, notamment les écrits de Forbes et la carte de Bourcet dont la fiabilité était très relative⁹. Il doit donc se fier, à ses dépens, à un guide local peu expérimenté. En alpinisme, la qualité de l'information disponible sur l'itinéraire à suivre et ses obstacles est un élément fondamental pour diminuer le risque lié à l'ascension. Le compte rendu de Whymper apporte une première information de ce type qui sert à la répétition de l'exploit. Un autre alpiniste anglais, William A. B. Coolidge, qui fait de nombreuses ascensions dans le Dauphiné, contribue davantage à l'accessibilité du sommet en publiant, avec Henry Duhamel et Francis Perrin, l'un des

⁹ FORBES James David, « Travels to the Alps: "Journals of Excursions in the High Alps of Dauphiné, Berne and Savoy" », *Norway and Its Glaciers Visited in 1851*, Edinburgh, Adam and Charles Black, 1853, pp. 391-436.

premiers topoguides de l'alpinisme: *Guide du Haut-Dauphiné*, qui paraît en 1887¹⁰.

Les informations transmises constituent les premiers éléments liés à la sécurisation de la pratique pour les personnes qui répètent l'exploit. Les seconds sont liés au développement d'une compagnie de guides fiables. Ce travail est réalisé par la Société des touristes du Dauphiné (STD) à partir de 1875. Alors que le Club alpin français (CAF, créé en 1874) répertorie avec grandes difficultés des aides possibles, allant de l'agent des postes aux chasseurs de chamois¹¹, la STD crée un règlement et une liste de guides hiérarchisés selon leur expérience (porteur, guide de 2^e classe, guide de 1^{re} classe) qui offre un service fiable aux alpinistes en leur donnant les meilleures garanties d'atteindre le sommet grâce à leur soutien et à leur expertise. Le cumul des informations et des guides rend la répétition de l'exploit sûre pour un grand nombre d'alpinistes. La fondation de la Compagnie des guides des Écrins en 1909 témoigne d'une organisation structurée de la profession.

Une étape supplémentaire permet d'aller encore plus loin et donc d'étendre le public potentiel pour la répétition de l'exploit: la construction des refuges. En effet, ils constituent des points d'étape importants dans l'itinéraire. Ils peuvent, à la fois, permettre aux alpinistes de s'approcher du sommet avec une fatigue modérée et constituer un abri salvateur en cas de mauvais temps ou pour interrompre une descente difficile.

Au moment de la première, Edward Whymper quitte les chalets d'Ailefroide à plus de dix kilomètres du sommet et à 1 500 mètres d'altitude. Son seul abri connu entre ce point et le sommet est l'« hôtel Tucket », dont le nom relève davantage de l'ironie car il s'agit d'un simple abri-sous-roche situé à environ 2 440 mètres d'altitude. Par la suite, l'action du Club alpin français transforme le paysage montagnard. La section de Briançon fournit des efforts particuliers pour développer

¹⁰ COOLIDGE William Augustus Brevoort, Henry Duhamel et Félix Perrin, *Guide du Haut-Dauphiné*, Grenoble, Alexandre Gratier, 1887.

¹¹ Guillemain Paul, « Statistique de l'arrondissement de Briançon à l'usage des touristes », *Bulletin du Club Alpin Français*, 1876 (2^e trimestre), pp. 120-127.

le nombre de refuges dans la vallée. Dans un premier temps, le refuge Cézanne est bâti à 6,2 kilomètres d'Ailefroide, à près de 1 874 mètres d'altitude. Puis l'hôtel Tucket est remplacé par un refuge construit en 1886. Enfin, en 1903, l'abri Caron, sur les bords du glacier Blanc à 3 175 mètres d'altitude, constitue un nouveau point de passage au pied des pentes sommitales. Ainsi, les alpinistes du ^{xx}^e siècle s'appuient sur trois refuges répartis sur l'ensemble de l'itinéraire. Ces derniers contribuent à sécuriser les ascensions, mais jouent également un rôle important dans l'accessibilité des lieux.

Plus bas dans la vallée, les conditions d'accueil et d'accès à la montagne se développent à différents niveaux : en termes d'hébergement touristique, l'offre hôtelière de Vallouise s'étoffe progressivement¹² ; puis l'accès à la montagne profite de l'aménagement d'une route carrossable. Le Touring club de France (TCF, créé en 1890), association de touristes, agit de manière complémentaire avec les associations sportives et participe notamment à la valorisation touristique des territoires représentant un attrait important¹³. À plusieurs reprises, il joue un double rôle : d'abord celui de définition d'un itinéraire remarquable comme la route de l'Estérel sur la Côte d'Azur ou la Grande route des Alpes, puis celui de levier financier pour suppléer la participation financière de petites communes qui n'ont pas les capacités d'investissement à la hauteur de l'attrait de leur patrimoine naturel. Cette action est notamment menée sur la commune de Saint-Christophe-en-Oisans, à l'ouest du massif¹⁴, ainsi que dans la vallée de Vallouise. Néanmoins, les travaux de construction de la route prennent du temps et le projet, lancé avant la Première Guerre mondiale, n'est achevé qu'après vingt années

¹² À la lumière des *Annuaire Général Du Touring-Club de France* qui recensent l'offre hôtelière recommandée pour les touristes, Vallouise offre deux établissements à la fin du ^{xix}^e siècle, puis trois au tournant du siècle.

¹³ LEVET-LABRY Éric, SCHUT Pierre-Olaf, «Sport and tourism: an effective cooperation. Canoeing and mountaineering in France before the First World War», *Sport in History*, vol. 34, n° 2, 2014, pp. 276-294.

¹⁴ SCHUT Pierre-Olaf, «Sport as a major player in the development of tourism: the history of mountaineering in the Pelvoux massif, France, from 1861 to 1914», *International Journal of History of Sport*, vol. 30, n° 12, 2013, pp. 1329-1350.

et inauguré en 1934 : il devient alors possible d'aller en automobile jusqu'au refuge Cézanne.

Dès lors, les conditions de réalisation de l'itinéraire s'améliorent. Les tentatives d'ascension sont encore rares et souvent infructueuses dans les années 1870¹⁵, mais les progrès successifs qui sécurisent et rendent accessible le parcours sont propices à la répétition de l'exploit d'Edward Whymper par tous les alpinistes. Les cotations de difficulté qui apparaissent dans l'entre-deux-guerres pour compléter l'information sur l'itinéraire disponible dans les guides constituent une étape importante. Sur l'échelle actuelle, la Barre-des-Écrins, par son tracé classique, est classée « Peu difficile », soit le deuxième niveau de difficulté sur six. Ce sommet constitue donc un 4 000 très accessible pour un alpiniste autonome. Il en résulte une fréquentation importante, de l'ordre de plusieurs centaines de personnes chaque été.

Le processus décrit montre ainsi une succession d'étapes, de la première ascension réalisée par Whymper, dans les années 1860, avec toutes les difficultés qu'elle oppose aux cordées d'alpinistes chevronnés, jusqu'à sa répétition, dans les années 1930. Le principal élément qui assure cette transition est la sécurisation de l'itinéraire que l'on peut associer, d'une part, à l'information disponible sur l'itinéraire à emprunter et, d'autre part, à l'accompagnement de guides de montagne aguerris. Les refuges jouent également un double rôle pour la sécurité et l'accessibilité des lieux : en partant de l'abri Caron, les alpinistes ont une course beaucoup plus courte qu'au départ de l'hôtel Tucket, ce qui contribue à augmenter les chances de succès. Enfin, le développement d'une offre hôtelière dans la vallée et la construction de la route qui mène jusqu'au refuge Cézanne constituent les dernières étapes de développement qui engagent la promotion touristique de la destination en s'appuyant sur un produit accessible à un grand nombre d'alpinistes.

¹⁵ Voir les tentatives décrites dans l'*Annuaire de la Société des Touristes du Dauphiné* 2, 1876, paru en 1877, pp. 59-60.

Lumière sur le gouffre de Padirac

Les différentes étapes de développement du tourisme alpin peuvent se retrouver dans le tourisme souterrain. L'intérêt d'une étude de cas très différente – autre activité, autre région – réside dans l'interrogation du processus général qui doit ressortir de cette argumentation. Au-delà des étapes qu'il s'agit de confirmer, il y a également des temporalités dont il faut noter les variations.

Le gouffre de Padirac s'ouvre dans le Lot. Avant son exploration par Édouard-Alfred Martel (1859-1938), il demeure, comme nombre de gouffres, entouré de légendes effrayantes dans lesquelles le diable a toujours une place importante. Bravant les représentations, Martel déploie un équipement important pour affronter l'obstacle physique : un puits de 35 mètres de diamètre et de 100 mètres de profondeur. Les cinquante premiers mètres sont presque à pic et Martel utilise des échelles de corde. Il prend pied sur le cône d'éboulis le 9 juillet 1889 et aperçoit à sa base une rivière souterraine, qu'il suit sur plusieurs centaines de mètres à l'aide d'un fragile canot démontable dont la toile résiste difficilement aux arêtes rocheuses¹⁶. La découverte est exceptionnelle ; il paraît important pour Édouard-Alfred Martel de faire connaître ce lieu.

Mais cette exploration mobilise de nombreux hommes et une quantité de matériel importante. Par ailleurs, les risques sont nombreux : chute dans le puits d'accès, risque de noyade dans la rivière et problématique de l'obscurité en cas de défaillance de l'éclairage. Aussi, la sécurisation du site est délicate.

Edouard-Alfred Martel est un convaincu du potentiel de l'industrie touristique : membre du Club alpin français, puis du Touring club de France, il œuvre à de nombreuses reprises en faveur du développement touristique. De plus, l'exploration souterraine jouit d'une longue histoire avec l'affermage de cavités pour la commercialisation des visites

¹⁶ MARTEL Édouard-Alfred, *Les Abîmes*, Paris, Delagrave, 1890.

dès le XVIII^e siècle¹⁷. Ainsi, le spéléologue s'engage lui-même dans la valorisation du site de Padirac tout en poursuivant ses explorations. Il réunit des investisseurs pour constituer un capital suffisant et crée une société d'exploitation ayant les ressources suffisantes pour réaliser les travaux d'aménagement.

La société commence par acquérir les terrains sur lesquels se développe le gouffre, car le propriétaire d'un terrain est également propriétaire de son tréfonds. Une fois le gouffre acquis, elle engage des travaux d'une grande ampleur pour créer un escalier bâti sur une ossature métallique pour descendre au fond du gouffre. Il sera achevé en 1898. Cet ouvrage de grande envergure permet à quiconque de descendre au pied du puits d'entrée pour rejoindre la rivière souterraine. L'aménagement du site est donc le moyen retenu pour sécuriser son accès tout en le rendant accessible. Au pied de l'escalier, la visite de la rivière souterraine s'appuie également sur de l'infrastructure avec la création d'un ponton et la mise en service de barques stables et solides pour naviguer. Le gouffre mystérieux et sa sombre rivière sont devenus, après les travaux d'aménagement, accessibles à tous. L'électrification du site en 1901 met en lumière les curiosités géologiques tout en améliorant encore les conditions de sécurité et le confort des visiteurs¹⁸. Enfin en 1930, la construction d'un ascenseur pour éviter les 568 marches parachève le dispositif. Les travaux successifs délivrent le visiteur de l'ensemble des obstacles qui se sont opposés aux premiers explorateurs. Dès lors, la reproduction de l'exploit est accessible à tous.

Néanmoins, il est important de noter que l'aménagement des grottes permet souvent leur exploration par le grand public sans compétence technique particulière, mais toujours dans une proportion extrêmement réduite par rapport à l'ensemble du réseau découvert progressivement par les spéléologues. À Padirac, il existe aujourd'hui plus de 40 kilomètres de galerie topographies, mais la visite reste limitée à 2,2 kilomètres, un

¹⁷ BIOT Vincent, *Étude géographique d'une forme ancienne de durabilité: l'exemple du tourisme souterrain en France*, Université de Savoie, thèse de doctorat, 2003.

¹⁸ MARTEL Édouard-Alfred, *Le Gouffre et la rivière souterraine de Padirac*, Paris, Delagrave, 1901.

tracé d'ailleurs inférieur à ce que Martel a lui-même découvert lors de ses premières explorations. Il en va de même dans de nombreuses grottes touristiques dont les itinéraires ouverts au public se font sur un à trois kilomètres alors que les réseaux mesurent plusieurs dizaines de kilomètres (grotte de Saint-Marcel, 53 km ; grotte de Choranche, 29 km ; grotte de la Cocalière, 15 km ; etc.). Bien entendu, ce choix résulte d'une réflexion qui concilie les contraintes touristiques et économiques : il s'agit de montrer à la clientèle un échantillon des beautés naturelles du sous-sol, de leur faire revivre l'exploration des pionniers, sans pour autant les engager dans une aventure sportive. Aussi, l'accessibilité est élargie à tout public mais limitée dans l'espace.

La mise en tourisme du gouffre de Padirac est très rapide et les opérations engagent un financement important. En effet, le cumul de l'acquisition foncière et de l'aménagement du gouffre impose un retour sur investissement, c'est pourquoi il faut attirer le public. La proximité de la ville de Rocamadour est un atout car elle dispose déjà d'une gare et d'hôtels¹⁹. Il faut donc désormais faire la promotion du site pour le faire connaître du public. Édouard-Alfred Martel participe directement à ces opérations, notamment par l'écriture de nombreux articles dans différentes revues. Ses premiers écrits spéléologiques relatent l'exploration sans arrière-pensées commerciales car ils précèdent l'aménagement du gouffre, mais ses publications se multiplient ensuite, d'abord pour révéler la construction de l'escalier qui relève, en ces lieux, d'une prouesse technique valorisée dans la revue de vulgarisation scientifique, *La Nature*²⁰. Puis c'est au tour des membres du Touring club de France de découvrir le gouffre désormais accessible dans les colonnes de leur revue²¹, par l'intermédiaire des écrits de ses amis. Enfin, Martel publie également des cartes postales et une brochure dédiée au gouffre. Ses compétences photographiques sous

¹⁹ Rocamadour offre trois hôtels en 1912. Tous ont un engagement signé avec le Touring club de France qui constitue un gage de qualité de service. Source : Touring club de France. *Annuaire Général Du Touring-Club de France*, 1912.

²⁰ MARTEL Édouard-Alfred, «L'Aménagement du gouffre de Padirac», *La Nature* 1367, 1899, pp. 148-149.

²¹ BALLIF Abel, «Le Gouffre de Padirac (Lot)», *La Revue du Touring Club de France*, n° 11, 1900, pp. 518-520 ; VIRÉ Armand, «La vallée de la Dordogne. Rocamadour-Padirac», *La Revue du Touring Club de France*, n° 7, 1904, pp. 315-316.

terre lui permettent sans doute de faire lui-même les meilleurs clichés des galeries souterraines²². L'ensemble de ces opérations de promotion permettent à Padirac de réaliser 34 000 francs de recettes brutes lors de la première année d'exploitation²³, en 1900. Activité accessoire par le passé, le tourisme souterrain se professionnalise en générant des revenus. Le nombre croissant de visiteurs permettra au site touristique de perdurer puisqu'il est encore ouvert aujourd'hui et reçoit plus de 400 000 visiteurs par an, ce qui en fait la cavité naturelle la plus visitée de France. En dehors des visites ordinaires du site, l'exploitant propose également des visites à la lanterne pour revivre la première d'Édouard-Alfred Martel dans les conditions d'éclairage semblables.

À Padirac, comme à la Barre-des-Écrins, les premières sont exceptionnelles et permettent d'atteindre un lieu resté jusque-là inaccessible. L'exemple de la spéléologie montre une succession d'étapes de mise en tourisme de la cavité similaire à ce que l'on peut observer pour l'alpinisme, mais d'une façon accélérée pour une commercialisation de masse.

Un modèle de mise en tourisme d'une première

Les deux cas présentés ici n'ont pas vocation à se suffire à eux-mêmes. Leur présentation nourrit le dessein de caractériser un processus global dont ils ne sont que deux illustrations. Le processus que nous caractérisons s'appuie sur la modélisation proposée par Éric Levet-Labry à propos du développement du Maroc touristique. Ce dernier l'a découpé en cinq étapes entre la fin du XIX^e siècle et les années 1950 :

1. Explorer: cartographier et décrire le territoire ;
2. Sécuriser: assurer la sécurité des personnes qui voyagent ;

²² MARTEL Édouard-Alfred, *Padirac, historique et description sommaire*, Saint-Céré, Baudel, 1909.

²³ MARTEL Édouard-Alfred, *Padirac, historique et description sommaire...*, p. 72.

3. Structurer : aménager le territoire pour le tourisme et conserver son patrimoine ;
4. Promouvoir : communiquer sur la destination auprès des touristes ;
5. Diversifier : élargir l'offre touristique.

Pour chaque étape, il caractérise un type de voyage, des activités, une forme d'hébergement, une perception de la destination, une relation avec la population locale et un style de transmission de l'information. Le présent travail se centrant sur les débuts de l'activité touristique des sites étudiés, la question de la diversification n'est pas abordée dans notre cadre temporel. Néanmoins, les quatre premières étapes peuvent être transférées à notre étude et il s'agit ici de les transposer au développement du tourisme sportif.

La phase d'exploration correspond, dans notre cas, à la réalisation de la première. Ces exploits ponctuent l'histoire des différentes disciplines, marquant souvent des évolutions dans la diffusion de la pratique, les techniques employées ou toute autre dimension sociale liée à l'identité des explorateurs. La réalisation de la première peut être rapide, voire soudaine, comme pour Padirac ou, au contraire, opposer des résistances. L'ascension de la Barre-des-Écrins par Edward Whymper est de celle-ci : elle est identifiée comme un objectif important par les alpinistes de l'*Alpine Club* mais résiste à plusieurs tentatives, ce qui étale sa conquête sur plusieurs années. Néanmoins, dans les deux cas, l'exploration met à jour un itinéraire nouveau vers un lieu convoité par les spéléologues/alpinistes.

Les comptes rendus d'exploration constituent un précieux document pour définir le cheminement adopté et les obstacles franchis. En spéléologie, l'exploration est presque systématiquement accompagnée d'un levé topographique qui offre un complément précis et précieux. Les comptes rendus des alpinistes restent plus flous avant l'arrivée des photographies qui montrent le tracé sur les faces, comme il est possible de les trouver fréquemment dans la revue du Groupe de Haute Montagne dans l'entre-deux-guerres. Avant cela, le flou peut engendrer des variantes. Sur la Barre-des-Écrins, les pentes sommitales au-dessus de la rimaye seront gravies par un autre passage

que celui de Whymper par William A.B. Coolidge qui répète l'exploit quelques années plus tard. Quoi qu'il en soit, la phase d'exploration permet de réunir les informations sur un itinéraire, mis au jour par l'auteur de la première. Le cheminement et les obstacles rencontrés constituent le produit de cette exploration et permettent d'envisager la reproduction de l'exploit.

Si la première a opposé des résistances et conduit à une forme de performance, sa reproduction n'est pas nécessairement évidente avec, pour seul secours, la description de l'itinéraire. Aussi, la sécurisation de l'itinéraire est une deuxième étape déterminante pour envisager une fréquentation régulière, voire importante. Cette étape n'est pas systématique. En effet, certaines premières peuvent s'avérer peu attractives. Certaines voies de montagne sont extrêmement dures et longues. Elles sont difficiles à sécuriser et n'attireront jamais qu'un public très entraîné et donc peu nombreux. De la même façon, certaines cavités souterraines particulièrement étroites et tortueuses sont moins attractives que les vastes galeries décorées de concrétions près desquelles coule une rivière souterraine. Ces contraintes physiques et esthétiques nécessiteraient d'être analysées plus en profondeur pour confronter les représentations de l'activité et les sites phares qui attirent les pratiquants.

Nous nous bornons ici à dire que, dans le processus que nous caractérisons, le passage de la première étape à la seconde n'a rien de systématique. De plus, il peut prendre des formes très différentes. Dans nos deux cas, la sécurisation des sites ne se ressemble pas. La plus aboutie est celle de l'aménagement de la grotte de Padirac: tous les obstacles naturels contraignent à la construction et l'utilisation d'engins (bateaux, ascenseur) pour être praticables par les hommes et les femmes en utilisant une motricité usuelle avec une fatigue limitée. Il s'agit d'un aménagement important qui favorise l'accueil de tous publics. La Barre-des-Écrins ne fait pas l'objet d'un équipement particulier mais son approche est facilitée par la présence de refuges de haute montagne qui assurent le repos de l'alpiniste et le séquençage de la course, lui offrant une certaine marge temporelle pour réaliser son ascension. Encore aujourd'hui, le seul aménagement sur la Barre-des-Écrins est

constitué de quelques relais (anneaux de corde ou sangles reliées par un maillon métallique) sur lesquels les alpinistes peuvent faire un rappel pour franchir la rimaye de plus en plus marquée. Les degrés d'aménagement des sites influent directement sur leur fréquentation : quelques centaines de personnes réalisent l'ascension de la Barre-des-Écrins chaque année, tandis que plus de 400 000 visiteurs fréquentent Padirac dans le même laps de temps.

L'étape de structuration proposée par Éric Levet-Labry est qualifiée ici par les actions de mise en accessibilité du site. Les nuances de langage sont davantage liées à la prise en compte de la spécificité des activités sportives mais ne divergent pas fondamentalement de la structuration de la destination touristique. En effet, nous incluons dans cette étape l'ensemble des actions menées pour permettre l'arrivée des touristes sur site dans les meilleures conditions possibles. Il s'agit pour la montagne des voies d'accès et des hébergements : la construction de la route avec le soutien du Touring club de France et le développement de l'hôtellerie sont les témoins de la mise en accessibilité de l'espace de haute montagne pour les alpinistes. Pour Padirac, l'accessibilité est déjà convenablement assurée grâce à la ville toute proche de Rocamadour, équipée d'hôtels et d'une gare. Aussi, cette étape est beaucoup plus rapide pour le développement du tourisme souterrain que pour l'espace alpin. Mais nous notons dans les deux cas que l'attrait du site de spéléologie ou de montagne contribue au développement hôtelier, prouvant le rôle moteur de ces points d'intérêt dans l'industrie touristique. Cette étape du processus est très importante car elle dépasse le cercle des explorateurs et de leurs organisations et implique de nouvelles parties prenantes à travers les acteurs économiques. Dès lors, c'est un pan de l'économie locale qui s'oriente vers le tourisme et va dépendre de son succès économique.

S'ensuit, très logiquement, une phase de promotion pour assurer un flux de visiteurs à même de rentabiliser les investissements et de consommer les services touristiques offerts. Si l'exploit initial reste souvent assez confidentiel dans la mesure où il intéresse en premier chef les adeptes des activités concernées, alpinistes ou spéléologues,

il s'agit désormais de promouvoir le lieu découvert auprès d'un public élargi. La qualité du public cible dépend simultanément du niveau de sécurisation et d'accessibilité du site. Dans nos deux exemples, le site de montagne reste relativement intact car la sécurisation relève de l'information et de la disponibilité de refuges de haute montagne ; tandis que le site de spéléologie fait à l'inverse l'objet d'importants travaux. Dès lors, ce dernier peut attirer le grand public au sens large tandis que le premier reste dédié aux alpinistes disposant d'un bagage technique minimum. Les infrastructures touristiques environnantes sont également adaptées aux flux de visiteurs attendus. Il apparaît sans surprise que l'offre hôtelière de Rocamadour-Padirac est beaucoup plus importante que celle de Vallouise-Ailefroide. La promotion du site s'adresse donc à un public différencié en utilisant des canaux complémentaires : s'il est principalement sportif, la promotion peut passer par des canaux spécialisés tandis qu'une offre grand public mobilise les moyens de communication plus larges en s'appuyant sur des acteurs du tourisme comme les compagnies de train. Ainsi, la Compagnie d'Orléans en charge de l'exploitation des lignes de Rocamadour publie des affiches pour valoriser le gouffre de Padirac auprès de ses voyageurs (voir figure 1).

Le processus caractérisé par ces études de cas est donc fondé sur quatre étapes :

1. Explorer ;
2. Sécuriser ;
3. Aménager ;
4. Promouvoir.

Ce processus permet de transformer un exploit (une première) en un produit touristique plus ou moins sportif. Plus le processus de sécurisation et d'aménagement est poussé, plus la répétition de l'exploit s'étend à un public plus large, sachant qu'elle peut aller, comme c'est le cas à Padirac, jusqu'à devenir un produit accessible à tous et donc attirer un grand nombre de personnes.



Figure 1: affiche pour la Compagnie de chemin de fer d'Orléans mettant en avant le gouffre de Padirac, 1899. F. Hugo d'Alési, 105x75 cm, gallica.bnf.fr/BnF.

De l'exploration à la mise en tourisme

Les deux exemples choisis ici ont des similarités dans le sens où il s'agit de premières qui ont été aménagées et répétées, ce qui n'est évidemment pas le cas de toutes les explorations pour diverses raisons principalement liées à l'intérêt perçu du site. Mais ils présentent également des différences quant au rythme suivi par ce processus. En effet, le site de Padirac est découvert plus tard mais son aménagement touristique est très poussé et très rapide, tandis que le sommet atteint par Whympet fait l'objet d'un aménagement beaucoup plus progressif.

Derrière ces temporalités contrastées, il y a également la question de l'attractivité perçue du site et des investissements. Dans la mesure où le tourisme est très majoritairement dynamisé par les acteurs privés avant la Première Guerre mondiale, l'engagement fort d'Édouard-Alfred Martel, alors que les infrastructures touristiques existent déjà à proximité, permet de construire une destination touristique en quelques années seulement. Il faut des décennies pour faire un cheminement similaire dans les Hautes-Alpes. Ces rythmes différents confirment l'analyse de Thierry Terret dans l'histoire des disciplines sportives²⁴ : elles suivent souvent des chemins similaires mais ont également leur temporalité propre. Les mêmes phénomènes peuvent ainsi être observés avec plusieurs décennies d'écart.

Le lien entre sport et tourisme est étroit, notamment dans le domaine des sports de nature, dotés d'une spécificité importante : la réalisation d'une exploration, d'une première. Cette première est un exploit mais, contrairement à la plupart des records sportifs, il est reproductible par la sécurisation de l'itinéraire et l'aménagement de l'espace. Il est alors possible de mettre en tourisme une première qui a toujours un écho émotionnel fort auprès du public. À travers deux exemples choisis dans deux activités et régions différentes, il s'agit de révéler un processus général de mise en tourisme d'une première. Ainsi, quatre étapes ont été caractérisées : explorer ; sécuriser ; aménager ; promouvoir. Elles sont

²⁴ TERRET Thierry, « Plaidoyer pour une histoire des sports », in : TERRET Thierry (éd.), *Histoire des sports*, Paris, L'Harmattan, 1996, pp. 237-251.

communes aux deux cas identifiés et nécessitent d'être confrontées à d'autres exemples pour vérifier leur pertinence.

La modélisation du processus n'ôte rien à l'unicité des situations car le constat est que, dans chaque situation, les étapes peuvent être plus ou moins rapides et transformantes. En fonction du contexte historique, économique et social, les dynamiques d'évolution sont différentes. De plus, les deux cas décrits sont fondés sur des lieux emblématiques qui ont maintenu, durablement, une attractivité comme destination touristique. Nous n'avons pas intégré de situation dans laquelle le processus de construction de la destination touristique est interrompu. Les questions de la temporalité en termes de durée, de rythme, d'interruption restent ouvertes et nécessitent de confronter ce modèle à un plus grand nombre de cas d'études.

Partie 1. Espaces

LA MONTAGNE AU PRISME DE L'INDUSTRIALISATION DU TOURISME ET DES SPORTS

Annette R. Hofmann
(Pädagogische Hochschule Ludwigsburg)

**Le développement du tourisme hivernal
dans les Alpes allemandes.
L'impact du « modernisme alpin » sur le village
de montagne d'Oberstdorf en Allgäu
(fin du XIX^e siècle-années 1950)**

Traduit de l'anglais par Amanda Fontannaz

La pandémie de Covid-19 a permis de souligner la dépendance économique grandissante des stations de montagne au tourisme au cours des cent cinquante dernières années. Pour illustrer le développement du tourisme, en particulier dans sa version hivernale, la présente contribution s'appuie sur l'exemple d'Oberstdorf, la commune la plus méridionale d'Allemagne. Située dans la région de l'Allgäu en Bavière, à 813 mètres d'altitude, elle compte environ 9 500 résidents à l'année. Elle est entourée de montagnes dont les plus hauts sommets, qui se trouvent pour la plupart en Autriche voisine, culminent à plus de 2 000 mètres.

Le village d'Oberstdorf offre bon nombre d'activités en extérieur, tant estivales qu'hivernales, notamment grâce à un vaste réseau de randonnées pédestres et de pistes de ski de fond, une patinoire et des installations de curling. Il constitue en outre l'un des seuls pôles mondiaux de saut à ski et de vol à ski¹. Il doit sa réputation internationale à l'organisation de nombreux événements sportifs, tels que la première étape de la Tournée des Quatre Tremplins, trois Championnats du monde de ski nordique, six Championnats du monde de vol à ski, de nombreuses Coupes du monde de combiné nordique, ainsi que des compétitions internationales de patinage². Oberstdorf abrite aussi des domaines skiabiles, certes plus petits que les grands domaines suisses, autrichiens, italiens et français, mais aussi plus faciles d'accès et donc idéaux pour les skieurs à la journée. De plus, le coût des forfaits de ski est nettement inférieur à celui proposé dans les stations plus grandes et réputées, ce qui fait d'Oberstdorf une destination privilégiée non seulement par les familles, mais aussi par un plus large public.

Parallèlement à son développement en tant que destination touristique, le village s'impose comme station thermale, grâce à son air pur et à son environnement sain qui lui valent d'être promu déjà en 1897 comme *Klimatischer Luftkurort*³. Des sanatoriums ouvrent dans les années 1930, et Oberstdorf acquiert en 1964 le statut officiel de station thermale, selon l'approche du prêtre allemand Sebastian Anton Kneipp (1821-1897) qui développe au cours du XIX^e siècle une philosophie de la naturopathie comme médecine complémentaire⁴. Aujourd'hui,

¹ Membre de la famille du saut à ski, le vol à ski est une discipline dans laquelle les distances atteintes par les participants sont beaucoup plus grandes qu'en saut à ski. Cette discipline requiert des tremplins très spécifiques.

² HOFMANN Annette R., «The Leaning Tower of Oberstdorf: The Heini-Klopper-Ski-Flying-Jump», in : BOLZ Daphne and KRÜGER Michael (éds.), *A History of Sport in Europe in 100 Objects*. Hildesheim, Arete, 2023 ; <https://www.skisprungarena-oberstdorf.de/arena/ski-museum.html>, consulté le 01.02.2023.

³ La publicité est imprimée sur la page de titre de *Unser Oberstdorf. Blätter zur Oberstdorfer Heimatkunde*, n° 70, 06.2017.

⁴ HOFMANN Annette R., WESSEL Anne, «The Health Movement of the German Priest Sebastian Kneipp (1821-1897) and his Approach towards Physical Activity», in : HOFMANN Annette, KRÜGER Michael (éds.), *Sport History in Germany - Challenges and International Perspectives*, Wiesbaden, Springer, 2020, pp. 247-264.

Oberstdorf est une destination touristique florissante; selon les statistiques 486 668 touristes ont en effet été recensés en 2019 pour un total de 2,7 millions de nuitées⁵.

Par ailleurs, Oberstdorf met en lumière la manière dont le développement de nouvelles technologies peut soutenir la transformation d'un village rural en destination touristique tout en maintenant, en partie, le caractère originel de celui-ci. Les sports d'hiver, en particulier le ski, jouent un rôle central dans ce processus. L'historien américain Andrew Denning affirme que dans les Alpes, «*la modernité est arrivée à skis*», ce qu'il désigne par l'expression «*modernisme alpin*». Selon lui, l'apparition du ski «*transform[e] le statut subalterne des Alpes*». En émerge un processus dynamique qui fait naître une nouvelle relation entre le paysage et la population, et redéfinit la manière de disposer des espaces ruraux⁶. Ainsi, le modernisme alpin «*contribu[e] à l'expansion massive du tourisme hivernal*»⁷.

La présente contribution vise à illustrer l'impact du modernisme alpin en s'appuyant sur l'exemple d'Oberstdorf. À cet effet, il est indispensable de remonter aux prémices du tourisme dans la région et de comprendre le développement de ce village rural au regard de l'essor du tourisme et le rôle essentiel joué par certaines institutions, notamment la *Beautification Society* d'Oberstdorf. Avant de se pencher sur l'expansion du ski en lien avec l'essor de domaines skiables dotés d'équipements techniques modernes et avec la construction d'infrastructures sportives comme les tremplins, il convient d'examiner la croissance du tourisme estival, qui rend possible tout développement ultérieur.

Contrairement à leurs nombreux équivalents nord-américains, les études et publications sur les débuts des sports d'hiver et leur relation au tourisme en Europe se limitent souvent aux stations renommées,

⁵ Les années 2020 et 2021 ne sont pas prises en compte en raison de la pandémie de Covid-19. Voir: Oberstdorf, «Tourismus Statistik», www.oberstdorf.de/information/tourist-information/tourismus-oberstdorf/tourismus-statistik.html. Les statistiques indiquent également que le séjour moyen est de 5,5 nuits et que moins de 10% des visiteurs viennent de l'étranger.

⁶ DENNING Andrew, *Skiing into Modernity. A Cultural and Environmental History*, Oakland, University of California Press, 2015, pp. 9-10.

⁷ DENNING Andrew, *Skiing into Modernity...*, p. 14.

notamment Arlberg, Montafon ou Kitzbühel⁸. Il n'existe aucune étude scientifique sur les domaines skiables allemands, à l'exception de ceux de la Forêt-Noire et de quelques publications sur la région du Harz⁹. Cet article se fonde dès lors sur une variété de travaux d'histoire locale, publiés dans les revues *Unser Oberstdorf* ou *Blätter Zur Heimatkunde*. Les archives communales permettent par ailleurs d'avoir accès aux livres d'or des hôtels, à différents périodiques, au matériel promotionnel de la station, ainsi qu'à des ouvrages commémoratifs¹⁰. Enfin, les archives photographiques régionales, *Heimhuber Archive*, fournissent d'intéressantes images historiques, des «*souvenirs visuels pour les générations futures*»¹¹.

Les débuts du tourisme à Oberstdorf

Le tourisme dans les régions alpines commence à se développer au milieu du XIX^e siècle, en même temps que naît un intérêt pour l'alpinisme. Les dures conditions de vie des peuples alpins se voient

⁸ THÖNY Christof, *Vorarlberger Skigeschichte*, Wien: Sutton Verlag, 2014; BRUGGER Andreas, *Vom Pioniergeist zum Massensport – 100 Jahre Skisport im Montafon*, Schruns, Heimatmuseum, 2006; Kitzbüheler Ski Club, *Hahnenkamm. Chronik eines Mythos*, Gütersloh/München, Wissen, 2003.

⁹ De même, le célèbre historien du ski allemand Gerd Falkner, aujourd'hui décédé, ne s'est jamais particulièrement intéressé aux communautés alpines.

¹⁰ Ici notamment le chapitre de HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort», in: MARKT OBERSTDORF (éd.), *Geschichte des Marktes Oberstdorf. Teil 4*. Oberstdorf, Karl Hofmann, 1979, pp. 59-158; et aussi: PATEL Angelika, *Ein Dorf im Spiegel seiner Zeit. Oberstdorf 1918-1952. Geschichte des Marktes Oberstdorf*, Oberstdorf, Heenemann, 2010.

¹¹ Le photographe Joseph Heimhuber crée son entreprise dans les années 1860 à Sonthofen, près d'Oberstdorf. Ses fils, pionniers du ski dans la région, poursuivent l'activité. Dans les années 1930, Heimhuber est la plus grande entreprise d'édition de cartes postales de Bavière. On estime qu'entre 1878 et 1960, environ 250 000 photographies sont prises. Elles donnent un aperçu unique de la vie sociale régionale et des activités de loisirs de l'époque. Voir: FREUDING Alexander, «The most valuable regional photographic archive», in: RHOMBERG Martin, THÖNY Christoph (éds.), *Sichtbar. Eugen Heimhuber. Fotografien am Arlberg und Hochtanberg*, Bludenz, Lorenz Verlag, 2019, pp. 8-9.

petit à petit modifiées grâce à la montée du tourisme, ce que Hessenberg définit comme une sorte de «révolution» du fait de ses répercussions, aujourd'hui encore, considérables sur les Alpes en tant qu'espace de vie (*Lebensraum*):

«[Le tourisme] *ouvr[e] de nouvelles perspectives d'emploi dans des régions dont les habitants étaient souvent forcés par le passé de se faire travailleurs itinérants. Il apport[e] prospérité et valeur à des vallées alpines autrefois pauvres. Leurs occupants ne [sont] plus contraints de les quitter et renforc[ent] leur identité en lieu avec leur région natale.*»¹²

Ainsi, le tourisme devient une importante source de revenus et d'emploi, ce qui a une incidence sur l'attractivité des régions alpines. Le mouvement d'exode rural qui est marqué durant le XVII^e et la première moitié du XIX^e siècle s'inverse au fil des décennies: des milliers de travailleurs saisonniers se rendent en effet dans les Alpes chaque année.

Les premières personnes à démontrer un intérêt pour la région de l'Allgäu, plusieurs dizaines d'années avant l'apparition du tourisme, sont des chercheurs, notamment des géologues et des botanistes, qui explorent la région à des fins scientifiques. En 1818, puis entre 1935 et 1940, d'importants travaux d'arpentage sont réalisés. L'ascension de sommets est indispensable à une télémétrie précise et au recueil de toutes les données nécessaires à l'élaboration de cartes détaillées. Avant l'arrivée des arpenteurs, seuls les bergers, les chasseurs locaux et quelques courageux s'aventurent en altitude¹³.

À la moitié du XIX^e siècle, Oberstdorf est un village rural avec ses 313 logements, occupés par quelque 2 000 personnes, pour la plupart des céréaliers et des éleveurs de vaches, de chèvres et de

¹² HESSENBERGER Edith, «Bergwirtschaft und Tourismus. Die Geschichte eines Strukturwandels und seiner Bedeutung für die Menschen an der Grenze des Dauersiedlungsraumes in Tirol und Vorarlberg», in: KASPER Michael, ROLLINGER Robert, RUDIGIER Andreas, RUFFING Kai (éds.), *Wirtschaften in den Bergen. Von Bergleuten, Hirten, Bauern, Künstlern, Händlern und Unternehmern*. Wien/Köln/Weimar, Böhlau Verlag, 2020, p. 379.

¹³ HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort...», pp. 62-64.

moutons. On ne compte que très peu de voyageurs, généralement pour les affaires, qui logent dans les trois auberges du village : Löwen, Sonne et Mohren¹⁴.

Au vu de l'engouement grandissant pour la randonnée en montagne, un premier guide intitulé *Die Allgäuer Alpen bei Oberstdorf und Sonthofen* est publié en 1856 par le physicien Joseph Gross. Il s'agit de la première forme de promotion d'Oberstdorf en tant que destination touristique. Gross écrit que « *la plupart des appartements offrent une vue splendide sur la ravissante couronne de montagnes ensoleillées, exquises et claires* ». Les livres d'or de certains hébergements témoignent également de l'attrait croissant d'Oberstdorf au XIX^e siècle aux yeux des voyageurs estivaux provenant des quatre coins d'Allemagne¹⁵.

En mai 1865, une tragédie s'abat sur Oberstdorf, laquelle se révèle toutefois plus tard être bénéfique au développement du tourisme émergent dans le village : un important incendie réduit en cendres la moitié des 300 maisons, ainsi que l'église, l'hôtel de ville, l'école et les trois auberges. Dans les faits, ce drame s'avère être une occasion pour le village de se reconstruire et de devenir plus attrayant pour les voyageurs estivaux¹⁶. C'est en 1872 que les prémices du succès se font ressentir avec un nombre de visiteurs s'élevant à 460 et la création de la *Verschönerungsverein Oberstdorf*, soit la société pour l'embellissement d'Oberstdorf. Celle-ci s'engage pour l'amélioration des infrastructures, pour un meilleur confort des visiteurs. Avec son encouragement, des arbres sont plantés pour offrir davantage de coins d'ombre, des bancs sont installés pour le repos des marcheurs, les chemins de randonnée sont balisés, une première piscine est construite (1883) et les premiers guides de montagne publiés. De ce fait, le village devient une destination promue en tant que lieu de villégiature en dehors de la région de l'Allgäu, alors que la *Beautifcation Society* jette les bases du tourisme dans une période difficile en matière de conditions de

¹⁴ HOFMANN Karl, « Entwicklung zum Fremdenort... », p. 60.

¹⁵ HOFMANN Karl, « Entwicklung zum Fremdenort... », pp. 67-72.

¹⁶ HOFMANN Karl, « Entwicklung zum Fremdenort... », p. 107.

vie. En 1909, elle change d'appellation et devient la *Verkehrs- und Kurverein Oberstdorf*, une sorte d'office du tourisme¹⁷.

L'apparition de nouvelles technologies au cours des dernières décennies du XIX^e siècle permet également d'offrir des modes de transport plus confortables; les premières voies de chemin de fer sont construites en Allemagne. La population adopte le train, «*symbole de la vie moderne et des loisirs*»¹⁸, comme moyen de transport; Oberstdorf ne fait pas exception. Après la finalisation en juin 1888 de la ligne reliant Oberstdorf à Sonthofen, une ville située à 14 kilomètres au nord et qui constitue auparavant le dernier arrêt de la ligne de chemin de fer, nous remarquons une augmentation des *Sommerfrischler*, les touristes estivaux. En effet, il est désormais plus aisé de se rendre dans la station la plus méridionale d'Allemagne, d'où que l'on arrive, sans devoir subir un fatigant voyage en calèche. Ainsi, le nombre de touristes passe de 2 668 en 1887 à 4 270 deux ans plus tard, et à plus de 7 000 à la fin du siècle¹⁹. Puis, dans les années 1910, au vu de la popularité croissante du ski, des trains spéciaux au départ de Berlin, de la Saxe ou de la Ruhr emmènent les amateurs de sports d'hiver à Oberstdorf. Les presque 20 000 touristes recensés en 1911 permettent aux hôtels et autres commerces locaux d'enregistrer des recettes bienvenues²⁰ et de porter, dans une certaine mesure, la modernité au sein des «*paysages inexploités au cœur géographique du continent*»²¹.

Le nombre croissant de touristes entraîne une adaptation de l'offre et la construction d'hôtels. L'hôtel Mohren, une auberge à l'origine, le Wittelsbacher Hof, le Parkhotel Luipoldt et des auberges telles que le Hirsch, le Traube et l'Hubertus, gagnent en popularité – certaines

¹⁷ HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort...», p. 72; VERSCHÖNERUNGSVEREIN OBERSTDORF E. V. (éd.), *Festschrift zum 150jährigen Bestehen des Verschönerungsverein Oberstdorf e.V.*, Walsedruck, Riezlern, 2022, p. 41.

¹⁸ HERZOG Markwart, «Der Triumphzug der "Helden von Bern" von 1954. Bahnhöfe als Orte kollektiver Festivität in Schwaben, Oberbayern und der Pfalz», in: HERZOG Markwart, LEIS Mario (éds.), *Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne*, Stuttgart, Kohlhammer, 2010, p. 93.

¹⁹ HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort...», pp. 130-131.

²⁰ PATEL Angelika, *Ein Dorf im Spiegel seiner Zeit...*, p. 123.

²¹ DENNING Andrew, *Skiing into Modernity...*, p. 13.

jouissent encore d'une certaine renommée aujourd'hui. Ce ne sont pas des locaux qui détiennent ou louent ces entreprises importantes, mais des investisseurs extérieurs, généralement provenant de grandes villes allemandes, conscients de la rentabilité financière garantie par la croissance du tourisme²².

Les noms des hôtes des pensions et des hôtels, ainsi que leur provenance, leur profession et la durée de leur séjour, sont publiés dans le journal local, *Allgäuer Anzeigblatt*. Les touristes du XIX^e siècle appartiennent en grande partie à la classe moyenne supérieure (fonctionnaires, universitaires, avocats et officiers militaires) et viennent des quatre coins de l'Allemagne, sauf quelques étrangers arrivant de Moscou, Davos, Jérusalem, Londres, Riga, Lausanne et Alexandrie, et dont le séjour est plus long que celui des Allemands²³.

La randonnée et l'alpinisme gagnant par ailleurs en popularité, les premiers refuges et cabanes sont construits afin d'offrir un abri aux marcheurs, pour la nuit ou en cas de mauvais temps. À partir de 1869, année de la fondation du Club alpin allemand (DAV)²⁴, des sentiers de randonnée officiels sont établis, notamment l'exigeant *Heilbronner Weg*, entre Mädelegabel et Großer Krottenkopf, ouvert en 1899 dans les montagnes d'Oberstdorf. Le départ se fait à 2 091 mètres d'altitude, au chalet Rappensee, construit en 1885. De manière générale, dans les Alpes, les refuges le long des sentiers pédestres se reconvertissent en grands chalets et en auberges, au fil de la popularisation de la randonnée et de la demande de standards plus élevés de la part des randonneurs²⁵. Ce nouvel intérêt engendre aussi la naissance de la

²² Ce n'est pas seulement le tourisme qui crée de nouveaux emplois pour la population locale; une usine est fondée en 1893 pour le traitement et le tissage du coton. Elle contribue à l'augmentation de la population, voir: PATEL Angelika, *Ein Dorf im Spiegel seiner Zeit...*, p. 22.

²³ HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort...», pp. 69-70.

²⁴ En 1925, Oberstdorf acquiert également sa propre section DAV officielle avec 227 membres, qui sont aujourd'hui plus de 5 000, voir: <https://alpenverein-oberstdorf.de/>, consulté le 24.08.2022.

²⁵ VERSCHÖNERUNGSVEREIN OBERSTDORF, e.V. (éd.), *Festschrift zum 150jährigen Bestehen des Verschönerungsverein Oberstdorf e.V...*, p. 33. Dans la région d'Oberstdorf, les plus grands chalets de montagne sont initialement de petits refuges, à l'exemple du

profession de guide de montagne. En 1875 est ainsi nommé l'un des premiers guides officiels à Oberstdorf, Johann Baptist Schraudolph (1826-1908), d'Einödsbach²⁶.

L'idée d'offrir d'autres activités que la randonnée aux touristes fait rapidement son chemin au sein de la communauté, et surtout des investisseurs. Des infrastructures pour le sport et les loisirs sont établies. En raison de la popularité de la natation, des bains naturels de boue (*Moorbad*) non mixtes sont construits en 1883 avec l'aide de la *Beautifcation Society*; l'effet thérapeutique reconnu de cette activité facilite la promotion de ces installations. La communauté achète également le droit de disposer de toutes les eaux locales – lacs et rivières – pour des activités de loisirs, tels que la nage et la pêche²⁷. En 1899, la *Beautifcation Society* décide de prélever un petit montant à chaque visiteur pour permettre la modernisation des infrastructures dans une visée touristique. En 1910, cette *Kurtaxe* est introduite plus sérieusement et reste en vigueur jusqu'à aujourd'hui²⁸.

Durant la Première Guerre mondiale, les stations allemandes demeurent actives. Toutefois, malgré l'interdiction d'effectuer des séjours à l'étranger pour les vacanciers allemands, la situation est toujours compliquée pour les acteurs du tourisme à Oberstdorf. En effet, la station se voit confrontée à des pénuries alimentaires et contrainte d'imposer des rationnements aux hôtes et aux locaux. Le rationnement persistant après la fin de la guerre, il devient nécessaire de limiter le nombre de touristes pour permettre à la population locale de se nourrir. En octobre 1919, les séjours de plus de trois jours sont interdits, sauf permis contraire. À partir du 14 décembre 1919,

Prinz Luitpold Haus (1881, plus tard rebaptisé *Edmund-Probst-Haus*), de la *Rappensee Hütte* (1885) et de la *Kemptner Hütte* (1891).

²⁶ Un historien local rapporte que la peintre et autrice Hermione von Preuschem-Telmann, qui se considère comme une grande voyageuse, fait une comparaison favorable entre Oberstdorf et Banff, qu'elle décrit comme « *La couronne des Rocheuses* », voir: HOFMANN Karl, « *Entwicklung zum Fremdenort...* », p. 68. L'auteur ne mentionne pas d'année, mais il est probable qu'il s'agisse de la décennie 1880-1890. Son propos illustre toute l'estime que l'on porte alors à la beauté d'Oberstdorf.

²⁷ HOFMANN Karl, « *Entwicklung zum Fremdenort...* », p. 110.

²⁸ HOFMANN Karl, « *Entwicklung zum Fremdenort...* », pp. 112-117.

ce délai est allongé à 14 jours, à condition que le taux d'occupation des hébergements touristiques soit limité à 50 % de leur capacité habituelle, puis à 10 %. Ces restrictions ne produisant pas les effets escomptés, d'autres mesures sont élaborées. Les détenteurs de vaches sont désormais soumis à l'interdiction d'accueillir des hôtes chez eux pour éviter tout échange illégal de denrées alimentaires²⁹.

Ces restrictions prennent fin en 1920, à l'exception du couvre-feu de 22 h. Seules les personnes allant danser sont autorisées à rentrer à 23 h. Ces règles ne satisfont pas le nombre grandissant de touristes qui souhaitent se divertir pendant leurs vacances. Pour permettre aux voyageurs de profiter, les bals débutent alors dès 16 h. En été 1920, cette restriction est supprimée³⁰.

Le tourisme poursuit son envolée les années suivantes, mais c'est désormais en majorité la classe moyenne qui se rend à Oberstdorf, la classe supérieure privilégiant les voyages à l'étranger. Certains hébergements, en manque d'hôtes aisés, se retrouvent alors en difficulté financière, voire en faillite³¹.

Les sports d'hiver à Oberstdorf

Jusqu'à présent, nous avons abordé les prémices du tourisme à Oberstdorf dans son acception plus générale, en n'abordant que partiellement le tourisme hivernal. Au moment où ce dernier se développe dans le petit village allemand, des infrastructures sont déjà en place pour accueillir les visiteurs.

Le ski se répand en Europe centrale depuis la Norvège dans les années 1880, notamment grâce au récit de Fridtjof Nansen sur sa

²⁹ HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort...», p. 113; VERSCHÖNERUNGSVEREIN OBERSTDORF, E.V. (éd.), *Festschrift zum 150 jährigen Bestehen des Verschönerungsverein Oberstdorfe.V...*, p. 44.

³⁰ Pour plus de détails, voir: HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort...», p. 113.

³¹ PATEL Angelika, *Ein Dorf im Spiegel seiner Zeit...*, pp. 119-121.

traversée du Groenland à skis en 1888. En Allemagne, le ski se pratique principalement dans la Forêt-Noire et le Harz, deux régions qualifiées de *Mittelgebirge* ou moyenne montagne, puisque leurs sommets ne dépassent pas les 1 200 mètres d'altitude. Le ski fait son apparition dans les Alpes allemandes quelques années plus tard³². En ce qui concerne Oberstdorf, c'est au tournant du siècle et au cours des décennies suivantes que ce sport commence à attirer touristes et résidents.

On en sait peu sur le ski dans la région de l'Allgäu avant la fin du XIX^e siècle. Il semblerait que les premiers skieurs fassent leur apparition lors de l'hiver 1891-1892. Fritz et Eugen Heimhuber sont considérés comme les pionniers du domaine : des photographies en noir et blanc, prises grâce au studio photo de leur père, témoignent de bon nombre de sorties à skis des deux frères. Fritz en particulier est reconnu pour ses expéditions dans la région de l'Allgäu et en Autriche depuis 1898 au moins. À l'époque, le ski est souvent critiqué par la population, pas seulement en Allemagne, mais aussi en Suisse³³, notamment par crainte ou méfiance vis-à-vis de la nouveauté qu'il incarne. Fritz se souvient des railleries dont il a été l'objet :

*«Je n'ai pas eu besoin de chercher loin pour trouver des moqueurs et des railleurs. Ils se sont montrés plus tôt que je ne l'aurais espéré. Mais je ne les ai pas laissés me dissuader de mener mon projet à bien. Au contraire, en réalité. Plus je passais de temps dessus, plus j'étais enthousiaste.»*³⁴

³² HOFMANN Annette R., «The Collective Memory of Skiing its *Lieux de Mémoire*. International Traces of a *Skikultur*», in: BUSSET Thomas, ENGEL Peter (éds.), *Surmonter les frontières à ski. Grenzen überwinden mit Ski*, Neuchâtel, CIES, 2021, p. 133.

³³ Voir par exemple: MÜLLER Reto, «Der Skisport», in: *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2011, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/026210/2011-11-21/>, consulté le 04.02.2022.

³⁴ En 1933, les mémoires de Fritz Heimhuber sont publiées dans l'*Allgäuer Anzeigebblatt* et donnent de nombreuses informations sur son expérience du ski, voir: LARSCH Georg, HEIMHUBER Fritz, HEIMHUBER Eugen, «Pioneers of skiing in the Allgäu region», in: RHOMBERG Martin, THÖNY Christof (éds.), *Sichtbar. Eugen Heimhuber. Fotografien am Arlberg und Hochtannberg...*, p. 28.

Malgré les critiques, Fritz persévère et convainc son frère de se lancer dans ce sport, qui consiste à l'époque en l'ascension de montagnes suivie d'une descente à skis. Provenant de Norvège et conçus pour le ski de fond, les skis ne sont pas parfaitement adaptés pour ce type d'activité, aussi, Fritz les modifie-t-il, en travaillant notamment sur la largeur des lattes et leur longueur.

Par le biais d'articles sur des skieurs, il rencontre un autre passionné, le chirurgien Max Madlener, originaire de Kempten et de retour de Norvège avec de nouveaux skis. Le 27 février 1901, Heimhuber et Madlener relèvent le défi de gravir le Nebelhorn, culminant à 2 224 mètres d'altitude. Cette expédition leur prend presque trois jours – ils passent notamment la nuit dans la cabane Edmund Probst à 1 932 mètres d'altitude, dans laquelle ils doivent s'introduire par effraction, faute d'avoir la clé³⁵. Il semblerait que le ski gagne en intérêt dans la région à partir de ce moment-là et que les railleurs se fassent plus rares. Il reste toutefois difficile de se procurer des skis. Ainsi, Fritz et Eugen Heimhuber investissent dans la production de skis, dans leur ville natale de Sonthofen³⁶.

Le succès de la pratique ne se fait pas attendre. Les frères Heimhuber comptent parmi les premiers moniteurs de la région. En 1907, la *Beautifcation Society*, consciente de l'importance de ce sport, engage Hermann Schallhammer en tant que moniteur³⁷. Deux ans plus tard, le matériel promotionnel de la station d'Oberstdorf met en avant, pour la première fois, la saison hivernale et son offre en matière de curling, de patinage et de luge³⁸.

En réponse à cette popularité croissante, des ski-clubs voient le jour dans toute l'Allemagne et, en 1905, la Fédération allemande

³⁵ LARSCH Georg, HEIMHUBER Fritz, HEIMHUBER Eugen, «Pioneers of skiing in the Allgäu region...», pp. 29-31.

³⁶ LARSCH Georg, HEIMHUBER Fritz, HEIMHUBER Eugen, «Pioneers of skiing in the Allgäu region...», pp. 27-31.

³⁷ VERSCHÖNERUNGSVEREIN OBERSTDORF, e.V. (éd.), *Festschrift zum 150 jährigen Bestehen des Verschönerungsverein Oberstdorf e.V...*, p. 41. Schallhammer devient plus tard le directeur de la *Beautifcation Society* qui se transforme ensuite en «Verkehrs- und Fremdenamt». L'homme joue un rôle essentiel dans le développement d'Oberstdorf.

³⁸ VERSCHÖNERUNGSVEREIN OBERSTDORF, e.V. (éd.), *Festschrift zum 150 jährigen Bestehen des Verschönerungsverein Oberstdorf e.V...*, p. 41.

de ski (*Deutscher Skiverband*) est fondée³⁹. En 1906, c'est au tour d'Oberstdorf d'établir son ski-club (SCO). Un mois plus tard, il compte 38 membres, tous des hommes. En 1909, le SCO amorce l'établissement d'une Fédération de ski de l'Allgäu dans l'objectif de coordonner les ski-clubs des villages voisins. Probablement à la suite de désaccords, un deuxième ski-club voit le jour en 1911. Il faut attendre dix-neuf ans pour que s'opère la fusion des deux clubs. Le SCO devient par la suite l'un des ski-clubs les plus prospères pour le sport d'élite⁴⁰.

Dans les années 1920, le ski constitue une activité de loisirs appréciée par les locaux et les touristes, hommes et femmes confondus. Ces dernières doivent toutefois se soumettre à certaines contraintes. Alors qu'elles acquièrent davantage de droits, lesquels se traduisent notamment par leur participation à la vie sportive et leur habillement (il est considéré comme indécent – et théoriquement interdit – pour les femmes à Oberstdorf de porter des pantalons en dehors des activités de ski) :

« Des scènes inédites et choquantes ont pu être observées dernièrement, non seulement dans nos rues, mais également dans les cafés et les hôtels. Il s'agit de femmes qui portent des pantalons dont la coupe et la couleur tournent la décence en dérision. Nos respectables habitants se voient offensés par de tels comportements que nous ne pouvons plus tolérer, particulièrement en ces temps graves. Rien n'empêche toutefois aux femmes de porter des pantalons pour la pratique d'activités sportives. La Schutzmannschaft (équipe de protection) a été chargée de mettre un terme à ces comportements et d'enregistrer les plaintes de grossière indécence. De plus, les visiteuses affichant un tel comportement seront invitées à quitter immédiatement le village, selon le règlement ministériel. »⁴¹

³⁹ HESSENBERGER Edith, « Bergwirtschaft und Tourismus... », p. 384.

⁴⁰ Jusqu'à aujourd'hui, 26 athlètes qui en sont issus ont participé aux Jeux olympiques en saut à ski, ski alpin, ski de fond et combiné nordique, voir : HORLE Claus-Peter, SCHARRER Helmut, « 100 Jahre Skiclub 1906 Oberstdorf. Ein Rückblick in vier Zeitkapiteln », *Unser Oberstdorf. Blätter zur Oberstdorfer Heimatkunde*, n° 49, 2006, pp. 1813-1817 ; *Skiclub 1906 Oberstdorf. 100 Jahre*, 2006, pp. 8-91.

⁴¹ « Agence de police locale », 20.02.1920, in : HOFMANN Karl, « Entwicklung zum Fremdenort... », p. 114.

Modernisation et professionnalisation du ski

Le concept de «modernisme alpin» de Denning est fortement lié aux nouveaux développements techniques dans le domaine du ski, non seulement en matière d'équipement mais aussi de construction d'infrastructures telles que des télécabines et des téléskis modernes, qui trouvent également leur place à Oberstdorf au fil des ans.

Tous les néo-amateurs de ski ne dévalent pas les pistes du Nebelhorn. Les collines et petites montagnes environnantes se prêtent mieux à l'apprentissage, notamment le Schratzenwang, la partie inférieure de ce qui est aujourd'hui la station de Söllereck, et le Karatsbichl, facilement accessibles à pied depuis le village. Des leçons de ski sont organisées et une école est fondée par Hermann Schedler et sa soeur Lise⁴², deux éminents skieurs de l'époque qui décrochent leur diplôme de moniteurs de ski au début des années 1920 et dont le travail est reconnu pour son excellence. Malgré la préférence de la classe supérieure allemande pour les fameuses stations de ski étrangères, la famille royale hollandaise, quant à elle, se rend régulièrement à Oberstdorf. Des photos exposées dans l'auberge du Karatsbichl montrent la princesse, future reine, Juliana des Pays-Bas, alors âgée de 21 ans, en pleine leçon de ski en 1930 au Karatsbichl⁴³.

Dans la période de l'après-guerre, alors que le ski gagne en popularité, de nouvelles technologies rendent possible l'installation de téléskis et de télécabines pour faciliter l'ascension des montagnes. Cette première phase de construction débute dans les années 1930 dans les Alpes. Le ministre

⁴² Plus tard, cette école de ski fusionne avec d'autres pour former la *Erste Skischule Oberstdorf*, encore en activité aujourd'hui. Karl Hofmann mentionne l'année 1932 pour la création d'une première école de ski.

⁴³ ALTHAUS Marie Luise, «Der Karatsbichl – ein Stück Oberstdorfer Skigeschichte», *Unser Oberstdorf. Blätter zur Oberstdorfer Heimatkunde*, n° 41, 2002, pp. 1381-1390. Le Karatsbichl joue un rôle central dans l'histoire du ski à Oberstdorf, mais perd progressivement de son importance en tant que piste de ski. Aujourd'hui, il n'y a plus que l'auberge et les gens utilisent la colline pour faire de la luge. Il est difficile de croire qu'il s'agissait autrefois d'un centre de ski. Cette photo se trouve également dans les archives Heimhuber. La princesse skie ensuite dans des stations présentant des pistes plus difficiles, comme l'Arlberg.

bavarois des Transports donne son aval pour l'établissement d'un téléphérique ou d'une télécabine au Nebelhorn en 1914 déjà, mais la construction prend presque quinze ans de retard en raison de la Première Guerre mondiale. En 1927 est fondée l'institution Nebelhornbahn-Aktiengesellschaft, laquelle vend des actions pour financer le projet. C'est en 1930 que la télécabine est inaugurée en fête⁴⁴. Il s'agit alors de la première forme de remontée moderne à Oberstdorf, conçue tant pour les touristes hivernaux qu'estivaux. À l'époque, c'est également la plus longue télécabine du monde⁴⁵. Le premier téléski de la région arrive en revanche relativement tard dans la région. Bien que le premier voie le jour en 1934 à Davos, en Suisse, les skieurs d'Oberstdorf doivent attendre au-delà du terme de la Seconde Guerre mondiale⁴⁶, jusqu'à 1949-1950⁴⁷, pour voir un premier téléski construit au Karatsbichl. Il restera en service jusqu'en 1968. Avant cela, les skieurs doivent gravir la montagne à pied ou se faire tirer par des chevaux⁴⁸.

L'installation de remontées constitue l'une des principales avancées technologiques de l'après-guerre pour les stations de ski de l'Allgäu. La période du *Wirtschaftswunder* (miracle économique) et son économie florissante affectent la pratique du ski, qui réacquiert son statut de loisir de choix auprès d'un large public. Les villages de l'Allgäu réinvestissent dans le secteur du tourisme après les années de guerre qui voient le nombre d'hôtes se réduire quasiment à néant⁴⁹ à Oberstdorf et dans les stations voisines (Steibis notamment). Des skieurs de toute part affluent dès le

⁴⁴ HOFMANN Karl, «Entwicklung zum Fremdenort...», pp. 136-139.

⁴⁵ BOYD Julia, PATEL Angelika, *A Village in the Third Reich*. London, Elliot and Thompson, 2022, pp. 59-60.

⁴⁶ BOYD Julia, PATEL Angelika, *A Village in the Third Reich...*, p. 367.

⁴⁷ BOYD Julia, PATEL Angelika, *A Village in the Third Reich...*, p. 367. Il est fait ici référence aux premières demandes de construction du *ski-lift* dès 1946. Les autrices indiquent également que, pendant la guerre, le tourisme disparaît pratiquement et que, jusqu'en 1948, aucune statistique sur les pensionnaires n'est publiée. En 1947, le nombre de lits est le même qu'en 1938, soit près de 4 000, mais seul un peu moins d'un quart est réservé aux touristes. Les autres sont utilisés par les réfugiés et les Alliés.

⁴⁸ ALTHAUS Marie Luise, «Der Karatsbichl – ein Stück Oberstdorfer Skigeschichte...», pp. 1381-1390.

⁴⁹ Patel parle de l'augmentation du nombre d'invités. PATEL Angelika, *Ein Dorf im Spiegel seiner Zeit...*

premier hiver suivant la guerre, en 1945-1946. On investit alors dans la construction de remontées supplémentaires, plus modernes. Un télésiège est construit au Söllereck; il reste en service jusque dans les années 1990 et marque les mémoires jusqu'à ce jour, grâce à la vue imprenable qu'il offre sur la montagne Hoher Ifen du Kleinwalsertal autrichien. Les pistes du Söllereck sont considérées plus accessibles, et donc plus adaptées aux débutants et aux familles avec enfants, que celles du Nebelhorn⁵⁰.

Le dernier domaine skiable de la région d'Oberstdorf voit le jour en 1972 sur les flancs du Fellhorn et il est relié au Kanzelwand autrichien. Au vu de ses dimensions et du nombre de remontées qu'il offre, il s'agit probablement du domaine le plus fréquenté.

Saut à ski

La construction d'un tremplin entre 1949 et 1950 représente une grande avancée technique de l'après-guerre pour Oberstdorf – et une importante attraction pour les touristes aujourd'hui encore. Si le saut à ski ne constitue pas une activité touristique, il est pour autant intimement lié à Oberstdorf, où il fait son apparition seulement quelques années après la popularisation du ski dans la région. Un premier tremplin est construit en 1909, suivi du fameux tremplin de Schattenberg en 1925⁵¹. Ce dernier accueille la première étape de la compétition austro-allemande de la Tournée des quatre tremplins depuis 1953. Pour Patel, Oberstdorf est la «*métropole du saut à ski*»⁵².

Un agrandissement du tremplin de Schattenberg, laissé à l'abandon pendant la guerre, est prévu pour l'année 1949, mais il accueille en 1946 déjà différentes compétitions nationales. Toutefois, les trois sauteurs à ski locaux de renom de l'époque – Toni Brutscher (1925-1983), Sepp

⁵⁰ La légendaire piste de Höllwies, connue pour sa raideur et sa longueur mais aussi pour son manque de neige, constitue une exception.

⁵¹ THOMMA Eugen, «Geburtsstunde der Schattenbergschanze», *Unser Oberstdorf. Blätter zur Oberstdorfer Heimatkunde*, n° 79, 2021, pp. 686-91.

⁵² PATEL Angelika, *Ein Dorf im Spiegel seiner Zeit...*, p. 380.

Weiler (1921-1997) et Heini Klopfer (1908-1968) –, déçus de n'avoir pu participer aux Jeux olympiques d'hiver de 1948 en raison du refus des Alliés vis-à-vis des athlètes allemands, décident de construire un tremplin plus imposant. La Fédération bavaroise de ski, parmi les différentes propositions reçues, vote en faveur d'Oberstdorf et contribue même au financement de ce nouveau tremplin (construit au sud de la commune au cœur d'une chaîne de montagnes sur les rives arborées du lac de Freiberg, sur un site offrant des conditions topographiques et météorologiques idéales). Le tremplin porte le nom de son architecte, Heini Klopfer, à qui, le 2 février 1950, revient l'honneur de l'inaugurer par un premier saut de 90 mètres, suivi d'un second de 107 mètres. Pour la Fédération internationale de ski (FIS), le tremplin ne respecte toutefois pas les normes en matière de longueur. Ce n'est qu'à partir de 1951 que sont autorisés officiellement les trempins de 120 mètres⁵³.

Entre le 26 février et le 5 mars 1950 – alors que l'Allemagne est toujours exclue des événements sportifs internationaux – le ski-club d'Oberstdorf organise la première Semaine internationale de vol à ski sur le nouveau tremplin : 170 000 visiteurs répondent présents cette année-là ; 370 000 l'année suivante⁵⁴. Cette compétition n'est que la première de nombreuses autres à venir, notamment les Championnats du monde, qui contribuent toutes à la réputation internationale de la station.

Au fil des décennies, le tremplin est reconstruit, modifié et modernisé à plusieurs reprises, pour tenir compte des nouvelles techniques propres au saut à ski. La plateforme de départ actuelle date de 1973. Elle constitue aujourd'hui un lieu d'attraction très fréquenté grâce au panorama qu'elle offre sur le lac de Freiberg et la chaîne de montagnes. D'importants travaux de rénovation et de modernisation sont entrepris en 2017, et la FIS étend la longueur du tremplin de 225 à 235 mètres⁵⁵.

⁵³ Toni Brutscher a sauté 112 mètres et Sepp Weiler 115 mètres. FISCHER Oskar, «Heini Klopfer – vom Skispringen zum Skifliegen», *Unser Oberstdorf. Blätter zur Oberstdorfer Heimatkunde*, n° 71, 2017, pp. 222-223.

⁵⁴ FISCHER Oskar, «Heini Klopfer – vom Skispringen zum Skifliegen...», pp. 215-227 ; PATEL Angelika, *Ein Dorf im Spiegel seiner Zeit...*, pp. 379-380.

⁵⁵ HOFMANN Annette R., «The Leaning Tower of Oberstdorf: The Heini-Klopfer-Ski-Flying-Jump...».

Conclusion et perspectives

Cette contribution a présenté un aperçu du développement d'Oberstdorf en tant que station touristique hivernale, tout en fournissant une analyse succincte mais nécessaire du tourisme estival. Le procédé observé rejoint celui d'autres villages alpins. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, nous remarquons à l'échelle internationale un mouvement d'investissement de la nature, par la randonnée et l'alpinisme d'abord, puis par le ski. Au fil des décennies, les populations bénéficient progressivement de davantage de temps libre grâce à la combinaison de l'industrialisation, du développement technique croissant et de mouvements sociaux qui facilitent la mobilité, mais permettent également de moderniser certaines activités par l'offre de nouveau matériel et de voies d'accès inédites aux montagnes (télécabines, télésièges et autres types de remontées). Ces dynamiques soutiennent ainsi une forme de culture populaire du ski, et la vie sociale des villages de montagne.

Comme montré précédemment, Oberstdorf ne fait pas exception. Le tourisme s'y développe grâce à la meilleure accessibilité de la région de l'Allgäu, plus particulièrement grâce à la nouvelle liaison ferroviaire établie en 1888 et au développement du trafic routier au XX^e siècle. La télécabine qui, depuis les années 1930, permet aux randonneurs et aux skieurs d'atteindre le sommet du Nebelhorn contribue elle aussi à la popularisation du tourisme estival et hivernal dans la région. Plus généralement, les amateurs de ski doivent toutefois attendre le Wirtschaftswunder allemand des années 1950, qui se traduit dans la région de l'Allgäu par la construction de nombreuses télécabines et remontées mécaniques et par un nouveau souffle du tourisme hivernal.

Dans le monde des stations de ski, la course à la grandeur et à l'excellence ne connaît aucune limite, au risque de rendre le ski de plus en plus coûteux et exclusif, et ainsi moins accessible à une large tranche de la population. Mais pas à Oberstdorf. Le directeur du tourisme déclare d'ailleurs déjà en 1977 :

« L'atmosphère » d'une station de sports d'hiver ne peut pas être élaborée par un ingénieur. Les stations de succès ont dû grandir de

manière “organique” au fil du temps pour permettre à leurs résidents de créer une relation naturelle avec leur terre [...].»⁵⁶

Il apparaît qu’Oberstdorf et la région de l’Allgäu se développent effectivement de manière organique depuis le XIX^e siècle. Aucune prétention à atteindre le statut de meilleure ou de plus grande station n’est affichée. Les panneaux publicitaires témoignent également de cet état d’esprit. Contrairement à d’autres stations, le village d’Oberstdorf préfère toujours les familles et la classe moyenne aux membres de l’élite. Bien sûr, différents processus de modernisation sont observables à Oberstdorf et dans ses alentours pour maintenir l’attrait, mais le coût des hébergements et des remontées marque une importante différence avec les domaines skiables situés de l’autre côté de la frontière. Reste à espérer qu’Oberstdorf et la région de l’Allgäu ne se détournent pas de cette modestie de manière que le ski reste accessible à un plus large public ; qu’elles ne perdent pas leur caractère et, surtout, qu’elles demeurent plus durables que d’autres.

⁵⁶ BACHMANN Hans, «Das Skidorf aus der Retorte?», *Ski (DSV)*, vol. 24, n° 5, 1971-72, p. 27, cité in : DENNING Andrew, *Skiing into Modernity...*, p. 177.

Tiphaine Robert
(Laboratoire de sociologie urbaine, EPFL)

Et la gagnante est... l'auto!
Le sport au service de l'automobilisme
à l'exemple des Grisons dans l'entre-deux-guerres

En 1925, le journaliste Robert d'Everstag commente en ces termes, dans la *Revue du Touring suisse*, la fin de l'interdiction du trafic automobile dans le canton des Grisons :

« Quand on se rappelle les luttes homériques qui se sont livrées, de longues années durant, pour la conquête des Grisons par le progrès, on ne peut se défendre d'un sentiment de joie en voyant aujourd'hui le succès de cette patiente et courageuse campagne. [...] C'est le dernier bastion de l'autophobie qui vient d'être enlevé. [...] On pourra enfin circuler librement dans toute la Suisse, la traverser d'un bout à l'autre [...]. Mais [...] il faut que tous [...] évitent de se comporter comme s'ils étaient en pays conquis et qu'au contraire ils agissent avec la délicatesse imposée par les circonstances. Ce n'est, rappelons-le, qu'une petite majorité de la population qui a décidé d'ouvrir les grandes routes de cette belle et sauvage contrée. [...] La terre grisonne, pour

l'instant, est une timide épousée, encore craintive et inquiète, que l'automobiliste, s'il veut s'en faire aimer, doit se garder d'effaroucher en agissant en conquérant avide et brutal.»¹

L'histoire de l'interdiction de tout trafic automobile aux Grisons entre 1900 et 1925 – dont cette citation salue la fin – est désormais connue. Elle est régulièrement citée par la communauté historique pour mettre en avant les réticences de la population à la motorisation au début du xx^e siècle². Il ne faut en effet pas moins de dix votations pour que la population grisonne accepte, du bout des lèvres, l'entrée du trafic automobile sur ses terres, en juin 1925. Mais, avertit le Touring club suisse (TCS), le triomphalisme doit être modeste et la conduite en cette terre conquise, respectueuse.

Quatre ans plus tard, tout semble avoir changé. La section des Grisons de l'Automobile club suisse, à l'aide de mécènes et de l'industrie pétrolière, organise en 1929 une Semaine de l'automobile, un grand rendez-vous sportif et mondain. Au programme, un kilomètre lancé sur une nouvelle piste à Samedan, financée en grande partie par la compagnie pétrolière Shell, une course de côte au col de la Bernina, un concours d'élégance, le tout suivi par un public a priori enthousiaste. Comment passe-t-on de ce triomphalisme colonialiste mais prudent à l'organisation de bruyantes courses automobiles en à peine quatre ans?

Cette histoire s'inscrit à la fois dans l'histoire du sport, du tourisme et de la motorisation. Au début du xx^e siècle, l'émergence de l'automobile ne peut être pleinement comprise sans son contexte initial de loisir et de sport³. S'il semble évident que l'organisation de courses automobiles participe à la promotion de la voiture, il est rare qu'elles soient étudiées

¹ D'EVERSTAG Robert W., «Les Grisons autophiles», *Revue du Touring Suisse*, 07.1925, p. 198.

² Voir par exemple: BONNEUIL Christophe, FRESSOZ Jean-Baptiste, *L'événement anthropocène: la Terre, l'histoire et nous*, Paris, Éditions du Seuil, 2016 [2013], p. 306.

³ SHOOK Ron, EMBRY Jessie, «Car Racing and Mobility History: British Automobiles and the Bonneville Salt Flats» (Research note), *The Journal of Transport History*, vol. 28, n° 1, 2007, pp. 111-115.

sous cet angle⁴. De même, comme les synthèses historiographiques le relèvent, il est également peu fréquent que les événements sportifs ponctuels tels que les courses soient pris en compte dans l'histoire du développement touristique, à quelques exceptions près⁵.

Traditionnellement œuvre de passionnés, l'historiographie traditionnelle de l'automobile, celle des téméraires pionniers et de l'épopée des constructeurs, est mise à mal par de nouveaux courants et questions, à l'aune d'une relecture critique de l'histoire de la motorisation. L'une d'elles, à la fois rhétorique et provocatrice, a été posée par les historiens Jean-Baptiste Fressoz et Christophe Bonneuil dans *L'événement anthropocène*, en partant d'ailleurs de l'expérience démocratique des Grisons: vu les nuisances qu'il occasionne, le développement de l'automobile aurait-il été le même dans les États si ceux-ci étaient vraiment démocratiques?⁶ Pendant l'entre-deux-guerres, dans les villes comme dans les espaces ruraux, les promoteurs de l'automobile luttent à la fois pour l'adaptation de la route à l'auto et pour un cadre juridique lui donnant la priorité sur la route, alors qu'elle est encore réservée à une élite. Dans le contexte urbain, certaines recherches récentes mettent en avant l'idée que l'espace public a été adapté non aux autos mais à leur nuisance et à la suite des controverses qu'elles suscitent⁷.

⁴ MOREAU Sébastien, «Automobile, sport et tourisme», Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe, mis en ligne le 22.06.20, consulté le 16.08.2022; BORZAKIAN Manouk, FEREZ Sylvain, «L'invention du Grand prix automobile: constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres», *Sciences sociales et sport*, vol. 3, n° 1, 2010, pp. 107-131. Les études sur l'histoire des routes et de l'automobile aux Grisons mentionnent rarement ou rapidement la question du sport automobile.

⁵ TISSOT Laurent, QUIN Grégory, VONNARD Philippe, «Un tourisme sportif? Les entreprises touristiques et le développement des sports en France et en Suisse (1850-1950)», *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, p. 8; HUGGINS Mike, «Sport, tourism and history: current historiography and future prospects», *Journal of Tourism History*, vol. 5, n° 2, 2013, pp. 107-130; QUIN Grégory, «The hotelier, the politician and the skier. On the founding moment of alpine skiing in St. Moritz», *Sport in History*, vol. 42, n° 2, 2022, pp. 213-234.

⁶ BONNEUIL Christophe, FRESSOZ Jean-Baptiste, *L'événement anthropocène...*, p. 306.

⁷ LOUBES Tristan, *Les villes françaises et canadiennes face aux nuisances automobiles, des années trente aux années quatre-vingt-dix*, thèse en préparation à l'Université Gustave Eiffel en cotutelle avec l'Université de Montréal.

Ces nouvelles approches redonnent une voix à des acteurs qui, pour diverses raisons, s'opposent au développement du transport motorisé. Ces opposants sont à l'époque loin d'être des réfractaires isolés, l'hostilité au trafic automobile étant très répandue, y compris dans les villes⁸. L'historien Christoph Maria Merki avance à ce titre que la résistance, particulièrement forte en Suisse, a pu être domestiquée notamment en raison de l'inégalité des armes entre autophiles et autophobes⁹. Il nous semble fécond de prendre en compte non seulement ces résistances à l'automobilisme dans le premier xx^e siècle, mais aussi et surtout de comprendre leur domestication et, finalement l'acceptation politique et sociétale de l'automobile et de ses nuisances¹⁰. En ce sens, l'histoire des courses automobiles aux Grisons de 1929 et 1930 représente un cas d'étude intéressant et peu étudié car les recherches ont tendance à s'arrêter en 1925, moment de l'acceptation de la circulation motorisée dans ce canton¹¹. Comment ne pas voir dans ces courses un défilé triomphal de l'automobile? L'organisation de compétitions telles que celle de la Semaine automobile à Saint-Moritz en 1929 est-elle un moyen de «vendre» l'automobile à la population traditionnellement réfractaire aux autos?

⁸ NORTON Peter Daniel, *Fighting traffic: The dawn of the motor age in the American city*, ProQuest Dissertations Publishing, 2002; THIESSET Pierre, *Ecraseurs!: les méfaits de l'automobile: anthologie*, Vierzon, Le Pas de côté, 2015; MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895 – 1930: zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Vienne, Böhlau, 2002, p. 143 et suivantes; FRAUNHOLZ Uwe, *Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2002.

⁹ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 16-18.

¹⁰ En 1928, la route entre Maienfeld et Coire voit passer 160 véhicules à moteur par jour; en 2014, ils sont plus de 43 000. Au niveau national, malgré «l'autophobie» qui caractérise les débuts de l'automobile, la Suisse devient à la fin du xx^e siècle l'un des pays les plus motorisés du monde. En termes de kilomètres parcourus par habitant en véhicule motorisé, elle se place devant la moyenne des pays européens et même devant les États-Unis, et cela malgré le maintien de son infrastructure ferroviaire. À ce sujet, on lira: SCHIEDT Hans-Ulrich, STIRNIMANN Peter, *Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart*, Coire: Tiefbauamt Graubünden und ViaStoria, 2015; «Situation de la mobilité en Europe et dans le monde», *La Revue Durable*, 2016-2017, p. 18.

¹¹ HOLLINGER Stefan, *Graubünden und das Auto: Kontroversen um den Automobilverkehr 1900-1925*, Coire, Desertina, 2008.

Notre analyse s'appuie d'une part sur des sources institutionnelles, documentant l'organisation de compétitions automobiles issues des Archives de l'Automobile club suisse (ACS); et, d'autre part, sur des commentaires issus de la presse grisonne et sportive. L'*Engadiner Post* soutient l'organisation d'événements de sport automobile aux Grisons, tout comme *La Suisse sportive*, tandis que l'hebdomadaire *Graubündner General-Anzeiger* se montre critique face à ces événements et relève régulièrement les désavantages de la motorisation, comme les accidents routiers et les coûts de l'adaptation de la route au trafic automobile¹².

L'intérêt de l'étude du sport se situe dans son rapport avec la culture et les sociétés qui lui donnent un sens¹³. Sur ce modèle, nous analyserons les processus de légitimation sociale et les fonctions des courses automobiles comme un « fait social total »¹⁴. Nous aborderons ainsi les résistances à la motorisation aux Grisons, la place du sport automobile en Suisse, avant de nous plonger dans l'étude de cas que constitue la Semaine de l'automobile de Saint-Moritz en 1929 et 1930.

Les Grisons autophobes

En 1905 a lieu la première exposition automobile de Genève, futur Salon de l'Auto. En Suisse, l'impulsion du bout du Léman est volontiers opposée à l'hostilité d'une partie du pays envers ce nouvel engin. Cette réserve ne s'observe pas seulement aux Grisons et pas toujours uniquement dans les cantons ruraux. Dans de nombreuses régions, comme à Zurich en 1911, des initiatives populaires sont lancées dans le but de limiter l'usage de l'automobile. Au début des années 1920, une

¹² Cet article s'inscrit dans le projet FNS Postdoc.Mobility intitulé «L'auto autocrate? Une histoire politique de la voiture en Suisse (1950-2000)». Il thématise l'acceptation politique du transport individuel motorisé et de ses nuisances via l'histoire de la construction des autoroutes et de la pollution automobile.

¹³ FAURE Jean-Michel, SUAUD Charles, *La raison des sports: sociologie d'une pratique singulière et universelle*, Paris, Raisons d'agir, 2015.

¹⁴ Le concept de Marcel Mauss est repris par FAURE Jean-Michel, SUAUD Charles, *La raison des sports...*, p. 10.

majorité des cantons interdit toute circulation le dimanche après-midi¹⁵. Outre les nuisances, ce sont surtout les accidents mortels extrêmement nombreux qui alimentent cette hostilité¹⁶. Dans toutes les régions du pays, il n'est pas rare que les automobilistes soient accueillis par des jets de pierre ou d'autres manifestations de mécontentement jusqu'aux années 1930¹⁷. Une hostilité dénoncée par des chroniqueurs étrangers qui déconseillent parfois aux membres des clubs de faire du tourisme en Suisse¹⁸. Les deux principaux clubs de promotion de l'automobile, le Touring club suisse et l'Automobile club suisse, fondés respectivement en 1896 et 1898, se lancent alors dans une lutte politique pour faire accepter ce mode de transport et pour contrer ces nombreuses oppositions locales¹⁹. Il est à souligner que si le TCS est fondé à l'origine pour promouvoir le cyclisme, il promeut principalement l'automobilisme dès 1911 et la fondation de sa section automobile²⁰. Ces clubs sont portés par une élite, des personnes possédant elles-mêmes une voiture. En 1914, il y a en Suisse 5 411 autos; 28 % d'entre elles appartiennent à des industriels, hôteliers et entrepreneurs, 21 % à des banquiers et

¹⁵ GISLER-JAUCH Rolf, «Automobile», *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2015, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/013901/2015-01-21/>, consulté le 02.02.2023.

¹⁶ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 168-170.

¹⁷ Par exemple en Valais entre Martigny et Saint-Maurice en 1914, plusieurs plaintes sont déposées par des membres du TCS. *Feuille d'avis du Valais*, 04.07.1914. Exemple relevé dans PAPILLOUD Jean-Henry, CANTINOTTI Sophia, *Histoire de la circulation en Valais*, [Martigny], Société d'histoire du Valais romand, 2021, p. 38.

¹⁸ En 1905, elle fait l'objet d'un boycott de la Fédération internationale des automobiles face aux restrictions de circulation. Au-delà de 1925, elle est stigmatisée comme un territoire plutôt hostile à l'automobile dans la presse spécialisée européenne. Voir MAISSEN Felici, *Der Kampf um das Automobil in Graubünden: 1900-1925*, Automobil-Club der Schweiz, s.l., 1968, pp. 108-111.

¹⁹ FREY Thomas, «Clubs automobiles», *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2006, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/016476/2006-05-24/>, consulté le 02.02.2023.

²⁰ Touring club suisse, *Le Touring club Suisse en cent ans au fil de cent événements. 1896-1996*, Genève, Éditions TCS, p. 24; MAYENCOURT Gil, «Les débuts du Touring club Suisse à Genève: le tourisme vélocipédique et la mobilité cycliste à l'aune de l'entreprise privée et publique (1896-1920)», in: BUSSET Thomas, TISSOT Laurent (éds.), *Sports et entreprise. La performance en jeu*, Neuchâtel, CIES, 2020, p. 44. Voir aussi sur l'histoire du TCS: DUC Gérard, *Une histoire de la mobilité à Genève: le centenaire du TCS Section Genève*, Genève, TCS, 2017.

commerciaux, 13 % à des médecins, 8 % à des rentiers²¹. Le lobbying de l'ACS et du TCS s'appuie sur un réseau de consommateurs souvent eux-mêmes représentants politiques ou en étroit contact avec les autorités communales, cantonales et nationales. Les années 1920 représentent une époque charnière de ce combat. Si le nombre d'automobiles se multiplie par six – on passe de 20 412 autos en 1920 à 123 527 en 1930²² –, la voiture demeure à cette époque un objet de luxe, la véritable démocratisation n'ayant lieu que dans les années 1960²³. Dans ce contexte, même si une baisse de régime de la résistance au trafic motorisé est à constater²⁴, ce mode de locomotion est loin de faire l'unanimité au sein de la population. Plus que la motorisation en tant que telle, c'est sa promotion qui est décisive pour le triomphe de l'automobile en Suisse. Lors de cette décennie, les clubs automobiles militent pour une législation qui permettrait d'anéantir les résistances régionales. Une première étape importante est l'article 37^{bis} de la Constitution fédérale acceptée par le peuple le 22 mai 1921. Si les cantons conservent le « *droit de limiter ou d'interdire la circulation automobile* », la Confédération peut décider l'ouverture de routes sur ces mêmes cantons. Ce transfert des compétences en matière de circulation routière représente une victoire pour la « communauté automobile ». Il aboutit à la Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1932. Présentée comme un compromis par l'ACS, elle représente en réalité une victoire pour le lobby automobile. D'une part, elle relègue à la marge les cyclistes et les piétons – devenus « *les autres usagers de la route* » – car ils n'ont dès lors plus le droit de se déplacer librement sur la chaussée²⁵. D'autre part, elle impose « *une unification aux cantons les plus réfractaires* »²⁶.

²¹ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 71.

²² « Échos du XVII^e Salon de l'automobile », *Touring*, 10.04.1947.

²³ Sur le sujet, voir les pages remarquables de SPIELMANN Benjamin, « *Im Übrigen ging man zu Fuss.* » *Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Basel, Librum Publishers, 2020, pp. 67-70, pp. 158-166.

²⁴ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 195-200.

²⁵ HAEFELI Ueli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert: unterwegs sein können, wollen und müssen*, Zürich, Chronos, 2022, p. 32.

²⁶ Archives de l'Automobile club suisse, Berne [désormais AACCS], Conférence des présidents des sections de l'ACS, 03.05.1932.

Parmi ces cantons réfractaires, on compte évidemment les Grisons. Entre 1900 et 1925, l'opposition – plus forte qu'ailleurs – se traduit dans les urnes. À la suite d'une série d'accidents, le *Kleine Rat* interdit le 24 août 1900 la circulation sur l'ensemble des routes du canton. Face aux exceptions concédées par le Grand Conseil, un comité référendaire s'organise et le maintien de l'interdiction est accepté par la population en 1907 par 9 110 voix contre 2 074²⁷. Les citoyens s'expriment à dix reprises sur le sujet jusqu'en 1925 : à chaque fois, ils votent contre l'introduction de l'automobile sur les routes du canton²⁸. La section grisonne de l'ACS est pour sa part fondée en 1923, avec comme but premier de combattre cette interdiction. Dès cette date, l'ACS subventionne la section dans sa « *propagande en faveur de la loi permettant la circulation des automobiles* »²⁹. Ce même type de subventions est précédemment alloué à d'autres sections pour financer leur lutte contre les interdictions de circuler le dimanche³⁰. Finalement, une initiative populaire, votée le 21 juin 1925 et notamment portée par l'ACS section Grisons, met fin à l'interdiction de la circulation automobile dans ce canton.

Les arguments de l'autre bord, ceux que les clubs désignent comme « autophobes » dénoncent le coût de l'adaptation des routes à l'automobile tout autant que les nuisances occasionnées : on vient tout juste de financer l'onéreux *Rhätische Bahn*, l'automobile perturbe la vie locale et paysanne, effraie les chevaux, tue piétons et animaux, cause émissions nocives, poussière, mauvaises odeurs et bruit. Pour expliquer cette résistance, l'analyse de Christoph Maria Merki met en évidence une convergence de revendications opposées à la motorisation. Ces voix se recrutent dans le milieu paysan, parmi les cheminots et les autres professions menacées par le développement de l'auto, notamment celles liées au transport équestre³¹. Un foyer de contestation se trouve à Pontresina, dont les hôteliers

²⁷ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 148-150.

²⁸ HOLLINGER Stefan, *Graubünden und das Auto...*, p. 11; MAISSEN Felici, *Der Kampf um das Automobil in Graubünden: 1900-1925*, s.l., Automobil-Club der Schweiz, 1968.

²⁹ AACCS, Conseil des délégués, 23.06.1923. De 500 francs en 1923, cette subvention passe à 2 000 francs en 1924.

³⁰ AACCS, séances du comité central, 1912-1924.

³¹ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 161.

revendiquent un statut d'«*oasis du calme*»³². Un sondage parmi les clients en 1910 montre que les touristes de Pontresina ne sont pas enclins à accepter l'arrivée de l'auto, susceptible de mettre à mal la quiétude de leur séjour³³. À Davos, Saint-Moritz et Arosa, l'interdiction totale n'a en revanche déjà plus la cote dès 1911³⁴. Comme nous le verrons, à travers l'organisation de la semaine automobile, même après 1925, les milieux touristiques sont partagés entre deux conceptions: celle en faveur du tourisme automobile en expansion dans toute l'Europe et l'autre qui fait du calme un argument touristique³⁵. L'ACS n'a de cesse de défendre l'apport touristique-économique de l'auto. Son président déclare en 1922 à propos de l'introduction de cars postaux aux Grisons: «*Ce serait excellent si les postes arrivaient par ce moyen à attirer beaucoup de monde dans les Grisons. Les habitants des Grisons comprendraient enfin que les automobiles sont bonnes à quelque chose, puisqu'elles apportent de l'argent.*»³⁶

Le sport automobile en Suisse

Si une date a marqué l'histoire du sport automobile en Suisse, c'est bien 1958, moment de l'interdiction de toute course en circuit portée par les partis chrétiens à la suite notamment de trois décès lors du Grand Prix de Berne de 1948 et du terrible accident des 24 heures du Mans en 1955, causant la mort de 79 personnes³⁷. Parallèlement, la tradition des courses de côte est parvenue à se maintenir en Suisse, jusqu'à aujourd'hui. Les premières courses automobiles en

³² HOLLINGER Stefan, *Graubünden und das Auto...*, p. 147.

³³ KUR- UND VERKEHRSVEREIN PONTRESINA (éd.), *Die Automobil-Frage im Kanton Graubünden*, Pontresina: 1910, cité dans MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 163.

³⁴ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 163-164; HOLLINGER Stefan, *Graubünden und das Auto...*, pp. 74-75.

³⁵ Sur le sujet: GIGASE Marc, HUMAIR Cédric, TISSOT Laurent, *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles) / Tourism as a factor of economic, technical and social transformations (19th-20th Centuries)*, Neuchâtel, Alphil, 2014.

³⁶ AACS, Conseil des délégués, 17.06.1922.

³⁷ SANTAL Jean Marie, *Genève haut lieu du sport automobile: de 1898 à 1950*, Corseaux, Bugattibook, 2014, p. 133.

Suisse sont d'abord organisées en terres romandes: Genève accueille une course internationale le 6 octobre 1898 dont la ligne d'arrivée se situe sur le territoire français³⁸. Si la vitesse demeure la raison d'être de ces événements, la tenue de ce type de compétition sur des routes ordinaires est de plus en plus critiquée autour de 1900 par de nombreux observateurs, même au sein des clubs³⁹. Cette époque voit ainsi l'avènement d'autres formes de compétition plus *soft* (tours, concours d'élégance)⁴⁰. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les courses automobiles se multiplient en Europe. C'est la Commission sportive internationale de l'Association internationale des Automobile clubs reconnus (AIACR) qui organise le Championnat d'Europe dès 1925. Les commissions sportives nationales s'efforcent dès lors de faire rentrer les courses disputées sur le territoire dans le calendrier européen. En Suisse, la commission sportive de l'ACS prend de l'ampleur à la fin des années 1920, malgré les problèmes financiers du club, qui passe tout près de la disparition en 1927. En 1928, les partisans d'une ACS tournée vers le sport dénoncent la différence de budget entre la commission de tourisme dotée de 30 000 francs et celle du sport à laquelle 17 000 francs sont attribuées⁴¹: « *Le sport automobile est une des plus puissantes armes que nous possédions contre la concurrence* », plaident-ils⁴². Dans un contexte de concurrence avec le TCS, l'organisation de courses permet de valoriser ce qui la distingue de son concurrent⁴³. Ceci explique que malgré son caractère peu

³⁸ GISLER-JAUCH Rolf, « Automobile... ».

³⁹ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 279.

⁴⁰ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 279-283.

⁴¹ Pour se faire une idée de ce que représente cette somme, une petite auto coûtait dans les années 1920 environ 5 000 francs, ce qui correspond à une année et demie de travail en fabrique: SPIELMANN Benjamin, « *Im Übrigen ging man zu Fuss...* », p. 164. Selon l'indice suisse des prix à la consommation, la somme de 17 000 CHF (en 1928) équivaut environ à 113 000 CHF aujourd'hui. Indice suisse des prix à la consommation, Calculatrice individuelle du renchérissement, en ligne:

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/prix/enquetes/lik/calculatrice.html#:~:text=A%20quoi%20sert%20la%20calculatrice,inclus%20dans%20un%20panier%2Dtype>.

⁴² AACs, assemblée des délégués, 16.12.1928.

⁴³ Le TCS se distancie d'ailleurs des courses dès sa fondation: MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 232.

rentable, l'organisation de courses, qui s'appuie sur les initiatives des sections régionales, est largement soutenue par l'ACS⁴⁴. Dans cet ordre d'idées, le soutien à la course du Klausen et à la coupe des Alpes est décrit comme un « *sacrifice très important* » par le président de l'ACS Edgar Primault en 1931⁴⁵. La concurrence entre le tourisme et le sport au sein de l'ACS tourne finalement en faveur du tourisme puisqu'en 1931, le budget de l'ACS attribue 55 000 francs à ce dernier, contre seulement 10 700 francs à la commission sportive⁴⁶.

L'idéologie de départ des courses automobiles, portée par l'ACS, vante la figure du compétiteur-amateur chevaleresque guidé par l'aventure. Pourtant, dès le début du xx^e siècle, on passe de cet idéal d'activité désintéressée, le plus souvent pratiquée par des aristocrates, à une professionnalisation inévitable. Au début des années 1920, le développement du sport automobile est assez faible en Suisse, malgré l'organisation de plusieurs courses internationales, dont celle du Klausen (1922-1934). Selon Merki, la politique hostile de certains cantons joue un rôle, ainsi que la fin de l'industrie automobile suisse⁴⁷. Les compétitions s'apparentent de plus en plus à des sortes d'« *Industriemesse* »⁴⁸ sur roues: il s'agit avant tout d'événements marketing pour les constructeurs. L'historien met en avant l'héritage d'autres courses et notamment les courses de chevaux⁴⁹, un lien évident aux Grisons où les courses de chevaux en hiver représentent une attraction touristique importante⁵⁰. En plus de promouvoir les lieux

⁴⁴ AACCS, Séance du Comité de direction, 6.02.1928. Sébastien Moreau fait le même constat en ce qui concerne les Grands Prix dans les mêmes années.

⁴⁵ AACCS, Lettre d'Edgar Primault, sans date, au conseiller aux États Gottfried Keller président de la Commission centrale pour l'unification de la propagande touristique, Commission de tourisme, 1931.

⁴⁶ AACCS, Commission sportive nationale, budget de l'ACS 1931.

⁴⁷ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 117.

⁴⁸ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 247.

⁴⁹ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 248-253; *Engadiner Post*, 04.05.1929

⁵⁰ Sur cette époque charnière pour le développement touristique hivernal: QUIN Grégory, « Franchir les cols, atteindre les sommets et glisser sur les pentes. De quelques jalons pour une histoire des réseaux "locaux" de la promotion de St. Moritz (années 1920 – années 1930) », *Les Sport Modernes*, n° 1, 2023, pp. 45-59.

où elles sont organisées, les courses participent aussi à la construction d'une fascination pour les automobiles, leurs conducteurs... et conductrices, car il y en a quelques-unes⁵¹.

Vu son statut de mode de transport, objet de lutte politique, le traitement journalistique du sport automobile n'a rien à voir avec celui du golf ou du tennis. On le perçoit à la lecture de *La Suisse sportive* dont le directeur en 1928 n'est autre que Jules Decrauzat, président de la commission sportive de l'ACS. Les programmes des manifestations et les articles relatant les performances sportives côtoient des articles sur les salons de l'auto, les lois de la circulation en Suisse, les défaites et les victoires politiques des clubs automobiles. On déplore toute augmentation de taxe et les lois limitant la circulation, comme celle du canton de Berne en 1927 visant le trafic de nuit⁵². Le journal, qui en appelle à « *se liquer* » pour éviter « *de se laisser étrangler ainsi* », représente une sorte de relais du TCS et de l'ACS. On se désole de ces lois qui « *éloignent* » le tourisme automobile international de notre pays⁵³. Dans ce contexte, les courses automobiles sont portées par leurs promoteurs comme des vitrines de l'automobilisme autant que des aubaines en termes économiques et touristiques.

La Semaine automobile de Saint-Moritz : un symbole controversé

La Semaine automobile de 1929 n'est pas tout à fait la première manifestation de sport automobile aux Grisons. En 1914, alors que l'interdiction est encore en vigueur, une demande du *Kaiserliche*

⁵¹ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, pp. 275-276.

⁵² Le décret bernois du 24.11.1927 sur la circulation des automobiles prévoit la « *protection du repos nocturne* » par l'interdiction des camions, des motocyclettes et des véhicules de plus de huit places la nuit : « Les Bernois et les automobiles », *Gazette de Lausanne*, 01.12.1927 ; « Le Tribunal fédéral et la circulation des autos », *Journal de Genève*, 11.06.1928.

⁵³ « La question automobile se complique de plus en plus en Suisse », *La Suisse sportive*, 05.12.1928.

und Königliche Österreichische Automobil-Club pour faire passer la Coupe des Alpes par les Grisons reste lettre morte. Elle se heurte aux oppositions des deux communes concernées, Santa Maria refusant d'octroyer l'autorisation et Müstair exigeant des horaires très contraignants pour ne pas perturber le passage du bétail⁵⁴. Une fois l'interdiction levée, en 1928, c'est l'*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club* (ADAC) qui organise l'une des premières courses passant par les Grisons⁵⁵. Les 85 voitures parcourent 500 kilomètres en une journée sur des routes peu adaptées à un trafic si soudain, produisant des dégâts, semble-t-il, surtout matériels⁵⁶. À la suite de ces incidents, l'ACS demande expressément que la Coupe des Alpes ne passe pas par les Grisons en 1929⁵⁷. Il s'agit de ne pas contrevenir à l'esprit décrit dans la citation de Robert d'Evertag: pour se faire aimer, l'automobiliste «*doit se garder d'effaroucher en agissant en conquérant avide et brutal*»⁵⁸. Le caractère sauvage de ce type de courses ne correspond pas à la politique des clubs automobiles suisses, la promotion d'un certain automobilisme, discipliné. Le rapport d'activité de l'ACS Section Grisons met d'ailleurs en avant la mauvaise publicité de ce genre de courses pour l'automobile⁵⁹, un argument également ouvertement avancé dans *La Suisse sportive* pour expliquer la non-participation de l'ACS à l'édition 1930 de la Coupe des Alpes. Au moment de se concentrer sur la nouvelle loi automobile, «*l'ACS ne devrait rien entreprendre qui soit susceptible*

⁵⁴ MAISSEN Felici, *Der Kampf um das Automobil in Graubünden: 1900-1925...*, pp. 20-121.

⁵⁵ La course d'une durée de cinq jours, de Milan à Munich, comprend une première étape Milan-Saint-Moritz, puis une seconde Saint-Moritz-Merano: «Internationale Alpenfahrt», *Engadiner Post*, 12.05.1928, p. 1.

⁵⁶ «Adac-Alpenfahrt», *Engadiner Post*, 21.05.1928, p. 2. L'*Engadiner Post* mentionne plusieurs accidents sans donner de détails «Internationale Alpenfahrt», *Engadiner Post*, 18.08.1928, p. 3, l'ACS quant à lui utilise des termes sibyllins pour désigner ces accidents.

⁵⁷ AACs, séance du comité central, 25.05.1929.

⁵⁸ D'EVERSTAG Robert W., «Les Grisons autophiles», *Revue du Touring Suisse*, 07.1925. p. 198

⁵⁹ ACS Sektion Graubünden, *Jahres-Bericht 1927*, Manatschal Ebner & Cie A.G. Chur, 1928, p. 7.

d'inquiéter les autres usagers de la route» écrit Decrauzat⁶⁰. En 1928, un simple concours d'élégance est organisé à Saint-Moritz, prélude à la Semaine automobile l'année suivante⁶¹.

La première Semaine automobile de Saint-Moritz est initiée par sa dynamique section locale portée par l'entrepreneur Oscar Christoffel, constructeur de grands hôtels⁶². La commune se distingue par son soutien au trafic motorisé, et dépense des centaines de milliers de francs pour adapter ses routes à l'auto et ainsi combattre la poussière, l'un des fléaux dénoncés par le clan dit autophobe. L'*Engadiner Post*, en reprenant un article publié dans le journal de l'ACS, décrit Saint-Moritz en 1928 comme «un lieu de rendez-vous idéal pour les automobilistes en haute montagne»⁶³. Mais ces accointances n'expliquent pas seules l'organisation des semaines de l'automobile en 1929 et 1930. Un puissant mécène est en effet derrière cet événement: Sir Henri Deterding, le directeur général de Shell, souvent qualifié de «Napoléon du pétrole» et touriste fidèle de l'Engadine⁶⁴.

Fortement soutenue par l'*Engadiner Post* qui insiste sur les retombées économiques certaines de l'événement, l'organisation fait l'objet de chroniques régulières. Différents acteurs touristiques comme le *Kur- und Verkehrsverein*, qui fournit 5 000 francs pour la réalisation d'affiches promotionnelles, sponsorisent l'événement⁶⁵. L'inauguration de la «*Shellstrasse*» entre Samedan et Punt Murail en présence d'une série de personnalités politiques et de représentants de Shell quelques jours avant la Semaine de l'automobile est décrite comme «une

⁶⁰ Jules Decrauzat, «Du Tourisme et du Sport automobile en Suisse», *La Suisse sportive*, 27.11.1929.

⁶¹ «St. Moritz. Schönheitskonkurrenz für Automobile», *Engadiner Post*, 28.08.1928, p. 2.

⁶² ACS Sektion Graubünden, *Jahres-Bericht 1929/30*, Buchdruckerei Roth & Co, Thusis, 1930, p. 6.

⁶³ «St Moritz, der Sammelpunkt der Automobilisten im Hochgebirge», *Engadiner Post*, 02.06.1928, p. 1.

⁶⁴ «262 concurrents à la première Semaine de l'automobile de St-Moritz», *La Suisse sportive*, 28.08.1929. L'*Engadiner Post* ne nomme jamais le mécène.

⁶⁵ «St. Moritz. Kur- und Verkehrsverein», *Engadiner Post*, 14.09.1929, p. 2.

nouvelle impulsion pour le trafic automobile»⁶⁶. Et l'*Engadiner Post* d'ajouter: «*Pour toujours, cette route rendra d'inestimables services lors de manifestations automobiles.*»⁶⁷

Le succès de la manifestation est décrit avec grandiloquence dans la presse grisonne qui salue la présence d'une trentaine de journalistes étrangers attirés par la course la mieux dotée de Suisse⁶⁸. Les chroniqueurs relèvent autant le succès sportif de la manifestation – avec la participation de 37 compétiteurs, dont les célèbres pilotes Hans Stuck sur Austro-Daimler, August Momberger avec Mercedes ou Louis Chiron avec Bugatti – que le succès de son organisation. La course de côte de la Bernina est le point d'orgue de la manifestation. Pour les visiteurs venus par milliers, on prévoit huit parcs d'une capacité de 700 à 800 voitures. Les courses sont dotées de moyens techniques avancés: chronomètres, haut-parleurs, tribunes⁶⁹. Les commentateurs se félicitent de l'absence d'accidents, surtout lors de la course de la Bernina, où la moindre erreur peut avoir des conséquences fatales⁷⁰.

Nous avons évoqué la proximité temporelle de la Semaine automobile avec l'interdiction de la circulation automobile aux Grisons. Cet apparent paradoxe est maintes fois relevé, déjà en 1928, lors du concours d'élégance. L'*Engadiner Post* y voit un signe de «*la victoire [...] de la voiture dans la vie moderne*»⁷¹. Et l'année suivante, le même journal relève: «*Il y a quelques années, les Grisons étaient encore une "tache noire"*»

⁶⁶ «Samaden. Kollaudation der Shellstrasse», *Engadiner Post*, 15.08.1929, p. 2. La section ACS de Saint-Moritz est à l'origine de la construction de la route, que le canton finance à hauteur de CHF 60 000 et Shell Cie à hauteur de CHF 150 000: Bericht des Kleinen Rates des Kantons Graubünden an dem Grossen Rat über seine Geschäftsführung und die Staatsrechnung. Pro 1929, p. 258.

⁶⁷ «St. Moritzer Automobilwoche. Das Kilometerrennen auf der Shellstrasse», *Engadiner Post*, 22.08.1929, p. 1.

⁶⁸ «Aus der Nennungsliste. St. Moritzer Automobilwoche», *Engadiner Post*, 20.08.1929, p. 1.

⁶⁹ «Première semaine automobile internationale de St-Moritz», *Journal de Genève*, 20.08.1929.

⁷⁰ «St. Moritzer Automobilwoche. Das Bernina-Bergrennen», *Engadiner Post*, 27.08.1928, p. 1.

⁷¹ «St. Moritz. Schönheitskonkurrenz für Automobile», *Engadiner Post*, 28.08.1928, p. 2.

sur la carte de l'automobile, un morceau de terre entouré d'une muraille de Chine contre tout ce qui appartenait au genre automobile»⁷², tandis que les organisateurs de la Semaine décrivent le canton comme un nouveau magnifique « "playground" pour automobiles »⁷³. En 1930, lors de la deuxième édition, une publication officielle soutenue par la société de raffinage Standard évoquait « la technique victorieuse [prenant] possession des cités tranquilles de l'alpe »⁷⁴. En résumé, les barrières seraient tombées et les autos désormais acceptées en terres grisonnes.

Mais les organisateurs ont sans doute conscience du caractère controversé d'un tel événement et prennent une série de précautions. Les acteurs du tourisme appellent les automobilistes à faire preuve d'un comportement irréprochable. En témoignent des affichettes en allemand, français, italien et anglais imprimées par l'Association des hôteliers de Saint-Moritz et placardées dans les hôtels, incitant les touristes à rouler lentement et à ne pas déranger le public, surtout s'ils utilisent leur voiture à une heure tardive⁷⁵. Quant aux habitants, ils sont appelés à bien recevoir « les visiteurs venus de loin » et à décorer leur maison⁷⁶. Autre paradoxe : la participation des chemins de fer rhétiques au financement des prix, à une hauteur de 2 000 francs. Pour mener le public aux lieux de courses, la compagnie affrète des trains spéciaux et vend même des billets dans ses wagons⁷⁷.

Tout porte à croire que la hache de guerre est enterrée entre autophiles et autophobes. Et pourtant, les arguments des seconds n'ont pas disparu. Le *Graubündner General-Anzeiger* n'est pas enthousiaste

⁷² « St. Moritzer Automobilwoche », *Engadiner Post*, 25.05.1929, p. 2.

⁷³ Archives de la Bibliothèque de documentation de Saint-Moritz, Documents relatifs aux courses automobiles (1928-2018), prospectus de la première édition de la semaine automobile en 1929, p. 1, cité par QUIN Gregory, « Franchir les cols, atteindre les sommets et glisser sur les pentes... ».

⁷⁴ *Pro auto St Moritz, Standard Bulletin, Organisationscomite der II. internationalen Automobilwoche St Moritz*, 18-24.08.1930, n°1, 17.08.1930.

⁷⁵ « Eine zeitgemässe Mahnung », *Engadiner Post*, 17.08.1929, p. 2.

⁷⁶ « St. Moritz. An die Bevölkerung von St. Moritz-Dorf und -Bad », *Engadiner Post*, 17.08.1929, p. 2.

⁷⁷ Korr., « St. Moritz. Rhätische Bahn und St. Moritzer-Automobilwoche », *Engadiner Post*, 6.07.1929, p. 1.

quant à la manifestation. Il pointe les nombreux accidents que causent les autos de manière générale et remet en question le financement des routes, prévues essentiellement pour les automobilistes, « *les casse-cou et les coquins* », et pas pour l'écrasante majorité de la population⁷⁸.

L'*Engadiner Post* publie également la réaction d'un anonyme, probablement hôtelier de Pontresina. Sur un ton courtois et saluant le professionnalisme de l'organisation, l'auteur pointe d'abord la fermeture des voies de circulation, contraignant piétons et cyclistes à attendre longuement. Il souligne surtout des « *conditions tout à fait intolérables pour la station thermale de Pontresina* », lieu mondialement connu et visité pour son calme. On ne devrait jamais tolérer un « *tel vacarme* », la « *conduite imprudente* », les « *horribles bruits* » sans parler de l'odeur causée par les voitures de course et celles des touristes⁷⁹.

Une réponse également anonyme publiée deux jours plus tard dit entendre cette critique mais estime que le jeu en vaut la chandelle. Ces quelques nuisances ne sauraient ternir le grand succès de la manifestation aux retombées importantes⁸⁰. Dans son rapport annuel 1929, l'ACS Grisons prend en compte ces critiques et relève que des mesures devraient être prises pour la prochaine édition en vue de réduire la méfiance susceptible de créer une opposition⁸¹. Malgré cela, l'année suivante, des critiques de même teneur ponctuent la seconde Semaine de l'automobile. Un plaidoyer anonyme paru en deux volets dans l'*Engadiner Post* en appelle ainsi à renoncer à cette manifestation qui n'amène que ponctuellement un « *public qui ne nous permet pas de vivre* »⁸². On évoque la « *pétarade nuit et jour* »

⁷⁸ « Graubünden. Ein Autorennen... », *Graubündner General-Anzeiger*, 26.07.1929, p. 2.

⁷⁹ « Ober-Engadin. Die Automobilrennen im Engadin », *Engadiner Post*, 05.09.1929, p. 1.

⁸⁰ « I. Internationale St. Moritzer Automobilwoche 1929 », *Engadiner Post*, 12.09.1929, p. 1.

⁸¹ ACS Sektion Graubünden, *Jahres-Bericht 1929/30*, Buchdruckerei Roth & Co: Thusis, 1930, p. 6.

⁸² « Betrachtungen zur St. Moritzer Automobilwoche », *Engadiner Post*, 30.09.1930, p. 1 ; « Betrachtungen zur St. Moritzer Automobilwoche (Schluss) », *Engadiner Post*, 02.10.1930, p. 1 (citation).

dérangeant « *les personnes qui cherchent du calme, citadins, alpinistes, amoureux de la nature* »⁸³. L'organisation de compétitions automobiles représente pour cet observateur une contre-publicité pour la région, et le principal gagnant ne serait ni le touriste, ni l'hôtelier mais l'industrie automobile. Certes, estime-t-il, le public était nombreux, mais il était surtout composé d'une poignée de personnalités, d'autochtones et de saisonniers. Les habitués de la villégiature « *échangeraient sans hésiter les courses contre le calme et la convivialité d'autrefois* »⁸⁴. Et l'auteur de pointer « *une atteinte à la décence* » et les visages agacés des passants dans les rues de Saint-Moritz⁸⁵. Un point de vue partagé ponctuellement au sein des autorités. Carl Nater – président de la commune – relève dans une séance de l'Office du tourisme à la fois les intérêts surtout privés de cette semaine automobile et les « *dégâts* » qu'elle cause⁸⁶.

Ces écueils quant à l'organisation de courses automobiles dans les années 1920 ne sont pas l'apanage des Grisons. Rolf Gisler montre qu'une certaine résistance de la population touche également la course du Klausen, entre les cantons d'Uri et Glaris, alors même que l'interdiction de circuler le dimanche est encore en vigueur. Plusieurs initiatives sont lancées dans le milieu paysan pour l'interdiction de la course. L'historien relate également que des appels des organisateurs sont dispensés auprès des automobilistes pour qu'ils conduisent de manière respectueuse, se montrent courtois envers « *la population et les piétons* », qu'ils évitent les trajets inutiles et qu'ils ne laissent pas de détritus⁸⁷.

⁸³ « Betrachtungen zur St. Moritzer Automobilwoche », *Engadiner Post*, 30.09.1930, p. 1.

⁸⁴ « Betrachtungen zur St. Moritzer Automobilwoche (Schluss) », *Engadiner Post*, 02.10.1930, p. 1.

⁸⁵ « Betrachtungen zur St. Moritzer Automobilwoche », *Engadiner Post*, 30.09.1930, p. 1.

⁸⁶ Archives de la Bibliothèque de documentation de Saint-Moritz, Documents de l'Office du tourisme, Procès-verbaux du comité de l'Office du tourisme, Procès-verbal de l'assemblée générale du 19.03.1931, p. 47, cité par QUIN Grégory, « Franchir les cols, atteindre les sommets et glisser sur les pentes... ».

⁸⁷ GISLER-JAUCH Rolf, *Uri und das Automobil - des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland*, Altdorf: Verlag Gisler, 1994, p. 160-165.

La Semaine automobile de Saint-Moritz n'est pas reconduite en 1931. Officiellement, l'ACS Grisons évoque les risques financiers⁸⁸ ainsi que la crise économique⁸⁹ mais il semble que les critiques évoquées ont également pesé dans la balance. Progressivement, l'ACS tend à « *orienter ses efforts sportifs plus vers les épreuves et concours dont le caractère sportif et touristique serait davantage à la portée de tous les membres que vers le sport qui tend de plus en plus à intéresser qu'une minorité et les fabriques* »⁹⁰. L'ACS Grisons soutient ainsi la course en étoile d'Arosa, un type de compétition plus adapté, car les tronçons à mobiliser sont plus restreints. En témoigne également la méfiance de l'ACS envers la Coupe des Alpes. Elle demande en 1931 que les organisateurs élaborent un règlement adapté au tourisme et que le concours ne soit plus uniquement de la vitesse pure « *qui ne prouve plus grand-chose de nos jours* »⁹¹.

Conclusion et perspectives

Notre hypothèse de base qui suggérait que les courses automobiles sont organisées dans l'idée de « vendre » l'automobile à la population doit être nuancée. D'une part, les organisateurs semblent conscients qu'elles ne suffisent pas à faire accepter ce moyen de transport, qui demeure à ce moment-là le privilège d'une élite, souvent citadine et étrangère. Il nous semble qu'il ne s'agit pas tant de plaire à la population, qui n'a de toute façon progressivement plus son mot à dire à la fin des années 1920 en raison du transfert de compétence vers la Confédération, mais plutôt d'attirer « *la sympathie de tout ce qui villégiatur[e] à St Moritz* »⁹² et de convaincre les hôteliers réticents. Nous

⁸⁸ ACS Sektion Graubünden, *Jahres-Bericht 1930/31*, Buchdruckerei Koch & Utinger: Chur, 1931, p. 11.

⁸⁹ « Ober-Engadin. Die St. Moritzer Automobilwoche 1931 fällt aus », *Engadiner Post*, 07.07.1931 (1^{re} éd.), p. 2.

⁹⁰ AACCS, Séance du Comité de direction, 14.03.1929.

⁹¹ DECRAUZAT Jules, « Du tourisme et du sport automobile », *La Suisse sportive*, 27.11.1929.

⁹² « La Semaine automobile de St-Moritz a enregistré un gros succès », *La Suisse sportive*, 04.09.1929, p. 3.

l'avons vu, une résistance perdue auprès de ceux-ci, même si on peut sans doute la considérer comme minoritaire, ou minorisée. En effet, quand l'hôtelier de Pontresina évoque les propriétaires d'hôtels ou de magasins d'accord avec lui, il suggère qu'on ne peut progressivement plus ouvertement s'exprimer contre l'auto. Nous l'avons vu, deux conceptions du tourisme s'opposent ici : une vision promouvant l'accès sans limites des stations en voiture, et une autre plus hédoniste prônée par l'hôtelier anonyme de Pontresina : « *Revenons donc à la nature, tous les avantages sont entre nos mains, créons le calme et le confort dans notre vallée, passons à une publicité discrète et délicate, nous regagnerons ainsi l'hôte qui, par amour pour l'Engadine, se sent heureux chez nous.* »⁹³

Force est de constater que, mis à part de très rares exceptions, la première conception l'emporte, sans que le sport automobile soit déterminant dans ce développement.

L'idée de favoriser un certain type de compétitions *soft*, en adéquation avec un tourisme mondain, correspond avec la politique de la communauté automobile au tournant des années 1930, prônant de plus en plus la respectabilité de l'automobile. Selon Merki, cette politique contribue d'ailleurs au recul des résistances de la population à l'automobile aux côtés d'autres motifs comme la réduction progressive de la poussière grâce au bitumage des routes, la régulation juridique de la circulation routière, l'imposition de l'automobile ou le développement de la branche économique associée, pourvoyeuse de places de travail⁹⁴. Rompre avec les « automaboules » malgré tout associés aux « sportifs », comme en témoignent les commentaires critiques de la presse grisonne, et réduire la mortalité routière sont des tâches auxquelles l'ACS et le TCS travaillent sans relâche pendant des décennies. Cette thématique mériterait d'être plus amplement étudiée. Toujours est-il que le renoncement à la Semaine automobile, le fait que l'organisation de courses est parfois abandonnée ou adaptée face aux critiques et/ou aux risques financiers participe à une histoire de l'automobile qui,

⁹³ « Betrachtungen zur St. Moritzer Automobilwoche (Schluss) » (article non signé), *Engadiner Post*, 02.10.1930, p. 1.

⁹⁴ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils...*, p. 195.

contrairement à ce qu'on lit souvent dans l'historiographie, n'est pas linéaire. La motorisation n'est pas un phénomène inéluctable porté par le développement technique, mais le résultat d'une lutte symbolique et politique. Cela semble particulièrement vrai pour l'entre-deux-guerres⁹⁵. Cet angle d'analyse peut également être appliqué pour l'après-Seconde Guerre mondiale en appréhendant l'histoire de l'automobile sous l'angle de ses nuisances et de leur gestion (lutte contre les cimetières d'autos, les embouteillages, murs antibruit, tunnels, régulation politique des pollutions, etc.). Une analyse plus poussée de la motorisation et son acceptation dans les Grisons au-delà de 1925 et dans d'autres cantons permettrait de mieux comprendre les processus de «*gouvernement de la critique*»⁹⁶ envers l'automobile, pour mieux saisir son triomphe et ses conséquences jusqu'à aujourd'hui.

⁹⁵ LOUBES Tristan, *Les villes françaises et canadiennes face aux nuisances automobiles...*

⁹⁶ PESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses » : modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013, p. 25.

Caterina Franco (Université de Lausanne)

**Comment concevoir une station de ski ?
Des projets et des discours dans les Alpes
franco-italiennes avant 1945**

Dans cette contribution, nous nous intéressons aux stations de sports d'hiver planifiées en haute altitude avant 1945. Ce thème est encore peu exploré, notamment dans le cadre de la recherche en histoire de l'architecture¹, en raison d'une périodisation généralement admise qui associe le développement des équipements pour le tourisme de masse dans les Alpes aux années de l'après-Seconde Guerre mondiale.

Pourtant, en France comme en Italie, à côté d'une prolifération d'équipements construits pour les vacances (colonies, camps, auberges, hôtels) par des entreprises ou par l'État², c'est au cours des années 1930

¹ Voir: BELLI Gemma, «Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche, 1900-1950», in: MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPRIERI Maria Grazia (éds.), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2015, pp. 15-30.

² Voir notamment les revues: *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 7, 1939, «Vacances et loisirs»; *Casabella-Costruzioni*, n° 167, 1968, «Colonie marine e montane», 1941. Pour la France, voir aussi la contribution de Marion Philippe dans ce présent ouvrage.

qu'émerge le problème de l'aménagement de sites encore non urbanisés, pour en faire des établissements pour les vacances d'été ou d'hiver, contrôlant ainsi l'afflux croissant de touristes³. On appelle ces derniers «stations»⁴, empruntant un terme déjà utilisé pour définir les centres thermaux ou climatériques, afin de désigner un établissement équipé pour le séjour des touristes et donc doté non seulement d'infrastructures sportives, mais aussi de zones résidentielles, commerciales et de loisirs.

Un témoignage de ce débat est représenté par le V^e Congrès International d'Architecture Moderne⁵, qui a lieu à Paris en 1937, et dont le thème est «Logis et Loisirs». Il est soulevé alors la nécessité de créer «des locaux et des lieux» pour garantir à tout homme «la récupération des forces nerveuses et l'entretien physique du corps, la satisfaction au besoin de compétition par le sport»⁶. Le célèbre architecte Le Corbusier réclame d'urgence l'établissement de plans pour de nouvelles zones de «loisir intégral» et demande de prévoir des mesures de maîtrise foncière, afin de «libérer du sol», et ainsi éviter toute spéculation.

Lors d'une récente conférence (2016) intitulée *Les Loisirs de montagne sous Vichy*⁷, plusieurs chercheuses et chercheurs ont souligné que le débat

³ «Chaque année, des centaines de milliers de citoyens sont naturellement conduits par leur besoin d'évasion vers les régions les plus différentes du cadre habituel de leur existence», dans: SABATOU Jean-Paul, «Urbanisme en montagne», *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 4, 1939, p. 67; ou: «Une foule se dirige vers la montagne», in: SIRVIN Paul, «Les Cités de Sports d'Hiver», *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 1, 1937, p. 29.

⁴ Selon le Dr Agnel, vice-président de la Fédération Française du ski, il y a déjà 140 stations de sports d'hiver en France en 1935. Elles sont créées sans contrôle de l'État à partir de villages existants: Archives départementales de la Haute-Savoie, PER 534, cité dans: BENEZECH-SARRON Patricia, «Les acteurs non étatiques de l'aménagement de la montagne sous Vichy», in: YOLKA Philippe (éd.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2018, p. 211.

⁵ Les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (C.I.A.M.) sont des rencontres qui rassemblent architectes et intellectuels provenant de plusieurs pays du monde occidental, et qui ont lieu entre 1928 et 1959. Leur impact sur la circulation d'idées et des projets explique pourquoi l'historiographie de l'architecture s'appuie souvent sur ces événements pour comprendre la culture architecturale de l'époque.

⁶ LE CORBUSIER, «Solutions de principe», in: *Logis et loisirs. V^e Congrès CIAM, Paris, 1937*, Boulogne-sur-Seine, Éditions de l'architecture d'aujourd'hui, 1938, pp. 80-83.

⁷ Conférence organisée par le Centre de recherche juridique en collaboration avec le CDPPOC, Université Grenoble Alpes, 2016.

entre architectes, urbanistes et techniciens concernant la planification des stations de vacances précède la Seconde Guerre mondiale. Se référant au cas français, Bruno Berthier a noté que tout était prêt lors du commencement de la guerre, des projets urbanistiques et architecturaux au cadre législatif. Il ne manquait que « *l'énergie, l'efficacité, la volonté réellement traduite sur le terrain* »⁸. Plusieurs contributions ont affirmé qu'il était nécessaire d'étudier les réflexions sur le tourisme pendant les années de Vichy (1940-1944), et même avant, afin de comprendre certains résultats de l'après-guerre. Outre une réticence de l'historiographie à traiter de la production issue des régimes autoritaires⁹, l'absence de travaux sur la production de la décennie d'avant-guerre peut aussi s'expliquer par le fait que, si entre 1945 et 1975 l'environnement alpin est complètement transformé par le tourisme hivernal, la période précédente peut être considérée comme une phase d'expérimentation durant laquelle de nombreux projets restent sur le papier. Les recherches sur l'architecture de montagne visant à valoriser le patrimoine bâti du xx^e siècle ont donc souvent ignoré les réflexions générées avant 1945.

Afin de mettre en lumière une production qui, dans les faits, reste plus écrite et dessinée que construite, et d'en comprendre l'originalité par rapport aux résultats de l'après-guerre, nous avons parcouru des revues d'architecture et d'urbanisme publiées entre 1930 et 1945, ainsi que certains actes de colloques de la même époque¹⁰. Nous nous sommes concentrée sur les textes traitant des critères de conception de

⁸ BERTHIER Bruno, « Les loisirs de montagne avant Vichy », in: YOLKA Philippe (éd.), *Les loisirs de montagne sous Vichy*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2018, p. 67.

⁹ BERTHIER Bruno, « Les loisirs de montagne avant Vichy... », p. 16.

¹⁰ Nous analysons en détail les documents suivants. Pour le contexte italien : FIGINI Luigi et POLLINI Gino, « Note sur les zones de loisir », in: *Logis et loisirs. V^e Congrès CIAM, Paris, 1937*, Boulogne-sur-Seine, Éditions de L'Architecture d'Aujourd'hui, 1938, pp. 80-83 ; LARGHERI Livio, « Di un piano regolatore di regioni montane in rapporto al sorgere di una nuova città dello sci », in: *Atti del primo convegno di ingegneria montana*, Torino, Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri, Commissione Nazionale studi Valorizzazione Autarchica della Montagna, 1939, pp. 141-151 ; TADOLINI Scipione, « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna », *Urbanistica*, n° 3, 1942, pp. 6-14. Pour le contexte français : SIRVIN Paul, « Les Cités de Sports d'Hiver », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 1, 1937, pp. 29-39 ; MEYER-HEINE Georges et DUVAL A.- François, « Aménagement des territoires et

nouvelles stations en général, plutôt que sur la présentation de plans ou de projets spécifiques.

Après un bref arrêt sur le cadre historique des politiques d'aménagement du territoire en France et en Italie entre 1930 et 1945, cette contribution expose les résultats des analyses en trois points : les outils d'urbanisme utilisés pour planifier des stations nouvelles, les critères guidant le choix des sites des projets, ainsi que les moyens d'accès à la haute altitude. À travers ces divers volets, nous voulons éclaircir les facteurs de continuité – en d'autres termes : les éléments qui perdurent depuis les premiers projets jusqu'à l'après-guerre, mais aussi les marqueurs de rupture, à savoir les éléments qui semblent disparaître par la suite.

L'émergence du tourisme de masse et du ski comme pratique de loisir dans les années 1930 en France et en Italie

Marc Boyer situe le début du phénomène du tourisme de masse en Europe occidentale dans les années 1930¹¹, à la suite des premières opérations menées par divers gouvernements afin de réduire le temps de travail et d'introduire le droit aux vacances. En 1936, par exemple, le gouvernement français, dirigé par le Front populaire, limite la semaine de travail à quarante heures et instaure un congé payé¹² d'au moins quinze jours par an. En Italie, une loi de 1925 limite la journée de travail à huit heures et, en 1927, le droit à « *un periodo annuale di vacanze e riposo retribuiti* »¹³ est inscrit pour la première fois dans la *Carta del Lavoro* du régime fasciste¹⁴. D'ailleurs, à partir des années 1920, des appareils législatifs sont créés dans ces deux pays pour protéger et valoriser les

stations de sports de neige», *Urbanisme*, n° 61, 1938, pp. 43-72; SABATOU Jean-Paul, « Urbanisme en montagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 4, 1939, pp. 67-84.

¹¹ BOYER Marc, *Le tourisme de masse*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 165.

¹² Loi instituant un congé annuel payé dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture, 20.06.1936.

¹³ Traduit : « *un congé annuel payé* ».

¹⁴ Définitivement intégré dans la Constitution en 1948.

communes touristiques. En 1926, une loi italienne identifie « *le stazioni di cura, di soggiorno e di turismo* »¹⁵ et impose la préparation de plans régulateurs. De même, en France, les lois d'urbanisme de 1919 et 1924 établissent une liste de stations définies comme « *de tourisme* » et rendent obligatoires les plans de lotissement.

L'émergence d'un tourisme et des vacances « pour tous » s'accompagne d'un intérêt accru pour le sport dans la société. Le gouvernement du Front populaire (1936-1938), qui crée un sous-secrétariat aux Sports et aux Loisirs, considère le sport comme garant de santé¹⁶ et milite pour que sa pratique devienne accessible aux masses. Puis, le régime de Vichy (1940-1944), tout comme le régime fasciste en Italie (1922-1943), fait de l'éducation physique un pilier de son idéologie en associant la vigueur corporelle à l'intégrité morale, notamment dans la formation des jeunes¹⁷.

C'est dans cette conjoncture sociale et culturelle, qui caractérise la France et l'Italie vis-à-vis d'autres pays d'Europe occidentale, que le ski passe progressivement d'un moyen de transport utilisé par les militaires en montagne, et d'une pratique de quelques pionniers, à un loisir à la portée des masses. Les débuts de ce processus sont notamment soutenus par une série d'innovations techniques voyant la construction des premiers engins mécaniques qui réduisent la fatigue et le temps alors nécessaire pour remonter la pente en peaux de phoque ou à dos de mulet. Au cours des années 1930, dans les montagnes françaises, suisses, italiennes, autrichiennes, se diffusent ainsi rapidement les premiers téléskis, télésièges, téléphériques conçus spécialement pour ce nouvel usage¹⁸.

¹⁵ Traduit : « *les stations de cure, de séjour et de tourisme* ». Regio Decreto n° 765, 15.04.1926, *Provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura, di soggiorno o di turismo*.

¹⁶ TERFOUS Fatia, « Sport et éducation physique sous le Front Populaire et sous Vichy : approche comparative selon le genre », *STAPS*, vol. 90, n° 4, 2010, pp. 49-58.

¹⁷ En 1940, la France de Vichy rassemble le sport et l'éducation sous le même commissariat. Voir : TERFOUS Fatia, « Sport et éducation physique sous le Front Populaire et sous Vichy... ». Pour le contexte italien, voir : FELICE Fabrizio, *Sport e fascismo. La politica sportiva del regime 1924-1936*, Rimini/Firenze, Guaraldi, 1976, p. 187.

¹⁸ À Sestrières, le premier téléphérique entre en fonction en 1932, voir : DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*,

Les prémices de l'aménagement touristique de la montagne française et italienne

En France, la croissance du tourisme hivernal et la construction de nouvelles stations intéressent les politiques gouvernementales à partir du milieu des années 1930¹⁹. Une reconnaissance des sites propices à la création d'une « *super station à la française* »²⁰ est lancée par le Commissariat au tourisme du gouvernement de Pierre Laval, dès 1935²¹. L'initiative se poursuit avec Léo Lagrange, sous-secrétaire aux Sports et aux Loisirs du gouvernement du Front populaire, entré en fonction en 1936²². Le gouvernement de Pétain opère dans le même sens pendant les années Vichy (1940-1944). En 1940, le Service Technique de la Montagne²³ est fondé – il devient le Service de l'Équipement Sportif de la Montagne l'année suivante – dans le but de créer une station d'importance internationale. L'action de l'État se concentre ensuite sur quelques sites en particulier. Plusieurs missions sont lancées en 1942 : la Mission d'étude des Hautes-Alpes, la Mission « Station de Chamonix.

Roma, Donzelli, 2016, p. 226. En 1933, les travaux pour l'adaptation des installations de Chamonix au ski commencent et un premier téléphérique ouvre à Megève pour l'utilisation des pistes de ski. À L'Alpe d'Huez, le premier télésiège débrayable construit par Pomagalski entre en fonction en 1936. Davos revendique le premier télésiège du monde ouvert en 1934 ; un funiculaire est déjà au service des skieurs en 1930 (source : <https://www.remontees-mecaniques.net>, consulté le 07.07.2022). Pour la Suisse, voir la contribution de Grégory Quin dans le présent ouvrage.

¹⁹ BENEZECH-SARRON Patricia, « Les acteurs non étatiques de l'aménagement de la montagne sous Vichy », in : YOLKA Philippe (éd.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2018, pp. 209-237.

²⁰ LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation », in : YOLKA Philippe (éd.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique...*, p. 196.

²¹ Les lieux identifiés sont Chamrousse, La Toussuire, Val-d'Isère et Les Trois Vallées.

²² LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944)... », pp. 196-197.

²³ Dépendant de la Direction de l'équipement sportif, cette dernière étant placée sous la direction du Commissariat Général à l'Éducation Générale et aux Sports (C.G.E.G.S.).

Avant-projet d'équipement de la vallée de l'Arve», la Mission d'étude de la région de Belleville, des Allues et de Saint-Bon²⁴.

En Italie, les politiques gouvernementales visant à réglementer la construction de nouvelles stations touristiques semblent à l'inverse totalement absentes, laissant le champ libre à l'entreprise privée. Dans les Alpes occidentales, la proximité des grands centres industriels (Turin, Milan, Biella) joue un rôle décisif. Le développement de Sestrières à partir de 1930 fait partie des initiatives menées par Fiat afin de créer des équipements de loisir à l'usage de ses employés, mais aussi pour l'établissement d'un véritable réseau d'infrastructures touristiques à l'échelle régionale, joignant Turin aux Alpes²⁵. La vision d'Adriano Olivetti, qui se manifeste notamment par l'élaboration d'un plan régional pour le développement industriel et touristique du Val d'Aoste, s'inscrit dans le débat autour des outils pour aménager le territoire. De plus, à partir des années 1930, Ermenegildo Zegna entreprend une planification du val Sessera dans ses aspects environnementaux, paysagers, économiques et fonciers, jetant les bases d'un développement touristique qui se concrétise après la guerre avec la réalisation de la station de Biemonte.

Quels outils pour planifier une station nouvelle ?

Le besoin de nouveaux outils pour établir des réglementations qui vont au-delà de l'échelle communale – tel qu'il ressort notamment des revues *Urbanistica*²⁶ et *Urbanisme*²⁷ dès les années 1930 – sert de justificatif à la croissance des mouvements touristiques²⁸. En 1938, le

²⁴ JOYE Jean-François, «Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne», in: YOLKA Philippe (éd.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique...*, p. 162.

²⁵ Voir : DEL GRANDE ALESSIO, *L'invenzione del Sestriere*, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, 2010; DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)...*, p. 658.

²⁶ Revue de l'Istituto Nazionale di Urbanistica, publiée depuis 1932.

²⁷ Revue de la Société Française des Urbanistes, publiée depuis 1932.

²⁸ TESTA Virgilio, «Necessità dei piani regionali e loro disciplina giuridica», *Urbanistica*, n° 3, 1933, pp. 73-90.

premier *Raduno di Urbanisti Italiani* en Sicile porte sur les «*Stazioni di cura, di soggiorno e di turismo*»²⁹. Dans le cadre de cette réunion, l'assemblée réitère la nécessité de créer des plans territoriaux³⁰.

La même urgence est exprimée par les auteurs d'*Urbanisme*. Dans un numéro dédié, l'«Urbanisme régional» est envisagé comme une réponse à la nécessité de «*trouver ou réunir tout ce qui peut assurer cette évolution vivante des agglomérations: leur approvisionnement en matériaux, en nourriture, en eau, leur bonne disposition topographique, leurs aménagements; l'évacuation de tous leurs déchets [...]; enfin l'emplacement de leurs morts.*»³¹

La «*région naturelle*»³² n'indique pas simplement une échelle de travail, elle est aussi une entité identifiable par certaines caractéristiques climatiques, géographiques et environnementales.

Ce paradigme est souvent présent dans le discours des urbanistes à propos de la planification du tourisme en montagne. En effet, les caractéristiques physiques du territoire alpin où «*la nature s'est chargée de délimiter les régions par le relief du sol, les climats, les ressources naturelles*»³³ rendent plus évidente l'extension spatiale d'une région. Selon l'architecte Jean-Paul Sabatou, la création d'une station de ski s'inscrit donc dans un raisonnement plus large qui considère le développement de toute la vallée. De plus, l'implantation de la station doit se faire là où des conditions naturelles, orographiques et altimétriques appropriées existent.

En 1938, ce concept est repris par Duval et Meyer-Heine, architectes chargés notamment d'élaborer le plan d'extension de la station de Pralognan-La Vanoise dans les mêmes années: «*à la notion de station se substitue peu à peu celle de région de sports de neige*»³⁴. La construction

²⁹ Voir note 15.

³⁰ Terme qui remplace les anciens plans régionaux. Le changement se fait pour éviter d'avoir à rappeler, avec l'adjectif «régional», une dimension administrative locale qui s'accorde mal avec l'idéal unitaire fasciste. Voir : TESTA Virgilio, «Piani Territoriali», *Urbanistica*, n° 4, 1938, pp. 229-230.

³¹ «L'Urbanisme régional», *Urbanisme*, n°43, 1936, p. 130.

³² «L'Urbanisme régional...», p. 130.

³³ SABATOU Jean-Paul, «Urbanisme en montagne...», p. 70.

³⁴ MEYER-HEINE Georges et DUVAL A.- François, «Aménagement des territoires et stations de sports de neige...», p. 43.

de stations touristiques est conçue comme un moteur de transformation des territoires de montagne, l'aménagement devant alors être assuré par les autorités locales et étatiques et la maîtrise du foncier garantie par une reconnaissance d'utilité publique. Selon les architectes, le projet doit être précédé d'une compréhension des caractéristiques géographiques et climatiques du site, et une grande attention doit être accordée à la préservation des valeurs de l'environnement naturel (voir figure 1).

La nécessité de créer des plans régionaux pour les stations touristiques de montagne est également évoquée dans plusieurs interventions prononcées lors du *Primo Convegno di Ingegneria Montana* organisé à Turin par le *Sindacato Provinciale Fascista degli Ingegneri* en 1939. Le discours de l'ingénieur Livio Larghieri, par exemple, plaide pour la création d'un plan régional préalable à l'implantation d'une station de ski, afin que les bénéfices de l'activité touristique ne soient pas concentrés dans la station, mais répartis dans toute la région³⁵.

Parmi les plans régionaux élaborés dans la décennie 1935-1945 au sujet du développement du tourisme dans les zones de montagne, nous pouvons évoquer celui pour le val d'Aoste, commandé par Adriano Olivetti, ou les deux plans régionaux pour l'équipement sportif hivernal de la haute vallée de l'Arve, élaborés par Sabatou entre 1942 et 1944³⁶. Dans le premier cas, une série d'analyses démographiques, économiques, climatiques, géomorphologiques (accusées durant le V^e C.I.A.M³⁷ d'être trop simplistes) précèdent des propositions situées dans cinq sites pour stimuler le développement touristique et industriel d'une région qui correspond alors, dans les faits, au territoire compris entre les établissements industriels Olivetti à Ivrea et les Alpes.

L'inscription de projets de stations de ski dans les plans régionaux constitue, à notre avis, un aspect original de la décennie 1935-1945. Du point de vue du débat des urbanistes et des architectes, après

³⁵ LARGHIERI Livio, «Di un piano regolatore di regioni montane in rapporto al sorgere di una nuova città dello sci...», pp. 144-145.

³⁶ MICHELETTO Maddalena et NOVARINA Gilles, «La montagne vue par les urbanistes (les années 1930-1940)», *Revue de géographie alpine*, vol. 90, n° 4, 2002, pp. 33-47.

³⁷ Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. Voir note 5.



(Photo Dufour).

Alpe de Vénosc. Chalets d'alpage groupés entre la zone avalancheuse et l'à pic de la vallée.

TERRITOIRES ET STATIONS DE SPORTS DE NEIGE

- I. Le double peuplement de la montagne.
- II. Les données générales.
- III. L'aménagement.
- IV. Espaces libres et champs de ski.
- V. Routes et réseau viaire des stations d'altitude.
- VI. Constructions et caractère local.
- VII. Équipement sportif.

41

Figure 1 : MEYER-HEINE Georges et DUVAL A.-François, « Aménagement des territoires et stations de sports de neige », *Urbanisme*, n° 61, 1938, p. 41.

une codification des plans territoriaux par les lois d'urbanisme italienne³⁸ et française³⁹ parues en pleine guerre (respectivement en 1942 et 1943)⁴⁰, le sujet est mis de côté pour laisser place aux discussions sur la reconstruction des villes endommagées. Du point de vue du développement territorial, les années d'après 1945 sont caractérisées en Italie par une croissance incontrôlée des destinations touristiques en montagne et par une tentative tardive d'imposer des contraintes, qui prennent souvent la forme de plans régulateurs à l'échelle communale⁴¹. En France, dans les années qui suivent le conflit, le tourisme d'hiver est identifié comme l'un des secteurs appelés à stimuler la reprise économique. Les stations doivent donc être construites rapidement pour rattraper le retard qui divise la France des autres pays alpins. Les initiatives locales, portées par les Groupements d'Urbanisme, sont remplacées par quelques projets d'envergure capables d'affronter la concurrence internationale. Les stations de haute altitude sont dessinées par le biais de plans d'aménagement, apparemment sans aucun intérêt pour l'intégration de l'activité touristique dans le tissu social et économique des centres agricoles ou industriels de montagne.

³⁸ Loi n° 1150 du 17.08.1942.

³⁹ Loi du 15.06.1943. La loi absorbe les dispositions relatives aux Plans des régions d'Urbanisme déjà prévues par le décret-loi du 25.07.1935.

⁴⁰ En France et en Italie, les années de guerre ne représentent pas une phase d'arrêt pour l'aménagement du territoire. Au contraire, celui-ci constitue un pilier des politiques internes menées par les deux régimes autoritaires. Pour le cas français, voir : JOYE Jean-François, « Organiser le développement urbain : Vichy ou la politique nationale d'urbanisme », in : BENELBAZ Clément, FROGER Charles, PLATON Sébastien, BERTHIER Bruno, (éds.), *L'œuvre législative de Vichy d'hier à aujourd'hui : rupture(s) et continuité(s)*, Paris, Dalloz, 2017, pp. 199-227. Pour l'Italie, voir : OLIVA Federico, CAMPOS VENUTI Giuseppe (éds.), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia 1942-1992*, Bari, Laterza, 1993.

⁴¹ Voir notamment les plans réglementaires de certaines stations de ski établis en 1956 par des architectes et des urbanistes mandatés par la région du Val d'Aoste. Voir : MAZZARINO L., « Recenti esperienze urbanistiche in Valle di Aosta », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, vol. 10, n° 5, 1956, pp. 154-155.

Où établir la station ? Quelle relation au territoire ?

Les articles mobilisés consacrent une large partie de leur propos à l'identification des caractéristiques géographiques, climatiques et paysagères nécessaires à la création d'une station nouvelle en haute montagne. Parmi celles-ci, le critère altimétrique demeure une constante, l'altitude idéale semblant être celle qui garantit la présence de la neige pendant plusieurs mois par an. Selon les architectes Duval et Meyer-Heine, les références d'altitude se situent entre 1 500 et 2 000 mètres; Jean-Paul Sabatou préconise de rester au-dessus de 1 500 mètres tandis que l'architecte italien Scipione Tadolini⁴² – qui réalise pour Mussolini le plan pour la station de Terminillo dans les Apennins romains entre 1937 et 1940 – envisage d'équiper les zones situées entre 1 200 et 2 000 mètres⁴³.

La volonté est donc de créer une station « *pieds dans la neige* »⁴⁴, en renonçant toutefois à des altitudes trop élevées pour rendre la destination utilisable même en été⁴⁵. Ce principe est réaffirmé lors de l'implantation des stations intégrées françaises dans les années 1960, avec une augmentation de l'altitude moyenne (1 600 mètres pour les premières installations de Flaine et les Arcs; 1 950 mètres pour Plagne Centre). L'occupation des terrains d'alpage au-dessus de la limite forestière coïncide en outre avec une plus grande facilité à obtenir le contrôle de la propriété foncière. Enfin, dans les années 1930, l'engouement pour la haute altitude est également motivé par l'idéal hygiéniste, comme l'explique le texte présenté par Figini et Pollini lors du V^e C.I.A.M: « *On peut affirmer que, du point de vue physique et psychique, un séjour bref en haute montagne peut [...] concentrer en soi les bienfaits d'un séjour normal plus long en colline ou en demi-montagne.* »⁴⁶ Il s'agit donc de choisir l'altitude optimale au-dessous de laquelle la raréfaction atmosphérique devient néfaste pour l'homme.

⁴² Architecte et ingénieur, il est connu pour divers projets d'urbanisme à Rome.

⁴³ TADOLINI Scipione, « *Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna...* », p. 7.

⁴⁴ « *Aménagement des territoires et stations de sports de neige...* », p. 48.

⁴⁵ TADOLINI Scipione, « *Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna...* », p. 7.

⁴⁶ FIGINI Luigi et POLLINI Gino, « *Note sur les zones de loisir...* », p. 81.

Les articles analysés énumèrent d'autres critères nécessaires au succès de la future station touristique, tels que : les pentes orientées au nord, les zones abritées des vents, la possibilité de créer des pistes avec un dénivelé suffisant et, enfin, l'élément panoramique⁴⁷.

Les caractéristiques climatiques, géographiques et environnementales qui composent le paysage des nouvelles stations d'hiver sont essentiellement fonctionnelles pour le ski alpin. Les mêmes critères sont d'ailleurs recherchés après 1945, avec une progressive spécialisation autour de l'exploitation de la ressource neige, en hiver et une légère montée en altitude des sites à équiper.

À côté de ces éléments qui marquent une continuité, l'intérêt porté aux conditions environnementales garantissant l'habitabilité des sites de haute altitude est une spécificité des projets des années 1930-40. Scipione Tadolini, par exemple, définit la présence abondante d'eau potable comme un aspect nécessaire à la création de nouveaux établissements :

*« Les zones dépourvues de sources ou mal dotées en sources doivent absolument être écartées, et il en va de même pour celles dont le débit est intermittent ou très variable. [...]. Il est parfois douloureux de renoncer à des solutions scéniquement brillantes et impressionnantes, mais ce qui compte avant tout, ce sont les conditions de vie et d'habitabilité : mieux vaut se concentrer sur des vues réduites que de créer un centre destiné à rester désert. »*⁴⁸

La même prise de conscience semble animer plusieurs discours du *Primo Convegno di Ingegneria Montana* en 1939 qui traitent de la régulation des débits d'eau potable en haute montagne ou du problème des raccordements d'infrastructures⁴⁹. À cet égard, il convient de rappeler

⁴⁷ SIRVIN Paul, « Les Cités de Sports d'Hiver... », p. 29 ; MEYER-HEINE Georges et DUVAL A.-François, « Aménagement des territoires et stations de sports de neige... », p. 52.

⁴⁸ Traduit de : TADOLINI Scipione, « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna... », p. 7.

⁴⁹ BIANCHI Paolo, « Acquedotti e fognature », in : *Atti del primo convegno di ingegneria montana*, Torino, Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri, Commissione Nazionale studi Valorizzazione Autarchica della Montagna, 1939, pp. 260-267 ; BIANCHI

le contexte politique, social et économique italien qui voit le gouvernement fasciste s'engager à lutter contre le dépeuplement des montagnes par des programmes de développement autarcique. Selon De Rossi, cette politique favorise la constitution de connaissances techniques dans les secteurs hydrographique, forestier, environnemental et géologique⁵⁰. En ce qui concerne le contexte français de la décennie 1935-1945, rappelons le rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées issus des administrations ou des commissions ministérielles. Dans les années 1930, et encore plus sous le régime de Vichy, les ingénieurs sont effectivement souvent mandatés par les départements pour la définition des plans et amènent un savoir-faire qui inclut d'entrée la conception des réseaux primaires d'urbanisation (eau potable, électricité, téléphone)⁵¹. Nous pouvons affirmer que l'approche change radicalement dans les grands projets de stations intégrées de l'après-guerre, où le schéma des infrastructures techniques est pensé à la suite de l'élaboration d'un plan d'aménagement. Les concepteurs qui y travaillent sont, à quelques exceptions près, des «architectes-citoyens»⁵², qui se confrontent à un contexte qu'ils apprennent à connaître sur le terrain, aidés par des skieurs professionnels dans le rôle de consultants⁵³.

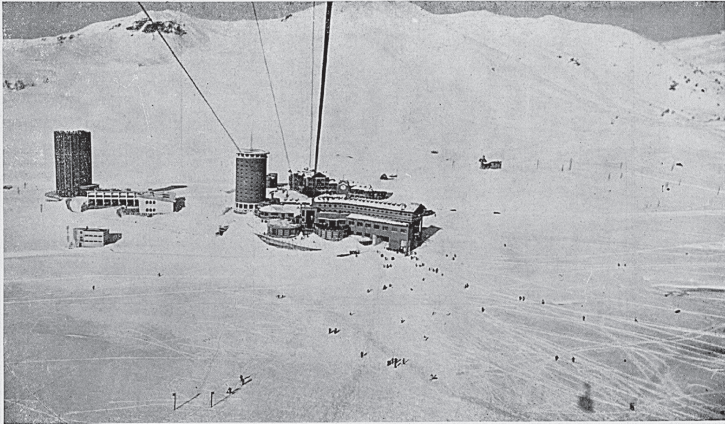
Paolo, «Acquedotti e fognature montani», in *Atti del primo convegno di ingegneria montana...*, pp. 224-229; MAGLI Giorgio, «La regolazione delle acque montane», in *Atti del primo convegno di ingegneria montana...*, pp. 230-240; CHIAVES Paolo, «Sulle sorgenti di acque potabili per i centri montani», in *Atti del primo convegno di ingegneria montana...*, pp. 367-381.

⁵⁰ DE ROSSI Antonio, «La montagna all'inverso: ricerche e progetti per il territorio rurale», in : *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Roma, Donzelli, 2016, pp. 365-429.

⁵¹ Voir notamment l'histoire des premiers projets pour Chamrousse, in : FRANCO Caterina, *Dans le lieu et dans le temps: pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)*, Université Grenoble Alpes et Politecnico di Milano, thèse de doctorat en architecture, 2019.

⁵² RÉVIL Philippe, «Parcours de Michel Bezançon», in : GLIÈRE Francine (éd.), *Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé de la sous-série 17J*, Chambéry, Assemblée des Pays de Savoie, Archives départementales de Savoie, 2011, p. 8.

⁵³ Par exemple, le champion olympique Émile Allais est impliqué en tant que consultant dans la définition du *plan d'aménagement des stations de La Plagne* dans les années 1960 et 1970.



SESTRIÈRES

Photo Paul Chevalier

LES CITÉS DE SPORTS D'HIVER

PAR PAUL SIRVIN

La pratique des sports d'hiver a pris ces dernières années une telle extension qu'une foule considérable se dirige tous les ans vers la montagne et y séjourne plusieurs mois. Nombreuses sont les petites agglomérations qui, perdues dans les neiges, connaissent actuellement la faveur d'un public de plus en plus nombreux.

En Allemagne, en Suisse, en Italie et en Autriche notamment, des efforts considérables ont été faits par différents organismes officiels pour attirer et retenir les pratiquants des sports d'hiver. C'est ainsi que sont nées certaines stations célèbres qui présentent toutes des inconvénients qu'un urbaniste averti doit dorénavant éviter.

En France malheureusement, tout est à faire dans ce domaine si nous voulons conserver notre place, aussi bien dans le tourisme que dans le sport. Il semble pourtant qu'un mouvement se dessine actuellement dans ce sens et il n'est pas une bourgade des Alpes ou des Pyrénées qui ne croit devoir être un jour désignée pour devenir une station modèle.

DU CHOIX DE L'EMPLACEMENT

Le choix d'un emplacement pour une station est extrêmement délicat.

En effet, celles qui existent aujourd'hui sont généralement des stations thermales ou estivales plus ou moins bien aménagées pour supporter un climat rude.

Plus fréquemment, ce sont des villages de montagne auprès desquels se sont construits des hôtels. Or, l'emplacement de ces villages a été en général commandé par certaines conditions locales telles que les facilités de culture ou d'élevage, la proximité de l'eau, l'abri des vents et souvent l'enneigement le plus faible.

Tout au contraire, la cité des sports d'hiver demande un enneigement aussi important et prolongé que possible, du soleil et de la vue, de beaux vallonnements, en évitant autant qu'il se peut les barres rocheuses.

ALTITUDE

L'altitude la plus favorable est de 1.400 à 1.500 mètres. Plus bas, les dégelés intermittents sont à craindre

plus courtes et la neige est souvent de mauvaise qualité. Plus haut, le pays est souvent rocheux, d'où dangers d'avalanches, de nombreux médecins interdisent les stations de grande altitude et de plus, l'absence de végétation empêche d'envisager une saison d'été.

ENNEIGEMENT

Il est nécessaire que le ski puisse se pratiquer normalement du 15 Novembre au 15 Avril avec des possibilités d'arrière-saison à une altitude supérieure.

La plus grande partie des pentes doit être orientée au Nord. La station doit être protégée des vents de Sud et de Sud-Ouest qui rendent la neige impraticable.

L'ensoleillement doit y être maximum et durer, même aux jours les plus courts, six heures pour le moins.

AMÉNAGEMENT DE LA CITÉ

L'emplacement une fois choisi l'urbaniste devra, non seulement tenir compte des différentes lois sur l'aménagement, l'extension des villes, la protection des sites, mais encore prévoir tout ce qui doit concourir à faire de la Cité nouvelle une station moderne et bien équipée aussi bien au point de vue pratique qu'esthétique.

La première nécessité est de préserver les pistes de toutes constructions pouvant en interrompre le passage, notamment aux abords même de la station. L'établissement de ces zones de non édificandi que traversent les pistes doit attirer principalement l'attention de l'urbaniste car de leur choix doit dépendre l'extension de la Cité.

L'orientation de ces pistes est d'abord à étudier. Les versants Nord sont particulièrement à rechercher car la neige y est toujours de meilleure qualité. Les parcours doivent être variés et présenter un grand choix de pentes différentes.

Près de la station, de faibles pentes seront réservées aux cours de ski.

Du point d'arrivée des remontées mécaniques, plusieurs pistes de différentes inclinaisons, ayant des parcours divergents, doivent être soigneusement tracées. Du choix et du tracé de ces pistes dépendra le succès de la Cité.

Figure 2: SIRVIN P., « Les Cités de Sports d'Hiver », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, vol. 1, 1937, p. 29. L'image représente la station de Sestrières.

Ce point de rupture émerge déjà en 1937 dans les paroles de l'architecte parisien Paul Sirvin⁵⁴, selon lequel les nouvelles « Cités de sports d'hiver » vont suivre des critères différents de ceux qui guident la création des stations alpines traditionnelles :

« Or, l'emplacement de ces villages a été en général commandé par certaines conditions locales telles que les facilités de culture ou d'élevage, la proximité de l'eau, l'abri des vents et souvent l'enneigement plus faible. Tout au contraire, la cité des sports d'hiver demande un enneigement aussi important et prolongé que possible, du soleil et de la vue, de beaux vallonnements, en évitant autant qu'il se peut les barres rocheuses. »⁵⁵ (voir figure 2)

Comment atteindre la haute montagne ? Comment organiser une station ?

Dans tous ces projets, et avec une acuité singulière à l'entre-deux-guerres, une attention particulière est accordée aux infrastructures d'accès à la station. Dans les années 1930, selon Scipione Tadolini, le chemin de fer est encore « *le moyen le plus économique d'amener les masses dans les montagnes* »⁵⁶. Effectivement, à part le cas de Sestrières, les premiers projets d'altitude en Italie, tout comme en France, prévoient souvent une connexion câblée ou ferroviaire avec la vallée pour desservir un tourisme local. C'est le cas du projet de funiculaire relié à la ligne de chemin de fer pour la connexion Pila-Aoste datant de 1934⁵⁷, ou d'une initiative communale (autour de 1935) envisageant la construction d'un téléphérique en plusieurs tronçons pour relier la Croix de Chamrousse

⁵⁴ Il travaille à l'Office des habitations à loyer modéré du département de la Seine et est l'auteur, avec Joseph Bassompierre et Paul de Rutté, du projet de la Cité-jardin de la Butte-Rouge à Châtenay-Malabry.

⁵⁵ SIRVIN Paul, « Les Cités de Sports d'Hiver... », p. 29.

⁵⁶ TADOLINI Scipione, « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna... », p. 6.

⁵⁷ DEROSI Paolo, « Relazione-programma della costituenda Società Anonima Sviluppo Turistico in Valle d'Aosta SASTIVA », 1934.

avec la vallée et la station thermale d'Uriage, elles-mêmes connectées à Grenoble par une ligne de tram. De plus, citons le projet élaboré sous Vichy en 1942 visant à relier les vallées des Belleville, des Allues et de Saint Bon via une chaîne d'infrastructures câblées (catérail) intégrée à la ligne ferroviaire transalpine de Fréjus ou, alternativement, à un aéroport⁵⁸. Cependant, dans chacun des cas évoqués, une attention croissante est accordée à la construction de routes carrossables, au point d'en faire le système exclusif d'accès aux hautes altitudes. L'article de Scipione Tadolini de 1942 le montre également: « *C'est donc la route qui constitue la communication unique et fondamentale, qui doit être réalisée selon des critères et des modalités appropriées, et qui a une influence prépondérante sur l'économie de la station* »⁵⁹, de même que l'article des architectes Meyer-Heine et Duval (1938): « *D'une façon générale, on accède aux stations par une route susceptible d'être déneigée et dont l'influence sur leur développement, ou leur formation sera prépondérante* »⁶⁰ (voir figure 3).

Sur le plan culturel, nous sommes alors au début d'un phénomène qui s'affirme dans l'après-guerre et qui fait de la voiture, bien de consommation désormais accessible aux classes moyennes, symbole de liberté et de vitesse, le moyen privilégié pour rejoindre les destinations de vacances⁶¹. Il existe également des raisons économiques: en France, par exemple, la construction de routes départementales est la prérogative du corps des Ponts et Chaussées, à la faveur de laquelle des autorités administratives prennent position. Commentant le projet pour une station de ski à Chamrousse, dans une phase où celui-ci passe sous la tutelle du département de l'Isère, Georges Blanchon, alors président de la Fédération française de ski, s'inscrit dans cette tendance en 1938 déjà: « *La route, c'est juste l'arme la*

⁵⁸ Secrétariat d'État à l'Éducation nationale. Commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports. Direction de l'équipement sportif, « Réalisation éventuelle d'une station internationale. Mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de Saint Bon. Rapport », 30 J 78, Archives départementales de la Savoie.

⁵⁹ Traduit de: TADOLINI Scipione, « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna... », p. 6.

⁶⁰ MEYER-HEINE Georges et DUVAL A.-François, « Aménagement des territoires et stations de sports de neige... », p. 59.

⁶¹ DENNING Andrew, *Skiing into modernity. A Cultural and Environmental History*, Oakland, University of California Press, 2015

URBANISME

LES "STATIONS"

Ce terme « station », dont il est fait un emploi abusif, désigne aussi bien le centre abondamment pourvu de palaces et équipé de tous les perfectionnements, que le village de montagne possédant un ou deux modestes hôtels, bien souvent anciennes maisons rurales transformées. Il ne suffit pas d'une agglomération enneigée six mois de l'année et fréquentée par quelques skieurs pour que le village devienne station... il lui restera du chemin à parcourir, de l'hygiène et de la propreté à acquérir tout d'abord, de l'organisation ensuite...

Une classification s'impose : les conditions géographiques, l'altitude, supérieure à 1.500 m. et les moyens d'accès feront la première discrimination. Ce ne sont pas les seuls éléments. Les chances de développement et de succès dépendent de conditions diverses, subtiles parfois. Tel endroit merveilleux comme site, réunissant l'altitude, la gamme étendue des parcours, verra un site voisin moins favorisé connaître un éclatant succès. L'organisation, le « lancement » en sont les causes.

Les possibilités de « grandes stations » sont en nombre réduit : il y a beaucoup de conditions à satisfaire, avec, au départ, des considé-

rations de propriété privée, trop de mécontentement entre les propriétaires dont l'esprit de gain attise les vieilles rancunes, pour que les meilleures bonnes volontés ne s'y épuisent parfois, les palabres faisant perdre un temps précieux pour les réalisations immédiates. Une « station » est essentiellement une affaire commerciale.

Même si l'emplacement est éloigné du village, les difficultés ne manqueront pas : accès, eau, égouts, électricité, tout cela touche à la sacro-sainte propriété privée...

L'emplacement idéal est l'extrémité d'une vallée, le point où la vallée s'élargissant se joint à la montagne, avec une orientation axiale nord-sud. La prédominance des descentes au Nord assurera une neige poudreuse, et un enneigement tardif, mais les descentes diversement orientées ne sont pas à négliger : en effet, suivant la saison, la température, les parcours nord ne seront pas les meilleurs (neige croûteuse, tôlée ou trop profonde). La convergence des pistes vers le centre, le groupement des moyens de remontée mécanique, partant en « éventail » de la station, sont des facteurs importants de bonne exploitation commerciale. Bestrières est le plus complet exemple de ce genre.



IV-72 PLAN D'AMENAGEMENT DE VAL D'ISÈRE, DUVAL ET MEYER HEINE, ARCHITECTES-URBANISTES.

Figure 3: SABATOU J.-P., «Urbanisme en montagne», *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 4, 1939, p. 72.

plus efficace pour aller jusqu'à la neige, jusqu'au point où se placera la station, le centre urbain et sportif. C'est depuis là, et depuis là seulement qu'on lèvera les téléphériques. Dans le domaine de la neige, le téléphérique ne représente pas un moyen d'accès, mais plutôt un instrument sportif.»⁶²

Sur le long terme, cette décision amène plusieurs conséquences problématiques, telles que la circulation le long des routes d'accès, le manque de places de stationnement, ainsi que les dépenses liées à l'entretien hivernal.

Les articles que nous prenons en considération s'attachent aussi à décrire les caractéristiques urbaines, distributives et fonctionnelles des nouvelles stations. Nous constatons que les critères adoptés dans les décennies qui suivent la guerre ne s'écartent pas beaucoup de ceux déjà identifiés lors de la période précédente. Dès les premiers projets, la saison d'hiver l'emporte sur la saison d'été et les nouvelles stations doivent être aussi fonctionnelles que possible pour le ski. Deux modèles sont définis, en s'inspirant de quelques cas existants: le type Sestrières, où les remontées mécaniques partent de différents points et où les pistes convergent au centre de la station⁶³, et le type Davos, où les pistes se déploient en éventail et se terminent à différents endroits, tandis qu'une infrastructure de collecte des skieurs est mise en place au fond de la vallée⁶⁴ (voir figure 4). Les critères de densité et de concentration des constructions qui caractérisent ultérieurement la station intégrée sont déjà posés: la volonté de laisser de l'espace pour les pistes de ski impose de regrouper les fonctions résidentielles, commerciales et sportives, tout en préservant un nombre minimal de lits nécessaires à l'équilibre économique de la station; des bâtiments interconnectés sont également prévus, pour faciliter l'usage piétonnier⁶⁵.

⁶² BLANCHON Georges, président de la Fédération Française du ski, Intervention au sein de la Radio «Alpes-Grenoble», 1938, Dossier: Chamrousse- Historique - projets 1935 -1938. Archives de la commune de Chamrousse.

⁶³ SIRVIN Paul, «Les Cités de Sports d'Hiver...», p. 29; SABATOU Jean-Paul, «Urbanisme en montagne...», p. 72.

⁶⁴ SABATOU Jean-Paul, «Urbanisme en montagne...», p. 77.

⁶⁵ SIRVIN Paul, «Les Cités de Sports d'Hiver...», p. 38; MEYER-HEINE Georges et DUVAL A.- François, «Aménagement des territoires et stations de sports de neige...», p. 57; LARGHERI Livio, «Di un piano regolatore di regioni montane in rapporto al sorgere di una nuova città dello sci...», p. 147.

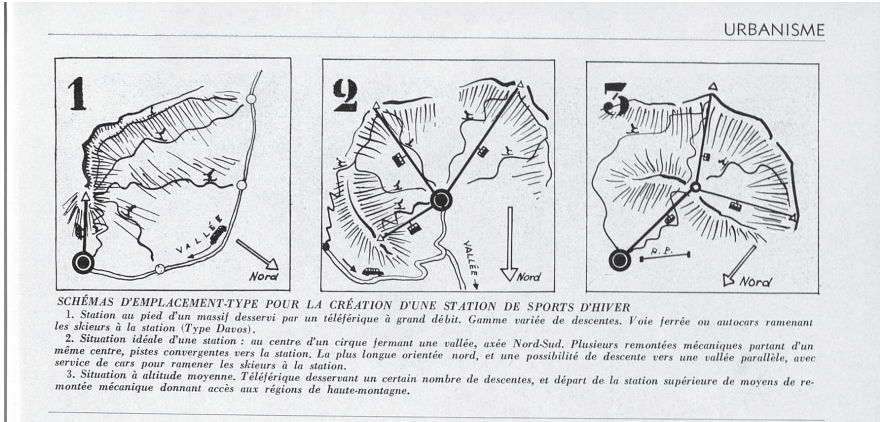


Figure 4: SABATOU J.-P., «Urbanisme en montagne», *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 4, 1939, p. 77.

Entre ruptures et continuités

Dans le cadre de cette étude des premiers plans de station de sports d'hiver conçus dans les Alpes italiennes et françaises depuis le milieu des années 1930 jusqu'en 1945, nous avons examiné une série d'articles parus dans les revues d'architecture de l'époque, de part et d'autre de la frontière.

De fait, nous constatons l'existence d'une multitude de réflexions qui précèdent la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'analyse permet aussi de comprendre les discours portés par les architectes qui se trouvent pour la première fois confrontés à cette thématique. Deux courants de pensée s'esquissent alors. Le premier, qui semble être propre aux projets des années 1930-1945, considère la création de stations de ski comme faisant partie d'un projet plus large de développement des territoires de montagne. Celui-ci s'approprie le concept de « région » et s'intéresse aux connexions infrastructurales à l'échelle régionale et à la distribution des ressources en eau et en énergie. Le deuxième, qui se poursuit après la Seconde Guerre mondiale, associe les stations aux « cités », en utilisant un terme qui sert en France à identifier dans les mêmes

années de nouveaux centres urbains prévus en dehors des grandes métropoles. Les nouvelles « cités des neiges » sont structurées autour de leur fonction principale : le ski. Les causes de ce changement de paradigme mériteraient d'être encore approfondies ultérieurement. Une piste consisterait à suivre l'évolution du rôle des profils professionnels qui prennent en charge les projets : en ce qui concerne la France, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, travaillant pour les communes, les départements ou les urbanistes, cèdent progressivement la main à des architectes rarement connaisseurs des espaces montagnards⁶⁶ et qui travaillent pour des promoteurs également externes (souvent des sociétés à économie mixte ou les filiales de la Caisse des dépôts et consignations). Une autre cause pourrait relever des dispositifs législatifs mis en place dans l'après-guerre pour répondre rapidement au besoin des logements des villes bombardées qui s'appliquent également dans les nouvelles zones touristiques. En effet, ces dispositifs entraînent une dérégulation de l'urbanisation emblématique des décennies qui suivent le second conflit mondial (surtout en Italie) ; ils induisent notamment une uniformisation architecturale et une « montée en échelle » – alors permise par l'industrialisation du secteur de la construction – dont les conséquences sont particulièrement visibles en France, que cela soit dans les zones périurbaines ou en haute montagne.

⁶⁶ À quelques exceptions près, comme l'architecte et urbaniste Laurent Chappis, en France. Voir : FRANCO Caterina, « La production d'un paysage par et pour le ski », *Projets de paysage*, n° 25, 2021, en ligne : <https://doi.org/10.4000/paysage.23632> ; ou l'architecte Carlo Mollino, en Italie.

Grégory Quin (Université de Lausanne)

**Des riches « contre » le paysage.
Quand des milliardaires se sont payé
les pistes de ski de la Haute Engadine
(Années 1950-1960)**

« Oligarchie, nous apprend le dictionnaire, signifie “régime politique où l’autorité est entre les mains de quelques familles puissantes; ensemble de ces familles”. La planète est aujourd’hui gouvernée par une oligarchie qui accumule revenus, patrimoine et pouvoir avec une avidité dont on n’avait pas eu d’exemple depuis les « barons voleurs » américains de la fin du XIX^e siècle. »¹

À l’orée des années 2020, l’un des débats concernant les remontées mécaniques en Suisse est celui du potentiel démontage des installations qui ne sont plus en activité², faute notamment de neige aux altitudes où

¹ KEMPF Hervé, *Comment les riches détruisent la planète*, Paris, Seuil, 2007, p. 58.

² « La douloureuse question du démantèlement des remontées mécaniques abandonnées », *RTS Info*, 11.12.2021, <https://www.rts.ch/info/suisse/12709122-la-douloureuse-question-du-demantelement-des-remontees-mecaniques-abandonnees.html>, consulté le 29.12.2022.

certaines d'entre elles ont été développées³. Bien évidemment, la question principale est celle du financement de l'opération de démontage, ou plutôt celle du manque de financement pour de telles démarches, la faute notamment à une absence de retours sur investissement. Si les statistiques soulignent que les constructions de nouvelles infrastructures diminuent très fortement en valeur absolue depuis la fin du xx^e siècle⁴, le secteur économique reste largement profitable et ce « groupe d'intérêt » pèse dans la société helvétique, avec pour preuve le maintien de l'ouverture des installations pendant l'hiver 2020-2021 en pleine pandémie et à la différence des autres pays de l'Arc alpin⁵. Surtout, sous l'impulsion de la forte dynamique de développement des Trente Glorieuses, désormais freinée par l'apparition de contraintes environnementales, les domaines skiables de l'Arc alpin deviennent des lieux à entretenir plus que de véritables espaces à développer.

De fait, l'historiographie sur le développement des stations de sports d'hiver a connu un vrai essor consécutivement à la consécration de la pratique du ski comme fait social majeur, notamment en France⁶. De rapides analyses soulignent que les années 1980 sont aussi le moment d'une (très) provisoire démocratisation de la pratique à la faveur de tarifs relativement bas par rapport au pouvoir d'achat et en comparaison historique⁷. Plus récemment, différents chercheurs

³ En préambule, nous souhaitons remercier Gil Mayencourt et Sébastien Cala pour leurs relectures critiques et leurs suggestions nombreuses pour améliorer cette contribution; le personnel de la Bibliothèque de documentation de Saint-Moritz, toujours au petit soin et d'une compétence hors-norme; Monique Schneider pour sa relecture précise et ses recommandations sur la forme et le fond.

⁴ Les chiffres proposés par Remontées Mécaniques Suisses – le groupe d'intérêt des remontées – indiquent que depuis le milieu des années 1990, le nombre de nouvelles installations et de transformations d'installations existantes stagne sous les 20 unités annuelles, contre plus de 50 dans les années 1970, <https://www.seilbahnen.org/fr/La-branche/Statistiques/Faits-chiffres>, consulté le 26.08.2022.

⁵ « Les remontées mécaniques suisses veulent résister », *24 heures*, 28.11.2020.

⁶ KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Paris, Masson, 1978; MOURIQUAND Jacques, *L'or blanc. Le système des sports d'hiver*, Paris, Lieu commun, 1988.

⁷ L'histoire économique de la pratique du ski reste encore largement à écrire, mais en 1983, une semaine de ski avec accès à l'ensemble des remontées mécaniques

proposent de poursuivre les travaux des pionniers, notamment autour d'approches inspirées par des réflexions sur l'urbanisme et l'architecture⁸, ou encore sur des questions relatives à la gouvernance de ces régions singulières et de politiques de durabilité⁹, esquissant en filigrane les dynamiques de l'essor du ski alpin au xx^e siècle¹⁰. S'il existe une forme de massification de la pratique du ski à partir des années 1950, celle-ci demeure une pratique aux accents et aux représentations très élitistes, dont la rentabilité pour les investisseurs reste très élevée, au moins jusqu'au développement des vols *low-cost* au tournant du xxi^e siècle et à leur impact sur la manière de s'adonner au tourisme, en partie moins tourné vers la nature – et les sports d'hiver – et davantage vers les grandes villes continentales pour des séjours de quelques jours¹¹.

d'Engadine coûte alors 175 francs (soit 277 francs, actualisés en francs de la fin de l'année 2021), ce prix étant passé à 449 francs pour l'hiver 2021/2022.

⁸ LYON-CAEN Jean-François, CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lyon, Lieux Dits, 2014 ; FRANCO Caterina, « La production d'un paysage par et pour le ski », *Projets de paysage*, n° 25, 2021, en ligne : <https://doi.org/10.4000/paysage.23632>.

⁹ STOCK Mathis, CLIVAZ Christophe, CREVOISIER Olivier et KEBIR Leïla, « Rethinking Resort Development Through the Concept of "Touristic Capital" of Place », in : STOCK Mathis (éd.), *Progress in French Tourism Geographies. Geographies of Tourism and Global Change*, Cham, Springer, 2021, pp. 203-222, en ligne : https://doi.org/10.1007/978-3-030-52136-3_12; CHAMBRU Mikhaël, DE OLIVEIRA Jean-Philippe, « Changement climatique et développement territorial en montagne : conflictualités et enjeux communicationnels », *Revue française des sciences de l'information et de la communication*, n° 21, 2021, en ligne : <https://doi.org/10.4000/rfsic.10306>.

¹⁰ DENNING Andrew, « Going Downhill? The Industrialization of skiing from the 1930s to the 1970s », in : STROBL Philipp, PODKALICKA Aneta (éds.), *Leisure Cultures and the Making of Modern Ski Resorts*, Cham, Springer, 2019, pp. 25-42, en ligne : https://doi.org/10.1007/978-3-319-92025-2_2; QUIN Grégory, « The hotelier, the politician and the skier. On the founding moment of alpine skiing in St. Moritz », *Sport in History*, vol. 42, n°2, 2022, pp. 213-234.

¹¹ BOYER Marc, « Comment étudier le tourisme? », *Ethnologie française*, vol. 32, n° 3, 2002, pp. 393-404, en ligne : <https://doi.org/10.3917/ethn.023.0393>; YOUNG Martin, HIGHAM James E. S., REIS Arianne C., « "Up in the air": A conceptual critique of flying addiction », *Annals of Tourism Research*, n° 49, 2014, pp. 51-64, en ligne : <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.08.003>.

À ce titre, il nous apparaît pertinent de nous focaliser sur les remontées mécaniques en particulier, comme conditions de possibilité d'un véritable « ski alpin » où la descente devient le but de la pratique¹², emblème de la quête de l'or blanc, incarnation du développement technique que connaît le xx^e siècle¹³ et finalement objet de critiques écologistes, tant esthétiques que liées à des questions de durabilité. Cette idée s'enracine notamment dans notre lecture des travaux de Laurent Tissot ou de Cédric Humair, lesquels ouvrent de stimulantes perspectives de recherche autour des dynamiques de l'essor touristique dans l'Arc alpin depuis le xix^e siècle¹⁴, en particulier autour d'une vision systémique de cet essor en lien avec les infrastructures de transport¹⁵, alors que les travaux focalisés sur les remontées mécaniques sont encore souvent très descriptifs¹⁶, pensés pour un lectorat très large et centrés autour des aspects techniques des installations, voire relégués à de simples notes¹⁷.

Dans le cadre de cette contribution, notre ambition est d'analyser l'extension des remontées mécaniques autour de Saint-Moritz, en l'inscrivant dans une histoire du développement de sa politique touristique depuis l'immédiat après-Seconde Guerre mondiale et

¹² QUIN Grégory, «De la cure d'air à l'or blanc. Une "Interassociation Suisse pour le Ski" face aux enjeux de l'essor du ski en Suisse (années 1920–années 1960)», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 22, 2017, pp. 135-155; QUIN Grégory, CALA Sébastien, «Structuration et promotion du ski en Suisse (années 1920 - années 1960). Est-ce l'engagement des dirigeants ou les pentes des massifs qui expliquent l'essor du ski alpin helvétique?», in: VONNARD Philippe, QUIN Grégory et JACCOUD Christophe (éds.), *Des réseaux et des hommes. Participation et contribution de la Suisse à l'internationalisation du sport (1912-1972)*, Neuchâtel, Alphil, 2019, pp. 99-133

¹³ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, xviii^e-xx^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995; CARON François, *La dynamique de l'innovation. Changement technique et changement social (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Gallimard, 2010.

¹⁴ HUMAIR Cédric, TISSOT Laurent, *Le tourisme suisse et son rayonnement international (xix^e-xx^e siècles)*, Lausanne, Antipodes, 2011.

¹⁵ HUMAIR Cédric, GIGASE Marc, LAPOINTE GUIGOZ Julie et SULMONI Stefano, *Système touristique et culture technique dans l'arc lémanique. Analyse d'une success story et de ses effets sur l'économie régionale (1852-1914)*, Neuchâtel, Alphil, 2014.

¹⁶ ROY Pierre-Louis, *Une histoire de l'aiguille du Midi et des téléphériques*, Paris, Glénat, 2022.

¹⁷ KNAFOU Rémy, «Different fates of palaces in Graubünden», *Via*, n° 2, 2012, note 12, en ligne : <https://doi.org/10.4000/viatourism.1600>.

jusqu'à l'orée des années 1970¹⁸. De fait, cette politique oscille entre un intérêt pour le ski comme outil de promotion d'une certaine massification de la fréquentation et la conservation d'une image plus traditionnelle autour d'un tourisme mondain et élitaire. Cette histoire doit ainsi nous entraîner aux confins d'enjeux économiques, touristiques et environnementaux qui mêlent dynamiques locales et concurrences internationales, dans ce moment de « *grande accélération* » que sont les Trente Glorieuses¹⁹. En effet, après des projets pionniers dans l'entre-deux-guerres, qui voient même une reprise en main des funiculaires par les pouvoirs publics²⁰, les projets vers le Piz Nair, le Piz Diavolezza ou le Piz Corvatsch dans les années 1950 et 1960 mêlent émergence d'enjeux économiques aux accents très capitalistes – et tournés vers une recherche du profit – et apparition de premières discussions autour d'enjeux plus environnementaux, sur fond de concurrence internationale croissante.

Pour conduire nos analyses, nous nous basons sur une documentation locale – ici les archives de la commune et celles de la bibliothèque de documentation de Saint-Moritz – encore peu mobilisée pour comprendre l'histoire des relations mutuelles entre tourisme et sport, mais aussi sur la bibliothèque de l'ancien Musée suisse du sport, une institution désormais liquidée, et conservée par une association de valorisation du patrimoine sportif. De la même manière, nous avons compulsé, aux Archives fédérales, les dossiers d'obtention des concessions fédérales pour la construction des téléphériques vers le Piz Nair et le Piz Corvatsch notamment, ainsi que les procès-verbaux du *Heimatschutz* pour les années 1950 et 1960²¹, ceci pour comprendre

¹⁸ Une version exploratoire de ces analyses est parue en 2023: QUIN Grégory, « Funiculaires, *skilifts* et téléphériques. Genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à St. Moritz (1928-1973) », *Traverse*, vol. 30, n°2, 2023, pp. 64-78.

¹⁹ LATOUR Bruno, *Où atterrir? Comment s'orienter en politique*, Paris, La Découverte, 2017, pp. 74-77.

²⁰ À ce sujet, on lira: QUIN Grégory, « Franchir les cols, atteindre les sommets et glisser sur les pentes. De quelques jalons pour une histoire des réseaux locaux de la promotion de St. Moritz (années 1920-années 1930) », *Les Sports Modernes*, n° 1, pp. 45-59.

²¹ Fondée en 1905, la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque (en allemand: *Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz*) cherche à promouvoir différentes thématiques (beautés de la nature, panneaux publicitaires, conservation

les enjeux inhérents à la construction de remontées mécaniques et le positionnement de la ligue du patrimoine vis-à-vis de ces projets. Enfin, nous avons réalisé une plongée dans la presse locale (*Engadiner Post*) et nationale (*Neue Zürcher Zeitung*, *Der Bund*).

Plus vite, plus haut, plus rentables... les téléphériques du Piz Nair et de Diavolezza

Si dans l'entre-deux-guerres les pentes situées sous le Piz Nair sont déjà emblématiques avec plusieurs kilomètres de pistes ouvertes, entre le sommet du funiculaire de Corviglia et celui du *skilift* Suvretta-Randolins construit par la famille Bon derrière l'hôtel Suvretta²², il n'est pas surprenant de souligner que ces mêmes pentes sont le théâtre de projets majeurs dans l'immédiat après-guerre. Dès l'été 1945, les autorités communales se prononcent en faveur d'une transformation de l'ancien système de traîneau, sis au sommet du Corviglia depuis la fin des années 1930, en véritable *skilift*. La nouvelle installation est mise en service durant l'hiver 1945-1946, et permet d'atteindre plus rapidement les pistes, tout en ajoutant des possibilités de connexions avec le *skilift* Suvretta-Randolins.

Dans l'immédiat après-guerre, la saison hivernale devient non seulement la plus rentable, mais celle où l'investissement peut assurer la croissance du tourisme, et cela passe par de nouvelles remontées mécaniques. Avec l'attrait toujours plus important pour le ski, les séjours touristiques évoluent dans leur structure, comme en témoigne l'augmentation du nombre absolu de touristes, mais pour des séjours plus courts. Ainsi, entre les hivers 1930/31, 1938/39, 1945/46 et

des monuments, us et coutumes, etc.) au sein de ses membres et auprès d'un large public, y compris les autorités politiques. Tout au long du xx^e siècle, le *Heimatschutz* se profile à travers un certain nombre de combats patrimoniaux comme dans la lutte contre la construction du chemin de fer à crémaillère du Cervin, pour la conservation des chutes du Rhin et autour du lac de Sils.

²² VON PLANTA Alfred, *50 Jahre Skilift Suvretta-Randolins St. Moritz*, St. Moritz, 1986.

1950/51, la durée moyenne d'un séjour hivernal à Saint-Moritz passe respectivement de 12, à 10, puis à 8 et enfin à 7 jours²³. Si la « semaine au ski » ne devient pas une norme absolue en quelques saisons, les facilités offertes par les nouvelles remontées permettent de profiter plus en moins de temps passé sur place. De fait, à ce moment, alors que la capacité hôtelière existe, les taux d'occupation des lits (en dessous de 50 % sur des bases annuelles) montrent un vrai potentiel de développement²⁴. Plus largement, le contexte est au développement des transports autour de l'Arc alpin²⁵, facilitant l'accès aux stations, et la concurrence s'élargit à l'ensemble du massif entre des communes qui rivalisent ensuite d'inventivité et d'investissements pour bâtir leurs domaines skiabiles²⁶. Dans ce contexte, plus qu'un *skilift*, il faut donc imaginer une infrastructure plus ambitieuse: en particulier un téléphérique vers le sommet du Piz Nair et ses pistes de descente²⁷.

Autour de ce qui devient le premier téléphérique d'Engadine, notons que la construction est permise à la fois par la mobilisation d'un comité local, composé d'acteurs économiques (notamment des hôteliers) et politiques, comme Andrea Badrutt – alors directeur du Palace, mais aussi membre du comité de l'office du tourisme –, sous la conduite de Peter Kasper, le nouveau directeur du tourisme (« *Kurdirrektor* ») depuis 1945²⁸, mais aussi (et surtout) par l'engagement de riches « touristes ». En effet, les documents nous apprennent que « *Messieurs [Stavros] Niarchos et [Loel] Guinness courageusement et volontairement vont acquérir l'ensemble des actions de la concession, pour permettre le*

²³ ABDSDM, Classeur « Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995) », Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

²⁴ À ce sujet, on consultera les données des statistiques historiques de la Suisse: <https://hssso.ch/fr/2012/m/14>, consulté le 29.12.2022.

²⁵ TISSOT Laurent, « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, Économie et Société*, vol. 11, n° 1, 1992, pp. 91-108.

²⁶ KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver...*

²⁷ ABDSDM, Classeur « Bergbahnen (jusqu'en 2016) », Documents sur le téléphérique du Piz Nair, Prospectus du comité d'initiative, 04.1951, p. 5.

²⁸ MARGANDANT Silvio, MEIER Marcella, LÜTSCHER Michael, *St. Moritz. Eine aussergewöhnliche Geschichte*, St. Moritz: Gammeter, 2019, p. 228.

lancement des travaux»²⁹. Notons qu'ici, les termes «courage» et «volonté» mobilisés ne sont que pure rhétorique «promotionnelle» («capitaliste» devrait-on écrire), mais aussi qu'après une décennie de tutelle cantonale sur les finances de la commune³⁰, les investissements étrangers sont plus que les bienvenus. Ce sont donc un armateur grec, milliardaire et déjà habitué de la station grisonne (figure 1), et un héritier de la brasserie éponyme, héros de la Seconde Guerre mondiale et banquier, qui financent le projet pour 400 000 francs³¹, alors que 300 000 francs sont localement bloqués sous forme d'hypothèques, notamment par des hôteliers³². Par son investissement, Stavros Niarchos souhaite notamment pouvoir continuer d'assouvir sa passion pour le ski, y compris au sein du très sélect *Ski-club Corviglia*, l'un des cercles privés les plus anciens au monde dont le centre de gravité se trouve au Palace, avec des partenaires de glisse comme Gianni Agnelli, déjà à la tête du constructeur automobile Fiat, visiteur fréquent des palaces de l'Engadine et pionnier de la pratique du ski à partir d'un hélicoptère, ou encore Philippe de Rothschild, tout à la fois héritier, pilote, producteur et vigneron.

Malgré un modeste effet «olympique» sur le tourisme à la fin des années 1940³³, la perspective est pourtant encore floue pour les acteurs locaux, comme en témoigne le dossier de la demande de concession adressé au Département fédéral des postes et des chemins de fer, où nous trouvons notamment des prises de position critiques. Ainsi, le président du conseil d'administration du funiculaire «Muottas-Muragl», le Dr Wilhelm Krasting, déclare dans un courrier en forme

²⁹ ABDSDM, Classeur «Bergbahnen (jusqu'en 2016)», Lettre du délégué du conseil d'administration de la société anonyme «Piz Nair AG» aux actionnaires, 30.08.1975, p. 2.

³⁰ MARGANDANT Silvio, MEIER Marcella, LÜTSCHER Michael, *St. Moritz...*, p. 204.

³¹ Les 400 000 francs en actions représentent près de 2 000 000 francs de 2023.

³² ABDSDM, Classeur «Bergbahnen (jusqu'en 2016)», Documents sur le téléphérique du Piz Nair, Prospectus du comité d'initiative, 04.1951, p. 8.

³³ QUIN Grégory, CALA Sébastien, «Banqueroute, remontées mécaniques et Jeux olympiques. Pour une histoire économique et touristique de l'essor du ski alpin autour de St. Moritz (années 1920-années 1970)», *Histoire, économie et société*, à paraître en 2024.



Figure 1: Stavros Niarchos et Marie-Hélène Rothschild au restaurant du Palace, vers 1955. © Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur: Max Wagner, Copyright, Rosalind Doblies-Wagner.

d'opposition qu'une « remontée mécanique supplémentaire, en Engadine, sans perspectives réelles de rentabilité, ne pourrait que concurrencer négativement les installations similaires déjà existantes »³⁴. Il produit du reste de nombreuses pièces justificatives, et notamment les chiffres du tourisme entre 1920 et 1950, au profil très contrasté. Les ambivalences sont alors synthétisées par Carl Nater, l'ancien président de la commune – il l'est pendant vingt-trois ans entre 1926 et 1949 –, dans un courrier où il souligne notamment que les opposants ne sont pas des skieurs réguliers et que le « *Palace a pesé de tout son point pour que la*

³⁴ Archives fédérales (ci-après «AF»), Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Piz Nair, Lettre de Wilhelm Krasting au Département fédéral des postes et des chemins de fer, le 01.04.1952, p. 1. Cote: E8001B#1000-1133#66_3092421.

population locale accepte le projet»³⁵, ce qu'elle fait le 20 avril 1952 par 239 voix contre 171.

Sur le plan fédéral et communal, la concession pour la construction du téléphérique peut donc être formellement accordée au comité d'initiative à la fin du mois d'avril 1952³⁶ et des travaux plus importants de planification sont entamés. Dans ce cadre, les attentes de la commune touchent au maintien de l'accès aux panoramas offerts en haut du funiculaire Corviglia, par une limitation de la taille des bâtiments à construire. En effet, au sommet du Corviglia se trouvent déjà la station d'altitude du funiculaire et un point de vue privilégié sur le lac de Saint-Moritz, vers Silvaplana et sur le massif de la Bernina³⁷. S'il ne s'agit pas véritablement d'enjeux environnementaux, le paysage et sa préservation émergent dans les réflexions sur l'aménagement de la montagne et la présence de trop nombreuses constructions est perçue comme potentiellement dommageable (figure 2). Néanmoins, force est de souligner que les débats ne se prolongent pas sur ce point, les perspectives pour la commune sont trop intéressantes, mais surtout la rentabilité espérée par les investisseurs est importante. Après deux ans de travaux, le «plus haut téléphérique de Suisse»³⁸ est inauguré le 1^{er} janvier 1955.

Force est d'ailleurs de constater que la rentabilité de l'installation est aussi symbolique, avec le comité d'initiative pour l'organisation des Jeux olympiques de 1960 à Saint-Moritz qui mobilise le téléphérique, dès l'été 1955, comme une pièce maîtresse de son dispositif de candidature, indiquant que *«l'on peut atteindre 3 000 mètres en moins de vingt minutes et utiliser des pistes vers Celerina, St. Moritz-Dorf et*

³⁵ AF, Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Piz Nair, Lettre de Carl Nater à l'Office fédéral des transports, 23.04.1952, p. 1. Cote: E8001B#1000-1133#66_3092421.

³⁶ ACSM, Caisse 43/32 «Luftseilbahn Corviglia Piz Nair», Documents pour les années 1950-1954, Lettre de la municipalité au comité d'initiative, 24.04.1952.

³⁷ ACSM, Caisse 43/32, Documents pour les années 1950-1954, Lettre de la municipalité à la SA «Luftseilbahn Corviglia Piz Nair», 20.03.1953, pp. 1-2.

³⁸ *Engadiner Post*, 18.08.1956.



Figure 2 : le téléphérique vers le Piz Nair, vers 1955. © Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur: Andreas Pedrett, Copyright: Max Galli.

*le domaine du Suvretta*³⁹. Sur le plan touristique aussi, le succès est très rapide. En effet, la fréquentation hivernale connaît un essor majeur entre 1950 et 1960, avec 392 483 nuitées enregistrées durant l'hiver 1960/61 (contre 158 054 durant l'hiver 1950/51)⁴⁰.

³⁹ *Engadiner Post*, 09.06.1955.

⁴⁰ ABDSM, Classeur « Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995) », Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

Il est difficile de véritablement pénétrer les arcanes des renvois d'ascenseurs dont messieurs Niarchos et Guinness ont pu profiter, peut-être en bénéficiant d'avantages en nature lors de leurs séjours au Palace (rappelons que son directeur Andrea Badrutt, qui siège aussi au conseil d'administration de la SA du nouveau téléphérique, a pour « habitude » de définir les tarifs des séjours de ses clients en les observant arriver devant son hôtel à travers une fenêtre depuis son bureau) ou pour l'acquisition de terrain à bâtir. À ce titre, notons que la famille Niarchos s'installe à partir de 1957 dans la Villa Marguns, à deux pas du *skilift* Suvretta-Randolins et face au massif du Corvatsch⁴¹. Pour les Niarchos et les Guinness, il s'agit évidemment aussi d'une dépense de prestige, surtout dans un entre-soi encore très exclusif. Une nouvelle ère semble s'ouvrir en Engadine, avec des perspectives ambivalentes, où une massification touristique risque bien d'éroder le prestige exclusif de Saint-Moritz.

Quelques mois plus tard, c'est la commune voisine de Pontresina qui inaugure un téléphérique vers « Diavolezza », au-dessus du col de la Bernina. Dans ce cadre, les dynamiques sont apparemment plus « classiques » et enracinées dans des réseaux touristiques locaux ou régionaux⁴². S'il n'y a pas de milliardaires pour financer ce projet, dont les prémices remontent aux années 1930 mais sans réussite à l'époque en raison de difficultés financières⁴³, dans les années 1950 la construction est soutenue par les Chemins de fer rhétiques, par la commune et par des hôteliers de Pontresina qui assurent alors la constitution du capital de 2,4 millions de francs. Dans ce contexte, Jakob Hitz joue un rôle déterminant, à la fois comme ancien président de la commune, ancien président de l'office du tourisme et hôtelier, mais aussi comme initiant du projet et finalement comme premier président du conseil d'administration⁴⁴.

⁴¹ *Engadiner Post*, 30.09.2004.

⁴² HUMAIR Cédric, GIGASE Marc, LAPOINTE GUIGOZ Julie, SULMONI Stefano, *Système touristique et culture technique...*

⁴³ ABDSDM, Classeur « Bergbahnen: Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », Documents sur le téléphérique de Diavolezza, Prospectus du comité d'initiative pour la création d'une « SA Diavolezza », 04.1937.

⁴⁴ *Engadiner Post*, 09.03.1957.

Trois facteurs cumulent leurs effets pour lever les oppositions. En premier lieu, il existe une tradition de ski depuis Diavolezza, notamment sur le glacier de Morteratsch, et cela au moins depuis l'entre-deux-guerres. Si cette pratique est encore avant tout le fait de skieurs chevronnés, elle se développe dans l'après-guerre, si bien que l'*Engadiner Post* remarque en 1952 qu'« *il ne manque plus qu'une remontée pour que se développent encore les chronos* »⁴⁵. En second lieu, Diavolezza constitue un point d'accès unique vers la partie méridionale du massif du Piz Bernina, pour accéder à des tours à ski en hiver et entamer divers itinéraires d'alpinisme en été, notamment vers le Piz Palü. Cette situation permet d'envisager une ouverture de l'installation toute l'année, gage d'une rentabilité intéressante. Enfin, si le nouveau domaine skiable n'est pas une extension des pistes du massif du Corviglia, sa localisation sur la ligne de chemin de fer de la Bernina constitue un atout important en termes d'accessibilité.

À l'instar des chiffres observés à Saint-Moritz, le tourisme hivernal décolle réellement à Pontresina à la faveur de l'inauguration du nouveau téléphérique. Ainsi, la commune enregistre encore moins de 50 000 nuitées pour la saison 1953/54 et déjà plus de 150 000 nuitées pour la saison 1959/60⁴⁶. L'effet est également visible sur le taux d'occupation des lits qui passe – pour des années civiles entières – de 52 % en 1956 à 71 % en 1961⁴⁷.

La rentabilité de l'installation est rapidement importante, puisque selon les chiffres des rapports annuels⁴⁸, dès l'année 1962, le coût de la construction est déjà remboursé. En effet, pour des recettes qui atteignent rapidement 5 millions de francs par année au tournant des années 1960, le *cash-flow* ou la capacité annuelle d'autofinancement de la SA se situe autour de 2 millions de francs. Non connecté «ski

⁴⁵ *Engadiner Post*, 08.03.1952.

⁴⁶ ABDSM, Classeur « Bergbahnen: Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », *50 Jahre Diavolezza Bahn*, 2006, p. 8.

⁴⁷ Voir les données des statistiques historiques de la Suisse, en ligne: <https://hso.ch/fr/2012/m/15>, consulté le 29.12.2022.

⁴⁸ ABDSM, Classeur « Bergbahnen: Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », *50 Jahre Diavolezza Bahn*, 2006, p. 16.

au pied» au reste du domaine de Saint-Moritz, le téléphérique de Diavolezza profite en revanche de l'essor de la ligne de chemin de fer passant par le col de la Bernina dans les années 1960, avec un premier train direct entre Coire et Tirano en 1969, avant le lancement officiel du *Bernina Express* en 1973⁴⁹. Du reste, non loin du téléphérique de Diavolezza, un second téléphérique est inauguré pour Noël 1962 vers le sommet du Piz Labalb, connu depuis «*des décennies comme la montagne de ski parmi les montagnes de ski*»⁵⁰, dessinant petit à petit des contours modernes pour le domaine skiable de la Haute Engadine.

Le téléphérique de Corvatsch, ou l'émergence d'une tension entre développement touristique et protection du paysage

En 1958, quelques saisons après les mises en service des téléphériques vers le Piz Nair et Diavolezza, Peter Kasper mobilise l'argument de la concurrence internationale pour justifier la poursuite de la croissance de nouvelles infrastructures, soulignant qu'avec «*le développement du tourisme d'hiver, lequel trouve son origine en Engadine, les domaines skiables deviennent toujours plus importants. [Or] l'Engadine reste pourtant encore en retrait, en dehors des remontées couronnées par le téléphérique vers le Piz Nair*»⁵¹. Cette déclaration est faite dans le cadre de l'annonce du nouveau projet de construction d'un téléphérique vers le sommet du Corvatsch. Cette fois-ci, il s'agit donc de partir à la conquête d'un sommet encore dépourvu d'accès, autre que dans le cadre de «*tours à ski*» ou de «*déposes en hélicoptères*», comme semble le faire fréquemment M. Agnelli, et de créer de toutes pièces une extension (indépendante) du domaine skiable de la Haute Engadine. Dans les faits, la volonté de construire un téléphérique vers le Corvatsch révèle

⁴⁹ Rhätische Bahn, *125 Jahre Rhätische Bahn. Die Geschichte*, Chur, Rhätische Bahn, 2014, p. 29

⁵⁰ *Engadiner Post*, 03.11.1962.

⁵¹ ACSM, Caisse 43/14/1 «*Corvatsch-Bahn*», Déclaration du comité d'initiative pour le téléphérique de Corvatsch, 16.08.1958, p. 3.

d'autres enjeux et la cristallisation de questions déjà présentes autour du projet du Piz Nair, mais probablement exacerbées par ce dernier et inscrites dans un nouvel air du temps⁵². Dès le 30 juillet 1958, un article dans les colonnes de la *Neue Zürcher Zeitung* présente un point de vue critique sur la construction de téléphériques dans les Alpes (les montagnes en général) que l'on présente comme défigurant le paysage. Surtout dans le cas du projet vers le Piz Corvatsch, « *on va construire dans la tranquille Surlej une station de départ avec un parking qui bientôt va fonctionner comme un aimant immense pour 500 automobiles* »⁵³. Ce sont alors deux problématiques qui semblent mutualiser leurs effets, les dégâts sur le paysage et les menaces occasionnées par la multiplication des véhicules individuels.

Dans son bulletin pour l'année 1958, le *Heimatschutz* détaille longuement les enjeux entourant la construction vers le Corvatsch⁵⁴. Par la voix d'Ernst Laur⁵⁵, alors directeur de l'institution de protection du patrimoine, mais aussi membre du comité de l'Aide suisse à la Montagne, ce sont toutes les contradictions autour d'un tel projet qui émergent, notamment l'incapacité de l'agriculture à offrir suffisamment d'emplois pour la population locale, mais surtout la menace pour un paysage encore authentique et l'importance de la manne économique liée au tourisme. Cet article est véritablement emblématique de l'ambivalence qui existe autour de tels projets, entre conscience de l'importance de la préservation des paysages (et des milieux naturels) mais aussi nécessité d'assurer le développement économique de régions assez éloignées des dynamiques des Trente Glorieuses et souvent victimes d'un fort exode rural.

⁵² WALTER François, *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*, Genève, Zoé, 1990. Au sujet des premières cristallisations de ces questions dès le tournant du XX^e siècle, on lira notamment: FUCHS Karin, GRIMM Paul Eugen, STUBER Martin, *Johann Coaz (1822-1918), der Wald und die Anfänge der schweizerischen Umweltpolitik*, Zurich, Hier und Jetzt, 2021.

⁵³ *Neue Zürcher Zeitung*, 30.07.1958.

⁵⁴ ACSM, Caisse 43/14/1, *Heimatschutz* 53-3/4 (1958), pp. 99-113.

⁵⁵ *Heimatschutz*, 54-2 (1959), pp. 69-72.

En date du 3 octobre 1958, le journal *Der Bund* relève aussi une prise de position de la Ligue suisse contre le bruit, laquelle argumente contre le projet qui viendrait déranger l'«*un des environnements les plus beaux d'Europe*»⁵⁶. Le dossier de demande de concession, pour cette remontée, propose aussi des prises de position de l'Association grisonne des guides de montagne, de la Ligue suisse pour la protection de la nature ou encore du comité central du Club alpin suisse, toujours au nom de «*la protection de l'un des plus beaux paysages alpins*» et pour la «*préservation d'une nature encore intacte*»⁵⁷. Ces oppositions se cristallisent le 9 octobre 1958, à Zurich, avec la création d'un comité d'action, à l'échelle fédérale⁵⁸, pour la conservation des paysages de la Haute Engadine, dont l'ambition est de révéler à l'opinion publique suisse le fait qu'un homme d'affaires étranger – Stavros Niarchos – souhaite s'acheter, pour les dénaturer, une partie des paysages entourant le lac de Silvaplana⁵⁹. Le comité est notamment conduit par les professeurs Karl Ludwig de l'Université de Bâle, lequel est originaire de Maloja, et Hans Huber de l'Université de Berne, impliqués notamment comme spécialistes de droit. Dans ce comité, ils sont notamment associés «*au Club Alpin, à la Ligue suisse contre le bruit, mais aussi à des propriétaires de maisons de vacances de Silvaplana*»⁶⁰, dans un attelage finalement assez fragile pour ne pas dire hétéroclite.

Émergence d'une sensibilité paysagère et environnementale, chauvinisme économique, crainte d'une massification incontrôlée, les ingrédients des débats sont alors détonants, surtout dans le cadre d'une opposition

⁵⁶ *Der Bund*, 03.10.1958.

⁵⁷ AF, Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Corvatsch, Lettre du comité central du Club alpin suisse au Département de l'intérieur et de l'économie du Canton des Grisons, 19.09.1958, p. 1. Cote: E8001C# 1985-199#9_3102844.

⁵⁸ AF, Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Corvatsch, Formulaires complétés pour le recueil des signatures contre «le projet d'un téléphérique au Corvatsch». Cote: E8001C# 1985-199#9_3102844.

⁵⁹ ACSM, Caisse 43/14/1, *Natur und Mensch. Blätter für Natur und Heimatschutz*, octobre-novembre 1958, p. 1.

⁶⁰ AF, Documents du *Heimatschutz*, Comité central, Procès-verbaux du comité (1955-1964), Procès-verbal de la séance du 08.11.1958, p. 4.

que certains présentent comme un débat entre des « locaux » (d'en haut) plutôt favorables au projet pour ses perspectives économiques et des « élites » (d'en bas) qui souhaitent préserver le paysage de leurs vacances ou de leur enfance. Ce moment semble se cristalliser dans la prise de position publique de M. Stavros Niarchos dans les colonnes de l'*Engadiner Post*, le 23 octobre 1958, lequel indique sans détour qu'il est prêt à se retirer du projet si la population locale voit « *plus de défauts que d'avantages pour l'Engadine* »⁶¹. Ce courrier étant à la fois une confirmation de l'implication de Stavros Niarchis aux premières loges du projet et une preuve de la sensibilité du sujet. Dans sa séance du 8 novembre 1958, le comité central du *Heimatschutz* discute aussi du projet, soulignant à la fois l'attention qu'il faut avoir sur des questions de santé – l'altitude et une montée rapide pouvant occasionner des troubles sévères – et la forte rentabilité de ces installations, prenant finalement position « pour » la construction, suivant en cela l'avis de sa section cantonale⁶².

Au printemps 1959, à l'occasion de la discussion avec les représentants de la Commission fédérale des remontées mécaniques, Peter Kasper souligne pour sa part qu'en comparaison internationale les domaines skiables de Suisse sont largement dépassés par les développements que connaissent d'autres pays : « *les stations de sports d'hiver de Suisse sont "derrière la lune", loin des standards internationaux. [...] Il semble urgent de permettre aux stations déjà existantes de se développer.* »⁶³ Cette prise de position s'inscrit aussi dans une certaine ambivalence en termes de politique locale, puisque c'est bien sur le territoire de la commune de Silvaplana que ce nouveau téléphérique doit voir le jour, mais au service d'un développement à la fois local (pour la fréquentation touristique hivernale de Silvaplana et de Sils) et plus régional. L'argument est renforcé par le président de la commune

⁶¹ *Engadiner Post*, 23.10.1958.

⁶² AF, Documents du *Heimatschutz*, Comité central, Procès-verbaux du comité (1955-1964), Procès-verbal de la séance du 08.11.1958, pp. 3-7.

⁶³ ACSM, Caisse 43/14/1, Procès-verbal de la séance commune entre le comité d'initiative pour le téléphérique du Corvatsch et les représentants de la Commission fédérale des remontées mécaniques de montagne, 13.03.1959, p. 4.

de Saint-Moritz, Raoul Sommer, qui souligne que « *le calme est suffisamment garanti dans différents lieux de l'Engadine pour qu'il soit possible de se prononcer pour un téléphérique vers le Corvatsch* »⁶⁴. Surtout, le sommet est déjà emprunté par les amateurs de glisse depuis la première moitié du xx^e siècle, des descentes étant décrites dans les rapports annuels de l'Association suisse des clubs de ski⁶⁵, et constitue l'horizon de M. Niarchos depuis son salon dans la Villa Marguns, un horizon qu'il souhaite conquérir, mais avec la conscience d'un contexte devenu plus compliqué qu'autour du projet vers le Piz Nair.

De fait, dans une lettre du 3 mai 1959, Stavros Niarchos interroge le président Sommer sur les potentielles oppositions au projet vers Corvatsch. Selon ses mots, « *il est certain que le syndic comprend qu'il ne veut pas être impliqué dans un projet qui déplairait à la population de la vallée d'Engadine* »⁶⁶. Quelques semaines plus tard, dans sa réponse personnelle, Raoul Sommer se veut très rassurant, son propos mettant effectivement en lumière le large soutien populaire pour le projet⁶⁷. Les oppositions existent pourtant, notamment en lien avec la protection du paysage ou de la pertinence d'une installation éloignée de Saint-Moritz, comme à Pontresina, avec le téléphérique vers Diavolezza⁶⁸. À l'été 1959, le Conseil fédéral, saisi par un recours des opposants, décide de ne pas entrer en matière, arguant du manque de légitimité des raisons du recours, « *ce que la population de la Haute Engadine accueille avec enthousiasme et satisfaction* »⁶⁹.

⁶⁴ ACSM, Caisse 43/14/1, Procès-verbal de la séance commune entre le comité d'initiative pour le téléphérique du Corvatsch et les représentants de la Commission fédérale des remontées mécaniques de montagne, 13.03.1959, p. 7.

⁶⁵ Archives de l'AvaHs (Association pour la valorisation des archives et de l'Histoire des sports), collection des rapports annuels de l'Association suisse des clubs de ski, 1904-2004.

⁶⁶ ACSM, Caisse 43/14/1, Lettre de Stavros S. Niarchos à Raoul Sommer, 03.05.1959.

⁶⁷ ACSM, Caisse 43/14/1, Lettre de Raoul Sommer à Stavros S. Niarchos, 20.06.1959.

⁶⁸ ABDSM, Classeur « Bergbahnen : Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », *50 Jahre Diavolezza Bahn*, 2006, p. 18.

⁶⁹ *Engadiner Post*, 18.07.1959.



Figure 3: le téléphérique vers le Corvatsch, vers 1970.
© Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur : Andreas Pedrett,
Copyright : Max Galli.

Dans les faits, certaines revendications sont entendues et occasionnent des amendements au projet. Ainsi, à Surlej, le départ du nouveau téléphérique est éloigné des berges du lac de Silvaplana et le sommet n'est pas directement sur le sommet du Corvatsch, une manière de préserver le paysage au niveau du lac et en altitude. Inauguré en décembre 1963 (figure 3), à la suite de la création d'une SA au capital détenu *de facto* par M. Niarchos⁷⁰, à hauteur de six millions de francs, le

⁷⁰ Les 6 000 000 francs de capital représentent 25 000 000 francs en 2022. Ce chiffre beaucoup plus élevé que dans les cas du Piz Nair et de Diavolezza s'explique



Figure 4: le domaine skiable du Corvatsch en été, 1969. © Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur: Lydia Hauri, Copyright: Dokumentationsbibliothek St. Moritz.

téléphérique vers Corvatsch transporte, dès sa première année complète de fonctionnement – 1964 –, plus de 200 000 personnes, dont plus de deux tiers pendant les mois d’hiver. En outre, à l’instar du cas de Diavolezza, l’infrastructure n’est pas entièrement dépendante d’une saison hivernale et assure par là de bonnes perspectives financières. En

par les spécificités du téléphérique mais aussi par le fait que le projet intègre d’emblée différents *skilifts*, des restaurants et d’autres aménagements pour les pistes.

effet, au Corvatsch, il est possible de skier toute l'année, même en été (figure 4), grâce à la mise en service d'un *skilift*, dès 1963, proche du sommet, et à la présence d'un glacier sur le versant nord-est du massif (donc sans dégâts sur le paysage pour la vallée de l'Engadine).

Selon les rapports annuels consultés, en 1972, ce sont 8 % de dividendes qui sont distribués aux actionnaires⁷¹. À ce rythme, la mise de départ est donc remboursée avant la fin des années 1970 et le téléphérique devient alors encore plus profitable, par-delà les frais qu'occasionnent ensuite les diverses remises à niveau exigées par ce type d'infrastructures.

De fait, les profits impactent l'ensemble du microcosme touristique de la vallée de Celerina à Silvaplana et Sils, en passant évidemment par Saint-Moritz. Pour cette dernière, entre 1960 et 1970, le nombre de nuitées connaît un nouvel essor marqué, avec 679 817 nuitées enregistrées durant l'hiver 1970/71 (contre 392 483 durant l'hiver 1960/61, voir la figure 5)⁷², et des taux d'occupation des lits qui approchent régulièrement les 70 %, en forte hausse là aussi depuis l'entre-deux-guerres et l'immédiat après-guerre.

Comme lors de la décennie précédente, le nombre de nuitées est multiplié par deux dans les années 1960, soit une croissance que la commune ne connaît plus par la suite. Cependant, il est évident que cet essor occasionne certaines inquiétudes, notamment lorsque des acteurs d'un tourisme de masse viennent se mêler au jeu comme c'est le cas avec le Club Méditerranée dès la fin des années 1960⁷³. La figure 5 illustre aussi le moment où la course à l'or blanc atteint son paroxysme avec presque deux fois plus de nuitées recensées pour la saison d'hiver que pour celle d'été dans les années 1980.

⁷¹ ACSM, Caisse 43/14/1, Rapports annuels de la SA «Luftseilbahn Surlej-Silvaplana-Corvatsch», rapport pour l'année 1972, p. 21.

⁷² ABDSM, Classeur «Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995)», Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

⁷³ Au sujet de l'installation du Club Med à Saint-Moritz, outre de constater que le phénomène n'est que peu étudié, on lira: QUIN Grégory «Le Club Med et les premières résistances au ski de masse», in: QUIN Grégory, TISSOT Laurent, LERESCHE Jean-Philippe (éds.), *Le ski en Suisse. Une histoire*, Neuchâtel, Attinger, 2024, pp. 219-221.

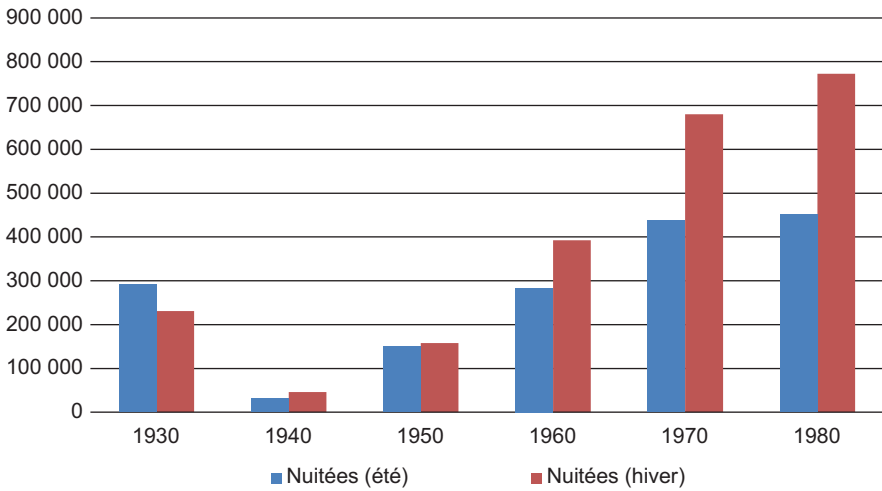


Figure 5: statistiques de la fréquentation de la commune de Saint-Moritz (1930-1980 / nuitées en été et hiver)⁷⁴.

Massification, protection du paysage ou conservation des privilèges d'une élite : les ambivalences de l'essor du ski alpin

Au-delà de l'émergence d'une réelle conscience écologique, le lancement du téléphérique au Corvatsch s'insère dans le contexte d'un essor du tourisme qui engendre différentes résistances et critiques. Parmi ces voix, nous retrouvons notamment celle du *Heimatschutz*, qui, en 1966, souligne, sous la plume d'Eric Schwabe – le rédacteur du bulletin germanophone de l'institution –, que la massification de la fréquentation hivernale engendre :

« Une concurrence entre régions, entre stations de sports d'hiver, et, du même coup, un équipement toujours plus perfectionné et fort onéreux,

⁷⁴ ABDSDM, Classeur «Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995)», Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

qui consiste entre autres en téléphériques et en monte-pente. Ces nouveaux moyens de transport conduisent les skieurs toujours plus haut, et jusqu'aux neiges éternelles. Grâce à eux, la saison d'hiver se prolonge, jusqu'au printemps, même jusqu'à l'été.»⁷⁵

Quelques mois plus tard, dans un numéro spécial de la revue *Heimatschutz*, Régine Käser-Häusler, membre du comité de la Ligue suisse pour la protection de la nature et politicienne bernoise conservatrice engagée sur les questions environnementales, pose un jugement sans appel sur une situation : « *Tout téléphérique de haute montagne avec son cortège de pylônes, avec ses câbles, qui aboutissent à une station visible de loin et à l'inévitable restaurant-abri, est une atteinte irréparable au paysage alpestre.* »⁷⁶ Ainsi, à travers des prises de position tranchées, cette publication ambitionne de poser les jalons d'une prise de conscience nationale, soufflant aussi l'idée de développer d'abord les vallées déjà équipées en préservant celles encore moins inféodées aux logiques d'un tourisme plus massif autour du ski alpin. Dans ce cadre, l'exemple de Verbier, où une station émerge en quelques années d'un ancien hameau de mayens, constitue le repoussoir idéal. Chemin faisant, Saint-Moritz bénéficie de l'avantage d'être très précoce dans son développement, au-delà du mythe de l'invention des sports d'hiver, mais un nouveau risque émerge, celui d'une massification incontrôlée. Dans un article de 1972, le *New York Times* souligne toute l'ambivalence de la région autour de Saint-Moritz, face à un ski alpin qui élargit progressivement son public :

« Saint-Moritz n'appartient pas seulement aux riches. Le Club Méditerranée possède déjà deux hôtels à Saint-Moritz qui accueillent un millier de clients. Il a réussi à les acheter il y a près de dix ans, en se faufilant lorsque l'Establishment avait baissé la garde. Les jeunes clients du Club irritent un peu les vieux, et la vieille garde de la station a jusqu'à présent combattu avec succès les nouvelles tentatives du Club d'acheter des hôtels en ville pour 5 millions de dollars.

⁷⁵ *Heimatschutz*, 61-3 (1966), p. 63.

⁷⁶ *Heimatschutz*, 62-4 (1967), p. 97.

«À quoi bon, *demande un millionnaire*, gagner la montagne si on perd la vallée?» *Certains membres du Club ont riposté en envoyant régulièrement des boules de neige aux millionnaires qui passent sur les pistes. Attaqué, l'Establishment de Saint-Moritz, comme tous les autres, se retranche derrière ses institutions, et à Saint-Moritz, [...] la dernière ligne de défense est, bien sûr, le Palace Hotel, souvent décrit comme le meilleur hôtel du monde du ski.* »⁷⁷

Avec l'inauguration, en 1973, du téléphérique «Signal» qui relie St. Moritz-Bad aux pistes qui s'étendent sous le Piz Nair, le domaine skiable de la Haute Engadine atteint une forme de maturité, alors qu'il rend les pistes sous le Piz Nair accessibles presque ski aux pieds depuis le bas de la ville où le «Club Med» s'est installé depuis les années 1960. Aucune infrastructure majeure supplémentaire n'est construite jusqu'aux premières décennies du XXI^e siècle. Dans ce cadre, la massification incarnée par l'installation du Club Méditerranée est évidemment d'une certaine manière partie d'un processus contre lequel le microcosme élitiste ne peut pas véritablement lutter⁷⁸. Surtout, la phrase «*À quoi bon gagner la montagne si on perd la vallée?*» mentionnée dans l'article du *New York Times* relève davantage d'une posture que d'une véritable inquiétude. À travers la massification soutenue pas la pratique du ski alpin, l'élite «*glocale*»⁷⁹, à la fois globalisée et enracinée localement et incarnée par M. Niarchos, continue à s'enrichir, ce que nous avons pu souligner à travers les dividendes distribués dans le cadre des sociétés de remontées mécaniques dont le niveau dépendait directement de la fréquentation des pistes. Si la concurrence entre les différentes régions alpines va croissant dans l'après-guerre, la massification du tourisme hivernal crée des conditions économiques très favorables et encourage les investisseurs, qui ne doivent pas encore, jusqu'à la fin

⁷⁷ *New York Times*, 12.11.1972. Traduit de l'anglais par l'auteur.

⁷⁸ FURLOUGH Ellen, «The business of pleasure: creating Club Méditerranée, 1950-1970», in: VINCENT Steven K., KLAIRMONT-LINGO Alison (éds.), *The Human Tradition in Modern France*, Wilmington, Rowman & Littlefield, 2000, pp. 185-97.

⁷⁹ Roudometof Victor, «The Glocal and Global Studies», *Globalizations*, vol. 12, n° 5, 2015, pp. 774-787, en ligne: 10.1080/14747731.2015.1016293.

des années 1960, craindre les critiques environnementalistes à caractère écologique ou paysager.

Paradoxalement, la démocratisation est toute relative dans une station comme Saint-Moritz, où la présence de cinq «Palaces» constitue une singularité majeure et assure une vraie exclusivité pour les clients qui y séjournent⁸⁰. À la fin des années 1950, la différence de tarif entre les palaces et des hôtels plus modestes reste du simple au double ou du simple au triple – une chambre avec salle de bains et pension dans les palaces coûtant alors 80 francs⁸¹ –, mais à partir des années 1960, l'exclusivité garantie par une barrière économique devient toujours forte. Dans des lieux comme Saint-Moritz, mais plus largement dans tout l'Arc alpin, si les années 1980 rendent le ski très accessible sur le plan financier, une certaine oligarchie façonne aussi des frontières plus symboliques autour de son entre-soi, dans les salons très privés du Palace, du Kulm ou du Suvretta.

Au-delà des travaux mobilisés dans cette contribution, nous appelons aussi de nos vœux des recherches où les logiques économiques de l'établissement des domaines skiables depuis l'investissement jusqu'aux profits des actionnaires peuvent faire l'objet d'une mise en perspective, voire de comparaisons, en prenant aussi en compte l'immense essor technologique que connaissent les remontées mécaniques. En effet, la démocratisation relative du ski dans les années 1970 à 1990 reste une source de profit pour les propriétaires des remontées mécaniques, les hôteliers et l'ensemble des écosystèmes – le «éco-» dans écosystème valant ici pour «économie» et non pas pour «écologie» – des stations de sports d'hiver. Si les années 1970 voient se structurer une offre politique plus cohérente en matière d'écologie⁸², il faut attendre le tournant du XXI^e siècle pour que

⁸⁰ KNAFOU Rémy, « Different fates of palaces in Graubünden... »

⁸¹ Quatre-vingts francs en 1957 représentent environ 350 francs en 2022. Dans les hôtels plus modestes, une nuit en pension complète coûte autour de 40 francs, environ 175 francs en franc constant, ce qui permet de souligner que ce sont surtout les prix des hôtels de prestige qui se sont accrus durant la seconde moitié du XX^e siècle.

⁸² FUCHS Karin, GRIMM Paul Eugen, STUBER Martin, *Johann Coaz (1822-1918)...*; REBEAUD Laurent, *La Suisse verte. Les premières années du parti écologiste suisse*, Lausanne, L'Âge d'Homme, 1987.

les réflexions urbanistiques et de développement des domaines skiabiles intègrent la composante environnementale, paysagère ou écologiste, parfois malheureusement sous la forme d'un simple effet de manche, alors que se multiplient ensuite les infrastructures de fabrication de neige artificielle. Dans les faits, l'emprise du sport (et de l'argent) n'est pas facile à fissurer, surtout lorsqu'elle se drape de son plus puissant outil de production d'hégémonie, le réalisme capitaliste⁸³.

⁸³ CHOMSKY Noam, WATERSTONE Marv, *Les conséquences du capitalisme. Du mécontentement à la résistance*, Montréal, Lux, 2021.

Partie 2. Institutions

ASSOCIATIONS SPORTIVES ET TOURISTIQUES : COLLABORATION ET CONCURRENCE

Neil Carter (De Monfort University)

**Tourisme vélocipédique, « *Englishness* »
et identité bourgeoise.
Le *Cyclists' Touring Club*
(1878-1900)**

Traduit de l'anglais par Amanda Fontannaz

En 1900, en Grande-Bretagne, le cyclisme est pratiqué et apprécié par toutes les classes sociales, hommes et femmes confondus. Trois ans plus tôt, en plein *boom* du cyclisme, on compte un million et demi d'adeptes dans le pays, selon les estimations. Parmi les causes de ce succès, on peut souligner qu'au cours des années 1880, le prix d'une bicyclette neuve baisse considérablement à la suite de la production en masse du modèle dit « *diamond-shaped* » qui remplace progressivement le grand-bi et révolutionne dans le même temps le monde du cyclisme. Parallèlement, un marché de deuxième main florissant rend possible l'acquisition d'une bicyclette pour une grande partie de la population¹. L'engin se révèle donc être un agent majeur du développement du tourisme à la fin du XIX^e siècle

¹ RUBENSTEIN David, «Cycling in the 1890s», *Victorian Studies*, 1977, pp. 47-71.

et, tout comme le tourisme en lui-même, la pratique cycliste est à considérer comme un marqueur de modernité. En effet, chevaucher un cycle offre un degré de mobilité individuelle inédit à de nombreuses personnes et permet aux pratiquants de découvrir de nouveaux itinéraires, de nouveaux villages et de nouvelles villes. À ce titre, le tourisme vélocipédique est au cœur du *boom* cycliste des années 1890 et inspire même un roman à George Bernard Shaw, publié en 1896 sous le titre *The Wheels of Chance* (traduit en français en 1906 sous le titre *La burlesque équipée du cycliste*). L'ouvrage présente un protagoniste de la classe ouvrière, Hoopdriver, employé d'un magasin de tissus, qui décide de prendre congé pour parcourir à bicyclette la campagne du sud de l'Angleterre².

S'appuyant sur l'exemple du *Cyclists' Touring Club* (CTC) – le Touring club cycliste national britannique –, cette contribution veut montrer comment le tourisme se fait le reflet de différentes dynamiques sociales en Grande-Bretagne entre 1878 et 1900, soit sur une période allant de la création du CTC à son apogée victorienne. En 1899, le CTC compte plus de 60 000 membres, preuve de la popularité du cyclisme à l'échelle nationale et de sa contribution à l'essor du tourisme moderne. Dès lors, notre propos postule que la relation entre cyclisme et tourisme n'est pas neutre et ne relève pas d'un vase clos, mais qu'elle est au contraire façonnée par des enjeux sociaux et culturels plus larges. En cela, il est possible d'affirmer que le CTC est une organisation qui participe à l'autodétermination de la bourgeoisie britannique à travers la promotion d'une idéologie propre à cette dernière et d'une vision nostalgique et rurale de l'Angleterre, ceci en particulier à travers sa revue *The Cyclists' Touring Club Gazette*. En effet, comme John Urry l'affirme, ce que les touristes observent et imaginent est surtout déterminé par des idées préconçues à travers la lecture de toute une littérature touristique spécifique³.

² SHAW George Bernard, *The Wheels of Chance*, 1896, en ligne: <https://www.gutenberg.org/files/1264/1264-h/1264-h.htm>, consulté le 05.05.2008.

³ URRY John, «The Tourist Gaze "Revisited"», *American Behavioural Scientist*, vol. 36, n° 2, 1992, p. 173.

Le tourisme constitue en lui-même un produit de la modernité, tout comme le cyclisme, et partage donc avec ce dernier des modèles de consommation, des conceptions particulières en matière de santé et de divers codes esthétiques. Plus particulièrement, la bicyclette permet de développer l'idée que tout déplacement à des fins de loisirs est à la portée de tous, ou presque⁴, une conception grandissante alors relayée par le discours médical qui postule que le tourisme a des vertus pour la santé et soutient ainsi l'adage *mens sana in corpore sano*, soit « un esprit sain dans un corps sain ». Propre à la bourgeoisie, cette vision du tourisme envisage ce dernier comme une forme de loisir rationnel et s'inscrit dans l'idée d'un progrès personnel devant rendre l'individu plus éduqué, plus cultivé et en meilleure santé⁵. Pour le CTC, le tourisme est aussi une activité qui se veut exclusive sur le plan social, car basée sur les codes de conduite mais également les tenues vestimentaires de la bourgeoisie, ainsi que sur une forme d'« *Englishness* » idéalisée à travers une idéologie rurale construite en réaction à l'urbanisation de la fin du XIX^e siècle.

Évidemment, le CTC n'a pas la mainmise sur le tourisme en Grande-Bretagne et ses membres ne constituent qu'une petite partie des cyclotouristes, et leur doctrine n'est pas partagée par l'ensemble des pratiquants, même quand ils appartiennent aussi à la bourgeoisie. Pour la plupart, se mouvoir à bicyclette est une action inconsciente surtout centrée sur l'idée de divertissement. Cependant, que le cyclisme relève d'une démarche consciente ou non, il constitue un acte politique, son histoire étant inscrite dans des processus sociaux et politiques plus larges qui en font une pratique culturelle à part entière. Ainsi, sous bien des aspects, le tourisme vélocipédique est directement lié aux idées dominantes de l'« *Englishness* » et à une idéologie rurale militante, avec le CTC en première ligne quant à la projection de cette culture spécifique.

Les antécédents du tourisme moderne britannique témoignent d'une empreinte aristocratique marquée, notamment en relation au Grand Tour et à l'apparition de villes thermales et de stations balnéaires. De fait, à la fin du XIX^e siècle, le tourisme en Grande-Bretagne constitue

⁴ ZUELOW Eric G. E., *A History of Modern Tourism*, London, Palgrave, 2016, p. 114.

⁵ ZUELOW Eric G. E., *A History of Modern Tourism...*, p. 76.

une industrie de masse : les villes balnéaires, telles qu'Eastbourne et Southport, s'adressent aux classes bourgeoises, tandis que Blackpool au nord et Southend au sud attirent les classes ouvrières⁶. En outre, les touristes anglais investissent également les stations françaises sur la Côte d'Azur et dans les Alpes⁷. Pour eux, les séjours se caractérisent par ce que Peter Borsay décrit comme « l'autre » (« *the other* »), soit un environnement fondamentalement différent des espaces traditionnels tels que le domicile ou le lieu de travail⁸. Cet « espace autre » revêt toutefois une certaine ambiguïté : il peut s'agir d'une destination différente et exotique, mais sa perception est parfois négative et relève d'une volonté de distinction vis-à-vis d'autres lieux et d'autres groupes sociaux. À ce titre, les membres du CTC s'autodéterminent en opposition au prolétariat, ce qui confirme l'idée de Jeff Hill selon laquelle la « fabrication des vacances » en Grande-Bretagne est avant tout une histoire de mise en relation et de conflits entre différentes classes sociales⁹. Le tourisme vélocipédique est ainsi traversé par des idéologies de classe spécifiques et des présupposés culturels propres à la Grande-Bretagne telle qu'elle se constitue progressivement en tant que nation.

Sur le plan empirique, cette contribution s'appuie principalement sur la revue du CTC, *The Cyclists' Touring Club Gazette*, dont la première édition est publiée en 1878. Le contenu de ce journal reflète et renforce considérablement l'identité socio-économique et les représentations culturelles des membres bourgeois du CTC. L'utilisation de cette revue montre qu'aucune source n'est neutre, mais que tout matériel historique est au contraire politique par définition, car soumis à influence et façonné par des forces sociales et culturelles plus larges.

⁶ HILL Jeffrey, *Sport, Leisure and Culture in Twentieth Century Britain*, Basingstoke, Palgrave, 2002, p. 77.

⁷ Voir : TISSOT Laurent, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, Payot, 2000.

⁸ BORSAY Peter, *A History of Leisure: The British Experience Since 1500*, London, Bloomsbury, 2006, p. 6.

⁹ HILL Jeffrey, *Sport, Leisure and Culture in Twentieth Century Britain...*, p. 77.

Le *Cyclists' Touring Club* : rôle institutionnel et composition sociale

Si le *Cyclists' Touring Club* (CTC) est fondé en 1878¹⁰, ses origines remontent à une première rencontre cycliste tenue dans le nord de l'Angleterre à Harrogate en 1877. L'association ne s'établit pas seulement rapidement en tant que « Touring club », mais joue aussi un rôle dans la formation de l'identité nationale de la bourgeoisie anglaise. En cela, elle s'impose notamment comme un espace privilégié pour les représentants d'une frange de ce groupe social qui souhaite renforcer leur statut.

Ainsi, le CTC ouvre la voie à un marché touristique déjà en expansion. Le club nomme notamment des consuls en chef et des consuls pour ses « sections » dans les Îles britanniques, dans l'Empire et dans d'autres pays, et des renseignements sont fournis aux membres au sujet des itinéraires, des hôtels et des lieux d'intérêt. Le premier guide du club est publié en 1879 et recense les hôtels et les ateliers de réparation de bicyclettes où les membres peuvent obtenir un rabais. En 1897, le CTC conclut des accords avec 4 500 hôtels et auberges à travers tout le Royaume-Uni. Des cartes, notamment routières, ainsi que d'autres guides paraissent dans la foulée, tandis que la *CTC Gazette* s'impose comme une source majeure de renseignements¹¹. On y trouve des récits de voyage, des conseils pratiques – notamment concernant les vêtements étanches –, les dernières tendances du monde cycliste et une section « courrier des lecteurs » dynamique où se tiennent fréquemment des débats animés au sujet de problématiques d'actualité mêlant cyclisme et société. De plus, le CTC et la *National Cyclists' Union* jouent le rôle de groupe de pression en matière de droits cyclistes en Grande-Bretagne et rencontrent régulièrement des représentants du

¹⁰ Le *Cyclists' Touring Club* est initialement nommé le *Bicycle Tourists' Club*, avant d'être renommé en 1883, alors que les détenteurs de bicyclettes sociables (sorte de tandem) ou de tricycles peuvent désormais aussi être acceptés en tant que membres.

¹¹ OAKLEY William, *Winged Wheel: The History of the First Hundred Years of the Cyclists' Touring Club*, Godalming, Cyclists' Touring Club, 1977, p. 5.

gouvernement. Grâce à leurs actions, la bicyclette est déclarée moyen de transport routier légal en vertu du *Local Government Act* de 1888¹².

Il faut souligner que le CTC gagne rapidement en popularité : une année après sa création, le club compte 144 membres ; ce nombre passe à 10 627 en 1883 déjà, puis à 22 316 en 1886, avant d'atteindre un record de 60 449 en 1899¹³. Au niveau de l'origine sociale de ses adhérents, le club est composé en 1884 d'une majorité de représentants de la bourgeoisie et petite bourgeoisie. À noter que le CTC compte aussi dix membres de la noblesse, tandis que le nombre d'adhérents issus de professions libérales s'élève à 1 037. Ce sont cependant les commerçants, les fabricants et les artisans qui constituent la plus grande partie de l'effectif, à hauteur de 7 357 individus. On compte également 224 médecins et 228 avocats¹⁴. De plus, notons que le CTC accepte les femmes dès sa création, bien qu'il reste difficile d'établir le nombre d'adhérentes qui s'initient au cyclisme dans son cadre, car, tout comme les hommes, la plupart des femmes cyclistes n'intègrent alors pas de club. Certains chiffres du CTC donnent toutefois une idée de l'essor du cyclisme féminin : en octobre 1880, sur 3 500 membres du CTC, on ne recense que deux femmes¹⁵, la première étant l'épouse du secrétaire du CTC, S.J.A. Cotterell. Précisons que l'admission de ces pionnières ne fait pas l'objet de débats, puisque le règlement constitutif ne stipule pas que le club est réservé aux hommes. Il est aussi possible de postuler que la plupart des hommes sont alors favorables à l'admission de leurs femmes, filles et sœurs. Davidoff et Hall soulignent d'ailleurs l'intensité des relations que les pères établissent avec leurs enfants durant l'époque victorienne, lesquelles incluent des promenades et la transmission de certaines compétences¹⁶. En 1884, les femmes ne représentent encore que 2,7% des membres du club, soit 342 sur 12 514¹⁷. Cinq ans

¹² OAKLEY William, *Winged Wheel...*, p. 5.

¹³ *Cyclists' Touring Club Gazette* (ci-après « *CTC Gazette* »).

¹⁴ *CTC Gazette*, 06.1884, pp. 193-94.

¹⁵ *CTC Gazette*, 10.1880, p. 3.

¹⁶ DAVIDOFF Leonore, HALL Catherine, *Family Fortunes: Men and women of the English middle class, 1780-1850*, London, Routledge, 1987, p. 331.

¹⁷ *CTC Gazette*, 06.1884, pp. 193-94.

plus tard, le CTC compte 20 098 membres, dont 231 femmes sur un total de 5 291 nouveaux adhérents (4,36%)¹⁸. En 1904, sur un total de 38 487 membres, les femmes représentent 29% des nouveaux membres, soit 1 846 sur 6 553¹⁹.

Cette visibilité des femmes cyclotouristes contribue à façonner les idées du mouvement *New Woman* de la fin du XIX^e siècle avec pour conséquence la «*déstabilisation et à la reconstruction des relations de genre*»²⁰. Dans le cadre de l'intérêt croissant pour la culture physique, le cyclisme est à considérer comme un vecteur d'émancipation pour les femmes britanniques, mais l'intensité et la forme des exercices physiques à promouvoir sont toutefois encore au cœur du débat²¹. Pendant les années 1890, les dynamiques sociales qui traversent la pratique cycliste féminine sont notamment modifiées par le passage du tricycle ou de la bicyclette sociable à la bicyclette à deux roues monoplaces, les femmes s'y asseyant désormais à califourchon et se déplaçant sans chaperon. Ainsi, cette émancipation à travers le cyclisme redéfinit les normes de la féminité, alors que les femmes modernes qui adoptent cette libération physique revendiquent dans la foulée de plus grandes libertés politiques, sociales et économiques²².

Au niveau de la composition socio-économique du CTC, on peut non seulement observer une diversification au sein de la bourgeoisie, mais aussi une hiérarchisation et une stratification sociales. En 1884, le CTC est divisé en 35 divisions, dont huit en dehors de la Grande-Bretagne. Chacune d'entre elles est représentée par un ou

¹⁸ *CTC Gazette*, 08.1889, p. 141.

¹⁹ *CTC Gazette*, 1904.

²⁰ Voir: ZWEINIGER-BARGIELOWSKA Ina, *Managing the Body: Beauty, Health, and Fitness in Britain, 1880-1939*, Oxford, Oxford University Press, 2010, chap. 3; HALLENBECK Sarah, «Riding Out of Bounds: Women Bicyclists' Embodied Medical Authority», *Rhetoric Review*, vol. 29, n° 4, 2010, pp. 327-45.

²¹ CARTER Neil, *Medicine, Sport and the Body: A Historical Perspective*, London, Bloomsbury Academic, 2012, pp. 152-55.

²² ZWEINIGER-BARGIELOWSKA Ina, *Managing the Body: Beauty, Health, and Fitness in Britain, 1880-1939...*, p. 107; NORCLIFFE Glen, «The Technical and Social Significance of the Tricycle», *International Cycling History Conferences Proceedings*, n° 17, 2006, p. 60.

plusieurs conseillers. Pour ce qui est du profil social de ces derniers, quatorze d'entre eux exercent des professions libérales, neuf présentent des titres et cinq se définissent en tant que «*gentlemen*». On trouve également des étudiants, des ingénieurs et des employés de bureau, ainsi que deux artisans, un menuisier et un meunier. Les commerçants, au nombre de 29, représentent toutefois la plus grande partie des candidats-conseillers²³. Entre 1878 et 1899, sur les 648 personnes qui passent par le conseil du CTC, nous recensons 58 avocats, 38 membres du clergé, 32 professeurs et enseignants, 30 médecins et chirurgiens et 26 militaires²⁴. Les hauts fonctionnaires du CTC sont donc majoritairement issus de l'élite et reflètent la hiérarchie interne de la bourgeoisie anglaise. En 1897, par exemple, le président du club Kendall Burnet (né en 1854) appartient à la noblesse écossaise. Son père est le plus grand propriétaire foncier de l'Aberdeenshire. Excellent étudiant des Universités d'Oxford et d'Édimbourg, Burnett devint ensuite avocat et exerce à Aberdeen²⁵.

CTC et culture bourgeoise

Profondément ancrée au sein du CTC, l'idéologie de l'amateurisme constitue un marqueur notable de l'identité bourgeoise anglaise, et représente un important élément de distinction dans l'idéologie de l'élite britannique, comme le défend Richard Holt²⁶. En effet, alors qu'une société de plus en plus centrée sur les différences de classes se développe à partir du milieu de l'époque victorienne, l'amateurisme permet à la bourgeoisie de «légitimer la différenciation sociale, les délimitations entre classes, le contrôle de la propriété, des organisations, de la composition des membres et de l'exercice du pouvoir»²⁷.

²³ *CTC Gazette*, 03.1884, pp. 92-94.

²⁴ *CTC Gazette*, 01.1900, p. 7.

²⁵ *CTC Gazette*, 01.1897, p. 22.

²⁶ HOLT Richard, *Sport and the British: A Modern History*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 116.

²⁷ HUGGINS Mike, *The Victorians and Sport*, London, Hambledon et Londres, 2004, p. 52.

L'amateurisme, qui s'accompagne de snobisme, d'hypocrisie et de doubles standards, symboles des conceptions de classes²⁸, est aussi le fruit d'une réaction de peur de la part de la bourgeoisie face à la montée des revendications ouvrières. À partir du milieu des années 1880, la société britannique est d'ailleurs marquée par l'affirmation de la lutte des classes qui donne naissance aux syndicats pour les travailleurs non qualifiés et entraîne la croissance des organisations socialistes²⁹.

Dès la naissance du CTC, son règlement stipule ainsi clairement que : « *tout bicycliste ou tricycliste AMATEUR [sic], dame ou monsieur, est admissible au sein du Cyclists' Touring Club* »³⁰. Un processus de sélection rigide s'ensuit donc et une liste des nouveaux membres est publiée mensuellement dans la *CTC Gazette*. Le principal objectif est de bannir le professionnalisme, malgré une définition plutôt large de ce dernier : sont ciblés non seulement les cyclistes professionnels, mais aussi les personnes ayant des liens avec l'industrie du cyclisme, notamment les entraîneurs, qui – craint-on – pourrait donner au CTC une dimension mercantile. Les membres du club interrogent parfois les nouveaux adhérents sur leur statut d'amateur³¹. En 1889, par exemple, M. C.W. Nairn aurait demandé l'exclusion de M. Plaum en raison d'un précédent emploi chez Humber, un fabricant de bicyclettes³². Les restrictions ne s'appliquent pas uniquement aux cyclistes professionnels, mais aux sportifs professionnels au sens large. En 1882, il est ainsi déclaré que tout bicycliste ou tricycliste qui participe à des courses à pied contre rémunération n'est plus considéré comme amateur, conformément au postulat qu'un professionnel d'une discipline sportive est un professionnel de manière générale³³. Le CTC maintint ce système d'exclusion jusqu'en 1930, même si l'application de ce principe constitue davantage l'exception que la règle avec le temps³⁴.

²⁸ HUGGINS Mike, *The Victorians and Sport...*, p. 54.

²⁹ COLLINS Tony, *Sport in Capitalist Society: A short history*, London, Routledge, 2013, p. 34.

³⁰ *Bicycle Touring Gazette Monthly Circular*, 10.1880, p. 5.

³¹ Par exemple : *Bicycle Touring Gazette Monthly Circular*, 03.1880, p. 168.

³² *CTC Gazette*, 03.1889, pp. 47-49.

³³ *Bicycle Touring Gazette Monthly Circular*, 01.1882, p. 40.

³⁴ *CTC Gazette*, 04.1930, p. 118.

Il n'est donc pas surprenant que le CTC, en tant que club amateur, s'oppose au sport cycliste sur route. De manière générale, le cyclisme est à envisager comme un sport populaire et de nombreux membres du CTC participent à des compétitions avec d'autres clubs dont ils sont membres aussi. Finalement, l'opposition se fonde principalement sur un désir de respectabilité de la pratique, ceci en particulier depuis l'obtention du statut de moyen de transport routier légal pour les bicyclettes en vertu du *Local Government Act* de 1888. La même année, à la suite de critiques au sujet des courses sur les chaussées britanniques, de plus en plus fréquentées, et à la présence de meneurs d'allure aux côtés des cyclistes, la *National Cyclists' Union* décide de ne plus reconnaître les records sur route³⁵. Plusieurs éditoriaux publiés dans la *CTC Gazette* en 1889 soulèvent les inquiétudes relatives aux éventuelles tentatives de renversement du statut légal durement acquis du cyclisme. L'opposition aux courses sur route est aussi liée à une aversion pour le professionnalisme et pour les pratiques commerciales qui l'accompagnent³⁶. Les critiques subséquentes de l'éditeur de la *CTC Gazette*, ER Shipton, reflètent sans surprise les intérêts d'une association désireuse de considérer la pratique cycliste comme une activité de loisirs et, par conséquent, soucieuse d'en préserver la respectabilité bourgeoise. Dans un éditorial intitulé *The Road Racing Scandal (Le scandale des courses sur route)*, il déclare avec véhémence que : «*La politique égoïste et peu clairvoyante du lobby des courses sur route risqu[e] de mener à une sérieuse tentative de la part de la police d'entraver l'utilisation légitime du réseau routier par les cyclistes les plus sensés.*»³⁷

Il note aussi que «*les voix respectables du journalisme cycliste, à l'exemple de la presse non spécialiste, se [sont] naturellement éteintes face à la pratique illégale, mais grandissante, des courses sur route*»³⁸. Avant de

³⁵ MOXHAM S.H., *Fifty Years of Road Riding (1885-1935): A history of the North Road Cycling Club, Ltd.*, Bedford, Diemer & Reynolds, 1935, p. 18; *Athletic News*, 21.02.1888, p. 4. À noter que la *National Cyclists' Union* est rapidement remplacée dans ce rôle par la *Road Records's Association*.

³⁶ Moxham, *Fifty Years of Road Riding*, p. 18; *Athletic News*, 21.02.1888, p. 4.

³⁷ *CTC Gazette*, 05.1889, p. 77.

³⁸ *CTC Gazette*, 05.1889, p. 77.

mentionner combien « *il doit être révoltant* » pour l'usager de la route rationnel – « *l'élément le plus responsable du monde du cyclisme* » – que la légalisation du cyclisme soit mise à mal par « *un groupe de monomaniaques inconsidérés* »³⁹ si peu de temps après son entrée en vigueur. En fin de compte, ce différend mène à l'invention du contre-la-montre en 1895, qui permet une meilleure occupation de la chaussée avec des coureurs qui se battent contre un chronomètre (et non plus entre eux), et contribue ainsi à façonner la culture du sport britannique au xx^e siècle.

L'idéal du tourisme vélocipédique repose aussi sur des notions esthétiques propres au cyclisme. Ainsi, les membres du CTC, hommes et femmes, se distinguent – ou doivent se distinguer – par leur manière de monter à bicyclette et leur tenue vestimentaire. Les débats liés au style s'intensifient dans les années 1890 en raison d'une augmentation du nombre de cyclistes issus de la classe ouvrière. De nombreuses images les montrent penchés sur leur bicyclette, tandis que les cyclistes de la bourgeoisie adoptent une posture bien droite.

Cet idéal se manifeste non seulement dans le désir d'un corps athlétique proportionné, mais aussi à travers l'habillement. À ce titre, les cyclistes bourgeois visent l'élégance⁴⁰. Les uniformes masculins ont initialement un aspect militaire et favorisent « *un sentiment de distinction au moyen d'une forme élitiste d'unité* »⁴¹. L'uniforme du club pour les cyclistes masculins fait couler beaucoup d'encre dans la *CTC Gazette*. En 1880, il devient obligatoire pour les hommes affiliés de porter la tenue officielle ou le badge, bien que ce règlement ne soit jamais réellement appliqué. La nomination d'un comité dédié aux questions d'habillement souligne toutefois l'importance de cet aspect pour le CTC. L'uniforme est constitué d'un « *blouson Devonshire Serge noir et vert à la coupe Norfolk, de knickerbockers et d'un casque Stanley, ainsi que de chaussettes vertes et de gants blancs. Le badge du*

³⁹ *CTC Gazette*, 05.1889, p. 77.

⁴⁰ BIDDLE-PERRY Geraldine, « Fashioning Suburban Aspiration: Awheel with the Catford Cycling Club, 1886-1900 », *London Journal*, vol. 39, n° 3, 2014, pp. 187-89.

⁴¹ BELLÉGO Marine, « Bicycles and Bodies in Britain at the Fin-de-Siècle », Unpublished Mphil, Cambridge University, 2013, p. 9.

club se [doit] d'être fixé au couvre-chef». De plus, comme c'est le cas dans la hiérarchie militaire, l'uniforme et le badge présentent quelques légères variations pour distinguer les membres, les responsables du club et les consuls. Par exemple, chaque consul doit arborer un morceau de velours écarlate sous son badge de manière qu'il dépasse légèrement de chaque côté afin que le titre soit plus facilement reconnaissable⁴². Critiqué pour son inconvénient, l'uniforme est cependant abandonné officiellement en 1907, bien que les membres du CTC commencent déjà à y renoncer dès 1892⁴³.

L'établissement de réseaux avec des organes internationaux de tourisme vélocipédique renforce encore l'appartenance bourgeoise du CTC. Ces connexions transnationales sont une réaction à la croissance du mouvement ouvrier dans le monde occidental et reposent sur des cercles de sociabilité essentiellement masculins et bourgeois. À la fin du XIX^e siècle, l'anglophilie est répandue à l'échelle mondiale et les milieux bourgeois sont notablement influencés par la culture et l'idéologie britanniques. Ainsi, les autres pays sont désireux d'adopter non seulement les sports anglais, mais aussi les codes de conduite associés au *gentleman amateur*. Au début des années 1880, les cyclistes britanniques et américains, en particulier les représentants de la *League of American Wheelmen* (LAW), entretiennent des relations réciproques. La LAW est fondée en 1880 – année qui voit également l'établissement d'une division américaine du CTC. Les membres de la LAW font alors un tour de la Grande-Bretagne qui se conclut par une présentation et un repas en leur honneur organisés par le CTC⁴⁴.

Plus tard, en juillet 1897, un congrès international réunissant différents organes européens de tourisme vélocipédique est organisé à Amsterdam et en Belgique. L'objectif est de former une Union internationale des Touring clubs. En présence d'un délégué de la CTC, le président de l'Union néerlandaise de cyclisme, Edo Bergsma

⁴² *Bicycle Touring Gazette Monthly Circular*, 01.1880, pp. 127-28; 08.1880, p. 15.

⁴³ LIGHTWOOD James T, *The Cyclists' Touring Club Being The Romance of Fifty Years' Cycling*, London, The Cyclists' Touring Club, 1928, pp. 213-16.

⁴⁴ *Bicycle Touring Gazette Monthly Circular*, 07.1880, pp. 250-51.

(alors bourgmestre d'Enschede), tient un discours d'ouverture dans lequel il « *exprim[e] le souhait que les discussions mènent non seulement au développement d'un tourisme vélocipédique international, mais aussi à une forme d'encouragement d'un sentiment d'amitié et d'estime internationales* »⁴⁵. Ainsi, la fondation d'une ligue internationale est entérinée à l'occasion d'un congrès tenu en 1899 à Londres. Ce rassemblement révèle la sensibilité de la Grande-Bretagne quant à la place qu'elle occupe dans les affaires mondiales. Le CTC fait preuve d'un enthousiasme modéré quant à la ligue et le représentant britannique ne manque pas de rappeler aux autres délégués que le CTC est le doyen des Touring clubs⁴⁶. De manière générale, le congrès souligne, d'une part, une exigence croissante en matière de liberté de mouvement à travers l'Europe et, d'autre part, l'importance et la structuration accrues de l'industrie touristique. Le congrès veut notamment faciliter les déplacements des cyclistes en abattant toutes les barrières douanières relatives au tourisme international. Notons que le CTC conclut en 1891 déjà une entente avec le gouvernement français pour ses membres: s'ils présentent leur carte d'adhérent aux douanes, aucun certificat de réexportation n'est requis pour leur bicyclette. En 1897, plus de 50 000 membres du CTC ont déjà profité de cette mesure. En outre, le congrès veut normaliser et simplifier le tourisme dans différents pays, ce qui implique l'offre des mêmes avantages à tous les membres de la ligue auprès des hôtels et auberges en Europe et une certaine uniformité au niveau des panneaux de danger, des guides et des cartes⁴⁷.

Tourisme, paysage et « Englishness »

Le tourisme offre la possibilité aux cyclistes de découvrir leur nation. Mais quel type de nation rencontrent-ils durant leurs excursions? Et surtout, qu'espèrent-ils y trouver et dans quel contexte se forme leur

⁴⁵ *CTC Gazette*, 09.1897, pp. 373-75.

⁴⁶ *CTC Gazette*, 07.1899, pp. 362-66.

⁴⁷ *CTC Gazette*, 09. 1897, p. 375.

regard? De plus, dans quelle mesure ce regard est-il fondé sur les critères contemporains qui définissent alors la Grande-Bretagne en tant qu'État-nation?

Le tourisme est autant affaire d'idées préconçues que de lieux et d'espaces précis. Ici, la modernité est assimilée à la nostalgie, le tourisme vélocipédique renforçant et remodelant la définition de l'«*Englishness*»⁴⁸. En effet, pour de nombreux cyclistes, l'activité touristique représente ce qu'Alun Howkins définit comme «*l'idéologie de l'Angleterre*». Ainsi, en raison de l'urbanisation rapide, cette «*Englishness* est largement basée sur un caractère rural et postule qu'une part importante de l'idéal anglais se trouve dans les campagnes»⁴⁹. En 1851, pour la première fois, plus de la moitié de la population de l'Angleterre et du Pays de Galles vit dans des régions urbaines. Parallèlement, la population augmente fortement, passant de 9 millions en 1801 à 32,5 millions à la fin du siècle, une dynamique qui accentue les inquiétudes liées à cette urbanisation drastique et exacerbe un désir et une nostalgie autour des paysages ruraux et d'un style de vie alors envisagé comme étant en voie rapide de disparition⁵⁰. Le cyclisme met ainsi en lumière les liens de plus en plus complexes entre l'urbain et le rural, ainsi que les valeurs contradictoires de la modernité en général. À la fin du siècle, le tourisme vélocipédique s'inscrit donc dans un mouvement anti-urbain plus large qui englobe l'Europe de l'Ouest⁵¹.

Au cours du XIX^e siècle, ce processus de construction de l'identité nationale anglaise est appuyé par les efforts soutenus de l'État pour définir les lieux et les peuples de Grande-Bretagne, un processus qui influe sur la perception qu'ont les Britanniques de leur pays, de ses paysages, de son histoire et de son héritage. Par exemple, le *Local Government Act* de 1888

⁴⁸ ZUELOW Eric G. E., *A History of Modern Tourism...*, p. 89.

⁴⁹ HOWKINS Alun, «The Discovery of Rural England», in: COLLS Robert and DODD Phillip (éds.), *Englishness: Politics and Culture 1880-1920*, Beckenham, Kent, 1986, p. 62.

⁵⁰ https://www.visionofbritain.org.uk/text/chap_page.jsp?t_id=SRC_P&c_id=48&cpub_id=EW1901GEN, consulté le 03.01.2023.

⁵¹ HOLT Richard, «The Bicycle, the Bourgeoisie and the Discovery of Rural France, 1880-1914», *British Journal of Sports History*, vol. 2, n°2, 1985, p. 138.

réactive l'idée ancienne du « comté », tandis que les cartes d'*Ordnance Survey* jouent un rôle important dans l'élaboration d'un sentiment d'identité; deux développements appuyés par le caractère insulaire de la Grande-Bretagne et le sentiment que cette terre a besoin d'être défendue. De plus, comme le note Robert Colls, une portion de plus en plus large de la population jouit du droit de consulter ces cartes et de parcourir ces routes. Rouler à travers le pays, l'observer, en apprendre davantage et le nommer: autant d'aspects qui deviennent alors des plaisirs de masse⁵². En 1903, le CTC collabore avec Bartholomew's, une maison reconnue d'édition de cartes, pour produire un nouveau guide pour les cyclistes, la topographie devant y être indiquée d'un point de vue spécifique à la pratique. Il est prévu que toutes les routes de Grande-Bretagne ainsi que les collines et les descentes présentant un danger et les endroits dignes d'intérêt y figurent⁵³.

La littérature contemporaine liée au tourisme vélocipédique contient d'autres conceptions relatives à la Grande-Bretagne et à la perception antique de son histoire. Pendant le *boom* cycliste des années 1890, le *Daily Mail* tient régulièrement des rubriques consacrées au tourisme, tandis qu'en 1900, le magazine *Cycling* – qui traite principalement du versant sportif de la pratique – propose une rubrique régulière sur l'activité touristique⁵⁴. De son côté, la *CTC Gazette* remplit la fonction de guide pour les membres du club, renforçant le lien entre tourisme, cyclisme et identité nationale. Les guides et les récits de voyage véhiculent ainsi des acceptions liées aux panoramas, aux lieux, aux paysages, aux bâtiments, aux reliques, aux ruines et à d'autres sites notables. De fait, la littérature cyclotouriste contribue largement à l'idéalisation de la « vue » (« *view* »). Ce processus trouve son origine à la fin du XVIII^e siècle, lorsque l'essor de l'alpinisme donne naissance à l'idée de l'itinéraire pittoresque. L'apparition de l'alpinisme en tant que loisir, surtout dans le Lake District – dans la région située au nord des agglomérations de Manchester ou Leeds –, et ses liens avec la littérature

⁵² COLLS Robert, *Identity of England*, Oxford, Oxford University Press, 2002, p. 230.

⁵³ *CTC Gazette*, 06.1903, p. 318.

⁵⁴ Par exemple: *Daily Mail*, 07.04.1899, p. 6; *Cycling*, 28.04.1900, pp. 322-23, 21.07.1900, pp. 34-35.

des poètes romantiques jouent un rôle essentiel dans la légitimation de l'importance culturelle du concept de la «vue». Les alpinistes peuvent «voir» d'une manière nouvelle, ce qui amplifie une certaine sensibilité romantique, notamment avec l'ascension du Scafell Pike par Dorothy Wordsworth⁵⁵. Il faut aussi préciser que la *CTC Gazette* est publiée durant une période de nationalisme accru et que les récits relatifs aux sites historiques témoignent d'une relation spécifique au passé. L'histoire étant essentielle à la formation des identités nationales, les guides ne sont donc pas neutres et constituent, au contraire, une forme précoce de projection d'un sentiment d'héritage commun.

Les cyclistes des classes supérieures produisent déjà des comptes rendus de voyage avant la naissance de la *CTC Gazette*. En 1875, *Field*, un journal sportif de la bourgeoisie, publie un texte à propos d'un voyage de Londres à Land's End dans les Cornouailles, l'article est de la plume de «Facilis Descensus», issu du club cycliste amateur de Londres. Le récit comporte des renseignements sur l'état des routes, le temps, la nourriture et les boissons consommées, les endroits où dormir, ainsi que sur les vues et paysages observés. Avec ses compagnons, l'auteur s'arrête notamment pour s'imprégner de la vue de Long Bredy dans le Dorset, qu'il décrit comme la plus belle scène observée durant le voyage. En outre, il note qu'à Tavistock, dans le Devon, se trouvent de nombreux points d'intérêt pour les touristes⁵⁶.

L'analyse d'un échantillon aléatoire montre que les pages de la *CTC Gazette* sont remplies de récits de voyage similaires effectués en Grande-Bretagne et en Europe. Ceux-ci ont aussi pour fonction de raconter l'histoire des Îles britanniques en insistant sur l'aspect champêtre. Le premier récit publié dans la *CTC Gazette*, intitulé *Across Dartmoor to the Land's End*, remonte à 1881 et paraît dans une rubrique qui est pérennisée par la suite sous le titre de *Wheel Wanderings (Promenades à bicyclette)*. Après la traversée du fleuve Tamar et l'arrivée en Cornouailles, les deux cyclistes notent que le comté commence: «Avec une colline très longue et rocailleuse qui se termine sur Hingston Down, appelé ainsi en

⁵⁵ ZUELOW Eric G. E, *A History of Modern Tourism...*, chap. 2.

⁵⁶ *Field*, 25.12.1875.

*raison d'une bataille à laquelle le chef saxon, Hengist, aurait pris part. De ce point, on peut avoir une belle vue sur les deux comtés; les tors rocheux de Dartmoor forment un arrière-plan magnifique à l'est.»*⁵⁷

Ces quelques phrases traduisent un sens marqué de l'histoire antique combiné à une perspective idéalisée du paysage.

Les récits publiés à la suite de ce premier texte répondent à la même tendance. Sans surprise, le Lake District s'avère être une destination populaire pour les membres du CTC en raison de sa proximité avec la nature et le mouvement romantique. En 1884, un correspondant effectuant un tour « *des lacs jusqu'à Londres* » (« *The Lakes to London* ») exprime combien « *la relation avec ces lacs étincelants, ces vallées souriantes et ces collines éternelles engendre une meilleure appréciation et une conception plus proche de la vérité de l'École des lacs* »⁵⁸. En 1897, toujours dans la rubrique *Wheel Wanderings*, une membre raconte son voyage dans le Devon, récit qu'elle accompagne d'un croquis d'une chaumière, invoquant ainsi un passé rural. S'adressant aux individus désireux d'échapper aux réalités de l'urbanisation, elle déclare que : « *Pour les amateurs de la vraie campagne anglaise, jusqu'à présent protégée du démon des piètres constructeurs et des orgues de Barbarie, il n'exist[e] pas d'endroit plus charmant que les petits villages de l'Ancien Monde dans les vallées au nord de l'Exmoor.* »⁵⁹

Elle mentionne aussi le château de Dunster, datant du xvi^e siècle, endommagé pendant la guerre civile et dont se sont emparées les *Roundheads* à la suite d'un siège, construction située à un peu plus de six kilomètres des ruines de l'Abbaye de Cleeve. Elle conclut que « *pour ceux qui souhaitent unir le cyclisme à la pratique du croquis, à la botanique ou aux simples flâneries dans les bois et les landes, le comté d'Exmoor représente la destination idéale* »⁶⁰. De manière presque insolite, elle ajoute enfin qu'il s'agit : « *D'un endroit radicalement sauvage et primitif, un paradis pour les animaux et les oiseaux, une terre de poésie et de rêves, où chacun*

⁵⁷ *CTC Gazette*, 12.1881, p. 15.

⁵⁸ *CTC Gazette*, 09.1884, p. 308.

⁵⁹ *CTC Gazette*, 01.1897, pp. 26-27.

⁶⁰ *CTC Gazette*, 01.1897, pp. 26-27.

peut tisser de charmantes fantaisies et imaginer des lutins et des brownies se balancer dans les branches des vieux arbres noueux ou tenir des conclaves de haute importance au clair de lune dans les clairières boisées.»⁶¹

Accentuant encore son statut de relais de l'héritage national anglais, la *CTC Gazette* publie en 1898 une série d'articles intitulée *The Cyclist's Guide Book to English Architecture (le Guide du cycliste sur l'architecture anglaise)*, lequel contient un chapitre consacré aux anciens châteaux de Grande-Bretagne, de l'époque préromaine à l'époque édouardienne (XIII^e siècle)⁶².

Les idées de l'«*Englishness*» se forment également à travers l'engouement nouveau pour la photographie, et de nombreux récits dans la *CTC Gazette* sont progressivement accompagnés de clichés. Pendant les années 1880, bicyclette et photographie deviennent synonymes de modernité. À partir du milieu des années 1890, des appareils plus petits sont développés : plus légers, meilleur marché, ils contiennent une pellicule et complètent ainsi l'invention de la bicyclette de sûreté (*safety bike*). De plus, le cyclisme s'impose comme un aspect essentiel du *Photographic Survey Movement*, un mouvement photographique visant à documenter le patrimoine anglais, entre 1885 et 1918. Dans une certaine mesure, la mobilité individuelle des cyclistes leur permet de faire des clichés où et quand ils le souhaitent, un phénomène que Sara Dominici nomme «*le regard en mouvement*»⁶³. Ces images, qui complètent les récits, deviennent monnaie courante dans les publications cyclistes, renforçant encore le lien entre cyclisme, «*Englishness*» et idéologie rurale.

L'association entre pratique cycliste et vision bucolique de l'Angleterre se prolonge tout au long du xx^e siècle. Par exemple, les croquis de Frank Patterson sont publiés dans la *CTC Gazette* et dans la revue *Cycling* de 1893 jusqu'à sa mort, en 1952. Par son style – marqué

⁶¹ *CTC Gazette*, 01.1897, pp. 26-27.

⁶² *CTC Gazette*, 12.1898, p. 681.

⁶³ DOMINICI Sara, «*Cyclo-Photographers*», Visual Modernity, and the Development of Camera Technologies, 1880s-1890s», *History of Photography*, vol. 42, n°1, 2018, pp. 46-60.

par des traits de stylo très fins et allongés –, il « décrit des scènes et des paysages ruraux, ainsi que de charmants bâtiments campagnards », qui se font alors les représentants traditionnels d'une Angleterre qui n'existe plus, si ce n'est sous la forme d'une idylle rurale britannique mythifiée, alors en voie de disparition⁶⁴.

Le CTC après 1900...

En 1889, sur une photographie publiée dans *Cycling*, on peut voir plusieurs voitures, accompagnées de leur propriétaire, parquées au milieu des mégalithes de Stonehenge. Il est possible de voir en ce cliché un symbole du caractère changeant de la modernité de la fin du siècle et du tourisme en lui-même⁶⁵. La bourgeoisie se sert désormais de moyens modernes, plutôt que de la bicyclette désormais démodée à ses yeux, pour s'inscrire dans une relation de proximité avec les monuments anciens. Ainsi, la voiture et la motocyclette remplacent bientôt la bicyclette comme symbole de prestige bourgeois et modifient les expériences touristiques de cette classe sociale. À ce titre, même le secrétaire du CTC et éditeur de la *CTC Gazette*, ER Shipton, adopte l'automobile. Les répercussions à court terme des premiers développements de la voiture sur le CTC sont frappantes, le nombre de membres chutant à 14 569 en 1914. En 1906, le CTC tentait d'incorporer une section automobile et de changer son nom en *Touring Club*, mais cette proposition n'est finalement pas adoptée. Si la bourgeoisie délaisse abondamment le CTC, elle n'est pas tout de suite remplacée par les ouvriers qui, malgré des moyens plus importants leur permettant alors de s'offrir une bicyclette, manquent toutefois de temps libre en l'absence de congés payés. Le coût de l'adhésion au CTC constitue aussi un élément à prendre en compte : en 1894, la cotisation annuelle s'élève à cinq *shillings*, un montant considérable

⁶⁴ HILTON Tim, *One More Kilometre and We're in the Showers: Memoirs of a Cyclist*, London, HarperCollins, 2004, pp. 81-86. Patterson dessine principalement pour *Cycling*.

⁶⁵ *Cycling and Moting*, 25.11.1899, p. 429.

révéléateur du souhait initial du club d'exclure les classes laborieuses. Quelques années plus tard, le CTC paie le fruit de ses décisions mais, malgré la diminution en termes de membres et un statut sur le déclin, la perception du tourisme vélocipédique reste inchangée. Ainsi, la *CTC Gazette* continue de projeter une image bucolique de la pratique au moyen de récits – riches en descriptions visuelles depuis le sommet de collines, de panoramas et de visites de chaumières anglaises pittoresques – et d'indications de lieux historiques présentant un intérêt pour les lecteurs. Il est difficile d'établir à quel point ces idées sont assimilées et acceptées en tant que vérité, au sens littéral du terme. Toutefois, dans les années 1930, les membres du club sont de plus en plus issus du prolétariat, et ce sont désormais eux qui relaient les idées de l'Angleterre rurale.

Sébastien Cala (Université de Lausanne)

**Les Championnats du monde FIS de ski alpin.
Un outil de promotion du tourisme alpin ?
(1930-1939)**

Si le ski alpin est aujourd'hui la discipline phare de la Fédération internationale de ski (FIS), il n'en a pas toujours été ainsi. Lors de la création de cette dernière, la modalité «alpine» du ski n'est en effet pas reconnue; seuls le ski de fond, le saut à ski et le combiné nordique sont officiellement pratiqués sous l'égide de la FIS¹. C'est à la suite de l'impulsion des pays des Alpes et des représentants britanniques que le ski alpin devient en 1930 une pratique reconnue par l'instance internationale². Dès lors, à l'image de ce qui a cours dans les disciplines nordiques, des «Courses FIS» – aujourd'hui appelées Championnats du monde – sont organisées dès l'hiver suivant à Mürren, en Suisse. De 1931 à la Seconde Guerre mondiale, ces événements se déroulent uniquement dans des stations alpines, à l'exception de 1939 en

¹ ALLEN John, *The Culture and Sport of Skiing: From Antiquity to World War II*, Amherst, University of Massachusetts Press, 2007.

² HOLT Richard, «An Englishman in the Alps: Arnold Lunn, amateurism and the invention of alpine ski racing», *The International Journal of the History of Sport*, vol. 9, n° 3, 1992, pp. 428-430.

Pologne. Sur cette période, la Suisse accueille par exemple quatre fois l'événement, qui regroupe l'ensemble des meilleurs skieurs et skieuses du monde. À une époque où il n'est pas encore nécessaire d'avoir des remontées mécaniques et des pistes à fort dénivelé pour organiser ce type de concours³, cette hégémonie des stations alpines, particulièrement en ce qui concerne la Suisse, interroge.

Dans cette contribution, il est donc question, d'une part, d'analyser les enjeux qui entourent l'organisation des Courses FIS avant la Seconde Guerre mondiale. D'autre part, de questionner les liens qui existent entre des acteurs touristiques et une fédération sportive internationale. Finalement, d'étudier la manière dont les acteurs touristiques font la promotion des Courses FIS.

Les relations entre sports d'hiver et tourisme ont été passablement questionnées ces dernières années au sein de la littérature scientifique. Pierre-Olaf Schut et Eric Levet-Labry relèvent notamment le rôle important que joue le Touring club de France dans le développement du tourisme hivernal dans l'Hexagone, ainsi que pour l'obtention des Jeux olympiques de 1924⁴. Sébastien Cala et Grégory Quin mettent en lumière la constitution d'un réseau d'acteurs conjointement actifs dans le ski de compétition et dans le tourisme en Suisse, notamment durant l'entre-deux-guerres⁵. Dernièrement, Grégory Quin relève aussi le rôle prépondérant des acteurs touristiques dans l'organisation des Jeux olympiques à Saint-Moritz en 1928⁶. Dans ces différentes contributions, on ne retrouve toutefois pas de travaux qui s'arrêtent

³ La modalité « alpine » du ski est encore très récente et les premières remontées mécaniques en Europe ne datent que du milieu des années 1930.

⁴ SCHUT Pierre-Olaf, LEVET-LABRY Eric, « Les relations entre tourisme et sport autour des Jeux olympiques de 1924 », *STAPS*, vol. 105, n° 3, 2014, pp. 37-49. Voir également : SCHUT Pierre-Olaf, « Les innovations du Touring club de France dans le développement des sports d'hiver (1908-1914) », *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 47-61.

⁵ CALA Sébastien, QUIN Grégory, « Le ski... un sport "alpin" et dirigé par des Suisses? », *STAPS*, vol. 125, n° 3, 2019, pp. 89-105.

⁶ QUIN Grégory, « When the hoteliers were organizing the winter Olympic games. Beyond the local networks in St. Moritz in 1928 », *Journal of Convention & Event Tourism*, vol. 24, n° 2, pp. 1-23.

sur l'action d'acteurs touristiques au sein même d'une fédération internationale. En cela, le présent texte propose une approche inédite.

Pour réaliser cette recherche, nous nous sommes basé sur un corpus d'archives varié, comprenant notamment la correspondance de l'Association suisse des clubs de ski (ASCS), ainsi que les procès-verbaux des Congrès de la FIS. Une analyse de sources iconographiques, spécifiquement les affiches de différentes Courses FIS, permet par ailleurs de relever la manière dont sont promues ces compétitions par les acteurs touristiques. Enfin, ces informations sont complétées avec des archives de presse, à savoir celles de *La Tribune de Lausanne* et celles de la *Neue Zürcher Zeitung* qui permettent de porter un regard sur l'évolution du traitement médiatique accordé aux Courses FIS de ski alpin dans l'entre-deux-guerres.

Dans le développement suivant, il est tout d'abord question du rôle des acteurs touristiques dans le processus de reconnaissance de la modalité alpine du ski au sein de la FIS, ainsi que dans la mise en place et l'attribution des premières Courses FIS. Une large partie de cette recherche est ensuite consacrée à la manière dont les acteurs touristiques promeuvent les Courses FIS, notamment au travers d'une analyse de sources iconographiques. Enfin, une revue de presse est effectuée afin d'évaluer l'évolution de la couverture médiatique de ces compétitions.

La mise en place des Courses FIS

Après plusieurs tentatives infructueuses dès 1910 pour fonder une association internationale de ski⁷, la Fédération Internationale (FIS) voit finalement le jour durant la Semaine olympique de Chamonix en

⁷ CALA Sébastien, « Entre “germanophilie” et “bons offices” : l'Association Suisse des Clubs de Ski durant les premiers temps de l'institutionnalisation du ski international (1905-1924), in BUSSET Thomas, ENGEL Peter (éds.), *Surmonter les frontières à ski – Grenzen überwinden mit Ski*, Neuchâtel, CIES, 2021, pp. 113-130.

1924⁸ – requalifiée en «Jeux olympiques» une année plus tard⁹. Dès lors, les membres de cette nouvelle instance ne tardent pas à valider l'organisation annuelle de Courses FIS, regroupant les meilleurs athlètes de chaque association nationale. Un premier essai avait déjà été réalisé à l'occasion du Congrès du ski international en Tchécoslovaquie en 1923. Les compétitions qui y ont lieu n'ont pas de titre ou «label» propres, mais les associations nationales, notamment d'Europe centrale, s'y donnent rendez-vous et il semble que cet événement soit une réussite¹⁰.

À l'occasion du Congrès fondateur de la FIS à Chamonix, le colonel Albert Weber (? – 1955), premier président de l'ASCS fondée en 1904, prend l'initiative de proposer l'instauration de compétitions annuelles regroupant les athlètes de toutes les associations membres de la FIS, sur la base des compétitions tchèques de l'année précédente.

Il est à souligner que les considérations qui amènent à la mise en place de ce modèle de compétitions ne sont pas uniquement sportives. Lors des discussions, Albert Weber commence en effet son argumentation par des réflexions sur l'aspect financier: «*Afin d'éviter aux participants des frais de déplacement considérables pour se rendre aux divers concours internationaux, j'estime qu'il y aurait lieu [...] de choisir chaque année, d'un commun accord, un concours international auquel se rendraient, de préférence, tous les skieurs étrangers.*»¹¹

Cela permet de rappeler qu'au début du xx^e siècle, le ski est un sport amateur, géré bénévolement et que les associations nationales ont des budgets restreints. C'est une nouvelle fois en Tchécoslovaquie que les associations membres de la FIS se retrouvent en 1925¹².

⁸ ALLEN John B., *The Culture and Sport of Skiing...*

⁹ ARNAUD Pierre, TERRET Thierry, *Le Rêve Blanc, Olympisme et Sport d'hiver en France, Chamonix 1924, Grenoble 1968*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, p. 25.

¹⁰ Archives de la Fédération internationale de ski (désormais AFIS), Procès-verbal du VIII^e Congrès international de ski, Chamonix, 1924, FIS Congress 1914, p. 23.

¹¹ AFIS, Procès-verbal du VIII^e Congrès international de ski, Chamonix, 1924.

¹² Archives de l'Association suisse des clubs de ski (désormais AASCS), Courrier du président de l'Association tchécoslovaque de ski au Président de l'ASCS, 16.03.1925, cote: SSV 53.

Rapidement, des propositions alternatives à celle d'Albert Weber sont émises, notamment par les Tchécoslovaques qui, à la suite des joutes de 1925, souhaitent en effet pérenniser l'organisation de compétitions entre nations d'Europe centrale et créer un championnat bisannuel, prenant place entre les Congrès de la FIS¹³. De fait, il s'agirait d'une compétition supplémentaire d'envergure qui exclut par ailleurs les athlètes états-uniens ou extra-européens. L'idée n'est vraisemblablement pas très bien perçue par les représentants de l'instance internationale puisqu'à l'automne suivant, les Tchécoslovaques revoient leurs ambitions à la baisse et proposent d'organiser des compétitions annuelles entre athlètes tchèques, suisses et italiens¹⁴. Cette dernière proposition n'est pas sans rappeler ce qui est mis en place au début du xx^e siècle avec les compétitions de la *Mitteleuropa Skiverband*, association regroupant l'Autriche, la Suisse ainsi que l'Allemagne et dont les objectifs dépassent largement le cadre sportif¹⁵. Rien n'indique toutefois que ces concours initiés par l'association tchécoslovaque voient le jour dans les faits.

La modalité lancée par Albert Weber lors du Congrès de 1924 perdure pour sa part. En faisant cette proposition, le président de l'ASCS pose la première pierre de ce qui devient ensuite les Courses FIS, puis les Championnats du monde. Par la même occasion, il crée un événement unique dans le milieu du ski qui se distingue des autres occurrences par son prestige et son ampleur. En effet, en réunissant l'ensemble des meilleurs skieurs internationaux, les organisateurs de ces joutes ont l'assurance d'une participation relevée et nombreuse, tout en apportant également de l'intérêt pour le public, qui a l'occasion d'observer des athlètes de renommée internationale. Il s'agit là d'un attrait publicitaire non négligeable pour les organisateurs et les acteurs touristiques des sites hôtes.

¹³ AASCS, Courrier du président de l'Association tchécoslovaque de ski au Président de l'ASCS, 16.03.1925, cote: SSV 53.

¹⁴ AASCS, Courrier du président de l'Association tchécoslovaque de ski au président de l'ASCS, 21.10.1925, cote: SSV 53.

¹⁵ ENGEL Peter, «The Discursive Construction of National Identity through the Swiss Magazine *SKI* Before World War I», *The International Journal of the History of Sport*, vol. 30, n° 6, 2013, pp. 598-616.

Au début du ^{xx}^e siècle, il est aussi à souligner que nombre d'organisateur·s de compétitions s'assurent la présence d'athlètes scandinaves au départ. Leur présence, bénéfique pour améliorer la qualité technique des athlètes locaux, est aussi mise en avant dans les médias, au travers d'annonces publicitaires¹⁶. L'intérêt pour les organisateur·s est en effet d'augmenter le prestige de leurs compétitions et d'attirer un public nombreux.

Quels acteurs pour la promotion des premières Courses FIS de ski alpin ?

Comme relevé précédemment, la modalité «alpine» du ski est officiellement reconnue par la FIS lors du Congrès de 1930¹⁷. Dès lors, des compétitions de descente et de slalom peuvent être organisées sous l'égide de l'instance internationale et figurer au calendrier officiel de cette dernière.

Deux hommes s'investissent particulièrement dans le processus qui mène à la reconnaissance du ski alpin par la FIS, à savoir le Britannique Arnold Lunn (1888-1974) et le Suisse Karl Dannegger (1895-1980)¹⁸. Le premier est un promoteur touristique implanté dans l'Oberland bernois, pionnier du ski alpin et représentant britannique au Congrès de la FIS depuis 1928¹⁹. Le second est un avocat également établi dans l'Oberland bernois, président de l'ASCS de 1924 à 1928 et représentant helvétique au conseil exécutif de la FIS de 1928 à 1932²⁰. Via son association nationale, Lunn propose d'intégrer les courses de slalom et de descente au règlement des compétitions de la FIS dès le

¹⁶ CALA Sébastien, «Ski et tourisme dans la Vallée de Joux, à la croisée des intérêts sportifs et touristiques (1899-1939)», *Entreprises et Histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 67-68.

¹⁷ HOLT Richard, «An Englishman in the Alps...», pp. 428-429.

¹⁸ CALA Sébastien & QUIN Grégory, «Le ski... un sport "alpin"...», p. 93.

¹⁹ HOLT Richard, «An Englishman in the Alps...», pp. 421-432.

²⁰ ZÜRCHER Christoph, «Dannegger, Karl», *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2004, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/043835/2004-03-19/>, consulté le 04.01.2023.

Congrès de 1928. Si cette proposition n'obtient pas de majorité, le Congrès de la FIS approuve qu'une période d'essai soit mise en œuvre et qu'un rapport sur les compétitions soit transmis au Comité exécutif dans un délai d'une année²¹. Au Congrès suivant, le rapporteur de la commission chargée d'étudier la question et de préavis en faveur ou non d'une intégration des courses de slalom et de descente au règlement des concours internationaux de ski n'est autre que Karl Dannegger²², qui rend un rapport particulièrement favorable à la reconnaissance de la modalité «alpine» du ski par la FIS. Ce constat n'est pas une surprise: Dannegger est en effet membre puis président de la section de Blümisalp (Adelboden) du Club alpin suisse (CAS), section comptant un ski-club rattaché à l'ASCS. Dès lors, il est fortement lié à Adelboden, station qui connaît un essor touristique important depuis le début du xx^e siècle et qui s'investit de manière importante en faveur du ski alpin dans les années 1930 en développant notamment une empreinte solide dans le calendrier de compétition²³. Par ailleurs, Dannegger est à cette période président du Tribunal de Thoun et devient par la suite juge fédéral, tout en étant membre du Parti des paysans, artisans et bourgeois (PAB, à droite du spectre politique)²⁴, une formation alors très importante dans le canton de Berne et particulièrement dans l'Oberland²⁵. Il fait donc partie d'une certaine élite locale; élite qui favorise le développement touristique régional.

À la suite du vote qui entérine la reconnaissance du ski alpin par la FIS, le procès-verbal mentionne: «*Une invitation de la Fédération Anglaise d'organiser [sic] une course internationale de descente et de slalom, à Mürren, après les Concours de la FIS à Oberhof, en 1931, est acceptée.*»²⁶ Prévue en 1931, les compétitions d'Oberhof sont les

²¹ AFIS, Procès-verbal du X^e Congrès international de ski, St. Moritz, 1928.

²² AFIS, Procès-verbal du XI^e Congrès international de ski, Oslo, 1930.

²³ DUBLER Anne-Marie, «Adelboden», *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2009, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/000319/2009-11-12/>, consulté le 04.01.2023.

²⁴ ZÜRCHER Christoph, «Dannegger...».

²⁵ SKENDEROVIC Damir, «Union démocratique du centre (UDC)», *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2017, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/017389/2017-03-20/>, consulté le 03.03.2023.

²⁶ AFIS, Procès-verbal du XI^e Congrès international de ski, Oslo, 1930, p. 31.

Courses FIS ou Championnats du monde de ski nordique. Le Congrès de la FIS officialise donc la création de compétitions équivalentes dans les disciplines alpines et acte, dès 1930, une possible séparation entre les organisations des Championnats du monde de ski nordique et de ski alpin, toujours en vigueur actuellement. Ce dernier élément est rendu possible par le désintérêt des nations nordiques pour le ski alpin, élément déjà largement affirmé lors du congrès de 1928²⁷.

Il est intéressant de relever que la proposition d'organiser des Courses FIS de ski alpin émane de l'association britannique, représentée par Arnold Lunn. Ce dernier a basé une grande partie de ses activités de promotion touristique à Mürren, station au développement de laquelle il participe et où il organise depuis 1912 la fameuse « *Kandahar downhill ski race* »²⁸. L'organisation de ces compétitions à Mürren s'inscrit donc dans la stratégie de promotion touristique de la station et sert de fait aussi les intérêts privés de Lunn.

Le Britannique n'est pas le seul acteur du tourisme à porter les candidatures afin d'accueillir les Courses FIS de ski alpin. Lors du Congrès de 1932, les délégués doivent notamment attribuer l'organisation des compétitions de 1934. À cette occasion, c'est la Suède qui est choisie, aux dépens de la Hongrie. Toutefois, les représentants scandinaves annoncent que l'association suédoise de ski ne souhaite pas organiser des compétitions de slalom et de descente, préférant se concentrer sur les disciplines nordiques²⁹. John Michel (1879-1964), l'un des représentants helvétiques au Congrès, exprime alors l'intérêt de l'ASCS en ces termes dans le procès-verbal du Congrès :

« À l'occasion des courses qui doivent avoir lieu en 1934 en Suède, M. le Colonel Holmquist a déclaré hier au Comité de Direction qu'il ne pourrait pas être question d'organiser en Suède des courses de slalom et de descente. Évidemment, je n'ai pas eu le temps de consulter

²⁷ AFIS, Procès-verbal du X^e Congrès international de ski, St. Moritz, 1928.

²⁸ HOLT Richard, « An Englishman in the Alps... », p. 425.

²⁹ AFIS, Procès-verbal du XII^e Congrès international de ski, Paris, 1932.

l'Association Suisse, mais j'ai prévenu le Comité de la [FIS] que nous nous mettrions éventuellement sur les rangs pour l'organisation des courses internationales de slalom et de descente en 1934, à moins que le Comité de Direction, dans la séance qu'il tiendra l'année prochaine à Innsbruck, ne prenne d'autres dispositions.»³⁰

Cette proposition spontanée et acceptée démontre l'intérêt important que portent les stations de ski alpines, ici la Suisse, pour l'organisation de ces compétitions. Dans le même Congrès, l'Autriche s'est en effet portée candidate pour les compétitions de 1933³¹.

L'attribution des compétitions de 1935 est encore plus révélatrice des volontés des acteurs des pays alpins. Initialement, seule l'association tchécoslovaque dépose une candidature formelle pour l'organisation de ces joutes. Cette proposition ne convient pas à Arnold Lunn qui prend position lors du Congrès et propose que l'organisation des Courses FIS soit confiée à la Grande-Bretagne, sur territoire suisse³². Un long débat s'ensuit durant lequel les pays alpins, Autriche et Allemagne en tête, apportent leur soutien à Lunn. Ce dernier prend une position offensive et laisse clairement entendre que seules les nations alpines ont l'expérience nécessaire pour organiser ce type de compétition :

«Si vous prenez comme base le fond d'expérience acquise, je ne vois pas comment la descente et le slalom pourront être confiés à la Tchécoslovaquie. [...] Nous avons le même droit de demander que ces concours soient organisés par des gens plus expérimentés que vous [les représentants des pays scandinaves], d'exiger l'expérience nécessaire chez les gens qui organiseront la course de fond et le concours de saut.»³³

Un compromis est finalement trouvé : l'organisation des compétitions de ski alpin est confiée à la Grande-Bretagne, sur territoire suisse, et l'organisation des compétitions nordiques est confiée à la Tchécoslovaquie. Ce compromis est toutefois soumis à l'approbation du Comité exécutif de

³⁰ AFIS, Procès-verbal du XII^e Congrès international de ski, Paris, 1932, pp. 17-18.

³¹ AFIS, Procès-verbal du XII^e Congrès international de ski, Paris, 1932, pp. 17-18.

³² AFIS, Procès-verbal du XII^e Congrès international de ski, Paris, 1932, pp. 17-18.

³³ AFIS, Procès-verbal du XIII^e Congrès international de ski, Solleftea, 1934, p. 27.

la FIS, ainsi qu'à celle de l'ASCS qui apporte son soutien officiel à Lunn³⁴. Les Courses FIS de ski alpin sont ainsi organisées en 1935 à Mürren, dans le fief d'Arnold Lunn. Cet exemple met en évidence la volonté des territoires alpins de conserver leur prédominance pour ce qui concerne la pratique de la modalité alpine du ski.

La promotion des Courses FIS de ski alpin ou celle des stations hôtes ?

Comme mentionné précédemment, les acteurs du tourisme s'intéressent rapidement aux Courses FIS de ski alpin. Il faut toutefois en relativiser l'importance lors des premières éditions. Le fait d'ailleurs que la FIS ne choisisse les hôtes des compétitions qu'un ou deux ans à l'avance démontre qu'il ne s'agit pas encore d'événements majeurs demandant une préparation importante comme c'est le cas aujourd'hui.

Il n'empêche que l'intérêt est croissant et l'usage des Courses FIS pour promouvoir les stations l'est également. Deux éléments viennent corroborer ces affirmations : les affiches et autres prospectus en lien avec les compétitions et la couverture médiatique des événements. Concernant le matériel publicitaire entourant les événements, l'évolution est très marquée. Pour l'édition de 1931, l'affiche des Courses FIS est orientée sur la discipline, avec un skieur au centre (figure 1).

Si le nom de la station, Mürren, apparaît en grand, il n'y a pas de référence visuelle au paysage de la station ou aux infrastructures de cette dernière. Une autre inscription ressort particulièrement, à savoir : « *Die Renntage der Kanonen* », qu'il est possible de traduire par « Les jours de courses des canons », en référence à la vitesse des descendeurs ou descendeuses. Le ski alpin est ici clairement mis en avant.

En parallèle de cette affiche, le « *Kurvereins* » de Mürren, soit l'office du tourisme local, fait tout de même paraître du matériel publicitaire plus orienté sur le paysage de la station notamment (figure 2). Il n'est

³⁴ AFIS, Procès-verbal du XIII^e Congrès international de ski, Solleftea, 1934, p. 27.

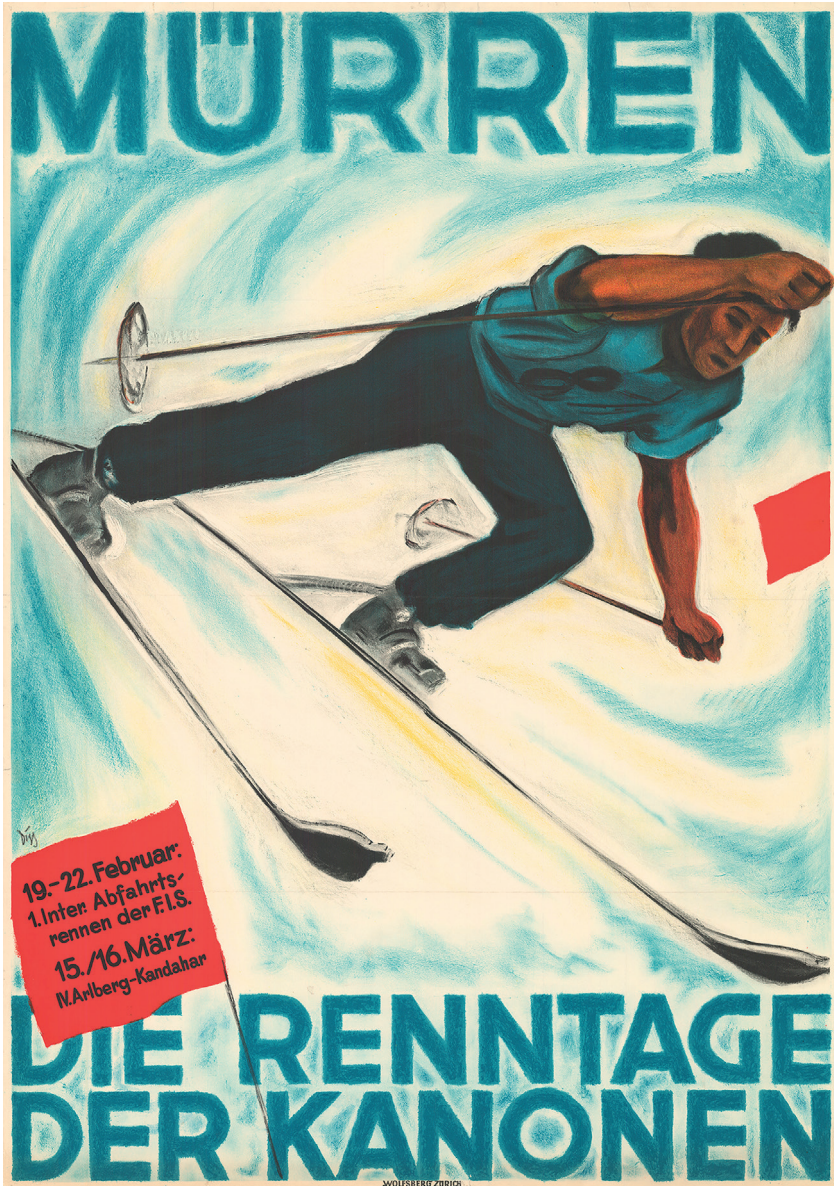


Figure 1 : affiche des Courses FIS, Mürren, 1931. WALTER DIGGELMANN Alex Walter, Imprimerie Wolfsberg Zürich, 127x90 cm. Collection : Basler Plakatsammlung, Schweiz.

pas fait mention des Courses FIS, mais un skieur passe tout de même entre des portes sur l’affiche publicitaire³⁵.

L’édition suivante (1932) a lieu en Italie, plus précisément à Cortina d’Ampezzo. L’affiche officielle des compétitions, dont les droits d’usage n’ont pu être obtenus, met davantage en valeur la station que celle de Mürren. Le skieur est encore bien mis en avant, mais s’inscrit toutefois dans un paysage de montagne. Par ailleurs, des informations techniques sont mentionnées afin de mettre en avant la station, notamment l’altitude du domaine skiable. Le nom de la région – les Dolomites – est également mentionné. L’affiche est par ailleurs également éditée en allemand, ce qui démontre une volonté clairement affichée d’attirer le public autrichien, proche de Cortina. En 1933, il existe aussi des affiches publiées dans plusieurs langues (figure 3).

Si l’affiche avec les deux skieurs élégants de profil est identique en allemand et en anglais, cette dernière version comporte la mention «*Austrian Federal Railways*», soit la compagnie fédérale autrichienne des chemins de fer. Cette publicité pour un acteur important du tourisme autrichien est, au vu des sources à disposition, une première sur les affiches des Courses FIS de ski alpin et de ski nordique. Il est aussi à relever que la région, à savoir le Tyrol, est également mise en avant, comme pour l’affiche de Cortina d’Ampezzo.

Le matériel publicitaire de l’édition de 1934 à Saint-Moritz, dont les droits n’ont pu être acquis, marque une évolution supplémentaire. Cette évolution ne se constate pas sur le visuel général où l’on retrouve un skieur au milieu d’un paysage blanc immaculé, mais sur l’usage qui en est fait³⁶.

En effet, certains prospectus en langue étrangère, en l’occurrence en français à destination du public belge, font état d’offres commerciales spécifiques avec des réductions sur les transports allant jusqu’à 50%. Le nom d’une agence de voyages figure même sur la page, juste en dessous des initiales de la FIS, bien visibles sur la poitrine du skieur. L’usage commercial des Courses FIS par les acteurs touristiques est ici clairement établi.

³⁵ RASE Karin, *Skisport in Kunst und Design*, Altenburg, Édition Leipzig, 2009, p. 37.

³⁶ RASE Karin, *Skisport in Kunst...*, p. 44.



Figure 2: affiche touristique de Mürren, 1931. LECOMTE André, Graphische Anstalt J.E. Wolfensberger, Zürich, 102x64 cm. Collection : Basler Plakatsammlung, Schweiz.



Figure 3: affiche des Courses FIS, Innsbruck, 1933, TROYER Johannes, W.U.B. Druck Innsbruck, 94x62 cm. New England Ski Museum.

En 1938, si l'état des sources ne permet pas de vérifier s'il y a aussi des offres promotionnelles comme à Saint-Moritz, l'affiche officielle des compétitions ne met même plus de skieur en avant (figure 4).

Une petite référence dans un rectangle rouge annonce les compétitions, mais c'est bien l'aspect touristique qui est mis en avant. Une jeune femme souriante témoigne de son plaisir à séjourner à Engelberg. Les montagnes enneigées et le téléphérique rappellent le lieu et mettent en avant le domaine skiable particulièrement moderne. Les Courses FIS sont ici un moyen de promouvoir la station.

Les Courses FIS: un événement touristique-médiatique d'importance ?

En parallèle à cette évolution du matériel publicitaire qui tend vers une appropriation des Courses FIS au profit de la promotion des stations, l'intérêt médiatique s'accroît au fil des éditions. Pour le vérifier, nous avons compulsé les archives du journal *La Tribune de Lausanne*, quotidien généraliste présentant une rubrique «Chronique sportive».

En 1931, l'édition des Courses FIS à Mürren n'est pas relatée dans le journal. Il est simplement fait mention dans l'édition du 23 février que les courses sont reportées à cause de fortes chutes de neige³⁷. Il n'y a toutefois aucun autre élément en lien avec ces compétitions et rien n'apparaît dans les éditions suivantes, même pas de résultats. C'est dire le faible impact qu'a eu cet événement, tout du moins en Romandie. Pour l'édition suivante, à Cortina d'Ampezzo, le journal ne fait que deux brèves mentions. La première, d'une dizaine de lignes, donne les résultats des Suisses³⁸. La seconde est une mention qui n'est pas directement liée aux Courses FIS: au travers d'un article promotionnel à propos d'une station de ski valaisanne, on relate que «*M. Furrer*,

³⁷ Auteur inconnu, «Manifestation renvoyée», *La Tribune de Lausanne*, 23.02.1931, p. 5.

³⁸ Auteur inconnu, «À Cortina d'Ampezzo, succès suisses», *La Tribune de Lausanne*, 07.02.1932, p. 3.



Figure 4: affiche des Courses FIS, Engelberg, 1938. MATTER Herbert, imprimerie C. J. Bucher, Lucerne, 102x64 cm. Bibliothèque nationale suisse, Berne.

champion de ski du monde [sic] en 1931, vient de se classer à nouveau premier aux courses nationales de Zermatt et aux F.I.S. de Cortina Ampezzo (concours internationaux des 4 et 5 février 1932)»³⁹. L'ajout de la parenthèse pour préciser la nature des compétitions est intéressant, et tend à démontrer que le grand public n'est pas encore au fait de ces joutes mondiales.

Pour l'édition de 1933, l'intérêt médiatique est croissant. Probablement aussi parce que l'ensemble des disciplines, nordiques et alpines, se déroulent au même endroit, à Innsbruck. Un article fait déjà un état des lieux de la forme des athlètes suisses près d'un mois avant les compétitions. L'auteur se questionne par ailleurs sur les futures sélections⁴⁰. Deux semaines plus tard, les noms des athlètes retenus sont présentés dans le journal⁴¹ et une fois les concours commencés, il y a un article pour chaque jour de compétition⁴². Il semble dès lors que l'intérêt et l'engouement pour les Courses FIS de 1933 soient plus importants que pour les éditions précédentes.

Par la suite, le traitement médiatique des compétitions est globalement similaire en termes de volume d'article. Il est toutefois à relever qu'à partir de 1935, *La Tribune de Lausanne* dispose d'un envoyé spécial sur place⁴³. Il faut attendre l'édition de 1938 pour voir une nouvelle évolution importante, avec les premières photographies des compétitions⁴⁴.

³⁹ M. B., «La vie sportive à Crans sur Sierre», *La Tribune de Lausanne*, 11.02.1932, p. 4.

⁴⁰ RIGASSI Vico, «Après les épreuves de St. Moritz», *La Tribune de Lausanne*, 11.01.1933, pp. 3-4.

⁴¹ Auteur inconnu, «L'équipe suisse pour Innsbruck», *La Tribune de Lausanne*, 23.01.1933, p. 6.

⁴² Auteur inconnu, «Les concours d'Innsbruck», *La Tribune de Lausanne*, 07; 08; 10; 11 et 14.02.1933.

⁴³ RIGASSI Vico, «Les Courses de la FIS à Mürren», *La Tribune de Lausanne*, 25.02.1935, p. 5.

⁴⁴ Auteur inconnu, «Courses de la FIS à Engelberg», *La Tribune de Lausanne*, 06.03.1938, p. 5.

Afin d'avoir une idée plus générale de la couverture médiatique des Courses FIS en Suisse, il est nécessaire d'effectuer une analyse similaire avec un autre média généraliste helvétique, la *Neue Zürcher Zeitung* (NZZ). L'intérêt pour les Courses FIS y est plus important qu'à *La Tribune de Lausanne*, tout du moins pour les premières éditions. Ainsi, le quotidien zurichois relate déjà l'édition de 1931 à Mürren au travers de trois articles, le premier dans l'édition du vendredi 20 février pour annoncer le programme des compétitions⁴⁵. Le deuxième article paraît le lendemain et fait un point de situation intermédiaire⁴⁶. Le dernier article est publié dans l'édition du lundi, édition où la place de la rubrique sport est généralement plus importante⁴⁷. La NZZ propose par ailleurs des articles fournis qui expliquent le scénario menant au report de certaines courses, quelques commentaires sur les entraînements ou les meilleurs skieurs et skieuses, et enfin les résultats. Cela reste toutefois encore assez restreint, à l'image de la couverture accordée aux Championnats suisses de ski dans le même journal. L'édition suivante, à Cortina d'Ampezzo en 1932, n'est relatée qu'au travers de deux articles⁴⁸. Il semble qu'à l'inverse de Mürren, la NZZ n'a pas de journaliste sur place. Il en va différemment pour l'édition de 1933 à Innsbruck, à laquelle le quotidien zurichois accorde huit articles entre le 6 et le 13 février. Les autres éditions des Courses FIS sont suivies globalement de la même manière par la NZZ, jusqu'à l'édition de 1938 à Engelberg. À l'instar de *La Tribune de Lausanne*, le quotidien zurichois intègre alors pour la première fois des photos des Courses FIS⁴⁹.

⁴⁵ Auteur inconnu, «F.I.S.-Rennen für Abfahrt und Slalom in Mürren», *Neue Zürcher Zeitung*, 20.02.1931, p. 2.

⁴⁶ Auteur inconnu, «F.I.S.-Rennen für Abfahrt und Slalom in Mürren», *Neue Zürcher Zeitung*, 21.02.1931, p. 2.

⁴⁷ Auteur inconnu, «Die Mürrener FIS-Rennen in Abfahrt und Slalom», *Neue Zürcher Zeitung*, 23.02.1931, p. 3.

⁴⁸ Auteur inconnu, «FIS-Skiwettkämpfe in Cortina d'Ampezzo», *Neue Zürcher Zeitung*, 07 et 08.02.1932.

⁴⁹ Auteur inconnu, «Engelberger Ski-Weltmeisterschaften» *Neue Zürcher Zeitung*, 07.03.1938, p. 13.

Cette brève revue de presse permet de tirer le constat que l'intérêt médiatique pour les Courses FIS croît de manière significative entre le début et la fin des années 1930. Cet intérêt, relativement modéré lors des premières éditions, devient significatif au fil des années. Les stations organisatrices et a fortiori les pays organisateurs voient leur visibilité renforcée. Les noms des stations apparaissent à plusieurs reprises, durant plusieurs jours d'affilée dans les médias. Ce ne peut être que positif pour les acteurs touristiques locaux qui, par ailleurs, profitent des compétitions pour remplir les trains et les hôtels. L'usage de la photographie dès 1938 fait encore augmenter cette visibilité, ceci particulièrement lorsque les images comprennent aussi des beaux paysages enneigés, comme c'est le cas dans la NZZ⁵⁰.

Cette évolution s'inscrit dans un contexte plus large. En effet, la période de l'entre-deux-guerres est marquée en Suisse par une réorientation des acteurs du tourisme vers le public indigène⁵¹. Des investissements importants sont consentis, avec le soutien des pouvoirs publics, pour développer les infrastructures de transport, hôtelières ou encore sportives – les remontées mécaniques notamment. L'organisation de compétitions sportives se popularise par ailleurs dans les stations⁵². Les Courses FIS, dont l'intérêt médiatique est croissant, s'inscrivent dès lors très bien dans la dynamique des années 1930 en Suisse, et plus globalement dans l'ensemble des stations de l'Arc alpin. Il n'est d'ailleurs pas étonnant de constater qu'outre la Suisse, l'Autriche est le seul pays qui accueille plusieurs fois les Championnats du monde de ski alpin. À ce propos, rappelons que la concurrence entre l'Autriche et la Suisse est importante dans les années 1930 en ce qui concerne le tourisme hivernal. Cette concurrence crée d'ailleurs des

⁵⁰ Auteur inconnu, «Die Innsbrucker FIS-Rennen», *Neue Zürcher Zeitung*, 13.02.1933, p. 3.

⁵¹ SCHUMACHER Béatrice, *Ferien. Interpretationen und Popularisierung eines Bedürfnisses, Schweiz 1890-1950*, Vienne, Böhlau, 2002.

⁵² TISSOT Laurent, SCHNEIDER Grégoire, «Hôtel et sport: quelles relations? L'exemple de la Suisse alpine (XIX^e siècle -1954)», *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 12-26.

tensions entre les différents acteurs touristiques en Suisse, menant à une réorganisation profonde⁵³.

Les Courses FIS de ski alpin, un outil de promotion touristique

L'organisation annuelle de Courses FIS est entérinée lors du Congrès fondateur de la FIS en 1924 à Chamonix, avec pour objectif premier de réunir les meilleurs athlètes lors d'un événement, notamment dans le but de limiter les frais de déplacement pour les fédérations nationales. En créant une compétition de ce type, les congressistes de la FIS mettent par ailleurs la lumière sur une manifestation spécifique, qui accueille plus d'athlètes et plus de membres d'encadrement que les autres compétitions du calendrier. L'intérêt pour le public est par ailleurs renforcé puisque les meilleurs skieurs et skieuses du monde sont présents, ce qui garantit des compétitions de grande qualité. Ces éléments assurément sont intéressants pour les acteurs touristiques, qui comptent un représentant d'importance au sein de la FIS, en la personne du britannique Arnold Lunn, dont les activités commerciales sont conséquentes dans les Alpes suisses. Il joue d'ailleurs un rôle prépondérant dans la reconnaissance de la modalité « alpine » du ski par l'instance internationale et dans la mise sur pied des premières Courses FIS de ski alpin. Par l'influence du Britannique et de ses collègues des pays alpins, la FIS attribue les huit premières éditions des Courses FIS à des associations nationales représentant le territoire alpin⁵⁴.

L'analyse du matériel publicitaire de ces compétitions démontre que les milieux touristiques s'approprient rapidement ces courses à des fins de valorisation des stations. Les exemples de Saint-Moritz en 1934 et Engelberg en 1938 sont certainement les plus marquants. Si

⁵³ QUIN Grégory, « De la cure d'air à l'or blanc. Une "Interassociation Suisse pour le Ski" face aux enjeux de l'essor du ski en Suisse (années 1920 – années 1960), *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 22, 2017, pp. 141-142.

⁵⁴ Voir la contribution de Susan Barton dans le présent ouvrage.

l'intérêt médiatique est à relativiser pour les deux premières éditions, il croît très clairement à partir des joutes d'Innsbruck en 1933 et atteint un niveau important (volume d'articles conséquent, page spéciale, photographies) lors de l'édition d'Engelberg en 1938. Les Courses FIS ou Championnats du monde de ski alpin, dont la création est le fruit du travail du promoteur de tourisme Arnold Lunn, deviennent dès lors un outil de promotion touristique accaparé par les pays alpins.

Anna Amacher Hoppler (Hochschule Luzern)

**L'Office national du tourisme et l'avènement
d'un marketing du sport et du tourisme en Suisse.
Dépendances institutionnelles et culturelles
dans l'entre-deux-guerres**

Traduit de l'anglais par Amanda Fontannaz

En Suisse, les mondes du tourisme et du sport sont façonnés par différents organismes associatifs privés et publics au cours des XIX^e et XX^e siècles¹. Intimement liée à la faiblesse de l'administration étatique au XIX^e siècle, cette caractéristique structurelle et institutionnelle pose la question du rôle que ces diverses associations sont appelées à remplir². Au vu du manque de capacité du jeune État fédéral, de nombreuses branches économiques s'organisent entre elles après 1848

¹ TISSOT Laurent, QUIN Grégory, VONNARD Philippe, «Un tourisme sportif? Les entreprises touristiques et le développement des sports en France et en Suisse (1850-1950)», *Entreprise et histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 5-11.

² GRUNER Erich, «100 Jahre Wirtschaftspolitik. Etappen des Interventionismus in der Schweiz», *Revue Suisse d'économie Politique et de Statistique (Swiss Journal of Economics and Statistics)*, vol. 100, n°1/2, 1964, pp. 35-70.

et contrebalancent le libéralisme exacerbé de type manchestérien en défendant leurs intérêts communs par un travail de lobbying³. Dès lors, les groupes d'intérêt jouent un rôle important en Suisse, notamment à travers la fondation de l'Union suisse du commerce et de l'industrie (USCI, 1870), de l'Union suisse des arts et métiers (USAM, 1879), de l'Union suisse des paysans (USP, 1897) et de l'Union syndicale suisse (USS, 1918)⁴. Dans le domaine du tourisme, la première association semblable à un groupe d'intérêt voit le jour relativement tard, en 1934: il s'agit de la *Schweizer Fremdenverkehrsverband*, la Fédération suisse du tourisme (FST) actuelle.

L'Office national suisse du tourisme (ONST, *Schweizerische Verkehrszentrale*, SVZ) est toutefois fondé en 1917, ceci plus d'une décennie avant l'avènement de la FST. Cet organe assume alors différentes tâches, comme la collecte de données statistiques et déjà quelques activités de lobbying – à l'image de ce que font les autres groupes d'intérêt susmentionnés –, mais sa principale activité reste cependant axée sur le marketing. Au début des années 1920, la Confédération contribue au financement du budget de l'ONST à hauteur de 25 % environ et accroît ensuite son influence et son investissement au sein de l'association durant l'entre-deux-guerres. Les entreprises privées lui fournissent aussi d'importantes contributions, de même que les cantons, les municipalités, diverses associations et les Chemins de fer fédéraux – ces derniers représentant à la fois un concurrent et un partenaire⁵. Si l'ONST prend la forme d'une association de droit privé en 1917, il acquiert le statut de corporation de droit public en 1939. L'intervention accrue de l'État qui découle de ce changement institutionnel est appelée des vœux de l'ONST lui-même, ceci en raison de déficits budgétaires qui se manifestent dans les années 1930

³ HUMAIR Cédric, *The Long Depression and its impact on Swiss tourism: from Manchester Liberalism to the beginnings of «organized capitalism» (1873-1913)*. Article présenté à la conférence de l'EBHA à Athènes, 24-26.08.2011, 2011, pp. 5-11.

⁴ DEGEN Bernard, «Fédérations», *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2016, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/016417/2016-03-23/>, consulté le 13.01.2023.

⁵ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939. An institutional history of Switzerland's national tourist office, the Schweizerische Verkehrszentrale (SVZ)*, Université de Lucerne, thèse de doctorat, 2015, p. 314.

et qui l'empêchent de promouvoir la Suisse en tant que destination touristique après la crise économique mondiale, une démarche pourtant indispensable. Ces résultats financiers peu concluants mettent en évidence la transformation culturelle alors à l'œuvre au sein du secteur touristique suisse: si l'ONST est convaincu du retour du tourisme de luxe de type «Belle Époque», cette dynamique ne se concrétise pas. C'est donc en 1934 qu'est fondée la *Schweizer Fremdenverkehrsverband* dont les partisans ont conscience que de nouveaux marchés et de nouvelles politiques sont désormais indispensables au tourisme helvétique.

De manière générale, la question de l'intervention étatique – régulièrement sujette à débat sur le plan politique en Suisse – est importante dans le cadre de nos réflexions sur l'ONST, tout comme la prise en compte de la politique étrangère helvétique et de l'échelle internationale. À ce titre, durant l'entre-deux-guerres, les sports intègrent progressivement le domaine de la «*diplomatie publique*»⁶ pendant que le tourisme devient un produit stratégique d'importance politico-économique, ce dernier servant notamment de monnaie d'échange contre le charbon dans le cadre des accords de *clearing* avec l'Allemagne⁷. Dès lors, les organes privés et publics du sport et du tourisme ne constituent plus seulement des groupes d'intérêt, mais deviennent des composantes à part entière de l'agenda politique de la Suisse du xx^e siècle.

⁶ TISSOT Laurent, JACCOUD Christophe, «De Sports en Suisse à Des réseaux et des hommes. Dire le sport à 18 ans d'intervalle», in: QUIN Grégory, VONNARD Christophe, JACCOUD Christophe (éds.), *Des réseaux et des hommes. Participation et contribution de la Suisse à l'internationalisation du sport (1912-1972)*, Neuchâtel, Alphil, 2019, p. 10.

⁷ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 397. Pour en savoir plus sur le système de compensation, ou *clearing*, en Suisse, voir: FERRALLI Marcel, *Der deutsch-schweizerische Verrechnungsverkehr von seiner Entstehung im Jahre 1934 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges*, Brombach: [s.n.], 1955; FRECH Stefan, *Clearing. Der Zahlungsverkehr der Schweiz mit den Achsenmächten*, Zürich, Chronos Verlag, 2001; MEIER Martin, «Clearing», *Dictionnaire historique de la Suisse*, en ligne : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13779.php>, consulté le 03.01.2023.

Notons aussi que les domaines du tourisme et du sport présentent de nombreux liens et interagissent entre eux. De fait, les hôteliers et plusieurs autres agents du système touristique jouent un rôle important dans le développement des sports⁸, tandis que ces derniers participent à l'appropriation du paysage et, par conséquent, à la fabrication de l'image renvoyée par les destinations touristiques⁹. Cette dynamique est particulièrement présente dans le contexte du ski¹⁰, de la randonnée¹¹ et de l'alpinisme¹², mais s'observe également dans certains sports qui, bien que moins populaires, jouent aussi un rôle dans le développement touristique de la Suisse. Par exemple, l'ONST fait à de nombreuses reprises la promotion de championnats et d'événements relatifs aux disciplines équestres, à l'athlétisme, aux sports aquatiques (voile, natation, etc.), au cyclisme, au golf et au tennis, à côté du ski et de la randonnée. Présentes dans le matériel promotionnel de l'ONST durant toute la première moitié du xx^e siècle, ces pratiques physiques sont ainsi mises à profit pour véhiculer une image de la Suisse pleinement alignée sur les exigences des touristes potentiels.

De fait, les archives de l'ONST offrent un bon aperçu du discours culturel de l'époque autour des questions du sport et du tourisme en Suisse et illustrent les déterminismes politique, économique et administratif qui influencent le processus. Sur la base de ce constat, notre question de recherche est la suivante: comment et pourquoi l'ONST intègre-t-il les sports dans l'entre-deux-guerres?, ou en

⁸ TISSOT Laurent, QUIN Grégory, VONNARD Philippe, «Un tourisme sportif?...», p. 8.

⁹ ATTALI Michaël, «Sports et loisirs dans les Alpes: pistes pour une histoire imbriquée», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 22, 2017, pp. 13-26.

¹⁰ QUIN Grégory, CALA Sébastien, «Structuration et promotion du ski en Suisse (années 1920 – années 1960). Est-ce l'engagement des dirigeants ou les pentes des massifs qui expliquent l'essor du ski alpin helvétique?», in: QUIN Grégory, VONNARD Christophe, JACCOUD Christophe (éds.), *Des réseaux et des hommes...*, pp. 99-133.

¹¹ ATTALI Michaël, «Sports et loisirs dans les Alpes: pistes pour une histoire imbriquée...», p. 18.

¹² MEINHERZ Paul, «Alpinisme», *Dictionnaire historique de la Suisse*, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/016338/2008-03-11/>, consulté le 01.08.2022.

d'autres termes: comment et pourquoi l'ONST met-il en place un marketing sportif?

Pour répondre à cette question, nous nous basons sur les rapports annuels de l'ONST et sur les procès-verbaux de son conseil d'administration et de son comité. Parallèlement, nous nous intéressons au matériel promotionnel de l'Office qui réunit des peintures, des dessins et des photographies illustrant toute une série de brochures, de dépliants, de flyers et d'affiches. La nature spécifique de ces sources nécessite une analyse iconographique, puisqu'une affiche «*est avant tout une œuvre de commande et de propagande*»¹³, comme le souligne Jean-Charles Giroud. Le contexte de production, l'intention du message, le client et l'objet de ces divers matériaux iconographiques constituent donc autant d'éléments centraux pour notre réflexion.

Après une périodisation et une vue d'ensemble des différents sports promus par l'ONST, la présente contribution fournit dans un premier temps une analyse des enjeux culturels et institutionnels autour de la promotion desdits sports dans le cadre de l'Office. Dans un second temps, le propos s'arrête plus spécifiquement sur le contexte économique et politico-administratif qui influence en arrière-plan ce processus de marketing touristique par le sport.

Des débuts à la massification des pratiques : un siècle de développement des associations sportives et touristiques (années 1870-1970)

Au niveau du développement des associations sportives et touristiques, la rupture avec la tradition s'observe dans les deux cas à partir de la fin de la Première Guerre mondiale. En effet, la dynamique de fondation de groupements aussi bien sportifs que touristiques présente des caractéristiques légèrement différentes après ce jalon.

¹³ GIROUD Jean-Charles, «Affiche et recherche historique contemporaine en Suisse. Un potentiel remarquable mais délicat», *Revue Suisse d'Histoire*, vol. 71, n° 3, 2021, p. 463.

Christophe Jaccoud et Thomas Busset proposent une périodisation en deux phases en ce qui concerne l'essor des associations et des clubs sportifs. Correspondant à une période allant de 1880 à 1920, la *première phase* est définie par l'émergence de groupements dont l'objectif est surtout d'organiser et de promouvoir des pratiques sportives spécifiques¹⁴.

Une dynamique similaire peut être observée avec les associations touristiques. En effet, une certaine période de « prolifération », qui s'étale de 1872 à 1919, voit les compagnies ferroviaires, les offices du tourisme locaux, les propriétaires d'hôtels, les chambres de commerce, les Touring clubs et les autres entrepreneurs faire la promotion de leur région à l'échelle internationale¹⁵. Sur ce laps de temps, des organismes de promotion *nationaux* voient le jour à partir du début du xx^e siècle, ceci sur une fenêtre relativement réduite allant de 1908 à 1919.

Sur environ un siècle, ces différents organismes touristiques émergent majoritairement dans les pays alpins et se caractérisent par les éléments suivants :

- *Indépendance des compagnies ferroviaires nationales* : ce sont souvent les compagnies ferroviaires nationales qui se chargent alors de promouvoir les destinations. Leur force réside dans la vente de voyages et de logement permise par le monopole de la vente de billets. Pour les régions et destinations à leur portée, les compagnies lancent des campagnes intensives qui leur permettent d'acquérir une importante expérience en marketing. Les Offices nationaux du tourisme (ONT), quant à eux, ne conçoivent pas la promotion touristique de la même manière, leurs principales activités étant l'élaboration de campagnes de promotion à travers la publicité, mais aussi le lobbying politique, le conseil et le recueil de statistiques.

¹⁴ JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas, « Avant-propos : le sport dans ses institutionnalisations », in : JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas (éds), *Sports en formes. Acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation*, Lausanne, Antipodes, 2001, pp. 18-19.

¹⁵ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 83.

– *Influences réelles sur le développement de tourisme*: les ONT mentionnés sur la figure 1 ne doivent pas être envisagés comme des coquilles vides. Il s'agit d'un critère important, car certains organes de promotion du tourisme fondés durant cette période ne sont pas réellement actifs. Par exemple, la *Comisión Nacional para Fomentar las Excursiones Artísticas y de Recreo del Público Extranjero* espagnole, créée en 1905 et donc avant les ONT des pays alpins, témoigne uniquement de quelques brèves et symboliques activités de promotion¹⁶.

Entre 1908 et 1919 sont établis les ONT de l'Empire austro-hongrois (1908), de la France (1910), de la Suisse (1917) et de l'Italie (1919) selon une dynamique qui reflète la prise d'importance du tourisme dans les économies nationales des pays alpins durant la Belle Époque. De plus, ces fondations consécutives dans les pays susmentionnés soutiennent la thèse de Laurent Tissot relative au « modèle alpin ». Basé sur des aspects techniques, économiques, politiques, professionnels, culturels et symboliques et diffusé à l'échelle mondiale à partir du dernier tiers du XIX^e siècle, ce modèle se construit dans le contexte de l'essor d'une industrie touristique alpine en Suisse. Cette dernière présente progressivement des structures d'accueil bien développées, répond aux dernières avancées technologiques, ancre la question du tourisme dans les institutions et les structures politiques, promeut de concert modernité et tradition et profite de la stabilité politique du pays sur le plan international¹⁷. À noter que l'alpinisme et l'adoption des pratiques hôtelières helvétiques à large échelle jouent un rôle essentiel dans la mondialisation de ce modèle alpin¹⁸.

¹⁶ GONZÁLES MORALES Juan Carlos, «La comisión Nacional de Turismo y las primeras iniciativas para el fomento del turismo : la industria de los forasteros (1905-1911)», *Estudios Turísticos*, n° 163-164, 2005, pp. 22-23.

¹⁷ TISSOT Laurent, «From Alpine Tourism to the “Alpinization” of Tourism», in: ZUELOW Eric (éd.), *Touring Beyond the Nation: A Transnational Approach to European Tourism History*, Farnham, Ashgate, 2011, pp. 59-78.

¹⁸ TISSOT Laurent, «From Alpine Tourism...», p. 72.

Année de création	Pays	Nom de l'ONT
1908	Empire austro-hongrois	<i>Ministerium für öffentliche Arbeiten</i>
1910	France	Office national du tourisme (ONT)
1917	Suisse	<i>Schweizerische Verkehrszentrale (SVZ)</i> Office national suisse du tourisme (ONST)
1919	Italie	<i>Ente nazionale per l'incremento delle industrie turistiche (ENIT)</i>

Figure 1 : les premiers ONT, en dehors des compagnies ferroviaires nationales¹⁹.

En ce qui concerne les associations sportives, nous pouvons considérer une *seconde phase* importante allant des années 1930 à 1975 environ : celle-ci se caractérise par une démocratisation accrue du sport et par des interactions croissantes entre les milieux associatifs sportifs et différents organes de pouvoirs socio-économiques, tels que l'État (à l'échelle nationale et locale), les médias et les marchés²⁰. Selon la périodisation historiographique traditionnelle du tourisme, une démocratisation de ce dernier s'opère également à partir des années 1930. En effet, la croissance économique et l'élévation du niveau de vie à la suite de la Seconde Guerre mondiale permettent à un nombre de plus en plus important de personnes de voyager, ceci dans une dynamique qui annonce l'avènement du tourisme de masse.

D'un point de vue institutionnel, une centralisation des activités de promotion touristique s'observe durant l'entre-deux-guerres, que cela soit en Europe, dans le monde anglo-saxon ou dans les États soumis à l'influence de l'Occident. Dans ce cadre, les automobilistes font notamment usage d'un marketing soutenu qui leur permet de

¹⁹ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 69.

²⁰ JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas, « Avant-propos... », pp. 20-25.

gagner rapidement en visibilité dans l'espace public. Ils établissent entre autres un « *automobilistische Lebenswelt* », soit un mode de vie basé sur l'automobile, à travers la fondation de clubs, d'événements (comme des courses)²¹, d'une presse spécialisée et d'une industrie qui investit des sommes importantes dans la publicité dès les années 1920²². Ainsi, la perception globale de la voiture devient bien plus significative que son importance quantitative factuelle. En conséquence, tandis que les chemins de fer représentent le fer de lance de la mobilité avant la Première Guerre mondiale, le rail est mis à l'épreuve par l'automobile durant l'entre-deux-guerres, ceci tant au niveau symbolique qu'économique. De nombreuses ONT mettent alors en avant l'automobile en tant que sport – le tourisme motorisé étant toujours considéré comme une activité sportive entre les deux conflits mondiaux. En cela, les organes de l'Office contribuent à façonner l'image du chauffeur en tant que sportif fortuné issu d'une certaine élite²³ très enthousiaste pour l'automobile et qui s'impose dès lors comme un « *véritable [...] groupe missionnaire* »²⁴ en la matière. Les défenseurs de la voiture sont ainsi convaincus qu'un marketing dynamique est nécessaire pour maintenir l'intérêt des acteurs de l'industrie touristique pour leur activité. À ce titre, en Suisse en particulier, les dirigeants des associations automobiles se révèlent être les membres fondateurs de l'ONST²⁵, ce qui implique un lien institutionnel marqué entre les experts du marketing touristiques et le sport mécanique, comme nous le verrons plus loin. Mais quelles sont les caractéristiques spécifiques de cette relation? Et plus largement, quelle est la véritable nature des liens entre l'ONST et les associations sportives suisses?

²¹ Voir la contribution de Tiphaine Robert dans le présent ouvrage.

²² MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Böhlau, Vienne, 2002, p. 112.

²³ MERKI Christoph Maria, « Motorisierung », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2011, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/013846/2011-05-10/>, consulté le 29.07.2022.

²⁴ MERKI Christoph Maria, « Sociétés sportives et développements de l'automobilisme (1898-1930) » in: JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas (éds.), *Sports en formes. Acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation*, Lausanne, Antipodes, 2001, p. 46.

²⁵ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 205.

Les types de sports promus par l'Office national suisse du tourisme

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'ONST met en avant plusieurs sports différents. La liste de pratiques physiques fournies dans cette section n'est donc pas exhaustive, mais présente celles qui apparaissent le plus régulièrement dans le matériel promotionnel de l'ONST. Notons que des recherches additionnelles seraient nécessaires pour définir l'ensemble des sports touchés par l'Office.

Comment expliquer la variété des pratiques sportives s'exprimant dans la promotion touristique helvétique? D'une part, il faut rattacher le phénomène à l'existence de deux saisons touristiques en Suisse (dans les montagnes seulement) – l'hiver et l'été –, ceci à partir de la moitié des années 1860²⁶. Ainsi, l'ONST promeut autant des sports axés sur la saison estivale qu'hivernale, comme illustré sur la figure 2.

D'autre part, la diversité des activités sportives augmente au cours du XIX^e siècle, en particulier lorsque l'alpinisme (ascensionnisme, randonnée et ski de randonnée) commence à se développer en Suisse sous l'impulsion des Anglais, tandis que les proches de malades admis en cure, à Davos entre autres, adoptent différentes pratiques pour s'occuper, telles que le patinage à partir des années 1860, la luge à partir des années 1870 et le ski à partir des années 1890. Des clubs spécifiques voient ainsi le jour et augmentent la visibilité de ces activités à travers l'organisation de compétitions²⁷. Dans les années 1920, le golf, le tennis, le cyclisme, la natation, la voile, l'aviron, l'alpinisme, le curling, la luge, le ski de randonnée et le *skijöring* sont les pratiques principalement mises en avant par l'ONST²⁸.

²⁶ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 290.

²⁷ BARTON Susan, *Healthy living in the Alps: The Origins of Winter Tourism in Switzerland, 1860-1914*, Manchester, Manchester University Press, 2008, pp. 25-30.

²⁸ Voir par exemple AMACHER HOPPLER Anna, «Frauen in der Verkehrswerbung der Zwischenkriegszeit», *Wege und Geschichte*, n° 2, 2021, pp. 41-43 ou les fonds V ZH 23984 et N 39880/12 de la Bibliothèque nationale suisse.



Figure 2 : cette brochure de l'ONST sur les sports en Suisse datant de 1936 met autant en avant les sports estivaux qu'hivernaux. Bibliothèque nationale suisse, Schweizerische Verkehrszentrale, *Sport in der Schweiz*, Zürich, [s.n.], [1936], N 39880/12, couverture.

À ce titre, le golf est régulièrement mobilisé, les terrains présents en Suisse étant listés à plusieurs reprises dans le calendrier événementiel établi par l'Office²⁹. Fondée en 1902³⁰, la *Swiss Golf Association* collabore avec l'ONST dès ses origines. Ainsi, le troisième rapport annuel de l'Office fait état de relations avec des associations de cyclisme, de tennis, d'alpinisme et

²⁹ Voir par exemple: Bibliothèque nationale suisse, Office national suisse du tourisme, brochure: «La saison d'été en Suisse 1926. Liste des manifestations sportives et mondaines compilée par l'Office national suisse du Tourisme», Zurich et Lausanne, [1926], SNB V ZH 23984, p. 16.

³⁰ Swiss Golf, *Die Geschichte in Zahlen und Fakten*, 2022, en ligne: <https://swissgolf.ch/de/verband/ueber-uns/geschichte/>, consulté le 30.05.2022.

de golf³¹, mais le lien avec cette dernière pratique ne s'institue cependant pas sur la durée. De son côté, le tennis occupe une place importante dans les loisirs de la bourgeoisie à partir de la Belle Époque³²; tout comme l'équitation et le golf, la pratique possède une forte dimension distinctive, notamment à travers l'habillement spécifique qu'elle requiert³³. Le cyclisme s'institue, quant à lui, d'abord comme une activité élitiste, avant de toucher un plus large public dans les villes à partir de la fin du XIX^e siècle. Les premières courses participent à la professionnalisation du sport, tandis que les clubs cyclistes organisent des voyages à travers la Suisse et proposent des cartes indiquant les routes les plus adaptées, contribuant ainsi au début du tourisme domestique³⁴. D'autres types de sports sont promus par l'ONST, tels que l'athlétisme ou les sports aquatiques, notamment la voile et l'aviron; à noter que le second est davantage représenté dans les publicités que la première, peut-être parce que la Fédération nationale d'aviron (aujourd'hui *Swiss Rowing*) voit le jour en 1886³⁵, tandis que la Fédération de voile (aujourd'hui *Swiss Sailing*) n'est établie qu'en 1939³⁶. De plus, l'aviron bénéficie d'un événement bien établi qui contribue à sa promotion, nous pensons ici aux Championnats d'Europe d'aviron qui est visibilisé dans les organes de l'ONST, notamment la *SVZ Revue*³⁷. D'autres types de pratique moins connus et moins populaires sont aussi mis en

³¹ Archives Suisse Tourisme, Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs, *Entwurf. Vierter Jahresbericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1921*, Zürich, Art. Institut Orell Füssli, 1921, p. 10.

³² TANNER Albert, « Belle Époque », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2022, en ligne : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/030183/2002-05-23/>, consulté le 01.08.2022.

³³ WEIBEL Andrea, « Équitation », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2011, en ligne : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/016331/2011-12-23/>, consulté le 01.08.2022; SIMON-MUSCHEID Katharina, DUBLER Anne-Marie, « Habillement », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2008, en ligne : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/016302/2008-10-16/>, consulté le 01.08.2022.

³⁴ Sur le cyclotourisme, voir les contributions de Neil Carter, Gil Mayencourt et Lars Amenda dans le présent ouvrage.

³⁵ MARCACCI Marco, « Fédérations sportives », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2021, en ligne : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/045083/2021-01-15/>, consulté le 04.03.2023.

³⁶ Swiss Sailing, « Über uns », n.d, <https://www.swiss-sailing.ch/verband/ueber-uns>, consulté le 30.05.2022.

³⁷ [s.n.], « Europäische Ruderregatta in Luzern », *SVZ Revue: offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen... [et al.]*, n° 8, 1934, p. 34.

avant, comme le *Flusswanderer*, traduit littéralement par «randonnée en rivières», un terme qui décrit des activités effectuées sur des cours d'eau avec des bateaux pneumatiques ou des kayaks. L'ONST publie des cartes relatives à cette activité et noue une collaboration fructueuse à partir de 1929 avec l'Association des kayakistes suisses (*Verband Schweizerischer Flusswanderer*) afin de faciliter l'importation de bateaux pneumatiques et de kayaks³⁸. Enfin, une fédération de curling est établie en 1942, alors que le sport souffre d'une mauvaise réputation en Suisse: en effet, les locaux ont tendance à s'en moquer en disant qu'il ne s'agit que de pousser une «bouillotte» sur de la glace. La fédération s'applique donc à favoriser la diffusion du curling et à en faire connaître le caractère sportif³⁹. Malgré ces débuts difficiles, le sport est promu par l'ONST dès 1934⁴⁰, l'Office soutenant la diffusion du curling à travers ses canaux de communication.

Relations institutionnelles entre sport et tourisme : intégration partielle des pratiques sportives au sein de l'ONST

Sur quel fondement juridique l'ONST et les associations sportives helvétiques collaborent-ils? Les groupements réunis autour des sports ne sont pas mentionnés explicitement dans les statuts de l'Office, il y est effectivement seulement indiqué que l'ONST doit établir des relations avec le milieu associatif suisse au sens large⁴¹. Aucun soutien financier n'est toutefois prévu et, si l'ONST promeut différents types de sports

³⁸ AF, Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs, *Zwölfter Jahresbericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1929*, Zürich, Verlagsanstalt Ringier & Co., 1929, p. 22.

³⁹ H. J., «Ein "neuer" Sport: Curling», in *Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland: offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen...* [et al.], n° 7, 1942, p. 23.

⁴⁰ [s.n.], «Curling», *SVZ Revue: offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen...* [et al.], n° 11, 1934, p. 26.

⁴¹ AF, Association nationale pour le développement du tourisme, *Statuts de l'association pour le développement du tourisme*, Berne, 1919, BAR, E 57 (-), 1000/921, 4-6, 1919, p. 8, art. 20.

et publie des brochures, des dépliants, des flyers ou des affiches qui les mettent en scène, il n'entretient aucun rapport institutionnel direct avec les associations sportives, qui ne sont généralement *pas* membres de l'ONST⁴². Les fédérations sportives bénéficient également d'une deuxième forme de soutien. En effet, les statuts de l'ONST prévoient «*un marketing actif en faveur des écoles privées et publiques*» (dont les pensionnats)⁴³. À ce titre, selon Thomas Busset et Jérôme Gogniat, des sports tels que le hockey sur glace ou le football font partie de l'offre historique des écoles publiques et privées (pensionnats), afin d'en augmenter l'attrait⁴⁴. Ainsi, ces activités contribuent directement à façonner l'image de la Suisse en tant que haut lieu de l'éducation des élites, un aspect qui se retrouve à maintes reprises dans le matériel promotionnel de l'ONST.

À l'exception de l'automobilisme et du ski, il faut cependant constater que le lien entre tourisme et associations sportives n'est jamais réellement institutionnalisé au sein de l'Office. À quoi sont dues ces exceptions et comment se manifestent-elles concrètement ?

La première tentative d'officialisation d'une collaboration entre les milieux du ski et l'ONST remonte aux années 1930 déjà. Le 13 septembre 1934, l'Association des écoles suisses de ski (AESS) voit le jour⁴⁵ et déclare explicitement son indépendance vis-à-vis des domaines de l'hôtellerie et des transports. Cette position ne reflète cependant pas

⁴² *E-Periodica*, Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs, *Zehnter Jahresbericht für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.1927*, Zofingen/Zürich, Verlagsanstalt Ringier & Co., 1927, p. II; *E-Periodica*, Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs, *Zwölfter Jahresbericht für den Zeitraum vom 01.01 bis 31. Dezember 1929*, Zofingen/Zürich, Verlagsanstalt Ringier & Co., 1929, p. I-II.

⁴³ AF, Association nationale pour le développement du tourisme, *Statuts de l'association pour le développement du tourisme*, Berne, 1919, BAR, E 57 (-), 1000/921, 4-6, 1919, p. 8, art. 20.

⁴⁴ BUSSET Thomas, «De la sociabilité mondaine à la compétition: les débuts du hockey sur glace en Suisse», in: JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas (éds), *Sports en formes. Acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation*, Lausanne, Éditions Antipodes, 2001, p. 134; GOGNIAT Jérôme, «L'éducation des corps dans les pensionnats et l'émergence du sport en Suisse au tournant du XIX^e siècle», in: QUIN Grégory, VONNARD Christophe, JACCOUD Christophe (éds.), *Des réseaux et des hommes...*, pp. 45-58.

⁴⁵ QUIN Grégory, CALA Sébastien, «Structuration et promotion du ski en Suisse...», p. 116.

la réalité d'alors : tous les représentants du tourisme helvétique – des Chemins de fer fédéraux aux PTT, en passant par l'ONST et la FST – participent à cet événement fondateur : « *cette forte représentation des acteurs touristiques au sein de l'AESS démontre l'importance du lien qui unit le monde du ski et les milieux touristiques à partir de l'entre-deux-guerres* », comme l'indiquent Grégory Quin et Sébastien Cala⁴⁶. Cette relation se maintient ensuite sur le plan institutionnel : en 1934, l'intégration des écoles suisses de ski au sein de l'ONST est même abordée⁴⁷. Cependant, en raison de fonds insuffisants, l'ONST rejette cette idée en 1938, mais continue à soutenir les cours de ski au moyen de subsides annuels⁴⁸. De plus, l'Office lance des campagnes en faveur du ski dans le pays, ceci pour répondre à deux besoins : d'une part, l'industrie hôtelière et les sociétés de transport helvétiques souffrent de l'absence de touristes étrangers ; les Suisses sont donc encouragés à se faire touristes dans leur propre pays. D'autre part, l'armée suisse a besoin d'hommes entraînés et mis à l'épreuve dans les Alpes⁴⁹, notamment pour assurer une veille sur les frontières ou participer au mythe du « Réduit national ».

Pour sa part, le tourisme automobile est le seul type de « pratique sportive » à être officiellement affilié à l'ONST dès les années 1920. En raison de son image de luxe, ce domaine spécifique du tourisme est alors abordé de la même manière que le tennis ou le golf dans les années 1920-1930. Notons d'ailleurs que l'Automobile club suisse (ACS) et le Touring club suisse (TCS)⁵⁰, qui comptent parmi les organes

⁴⁶ QUIN Grégory, CALA Sébastien, « Structuration et promotion du ski en Suisse... », p. 116.

⁴⁷ AF, comité directeur du SVZ, *Protokoll der Sitzung, [...] 17. August 1933 [...]*, Zurich, BAR, E 8100(B), 1972/19, 34, 1930-1955, p. 1-2.

⁴⁸ AF, comité du SVZ, *Protokoll der Ausschussitzung vom 8. September 1938 [...]*, Zurich, BAR, E 8100(B), 1972/19, 35, 1935-1940, p. 8.

⁴⁹ PHILIPONA ROMANENS Anne, *Le développement du ski dans le canton du Fribourg (1930-1960)*, Université de Fribourg, mémoire de licence, 1999, pp. 61-63.

⁵⁰ D'après Gil Mayencourt, le TCS se concentre principalement sur le cyclotourisme durant les vingt premières années de son existence. Durant l'entre-deux-guerres, l'automobile gagnant en popularité, le TCS se tourne vers celle-ci : MAYENCOURT Gil, « Les débuts du Touring club Suisse à Genève : le tourisme vélocipédique et la mobilité cycliste à l'aune de l'entreprise privée et publique (1896-1920) », in : BUSSET

Figure 3: guide de poche pour les automobilistes, publié en 1931 par l'ONST. Bibliothèque nationale suisse, Schweizerische Verkehrszentrale, *Die Schweiz: Taschenatlas für den Automobilisten*, Zürich/Lausanne, Kümmerly u. Frey, [1931], TS 39, couverture.



fondateurs de l'ONST, dirigent toujours l'Office durant l'entre-deux-guerres⁵¹. Ces associations luttent entre autres contre le rejet de la voiture qui se manifeste dans certaines administrations et certaines parties de la population et s'engagent pour la défense des intérêts de la communauté automobile⁵². L'ONST offre notamment la possibilité à l'ACS et au TCS de collaborer avec des partenaires tels que les chemins de fer, les

Thomas, TISSOT Laurent (éds.), *Sports et entreprise. La performance en jeu*, Neuchâtel, CIES, 2020, pp. 44-59.

⁵¹ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 205.

⁵² MARIA MERKI Christoph, «Sociétés sportives et développements de l'automobilisme...», pp. 45-74; DUC Gérard, *Une histoire de la mobilité à Genève: le centenaire du TCS Section Genève*, Genève, TCS, 2017.

hôtelières et les offices du tourisme locaux qui bénéficient alors d'une meilleure réputation que les automobilistes⁵³; ce partenariat permet donc d'améliorer l'image du lobby de la voiture. Dans cette optique, les autoroutes panoramiques sont couramment promues par l'Office, ceci dès le début de ses activités. Sur la figure 3, nous pouvons d'ailleurs voir un guide de poche pour chauffeurs publié en 1931 par l'ONST.

Relations culturelles entre sport et tourisme : du tourisme de luxe au tourisme de masse, à travers l'étude de cas du ski

Les sports tels que le golf, le tennis, le bobsleigh et le *skeleton* sont importés en Suisse par des visiteurs anglais (qui logent notamment au *Badrutt's Palace* à Saint-Maurice)⁵⁴. Ces pratiques appartiennent alors à la haute bourgeoisie, de la même manière que le tourisme automobile est à l'origine synonyme de distinction. La publicité pour les courses automobiles met d'ailleurs en avant une image de prestige qui exclut de fait la classe moyenne et les ouvriers dans l'entre-deux-guerres. C'est dans une optique avant tout distinctive que l'ONST promeut donc ces sports, ceci en écho au tourisme de la Belle Époque qui se veut luxueux, cosmopolite et élitiste⁵⁵.

Pourtant, les bouleversements économiques, les tensions politiques et les avancées sociales contraignent les classes supérieures à modifier

⁵³ D'après GISLER-JAUCH Rolf, «Automobile», *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2015, en ligne : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/013901/2015-01-21/>, consulté le 01.08.2022, jusqu'à la fin des années 1920, les voitures sont interdites dans certains cantons ou sur certaines routes, comme les tracés panoramiques alpins dans le canton d'Uri jusqu'en 1906, ou dans tout le canton des Grisons jusqu'en 1925 (voir la contribution de Tiphaine Robert dans le présent ouvrage).

⁵⁴ Pour ce qui est de la popularité croissante de Saint-Moritz en tant que destination pour les sports d'hiver, voir QUIN Grégory, «The hotelier, the politician and the skier. On the founding moment of alpine skiing in St. Moritz», *Sport in History*, vol. 42, n° 2, 2022, pp. 213-234.

⁵⁵ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 290.

leur mode de vie entre les deux conflits mondiaux. Les touristes, hommes et femmes, sont alors de plus en plus représentés comme des individus actifs, sportifs, bronzés, respirant le grand air ou nageant dans l'eau fraîche⁵⁶, ceci dans une perspective très axée sur la santé. En se servant de la photographie comme nouvelle forme d'affiche et en utilisant la symbolique des sports, l'ONST veut désormais mettre en avant une image moderne de la Suisse⁵⁷, sans toutefois rompre complètement avec la tradition. En effet, si la figure du *touriste sportif* remplace progressivement celle du touriste contemplatif, le capital symbolique du *gentleman sportif*⁵⁸ fait perdurer la référence à la classe supérieure anglaise qui est centrale dans le tourisme de la Belle Époque.

Durant l'entre-deux-guerres, le ski devient un sport central en même temps qu'une «institution culturelle». En effet, pratiquée dans les Alpes suisses, l'activité incarne l'identité nationale suisse⁵⁹. Selon Walton, le tourisme au sens large contribue d'ailleurs au sentiment d'appartenance nationale des citoyens via la découverte de leur pays à travers notamment la mobilité offerte vers les lieux emblématiques de la nation, mais aussi grâce à la mise en place de politiques sociales relevant du tourisme populaire⁶⁰. Tous ces éléments s'appliquent à la Suisse, alors que le contexte politique de l'entre-deux-guerres retient les touristes étrangers. Ainsi, les milieux politiques et touristiques veulent que la population se substitue aux visiteurs étrangers afin de soutenir les compagnies de transport et les hôtels locaux: la Première Guerre mondiale ayant détruit les fondations du tourisme cosmopolite de luxe en Europe, les secteurs de l'hôtellerie et des transports se retrouvent lourdement endettés⁶¹. De fait,

⁵⁶ AMACHER HOPPLER Anna, «Frauen in der Verkehrswerbung der Zwischenkriegszeit...», pp. 41-43.

⁵⁷ AMACHER HOPPLER Anna, Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 302.

⁵⁸ BUSSET Thomas, «De la sociabilité mondaine à la compétition...», p. 135.

⁵⁹ AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, p. 30.

⁶⁰ WALTON John K., «Histories of Tourism», in: JAMAL Tazim, ROBINSON Mike (éds.), *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, London, SAGE, 2009, p. 123.

⁶¹ «Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beteiligung des Bundes an der Errichtung eines Schweizerischen Verkehrsamtes. (Vom 16.03.1917.)», in: *Bundesblatt*, vol. 1, n° 12, 1917, p. 376.



Figure 4: le tourisme sportif est omniprésent dans le matériel publicitaire de l'ONST dans l'entre-deux-guerres. Le sport est alors de plus en plus synonyme de santé et d'air frais. A.M., « Patinoires », *SVZ Revue: offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen... [et al.]*, 1934, n° 11, p. 27.

le ski doit permettre aux Suisses de se muer en des *touristes sportifs* tout en les préparant à la défense du pays en cas de guerre. Le ski devient ainsi une affaire d'État: il représente d'une part une possibilité de formation pour l'armée et d'autre part un soutien aux compagnies ferroviaires et aux hôtels en difficulté financière.

L'ONST joue un rôle important dans ce processus d'«institutionnalisation culturelle», puisqu'il met en place des campagnes visant à encourager la population helvétique à chausser les skis. À ce titre, l'Office endosse principalement une fonction de coordination autour de la promotion du ski, un mandat qui lui est attribué par le Département fédéral de la défense et le Département fédéral des affaires étrangères. Dès 1939, l'ONST appartient d'ailleurs directement à ce dernier, lequel investit dans le marketing du ski afin de soutenir les

chemins de fer de montagne et l'industrie hôtelière. Dans ce cadre, notons que les Suisses sont notamment invités à participer à des cours gratuits ou à des cours militaires pour apprendre à skier⁶².

Conclusion et perspectives

Les associations touristiques et sportives suivent un développement similaire en deux phases. Durant la première période (des années 1870-1880 à 1919) s'établissent des groupements sportifs et touristiques dont l'objectif est d'organiser et de promouvoir les pratiques. Durant la seconde période (des années 1920-1930 à 1970), la démocratisation et l'extension géographique, politique et sociétale des associations sportives et touristiques sont à l'œuvre.

Après analyse, il s'avère qu'aucune institutionnalisation notable ne se manifeste au sein de l'ONST en ce qui concerne la plupart des sports (golf, tennis, cyclisme, natation, voile, aviron, curling, luge, ski de randonnée et *skijöring*). Si ces pratiques sont régulièrement promues par l'Office en tant que produits d'appel, aucune d'entre elles ne connaît une intégration structurelle, tant sur les plans financier, organisationnel que culturel. On note toutefois deux importantes exceptions à cet hermétisme : le tourisme automobile et le ski.

L'ACS et le TCS, représentants du lobby automobile helvétique, font partie des organismes fondateurs de l'ONST, ce qui témoigne de l'existence d'une relation institutionnelle solide entre l'Office et ce type d'associations « sportives ». Dans le cas du ski, la question d'une incorporation complète des associations est abordée dans les années 1930, mais n'aboutit pas en raison de contraintes financières. Toutefois, avant la Seconde Guerre mondiale, le ski devient une *institution culturelle*, dont l'administration fédérale se sert pour sauvegarder le secteur du tourisme helvétique et préparer la population suisse à la défense nationale; l'ONST est directement mobilisé dans ce cadre.

⁶² AMACHER HOPPLER Anna, *The Beginnings of the Federal Tourism Policy 1917-1939...*, pp. 415-425.

Cette contribution n'expose qu'une partie des raisons expliquant la faible relation institutionnelle entre l'ONST et la plupart des associations sportives en Suisse. L'absence de moyens financiers et les problématiques structurelles sont probablement déterminantes, mais il ne s'agit assurément pas des seuls facteurs en cause. Dans cette perspective, on peut se demander si les associations sportives n'ont alors pas davantage intérêt à collaborer avec d'autres organisations touristiques, telles que la Fédération suisse du tourisme (FST) établie en 1934 et qui s'impose rapidement comme le véritable lobby politique du tourisme en Suisse. À ce titre, l'examen des sources de la FST et des associations sportives pourrait contribuer à en apprendre davantage.

Marion Philippe (Université Gustave Eiffel)

**La création d'un tourisme sportif populaire
pour les jeunes ou le reflet des politiques
solidaristes de la IV^e République en France
(1946-1958)**

Le vocable «tourisme populaire» naît dans les années 1930 en lien avec le début des politiques sociales internationales en faveur des travailleurs, dont la matérialisation française est la création des congés payés par le Front populaire en 1936. Le concept est fortement lié au milieu associatif, à tel point qu'il est parfois confondu avec, et a pour vocation de «*permettre les vacances pour tous grâce à des prix bas, pratiqués par les gestionnaires des infrastructures d'accueil, rendus possibles grâce à une aide financière de l'État qu'elle soit à la personne ou à la pierre*»¹. De là, il vise principalement les «*exclus*»² parmi lesquels les jeunes constituent

¹ PHILIPPE Marion, «Coopérer pour développer l'accès des sports de plein air à la jeunesse populaire? Étude de la relation entre les pouvoirs publics et les associations de tourisme sportif (1944-1996)», Université Gustave Eiffel, thèse de doctorat, 2020, p. 24.

² CHAUVIN Jacques, *Le tourisme social et associatif en France. Acteur majeur de l'économie sociale*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 25.

une part importante³. Cependant, il faut attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour voir le développement d'un tourisme de masse⁴, en lien avec les Trente Glorieuses et l'augmentation du niveau de vie⁵. De la même façon, le tourisme sportif que nous étudions est assez loin des définitions classiques du terme, supposant une pratique à visée éducative à travers l'exercice physique en plein air.

La Seconde Guerre mondiale contraint la pratique du tourisme et des loisirs en lien avec l'occupation du territoire français. Durant le conflit, la jeunesse⁶ s'engage dans des réseaux et mouvements de Résistance. En parallèle, le régime de Vichy travaille surtout autour des jeunes, dans un but de fortifier la «race», en développant une politique sportive qui est ensuite largement réutilisée à la Libération⁷. Le régime de Vichy et la Résistance française ont alors en commun de porter un intérêt important à la jeunesse⁸. Pour Ludivine Bantigny, la jeunesse devient «*un champ d'action spécifique*»⁹. Cependant, Jean Guéhenno (1890-1978), en charge de la direction de la Culture populaire et des Mouvements de jeunesse à la Libération, la décrit comme «*un concept totalitaire*» en lien avec les récupérations politiques faites autour de cette tranche d'âge par les différents régimes autoritaires. Finalement, c'est la conjonction des politiques sportives de Vichy et solidaristes du Conseil national de la Résistance (CNR) qui sont au cœur de la définition d'une intervention éducative par les activités de plein air en faveur des jeunes sous la IV^e République¹⁰. À la Libération, plusieurs lois,

³ FROIDURE Jean, *Du tourisme social au tourisme associatif. Crises et mutations françaises de tourisme*, Paris, L'Harmattan, 1997.

⁴ BOYER Marc, *Le tourisme de masse*, Paris, L'Harmattan, 2007.

⁵ FOURASTIÉ Jean, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible*, Paris, Fayard, 1979.

⁶ WIEVIORKA Olivier, «La génération de la résistance», *Vingtième Siècle*, n° 22, 1989, pp. 111-116.

⁷ AMAR Marianne et GAY-LESCOT Jean-Louis, «Le sport dans la tourmente, de Vichy à la Libération», in: TÉTART Philippe (éd.), *Histoire du sport en France: du Second Régime au régime de Vichy*, Paris, Vuibert, 2007.

⁸ HOFFMANN Stanley, *Sur la France*, Paris, Le Seuil, 1976, p. 100.

⁹ BANTIGNY Ludivine, *Le plus bel âge: jeunes et jeunesse en France de l'aube des Trente Glorieuses à la guerre d'Algérie*, Paris, Fayard, 2007, p. 199.

¹⁰ FUCHS Julien, *Le temps des jolies colonies de vacances: Au cœur de la construction d'un service public 1944-1960*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2020.

dites «*sociales*»¹¹, sont mises en place pour faciliter la vie des Français. Les plus caractéristiques sont sans doute celles créant et organisant la Sécurité sociale en 1945. Les différentes assurances préexistantes (maladie, retraite, chômage...) fusionnent et la nouvelle institution permet à tous les Français de disposer des moyens nécessaires pour vivre de manière décente.

Au cœur de ce projet en faveur des jeunes, la création et le développement d'organisations de tourisme sportif populaire ont pour objectif de permettre une découverte des activités physiques de plein air, par le voyage, à une population qui en est traditionnellement exclue en raison de critères à la fois sociaux et financiers. Autour de cela, l'État espère contribuer à la formation physique et morale de la nouvelle génération grâce aux activités proposées par les associations dont il est partenaire en lien avec une mise en administration du sport en construction¹². Notre propos vise donc à s'interroger sur les matérialisations de l'institutionnalisation des relations entre sport et tourisme à travers l'étude d'associations œuvrant, grâce aux concours de l'État, à l'éducation d'une jeunesse considérée dans sa globalité, en termes de genre ainsi que d'origines sociales, à travers la pratique du tourisme sportif de plein air.

Dans cette contribution, nous nous focalisons sur trois associations: l'Union nautique française (UNF), l'Union nationale des centres de montagne (UNCM) et le Centre nautique des Glénans (CNG) représentant bien l'institutionnalisation française de la relation entre sports et tourisms dans une visée éducative grâce au concours de l'État sous la IV^e République. Ces organisations sont créées dans l'après-guerre pour mener une action éducative à travers l'utilisation des pratiques de plein air à des fins de formations physique et morale de tous les jeunes. L'État joue un rôle direct dans la création de ces différentes associations, en assurant

¹¹ BICHOT Jacques, *Les politiques sociales en France au XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1997.

¹² DUCROT Thomas, «La mise en administration du sport en France (1939-1966): éléments pour une sociohistoire de la construction d'un monopole étatique», Université de Grenoble, mémoire de DEA, 1996.

financements et soutiens logistiques. Par la suite, le Ministère en charge de la jeunesse et des sports (MJS)¹³ entretient une relation particulière avec les trois organisations dans un mouvement de collaboration globale avec l'éducation postscolaire¹⁴. Dans ce développement, le MJS tient une place de premier rang puisqu'il est à la fois penseur, acteur et contrôleur des différentes associations étudiées dans le cadre de cette contribution.

Pour mener à bien notre réflexion, nous nous basons sur une analyse d'archives issues des trois associations ainsi que des ministères JS et du Tourisme. Pour les archives associatives, nous nous focalisons essentiellement sur les documents produits dans le cadre de l'administration de l'association¹⁵. Pour les archives publiques, nous nous intéressons aux rapports publiés par les ministères, ainsi qu'aux documents traitant des questions des subventions et des statuts des associations.

De là, cette analyse est réalisée en trois temps nous permettant de montrer le rôle de l'État dans l'institutionnalisation de la relation entre tourisme et sport. En premier lieu, nous nous concentrons sur l'élan associatif d'après-guerre. Dans celui-ci, l'État joue un rôle important puisqu'il est à la fois initiateur et dynamiseur de la création d'association pour le développement des pratiques sportives de plein air. Nous étudions ensuite la façon dont l'État agit en faveur du développement de ces pratiques à partir du soutien financier au fonctionnement qu'il met en place en direction des associations agréées. Cette aide, à visée sociale, est directement liée au caractère éducatif de la collaboration entre les associations et le MJS. Enfin, dans la dernière partie, nous nous concentrons sur l'appui de l'État en faveur de l'équipement des associations. Nous nous arrêtons alors sur la façon dont ce soutien contribue largement à favoriser le développement de la pratique.

¹³ Le nom du ministère s'intéressant aux questions de jeunesse et de sport est en constante évolution. Nous utilisons ce terme générique pour éviter de perdre la lectrice et le lecteur dans les évolutions successives de dénomination de l'institution.

¹⁴ BESSE Laurent, *Les MJC: De l'été des blousons noirs à l'été des Minguettes, 1959-1981*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008; FUCHS Julien, *Le temps des jolies colonies de vacances...*

¹⁵ Comptes rendus de conseils d'administration, d'assemblées générales, rapports moraux, financiers, d'activités, etc.

L'après-guerre : un élan associatif

Le MJS est la fois penseur, puisqu'il est directement à l'origine de la création de l'UNCM et de l'UNF comme institutions techniques, et acteur, puisque ce sont les conditions mêmes de son intervention qui mènent à la création du CNG. De là, l'institutionnalisation de la relation entre sports et tourisms est clairement du fait de l'État.

La création des institutions techniques

Les institutions techniques sont des structures associatives en relation directe avec les pouvoirs publics qui leur confient une mission de service public. Cette création d'après-guerre est la matérialisation d'une volonté de coopération directe de l'État avec les associations de jeunesse et d'éducation populaire, en raison de leur expertise. L'objectif étant aussi de créer une relation de confiance face à des acteurs de l'éducation très méfiants¹⁶ dans le cadre d'un projet éducatif global¹⁷ visible notamment dans la Constitution de la IV^e République: «*La Nation [française] assure à l'individu et à la famille les conditions nécessaires à leur développement. Elle garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs [...] les loisirs. [...] La Nation garantit l'égal accès de l'enfant et de l'adulte à l'instruction [...] et à la culture.*»¹⁸

La création des institutions techniques à la Libération est rendue nécessaire par différentes dynamiques. Tout d'abord, face aux difficultés financières conjoncturelles, cela permet à l'État de faire des économies puisqu'il n'agit pas directement dans les champs qui l'intéressent, mais demande aux associations de le faire. Il y a aussi la volonté d'éviter les oppositions entre différents mouvements exerçant des influences diverses en les faisant travailler ensemble dans le but d'installer une politique laïque de l'éducation postsecondaire, dans le prolongement

¹⁶ GALLAND Olivier, *Sociologie de la jeunesse*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 88.

¹⁷ FUCHS Julien, *Le temps des jolies colonies de vacances...*

¹⁸ Préambule de la Constitution de la IV^e République, 1946.

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

- AIDE MATÉRIELLEMENT
- FORME DES CADRES
- RÈGLEMENTE
- ORIENTE
- COORDONNE
- AIDE À L'ÉQUIPEMENT COLLECTIF, GÉNÉRAL, INDIVIDUEL
- FACILITE LES DÉPLACEMENTS
- S'INTÉRESSE AU PROBLÈME DES LOISIRS ET DE L'ORGANISME GÉNÉRAL
- RENSEIGNE
- DOCUMENTE

↓		↓	↓				
M	<i>Scoutisme Français</i>	→	O	<i>Union nationale</i>	←	G	<i>Fédération française</i>
O	<i>Fédération française</i>		R	<i>des Centres de Montagne</i>		R	<i>de Camping</i>
U	<i>des maisons de jeunes</i>		G	<i>Union Nautique Française</i>		O	<i>“ de Cyclotourisme</i>
V	<i>Auberges de la</i>		A	—		U	<i>“ de la Montagne</i>
E	<i>jeunesse</i>		N	Sont administrés		P	<i>“ de Canoë-Kayak</i>
M	<i>Jeunesse catholique,</i>		I	par un Conseil de		E	<i>“ de Yachting à Voile</i>
E	<i>protestante, socialiste,</i>		S	Direction comprenant		M	<i>“ de Ski</i>
N	<i>etc. Par exemple</i>		M	des représentants de tous		E	<i>“ de Natation</i>
T	—		E	les usagers et notamment		N	<i>Comité national de</i>
S	Rassemblent		S	des mouvements		T	<i>Spéléologie</i>
D	les jeunes		T	de jeunes.		S	—
E	par affinités.		E	Disposent d'un réseau		S	Rassemblent
J	Forment des cadres.		C	d'installations nécessaires.		P	les jeunes
E	Apportent une aide		H	Reçoivent les jeunes		E	sur spécialité.
U	en installation		N	sans distinction d'origine		S	Forment des cadres.
N	et en matériel.		I	et font pratiquer		P	Apportent une aide
E	Font pratiquer,		Q	au cours de stages,		E	en installation
S	parmi d'autres		U	les activités qu'ils		C	et en matériel.
S	activités,		E	régissent (ski, alpinisme,		I	Organisent
S	une ou plusieurs		S	nautisme).		A	des rassemblements.
E	activités physiques		U	Apportent une aide		L	Font pratiquer
	de plein air.		E	en matériel individuel.		I	l'activité de plein air
			S	Disposent de cadres		S	qu'ils dirigent.
				spécialisés.			
				Forment de nouveaux			
				cadres.			

Figure 1 : l'organisation de l'éducation postscolaire souhaitée à la Libération¹⁹.

¹⁹ Ce document est une reproduction du tableau original. Source: ANF, « Jeunesse ouvrière – Enseignement sportif – plein air – Éducation physique et sportive de la jeunesse non scolaire, effort accompli par la DGJS », 1953. 19860446/2.

de l'école républicaine. Dans ce cadre, le MJS souhaite une forme de division utopiquement parfaite des rôles entre les associations de jeunesse et d'éducation populaire, les groupements sportifs et les institutions techniques. Enfin, les institutions techniques sont aussi des outils pour accompagner l'État dans l'équipement touristique de son territoire (voir figure 1), avec l'objectif de faire de la France un espace attractif par le tourisme sportif. Le but est de permettre l'arrivée de liquidité, mais aussi de faire concurrence aux autres pays de l'Arc alpin mieux équipés.

L'Union nautique française (UNF) et l'Union nationale des centres de montagne (UNCM) sont toutes les deux des institutions techniques. L'UNCM est créée le 9 février 1945, mais pensée dès janvier 1944 sous l'impulsion directe du régime de Vichy²⁰. L'UNF est pour sa part créée le 8 mai 1945²¹, mais son activité commence également plus tôt grâce au vice-président de la Fédération française de canoë-kayak (FFCK). Celui-ci propose dès ces premières années de l'après-guerre des cours à la base nautique de Créteil et est approché par le MJS ainsi que par certaines associations de jeunesse et d'éducation populaire²² dans le but de créer une structure analogue à celle de l'UNCM. Les deux Unions sont composées d'associations de jeunesse et d'éducation populaire et de fédérations sportives de plein air. Les premières sont relativement similaires dans les deux cas, puisque nous pouvons retrouver différents mouvements scouts, le Touring club de France, ou encore l'association Tourisme et Travail. Les différences se font au niveau des fédérations spécialisées sur une pratique sportive, comme le Centre Nautique des Glénans ou la FFCK, qui n'adhèrent qu'à l'UNF, tandis que le Club alpin français (CAF) et la Fédération française de montagne (FFM) n'adhèrent qu'à l'UNCM. Les institutions sont donc administrées par des représentants de ces deux types d'organisations associatives

²⁰ Archives de l'UCPA (AUCPA). Compte rendu (CR) de la réunion constitutive de l'ANCM, 24.01.1944. Ces archives sont privées et non cotées.

²¹ ANF, Statuts de l'UNF, Article 1^{er}, 1951. 19790591/20.

²² Archives départementales du Val-de-Marne (AD94), Rapport moral 1965 de l'UNF. 567J30.

et/ou sportives dont le rapprochement est effectué grâce à une action du MJS. Sa présence dans la direction des institutions est aussi réelle puisqu'un représentant siège au comité, sans avoir de droit de vote. Les représentants donnent fréquemment leur avis et celui-ci est pris en compte, en particulier lorsqu'il vient de personnalités importantes du MJS telles qu'André Basdevant (1908-1999), directeur adjoint de la direction des sports de 1944 à 1946 à l'UNCM, ou René Bazennerye (1913-1986), chef du deuxième bureau de la même direction.

Les deux associations sont des jumelles en matière de buts poursuivis et cela se vérifie directement dans leurs statuts qui sont pratiquement mot pour mot les mêmes (voir figure 2).

Article	Statuts de l'UNCM	Statuts de l'UNF
1	«L'Union se propose le développement physique et moral de la Jeunesse française, sans distinction d'origine confessionnelle et politique, en facilitant la fréquentation de la montagne, en été et en hiver, à tous les jeunes de 16 à 25 ans, groupés dans un Mouvement et/ou une association ou présentés par une collectivité. »	« a pour but de contribuer au développement physique et moral de la Jeunesse française, sans distinction d'origine confessionnelle ou politique en facilitant la pratique nautique et le tourisme nautique, dans les conditions les plus économiques, à tous les jeunes de 16 à 25 ans, groupés dans un Mouvement ou une Association, ou présentés par une collectivité. »

Article	Statuts de l'UNCM	Statuts de l'UNF
2	<p>«L'Union se propose notamment : de mettre à la disposition des jeunes, garçons ou filles, groupés dans les organismes adhérents ou les collectivités les moyens : locaux, matériel, personnel technique et administratif, nécessaires au fonctionnement des stages d'alpinisme et de ski. De réaliser la formation des cadres nécessaires au fonctionnement de l'UNCM dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur. De publier, d'éditer, de diffuser tous livres, tracts, brochures destinées à faire connaître aux membres de l'Union ou au public les évènements comme les principes essentiels intéressants son activité.»</p>	<p>«Les moyens de l'Union sont : la mise à disposition des jeunes gens, garçons et filles, groupés dans les organisations adhérentes ou les collectivités, de locaux, matériel, personnel technique et administratif, nécessaires aux pratiques nautiques. La formation des cadres nécessaires à ces pratiques, dans les limites de la législation et de la réglementation en vigueur. La publication, l'édition, la diffusion de tous les livres, tracts, brochures, fiches, destinées à faire connaître à ses membres comme au public, les évènements comme les principes essentiels intéressants son activité.»</p>

Article	Statuts de l'UNCM	Statuts de l'UNF
3 (UNF) et 4 (UNCM)	«L'Union est composée : Des Associations, Mouvements ou Groupement de Jeunes se livrant à des activités de plein air et de camps de montagnes et ayant été admis par l'Union. Des organismes techniques au service de la Jeunesse, apportant une aide à l'Union et ayant été admis par elle. »	«L'Union se compose : De la Fédération Française de Canoë-Kayak Des Associations, Mouvements ou Groupements de Jeunes dont les buts répondent aux règles posées par l'Union et ayant été admis par elle. Ces Associations, Mouvements et Groupements doivent notamment encourager leurs membres à se livrer à des activités de plein air, comportant en particulier la pratique des sports nautiques. »

Figure 2 : comparaison des statuts de l'UNCM et de l'UNF²³.

À travers la lecture de ces textes fondateurs, nous pouvons voir que les Unions sont chargées d'une mission de service public dans le domaine des vacances, du tourisme sportif et des loisirs éducatifs pour les jeunes. À l'origine de la mise en commun des buts poursuivis par les associations de jeunesse et d'éducation populaire et fédérations, les statuts de l'UNF et de l'UNCM sont marqués de l'empreinte du MJS qui se manifeste à la fois dans la volonté de formation de toute la jeunesse, présente dans la Constitution, celle d'un travail en commun des acteurs du mouvement associatif et sportif, ainsi que celle de l'équipement du territoire en locaux pour le tourisme sportif.

²³ Sources : ANF, Statuts de l'UNF, transmis par le président au ministère en charge de la jeunesse et des sports, 1952. AN : 19790591/20 ; AUCPA, Statuts de l'UNCM, modifiés lors de l'AG du 09.02.1945.

Participer au développement associatif

Le Centre nautique des Glénans (CNG) n'est pas une institution technique. Pourtant, nous pouvons tout de même dire que sa création est directement liée à une volonté d'investissement du MJS dans l'éducation globale de tous les jeunes à travers les sports de plein air.

Les fondateurs du CNG sont d'anciens résistants. À la Libération, ceux-ci éprouvent une forme de réticence à l'égard des pouvoirs publics, comme les dirigeants de nombreuses associations œuvrant en faveur de la jeunesse, ici essentiellement en lien avec le passé collaborationniste très récent du gouvernement français. Le CNG est créé en lien avec le Centre de formation internationale (CFI), qui naît en 1946 et dont le but est d'aider les anciens résistants sur différents points²⁴. Les activités de loisirs, organisées dans un cadre touristique, sont proposées à travers un club spécifique à partir de Noël 1945, donc avant même la genèse officielle du CFI, en lien avec une volonté de socialisation et d'évasion entre anciens résistants²⁵. Les activités sont sportives puisque les premiers stages ont lieu sous la direction d'Henri Desjoyeaux (1919-2011), ancien résistant²⁶ et père du célèbre skipper Michel Desjoyeaux, mais surtout fondateur du CNG, dans une maison forestière proche de Val-d'Isère²⁷.

Grâce à leur contact dans la Résistance, les premiers dirigeants du CNG parviennent à faire des activités sur l'île du Loc'h dans l'archipel des Glénan (Golfe de Gascogne, Bretagne)²⁸ à partir de 1947. Cependant, les stages n'ont lieu que pendant deux ans avant d'être délogés de l'île, notamment pour des questions de doutes autour de la mixité des

²⁴ Déclaration de la création du Centre de Formation Internationale. *JORF*, 24.02.1946, p. 1659.

²⁵ VIANNAY Philippe (éd.), *Du bon usage de la France: Résistance, journalisme, Glénans*, Paris, Ramsay, 1988, p. 217.

²⁶ WIEVIORKA Olivier, *Une certaine idée de la Résistance*, Paris, Le Seuil, 1995.

²⁷ Archives du Centre Nautique des Glénans (désormais ACNG), Note à l'occasion du décès d'Henri Desjoyeaux, 2011. Ces archives sont privées et non cotées.

²⁸ Les Glénans prennent un -s, mais l'archipel des Glénan n'en prend pas. L'ajout du -s dans le nom de l'association est un moyen de distinguer l'espace géographique du centre de voile.

jeunes. Croyant fortement à l'œuvre éducative qu'ils viennent de créer et surtout face à l'intérêt porté par les jeunes, les initiateurs cherchent à s'implanter sur une autre des îles ou îlots qui composent l'archipel. Ils cherchent des financements et se retournent vers le MJS. Lors d'une entrevue, le ministère leur demande de se « constituer [en] une association indépendante et agréée »²⁹. L'association est donc officiellement constituée le 17 mai 1950 en ayant pour objectif de « mettre à la disposition de la jeunesse française et étrangère un ensemble de moyens sportifs et culturels qui leur permettent d'élargir leurs connaissances et leurs amitiés »³⁰.

La voile n'est pas présente dans les statuts du CNG à sa création. Cependant, les différents rapports produits par l'association nous montrent tout l'intérêt de la pratique au sein de l'organisme: « l'enseignement de la voile, la formation des moniteurs, les cours de navigation se sont faits suivant des principes de base »³¹. L'inscription de l'éducation des jeunes par la voile se fait dans les statuts modifiés en 1960. Malgré tout, l'école de voile affirme une volonté d'éducation des jeunes plus large à travers des pratiques à la fois sportives et culturelles qui s'inscrivent dans les buts poursuivis par la MJS, mais aussi des jeunes qui réclament des pratiques sportives dans le cadre de leur formation³².

À la Libération, nous pouvons donc constater un élan associatif témoignant d'une volonté d'institutionnalisation de mouvements éducatifs par le sport et le tourisme. Une coopération commence à se mettre en place de façon directe, dans le cas des institutions techniques, ou indirecte avec le CNG. Finalement, ce début d'institutionnalisation va dans le sens d'une mise en administration générale du sport, mais aussi d'un climat de solidarité globale issu du programme du Conseil national de la Résistance (CNR) et visible dans la nouvelle société française.

²⁹ FELETIN Clotilde, *Hélène Viannay: L'instinct de résistance de l'occupation à l'école des Glénans*, Paris, Pascal, 2004, p. 174.

³⁰ ACNG Article 2 des statuts du CNG, 1957.

³¹ ACNG, Rapport moral, 1955.

³² AMAR Marianne, *Nés pour courir: Sports, pouvoirs et rébellions (1944-1958)*, Grenoble, PUG, 1987.

Financer les associations ou la matérialisation d'une collaboration éducative et sociale

Le financement des associations est réglementé à la suite d'une nouvelle logique témoignant d'une forme de contrôle autour du souhait de privilégier les activités éducatives des mouvements. Les subventions de fonctionnement, destinées à aider les organismes dans les frais divers ayant trait à leur fonctionnement, constituent la matérialisation la plus visible de l'institutionnalisation des relations entre le sport et le tourisme et notamment dans une période de mise en administration du sport.

L'aide aux associations, une pratique réglementée

Pour pouvoir bénéficier d'une aide financière de la part du MJS, les associations doivent répondre à un certain nombre de critères dictés par l'ordonnance du 2 octobre 1943 du Comité français de la Libération nationale. Les associations sont agréées lors des réunions du Conseil des sports ou de la jeunesse en fonction du type d'activité proposé et au sein duquel siègent des représentants des mouvements associatifs et sportifs³³. L'ordonnance définit un groupement de jeunesse comme une structure organisée réglementairement selon la loi de 1901³⁴ et regroupant «*régulièrement au moins dix jeunes gens ou jeunes filles mineures*»³⁵. En France, l'âge de la majorité est alors fixé à 21 ans. De là, l'UNCM et l'UNF, qui précisent dans leurs statuts que leur public cible a entre 16 et 25 ans³⁶, sont tout à fait inscrits dans le cadre de cette réglementation. Ceux du CNG évoquent «*la jeunesse française et étrangère*»³⁷; il n'est donc pas clairement mentionné la possibilité de recevoir des mineurs. D'après nos sources, l'école de voile commence à percevoir une subvention en 1953 au moment même où sont évoqués

³³ Article 5 de l'ordonnance du 02.10.1943, *JORF*, 07.10.1943, p. 166.

³⁴ Article 6 de l'ordonnance du 02.10.1943, *JORF*, 07.10.1943, p. 166.

³⁵ Article 2. Article 2 de l'ordonnance du 02.10.1943, *JORF*, 07.10.1943, p. 166.

³⁶ AUCPA, Article 2 des statuts de l'UNF en 1951 et de l'UNCM en 1945.

³⁷ ACNG, Article 2 des statuts du CNG, 1957.

les premiers stages pour adolescents à partir de 15 ans³⁸. Étant donné que le CNG n'inscrit l'utilisation de la voile dans ses statuts qu'à partir de 1960, il doit se faire agréer par le Conseil de la jeunesse et donc prouver qu'il appartient bien à ce type de groupement.

L'agrément représente, d'après Françoise Tétart³⁹, une volonté de contrôle de la valeur éducative des associations. Celle-ci est vérifiée lors de contrôles minutieux⁴⁰ effectués par le MJS à deux niveaux. Le premier est effectué lors de la demande d'agrément où les associations doivent donner des informations centrales sur leur activité en plus des statuts « *datés et certifiés exacts par le Président* »⁴¹. Ce dernier document permet de rendre visible le caractère éducatif des activités proposées par les associations. Ici, les institutions techniques évoquent le souhait de participer au « *développement physique et moral de la jeunesse française* »⁴² ou de « *mettre à la disposition de la jeunesse française et étrangère un ensemble de moyens sportifs et culturels qui lui permettent d'élargir le champ de leurs connaissances et de leurs amitiés* »⁴³.

Même si les textes régissant l'activité des associations le disent, il faut encore avoir la capacité de le prouver. C'est donc là que s'opère le second niveau de contrôle par le MJS. Il a lieu lors de la demande de subvention auprès du ministère pour laquelle l'association dorénavant agréée doit proposer un « *projet spécial et détaillé* »⁴⁴ dans lequel les activités éducatives sont avancées. Les organismes doivent aussi donner des détails concernant leurs cotisants, une demande que nous considérons comme liée à une volonté de financer les associations en fonction du nombre de

³⁸ ACNG, CR du conseil d'administration (CA) du CNG, 20.03.1954.

³⁹ TÉTARD Françoise, « Les mouvements de jeunesse furent-ils des mouvements de jeunes ? Quelques éléments de réflexion par rapport à la période "Trente Glorieuses" », in: ROUDET Bernard (éd.), *Des jeunes et des associations*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 134.

⁴⁰ ANF, Lettre du MJS aux présidents ou secrétaires généraux des associations, 01.10.1947. F/44/104.

⁴¹ ANF, demande d'agrément de l'UNF, sans date. 19790591/20.

⁴² AUCPA, Article 1^{er} des statuts de l'UNF en 1951 et de l'UNCM en 1945.

⁴³ ACNG, Article 2 des statuts du CNG, 1959.

⁴⁴ ANF, Lettre du MJS aux présidents ou secrétaires généraux des associations, 01.10.1947. F/44/104.

jeunes touchés. Les présidents doivent fournir les preuves de l'emploi des subventions et s'engager à « *satisfaire aux contrôles réglementaires* »⁴⁵. Pour la subvention sollicitée, ils doivent aussi préciser ce qu'ils souhaitent faire de cette aide dans un formulaire type⁴⁶.

Les présidents précisent parfois aussi les projets de l'association dans un document annexe⁴⁷. Ces archives, produites par les associations dans le cadre de la demande de subvention, restent relativement pauvres en informations prouvant réellement le caractère éducatif des activités proposées. La validation des demandes de subvention est alors effectuée par les inspecteurs de la Jeunesse et des Sports, un poste créé à la Libération⁴⁸. Ceux-ci sont parfois envoyés dans les associations pour vérifier le bon emploi des subventions. Lorsqu'une enquête est menée, la subvention est temporairement suspendue : c'est le cas à la fois pour l'UNCM en 1953⁴⁹ et le CNG en 1955⁵⁰.

L'octroi d'une subvention est donc la preuve que les associations vont dans le sens de ce que le MJS souhaite proposer, c'est-à-dire une œuvre éducative en faveur des jeunes et à travers la pratique sportive. De là, l'attribution d'une subvention à une association est la matérialisation d'un « *label de qualité* »⁵¹ pour les organismes.

Les subventions de fonctionnement

Cette aide consacre directement la réalisation d'une œuvre éducative par une association donnée. Les subventions sont importantes et notamment pour les institutions techniques. Pour exemple, l'UNF perçoit en

⁴⁵ ANF, Demande de subvention de l'UNF, 1952. 19790591/20.

⁴⁶ ANF, Demande de subvention, éducation populaire, effectuée par l'UNF, 1952.

⁴⁷ ANF, Activité culturelle de l'UNF, adressée au MJS avec la demande de subvention 1952. 19790591/20.

⁴⁸ LASSUS Marianne, *Jeunesse et Sports : L'invention d'un ministère (1928-1948)*. Paris, INSEP, pp. 363-370.

⁴⁹ AUCPA, CR du comité directeur (CD) de l'UNCM, 19.06.1953.

⁵⁰ ACNG, CR du CA du CNG, 16.06.1955.

⁵¹ AMAR Marianne, *Nés pour courir...*, p. 33.

1951 une subvention de fonctionnement de 6 300 000 francs pour un budget total de 14 289 651 francs⁵², ce qui en représente donc 44 %. En comparaison, le CNG reçoit une subvention de 2 900 000 francs sur un budget de 9 312 689 francs en 1953⁵³. L'école de voile est donc financée à 31 % par le MJS. Si nous comparons les subventions perçues par l'UNCM avec celles du Club alpin français (CAF), qui œuvre aussi en faveur de l'éducation des jeunes par les activités sportives et touristiques de montagne, nous pouvons cependant constater un grand écart. Par exemple, en 1947, l'UNCM touche 10 500 000 francs de subvention alors que le CAF ne touche que 1 150 000 francs⁵⁴. Cette aide semble être liée à un travail en faveur de « *l'alpinisme et [du] ski populaire* » que le MJS opère entre 1944 et 1947⁵⁵. Les institutions techniques apparaissent comme favorisées par le MJS sur le plan des subventions de fonctionnement, notamment en lien avec des plans nationaux.

Cette aide au fonctionnement permet au MJS de suppléer les associations dans leurs frais courants. Elle peut également servir à combler un déficit : c'est notamment le cas du CNG qui reçoit une subvention de 1 200 000 francs⁵⁶ en 1955 et évoque le fait qu'elle va être « *entièrement affectée à l'épuration de [ses] dettes* »⁵⁷. Lors des problèmes de gestion de l'UNF au début des années 1950, René Bazennerye évoque à plusieurs reprises le fait que le MJS soit capable de « *faire un gros effort* »⁵⁸ financier pour sauver l'association. L'Union du nautisme reçoit même des menaces de la part du MJS autour de l'offre de la subvention qui peut être « *à volonté augment[ée], diminu[ée] ou même supprim[ée]* » si les

⁵² Ces sommes représentent respectivement 161 004 euros et 365 189 euros. Ces conversions de l'ancien franc vers l'euro, et les suivantes ont été réalisées grâce à l'outil de conversion de l'Institut national des statistiques et des études économiques (INSEE) ; ANF, CR financier de l'UNF, 1951, 19790591/20.

⁵³ Ces sommes représentent respectivement 67 327 euros et 216 205 euros ; ACNG, Rapport financier 1954.

⁵⁴ Ces sommes représentent respectivement 615 148 euros et 67 373 euros.

⁵⁵ ANF, CR de la réunion sur la diffusion du nautisme, 09.02.1948, 19860446/22.

⁵⁶ Cette somme représente 27 466 euros.

⁵⁷ ACNG, Rapport financier 1955.

⁵⁸ AUCPA, CR de l'AG de l'UNF, 09.02.1951.

soucis de gestions ne sont pas réglés⁵⁹. Ces aides symbolisent le fait que les associations réalisent une action efficace en faveur de l'éducation des jeunes dans le prolongement direct de ce que souhaite l'État. Cependant, elles peuvent rapidement être retirées si l'association ne joue pas le jeu et d'autant plus quand il s'agit d'une institution technique.

Le financement des organisations de tourisme populaire est un exemple de matérialisation de la mise en administration du sport. Les institutions techniques sont avantagées dans la distribution des concours financiers de l'État en lien avec une adéquation parfaite avec les buts poursuivis par le MJS. Moyen de contrôle sur les associations, les subventions de fonctionnement permettent aux organisations de faire valoir leur travail éducatif et d'être valorisées et secondées dans leurs frais de gestion. L'importance sociale du projet vient dans un second temps.

La subvention pour l'équipement associatif ou la matérialisation d'une collaboration sociale en faveur du tourisme sportif populaire

À la Libération, les problèmes de l'équipement sportif du territoire sont une réalité, et ce, malgré les efforts réalisés par le régime de Vichy pour la montagne⁶⁰ et le nautisme. Le MJS classe les infrastructures et le matériel sportif au premier rang des efforts à effectuer en lien avec des enjeux éducatifs⁶¹, comme nous venons de le voir, mais également financiers puisque l'équipement touristique du territoire est stratégiquement important pour l'arrivée de liquidités. C'est précisément ces deux types d'équipement qui sont financés par la subvention étudiée ici. Pour les associations, et dans le cadre de l'œuvre éducative et sociale qu'elles poursuivent, l'équipement sportif constitue un enjeu central en raison d'un coût important qui peut les handicaper. L'aide de l'État

⁵⁹ AUCPA, CR du CD de l'UNF, 19.12.1952.

⁶⁰ TRAVERS Alice, « L'équipement sportif de la montagne sous Vichy », in : ARNAUD Pierre, TERRET Thierry, SAINT-MARTIN Jean et GROS Pierre (éds.), *Le sport et les Français pendant l'Occupation, 1940-1944*, Paris, L'Harmattan, 2002, pp. 351-360.

⁶¹ Circulaire n°775-E.P.S/ 2 du 14 mars 1950. BOEN, n° 12, 23.03.1950, p. 969.

permet d'éviter d'emprunter à des banques pour ensuite faire payer les mensualités de crédits aux jeunes en augmentant le prix des stages. Cette idée est d'ailleurs directement présente dans la circulaire du ministère de l'Éducation nationale du 14 mars 1950 affirmant que les aménagements réalisés grâce à une aide financière de l'État doivent « être ouvert[s], aux prix les plus bas, à la généralité des pratiquants »⁶².

Les infrastructures : l'équipement touristique

Les institutions techniques récupèrent beaucoup d'infrastructures à la Libération. L'UNCM se voit prêter des bâtiments ayant servi pour le chantier de la jeunesse « Jeunesse et Montagne » dans les Alpes sous le gouvernement de Vichy⁶³. De son côté, l'UNF profite entre 1945 et 1948 des centres nautiques ainsi que de nombreux camps créés par Vichy⁶⁴. Comme nous l'avons vu, les institutions techniques bénéficient d'un contact direct avec les pouvoirs publics. Ce privilège leur permet donc de disposer « d'un réseau d'installations nécessaires »⁶⁵. Le caractère indispensable de ces infrastructures peut également se vérifier par l'aide offerte dans l'achat et les travaux sur des bâtiments de différentes natures, par exemple servant d'hébergement pour les stagiaires, ainsi que de terrains. Cependant, il y a un déséquilibre logique entre d'un côté l'aide offerte à l'UNCM, qui propose une activité hivernale et dans des espaces où il fait froid, et celle apportée à l'UNF et au CNG de l'autre. L'institution technique de la montagne a besoin d'infrastructures en dur pour accueillir ses stagiaires. De là, elle reçoit fréquemment des subventions pour acheter de nouveaux centres. C'est par exemple le cas en 1955, où l'UNCM a la possibilité de s'installer dans une des « grandes stations d'hiver » grâce à une subvention de 60 % pour un hôtel

⁶² Circulaire n°775-E.P.S/ 2 du 14 mars 1950. BOEN, n° 12, 23.03.1950, p. 969.

⁶³ AUCPA, CR du CD de l'UNCM, 21.03.1944.

⁶⁴ ANF, « Les centres de sports nautiques » adressé par le capitaine de corvette Lostie de Kerhor, chef du bureau des sports nautiques, à Gaston Roux, 27.07.1948. 19860446/22.

⁶⁵ ANF, « Jeunesse ouvrière–Enseignement sportif–plein–Éducation physique et sportive de la jeunesse non scolaire, effort accompli par la DGJS », 1953. 19860446/2.

à Val d'Isère⁶⁶. Cette subvention est importante puisque les aides de l'État n'excèdent alors que très rarement 50% et uniquement pour des infrastructures difficiles d'accès comme des refuges de haute montagne. L'installation dans cette station est aussi intéressante puisqu'elle renforce l'aspect social de l'opération. Offrant de bonnes conditions générales de pratique sportive et touristique, cette station apparaît logiquement comme plus chère qu'une autre. Il est évidemment beaucoup plus difficile pour un jeune issu des classes populaires d'accéder à des conditions de pratiques aussi bonnes. Les jeunes ont alors l'opportunité d'être formés également au tourisme dans des espaces exceptionnels et peuvent, ensuite, répéter les mêmes comportements lors de leurs séjours individuels⁶⁷. De la même façon, la précarité⁶⁸ des premiers bâtiments rend nécessaire la réalisation de travaux d'autant plus avec le début des Trente Glorieuses qui entraîne une augmentation du nombre de jeunes intéressés, mais aussi des attentes de ceux-ci en termes de confort⁶⁹.

De leur côté, les associations nautiques souffrent du caractère saisonnier de leur activité⁷⁰ : nous constatons que les aides que reçoivent l'UNF et le CNG sont surtout pour des terrains. Par exemple, le CNG reçoit une subvention de 46,5% (soit 2 000 000 francs sur un montant total de 4 300 000)⁷¹ pour l'achat d'une majorité de l'île de Penfret, sur laquelle se trouvent des bâtiments en mauvais état. L'UNF bénéficie pour sa part d'une aide pour le terrain de Bénodet en 1953⁷². Il y a aussi la possibilité de recevoir une subvention pour des infrastructures en dur, mais uniquement dans le cadre d'abris pour les bateaux, de cuisines, de réfectoires ou de vestiaires⁷³. L'UNF profite également des fonds

⁶⁶ AUCPA, CR du CD de l'UNCM, 12.07.1955.

⁶⁷ BERTHO-LAVENIR Catherine, *La roue et le stylo: comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

⁶⁸ AUCPA, René Tulpin, premier président de l'UNCM, dans la brochure «L'UNCM a 20 ans», 1965.

⁶⁹ AUCPA, CR du CD de l'UNCM, 05.10.1950.

⁷⁰ AUCPA, CR du CD de l'UNF, 08.06.1956.

⁷¹ Ces sommes représentent respectivement 51 112 euros et 109 891 euros. ACNG, CR du CA du CNG, 29.10.1951.

⁷² AUCPA, CR de l'AG de l'UNF, 15.05.1953.

⁷³ AUCPA, CR du CD de l'UNF, 08.06.1956.

directement orientés par le MJS vers les camps et centres nautiques appartenant à l'État qu'elle utilise. Par exemple, 35 000 000 francs⁷⁴ sont accordés en 1947 pour la construction et l'aménagement de camps nautiques⁷⁵. Le CNG réalise ses premiers travaux en 1953, face à l'augmentation de la demande, et finance seul l'aménagement d'une des fermes de l'île de Penfret⁷⁶ ainsi que le nettoyage du puits, assurant l'accès à l'eau courante⁷⁷. La participation des stagiaires aux travaux de modernisation des espaces dans lesquels ils évoluent fait partie de la doctrine éducative des Glénans⁷⁸, pourtant le côté austère des stages menant à un retour à l'essentiel ne fonctionne pas immédiatement. Or, l'enjeu est aussi de rester compétitif pour pérenniser leurs actions. Le CNG et l'UNF préfèrent concentrer leurs crédits sur le matériel sportif, bien plus difficile à obtenir, même à grande échelle.

Le matériel pour la pratique : l'équipement sportif

Les besoins des différentes associations sont clairement inégaux concernant le matériel directement lié à la pratique sportive. Il y a sans doute une forme d'équilibre qui se met en place entre un financement important des hébergements pour l'UNCM, qui pratique dans un milieu et une saison moins accueillants que l'UNF et le CNG, et les besoins en bateaux des associations de tourisme nautique. Ces dernières favorisent ainsi les tentes dans le cadre de l'offre d'hébergement de leurs stages, et notamment parce que ces associations ne peuvent pas se faire financer des bâtiments pour l'hébergement des stagiaires et utilisent en revanche ce financement pour le matériel.

⁷⁴ Cette somme représente 2 050 494 euros.

⁷⁵ ANF, Nomenclature, par chapitre, des autorisations de programme ou de promesse et de crédits demandés, 1947. 19770195/3-5.

⁷⁶ ACNG, CR du CA du CNG, 14.11.1953.

⁷⁷ ACNG, Rapport financier du CNG de 1953.

⁷⁸ PHILIPPE Marion, «De la Résistance à l'école de voile des Glénans: l'action d'Hélène et Philippe Viannay en faveur de l'éducation des jeunes (1947-1982)», *European Studies in Sport History*, n° 13, 2022, pp. 181-206.

Au début de leur initiative, les dirigeants du CNG profitent de l'aura des anciens résistants pour recevoir du matériel de la part de l'État⁷⁹. L'UNF formule aussi plusieurs fois des demandes en termes de matériel de camping, notamment en 1950⁸⁰. Contrairement au CNG, elle a la chance de voir ses demandes en la matière systématiquement acceptées et financées à 100 %⁸¹.

L'essentiel de l'investissement des associations nautiques va dans les différents bateaux. Une nouvelle fois, elles ont la chance de pouvoir récupérer du matériel à la Libération en 1950⁸² pour l'UNF et en 1952 pour le CNG⁸³. L'Union profite de son statut puisqu'en occupant les centres nautiques du MJS, l'association peut également disposer du matériel qui y est disponible en masse et en très bonne qualité⁸⁴. De là, l'UNF ne reçoit pas directement de subvention pour ces opérations, contrairement au CNG avec, par exemple, 4 000 000 de francs⁸⁵ en 1956⁸⁶. Ces aides sont d'ailleurs plus importantes que celles dont l'association bénéficie dans le cadre de son fonctionnement et de son équipement en terrain et en infrastructures en dur. Nous comprenons donc aisément que le MJS suit l'association dans sa volonté d'augmenter sa flotte pour faciliter au mieux l'apprentissage des jeunes.

Dans ce cadre, les associations achètent ou récupèrent, grâce aux concours de l'État, d'anciens bâtiments de natures diverses ainsi que des terrains dans le but de développer au mieux leur activité touristique et répondre aux besoins des jeunes. Nous pouvons constater que le MJS suit assez bien les organisations dans leurs besoins divers, mais les aspects techniques et pédagogiques ne sont donc pas mis de côté. De là, la matérialisation d'un travail se voulant également social pour l'éducation des jeunes se vérifie ici.

⁷⁹ FELETIN Clarisse, *Hélène Viannay: L'instinct de résistance de l'occupation à l'école des Glénans...*, p. 127.

⁸⁰ ANF, Document UNF/UNCM, 1952. F/44/120.

⁸¹ AUCPA, CR du CD de l'UNF, 08.02.1957.

⁸² ACNG, CR du CA du CNG, 18.12.1950.

⁸³ ACNG, Rapport moral 1952.

⁸⁴ ANF, Les camps de l'UNF, 16.04.1948. 19860446/22.

⁸⁵ Cette somme représente 87 957 euros.

⁸⁶ ACNG, Rapport moral 1956.

Conclusion et perspectives

Tout au long de cette contribution, nous avons pu constater la place importante prise par l'État dans les différentes étapes de l'institutionnalisation des mouvements éducatifs par le sport et le tourisme. Acteur direct de la création des institutions techniques (UNCM et UNF), le MJS entretient une relation maternelle avec elles. Cela est visible notamment par l'adéquation de leur statut avec les objectifs publics ainsi que par l'octroi de concours financiers importants pour leur fonctionnement, mais aussi pour leurs équipements au sens large. Les associations travaillent grâce au concours de l'État qui leur permet de survivre et de pérenniser leur activité dans le cadre de la subvention de fonctionnement, et de se développer tout en conservant des prix bas et attractifs par la subvention d'équipement. Avec cette aide, nous pouvons alors constater une réelle collaboration, symbole de l'institutionnalisation de leur relation autour d'un but commun : éduquer tous les jeunes tout en développant un tourisme sportif à visée populaire sur le territoire français.

En 1958, à la fin de la IV^e République, il n'y a encore que 16 centres de montagne et cinq centres nautiques en fonctionnement. Le MJS prévoit rapidement l'augmentation de ce patrimoine touristique et sportif sur le territoire, d'autant plus en prenant en compte le prestige de la France à l'étranger dans ce domaine. Ce développement a lieu sous la V^e République avec la mise en œuvre des lois-programmes d'équipement sportif et socioéducatif grâce au concours de Maurice Herzog⁸⁷. Celui-ci profite alors largement de l'institutionnalisation des relations entre sports et tourisms à travers la collaboration renforcée avec le mouvement associatif et notamment avec l'UNF, l'UNCM et le CNG. Les buts éducatifs sont toujours au cœur des dynamiques à l'œuvre et conditionnent l'octroi d'une subvention. De là, nous pouvons clairement dire que le travail d'institutionnalisation des années 1940 et 1950 sert de rampe de lancement à une collaboration de plus grande échelle sous la V^e République.

⁸⁷ Alpiniste français, Maurice Herzog (1919-2012) est une personnalité centrale du CAF depuis son enfance. En 1950, lui et Louis Lachenal sont les premiers alpinistes du monde à gravir un sommet de plus de 8 000 mètres : l'Annapurna (Himalaya). Il s'engage ensuite en politique et devient le haut-commissaire puis le secrétaire d'État à la Jeunesse et aux Sports du général Charles de Gaulle.

Philippe Vonnard (Université de Fribourg)

**« Nous ne sommes pas contre le progrès
mais pour un développement harmonieux
des activités traditionnelles et du tourisme. »**
**L'affirmation d'une posture conservacionniste
de la nature au sein de l'Union internationale
des associations d'alpinisme (UIAA)
(1932-1982)**

La phrase mobilisée en titre provient d'un discours prononcé par Jean Juge (1908-1978), le président de l'Union internationale des associations d'alpinisme (UIAA), lors du Symposium international « Pour l'avenir des Alpes » organisé du 31 août au 6 septembre 1974 à Trento (Italie)¹. Elle témoigne de la préoccupation qui existe chez certains acteurs du milieu de l'ascensionnisme face au développement

¹ Archives de l'Union internationale des associations d'alpinisme - UIAA (ci-après AUIAA), classeur 5C: UICN, « Discours d'ouverture de Jean Juge, président de l'U.I.A.A. », non daté.

exponentiel d'une industrie qui prospère depuis la fin du XIX^e siècle dans les Alpes : le tourisme².

D'un point de vue générique, cette industrie pose en effet deux problèmes majeurs aux ascensionnistes. D'une part, et de manière interne à la pratique, le tourisme entraîne l'utilisation croissante de moyens mécaniques (funiculaires, téléphériques) pour se déplacer sur les pentes, voire au plus près des sommets³. Or, cet emploi tend à dénaturer la conquête de la montagne qui ne serait « sportive » que si elle se réalise à pied, ou pour le dire autrement, en comportant un effort certain⁴. D'autre part, le nombre croissant d'individus qui se rendent en montagne pour s'adonner à des activités physiques et sportives, couplé au développement massif d'infrastructures pour accompagner leurs déplacements (routes et tunnels) et les accueillir sur place (stations de montagne), dénature le paysage, voire pèse sur l'écosystème montagnard⁵. De fait, l'activité touristique entraîne un risque pour la faune et la flore mais aussi pour les êtres humains (qu'ils habitent ou non cet espace). Ici, il s'agit d'une critique externe au domaine de l'ascensionnisme qui concerne les méfaits de l'investissement croissant de l'espace alpin.

² Le terme ascensionnisme est préféré ici à celui d'alpinisme car il ne désigne pas une chaîne de montagnes en particulier. En ce sens, il se rapproche du mot anglais « *mountaineering* ».

³ Cet aspect prend d'autant plus d'ampleur avec le développement du ski de descente (ski alpin). Sur l'invention et le développement du ski alpin, voir : DENNING Andrew, *Skiing into Modernity: A Cultural and Environmental History*, Oakland, University of California Press, 2015.

⁴ Ce texte n'a pas pour but d'aborder la position de l'ascensionnisme dans l'espace des sports. Sur ce débat, voir : HOIBIAN Olivier : « L'alpinisme : figure emblématique des "sports à part" ? Vertus heuristiques de l'histoire culturelle », in : CLASTRES Patrick, DEBONS Delphine, PITTELOUD Jean-François et QUIN Grégory (éds) : *Gravir les Alpes du XIX^e siècle à nos jours. Pratiques, émotions, imaginaires*, Rennes, PUR, 2021, pp. 77-84 ; MORALDO Delphine, *L'esprit de l'alpinisme. Une sociologie de l'excellence, du XIX^e siècle au XX^e siècle*, Lyon, ENS Éditions, 2021.

⁵ Pour une étude de cas sur ce processus, on lira : HAGIMONT Steve, *Pyrénées. Une histoire environnementale du tourisme*, Ceyzerieu, Champ Vallon, 2022 ; GROSS Robert, *Die Beschleunigung der Berge. Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Voralberg/ Österreich (1920-2010)*, Köln, Böhlau Verlag, 2019.

Le but de cette contribution consiste à étudier, sur une période relativement longue (du milieu des années 1930 au milieu des années 1970), les variations dans la posture des milieux ascensionnistes vis-à-vis de ces deux pôles. En effet, si la première nuisance tend progressivement à s'estomper au fil du xx^e siècle – ce qui n'arrête pas le débat sur les manières « nobles » ou « légitimes » de pratiquer l'ascensionnisme –, la seconde prend de l'ampleur après la Seconde Guerre mondiale. Dans le sillage d'une prise de conscience à l'échelle internationale de l'idée qu'il faut protéger la nature, les ascensionnistes se rendent également compte qu'ils jouent un rôle dans la dégradation de l'espace montagnard. Ces postures se remarquent bien au sein de l'UIAA, à savoir l'organe qui regroupe à l'échelle internationale les associations nationales de montagne (clubs alpins ou fédérations de montagne). En s'inspirant des travaux de Donato Bergandi, Patrick Blandin et Anna-Katharina Wöbse, cette recherche interroge plus largement la dialectique « préservationnisme-conservationnisme » au sein de l'UIAA⁶. Comprendre laquelle de ces postures est retenue par les têtes pensantes de l'organisation n'est pas inintéressant, car la démarche permet *in fine* de mieux saisir les variations qui existent dans la position de l'UIAA vis-à-vis du tourisme de montagne, et en premier lieu du tourisme sportif⁷.

⁶ BERGANDI Donato, BLANDIN Patrick, « De la protection de la nature au développement durable: genèse d'un oxymore éthique et politique », *Revue d'histoire des sciences*, vol. 65, n° 1, 2012, pp. 103-142; WÖEBSE Anna-Katharina, « L'Unesco et l'Union internationale pour la protection de la nature. Une impossible transmission de valeur? », *Relations internationales*, vol. 152, n° 4, 2012, pp. 29-38. En suivant Bergandi et Blandin, les tenants du courant préservationniste voient « *dans la nature (wilderness) un espace autonome, intègre et originel, non encore touché par les activités humaines* » (p. 110), alors ceux qui prônent le conservationnisme insistent plutôt sur « *la prise de conscience de l'importance d'une utilisation rationnelle des ressources naturelles* » (p. 111). En conséquence, et pour le dire rapidement, le premier courant postule une non-intervention de l'homme sur la nature alors que le deuxième pense que l'homme peut s'autoriser le droit d'investir la nature afin d'en prélever des ressources, en limitant toutefois l'impact de cet investissement.

⁷ Par tourisme sportif, il faut entendre ici le fait de se déplacer quelques heures, jours ou semaines en montagne dans le but d'y effectuer un séjour durant lequel les activités physiques et sportives tiennent un rôle prépondérant. Dans le cadre de cet article, c'est essentiellement la pratique du ski alpin qui recouvre le terme « sportif ».

Basée sur un dépouillement de dossiers conservés dans les riches archives de l'UIAA⁸, la contribution est divisée en trois sections. La première partie aborde la position encore ambiguë défendue au sein de l'organisation entre le début des années 1930 et le milieu des années 1940, à savoir un mélange entre discours à caractère préservationniste et conservationniste. La deuxième partie traite de la prise d'importance de la conception conservationniste dans un contexte de développement du tourisme de montagne dans l'après-guerre. Enfin, la dernière partie aborde l'affirmation de cette posture et donc, en corollaire, l'acceptation voire l'encouragement du tourisme de montagne dans les années 1960 et 1970, tout en essayant d'en limiter les impacts négatifs.

Esthétisme, enjeux sportifs et protection de la faune et de la flore (1932-1946)

L'une des premières actions des milieux ascensionnistes vis-à-vis du tourisme peut être observée en 1905-1906 lorsque ceux-ci rejoignent une coalition d'acteurs (réunis notamment autour du *Heimatschutz* suisse) dans le but d'empêcher la construction d'un funiculaire au sommet du Mont Cervin. Enjeux esthétiques et patriotiques poussent ces individus à se regrouper pour contrer le projet⁹. Dans les deux décennies qui suivent, d'autres actions sont mises en place à l'échelle internationale afin d'échanger sur la question de la protection de la

⁸ Ce texte est élaboré dans le cadre du projet FNS (n° 207784) «La mondialisation des Alpes. Du paysage à l'environnement» conduit au Département d'histoire contemporaine de l'Université de Fribourg. L'auteur remercie Nils Glatthard et Agnès Semelet (UIAA), ainsi que les archivistes de l'État de Fribourg pour leur précieuse aide, de même que les experts pour leur utile relecture d'une première version du texte, ainsi que Claude Hauser, Jon Mathieu et Laurent Tissot, et les étudiant-e-s pour les intéressants échanges qui ont eu lieu lors du séminaire de master «Préserver ou conquérir la montagne? Les multiples territoires de l'UIAA» en automne 2022 à l'Université de Fribourg.

⁹ Sur les prémices des mouvements environnementaux – bien que ce terme n'existe alors pas – à la fin du XIX^e siècle, voir par exemple: MATHIS Charles-François, «Mobiliser pour l'environnement en Europe et aux États-Unis. Un état des lieux à l'aube du XX^e siècle», *20 & 21^e. Revue d'histoire*, vol. 113, n° 1, 2012, pp. 15-27.

nature, essentiellement sous la forme de congrès internationaux (comme celui de Berne en 1913) ou de déclarations, sans qu'il soit permis d'évaluer à l'heure actuelle – en raison du peu d'études sur le sujet – la place qu'occupent véritablement les ascensionnistes (ou plus largement les randonneurs) dans ces discussions.

Un élan prend véritablement forme dans le milieu lorsqu'en 1932, une organisation – l'UIAA – est fondée et formalise les échanges internationaux réguliers à l'œuvre entre plusieurs clubs alpins européens et d'autres associations/fédérations de montagne depuis le dernier tiers du XIX^e siècle¹⁰. L'Union, dont le siège est fixé à Genève – lieu de résidence de son président, le comte Egmont d'Arcis – se donne tout d'abord comme charge « *d'étudier et de résoudre les problèmes intéressant l'alpinisme en général, surtout d'un point de vue international* »¹¹. Cependant, ses fondateurs ont une vision large de leur champ d'action et l'organisation poursuit dans les faits le travail des sections mises en place lors de congrès internationaux organisés entre la fin des années 1920 et le début des années 1930, traitant déjà de sujets tels que « La faune et la flore », « L'Aménagement pastoral et forestier » ou encore « Les transports en montagne ». De fait, l'UIAA s'empare rapidement de la thématique du tourisme, en raison des nuisances que cette industrie fait peser sur l'espace montagnard alpin. Outre une critique – classique de ces milieux à cette époque – qui concerne les nuisances sur le paysage de la montagne, deux autres aspects sont évoqués.

Premièrement, les acteurs du débat soulignent des raisons idéologiques, ayant trait au fait que l'on ne puisse accéder « correctement » à la montagne qu'au moyen de ses deux jambes. Dès lors, il est moralement peu avisé d'offrir des aides techniques à des personnes qui ne seraient

¹⁰ SCAGLIA Illaria, *The Emotions of Internationalism: Feeling International Cooperation in the Alps in the Interwar Period*, Oxford, Oxford University Press, 2020; ROEDER F. Carolin, « From Neo-Slavism to Internationalism: Interwar Central Europe and the Search for the Lost Mountains », *Contemporary European History*, vol. 29, n° 1, 2020, pp. 16-29.

¹¹ AUIAA, III^e Congrès international d'alpinisme. « Vœux adoptés et décisions prises par le Congrès dans sa dernière Séance plénière du 27 Août 1932 », non datés, classeur 1A: assemblée générale 1932-1935.

pas à même de s'y rendre par leur propre force. Ces critiques rejoignent en partie les constats contemporains établis par certains médecins qui estiment que la vraie plus-value de la pratique de montagne, qu'elle soit estivale ou hivernale, consiste dans le fait de la gravir, car elle constitue « *la meilleure gymnastique respiratoire qui soit* » comme l'indique, entre autres exemples, le Dr Léon Weber dans un article du *Journal de Genève*¹². Dans un contexte où les régimes fascistes et la droite conservatrice des pays démocratiques ambitionnent de construire un être humain plus résistant et endurant (« l'homme nouveau ») – des ambitions qui semblent ne pas laisser totalement insensible l'élite dirigeante de l'UIAA –, ces volontés rappellent que les activités physiques et sportives jouent un rôle de premier plan dans le processus¹³.

Deuxièmement, ce sont les effets néfastes du tourisme sur la faune et la flore qui sont relevés. La création de chemins de fer ou de funiculaires de montagne, dont les premières réalisations datent des deux dernières décennies du XIX^e siècle, puis l'émergence d'autres moyens de transport comme des téléphériques à partir de l'entre-deux-guerres offrent l'occasion de soulever des débats réguliers sur ces différents points¹⁴. Dans une lettre du 28 novembre 1934, la section neuchâteloise du Club alpin suisse (CAS) fait ainsi état de son inquiétude, voire de son courroux, vis-à-vis d'un projet de téléphérique qui doit « entourer », en quelque sorte, le Cervin, puisqu'il s'agirait de relier la commune de Breuil (Italie) à celle de Zermatt (Suisse). Or, selon cet organisme, le projet porte en lui-même le risque de faire ressurgir à terme l'idée d'édifier une installation visant le sommet de la mythique montagne : « *Nous sommes attristés, [écrivent les membres de cette section au président d'Arcis], de voir la commercialisation de nos*

¹² Dr. WEBER-BAULER Léon, « Le ski », *Journal de Genève*, 02.03.1934.

¹³ Voir par exemple : BENSOUSSAN et al. (éds.), *Sport, corps et société de masse. Le projet d'un homme nouveau*, Paris, Armand Colin, 2012.

¹⁴ Sur ce développement, voir par exemple : THÖNY Christof, « Arlberg: The Creation of a Resort and the Transfer of Knowledge », in : STROBL Philipp, PODKALICKA Aneta (éds.), *Leisure Cultures and the Making of Modern Ski Resorts*, Cham, Palgrave Macmillan, 2019, pp. 117-141 ; QUIN Grégory, « Funiculaires, skilifts et téléphériques. Genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à St. Moritz (1928-1973) », *Traverse*, vol. 30, n° 2, 2023, pp. 64-78.

régions montagnardes, commercialisation qui d'ailleurs conduit nos pays à de lourdes pertes»¹⁵.

Dans les années qui suivent, ce type de critique prend de l'ampleur, une dynamique qui doit se comprendre au regard de l'invention d'une pratique sportive: le ski de descente (ou ski alpin)¹⁶. Dans le but de favoriser ce nouveau loisir qui fascine les membres des couches aisées de la population, les premiers *ski-lift* sont mis en place dès le milieu des années 1930 comme l'attestent de façon croissante les publicités des stations de montagne¹⁷.

Pour faire face à cet investissement continu de l'espace montagnard et en vue d'améliorer la coordination entre les membres de l'UIAA (alors au nombre d'une petite dizaine de clubs alpins et/ou de fédérations de montagne établis dans des pays européens) sur le sujet, un questionnaire visant à faire un état des lieux sur les mesures de protection de la nature est envoyé au milieu des années 1930. Lors de l'assemblée générale de 1936, Egmont d'Arcis présente un rapport de synthèse des réponses. Il souligne notamment les limites d'intervention qui existent en la matière puisqu'une législation permet «*d'empêcher les abus*»¹⁸ en Italie et dans quelques cantons suisses seulement. Malgré ce constat général plutôt négatif, d'Arcis insiste sur la «*réjouissante unanimité*» qui réunit les associations alpines qui «*s'efforcent d'empêcher toute dégradation de la nature*»¹⁹. Et en bon tenant de l'optimisme libéral, il ajoute encore: «*nous ne devons pas nous poser en adversaires irréductibles du progrès – car les contrées montagneuses ont le droit de bénéficier aussi de ses*

¹⁵ AUIAA, Lettre du CAS (section Neuchâtel) à Egmont d'Arcis, 28.11.1934, classeur 8J: Protection de la nature/ CIPRA.

¹⁶ QUIN Grégory, «De la cure d'air à l'or blanc. Une "Interassociation Suisse pour le Ski" face aux enjeux de l'essor du ski en Suisse (années 1920–années 1960)», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 22, 2017, pp. 135-155.

¹⁷ Voir notamment la contribution de Sébastien CALA dans le présent ouvrage.

¹⁸ AUIAA, D'ARCIS Egmont, «La protection de la nature alpestre. Enquête présentée à l'assemblée générale des délégués de l'U.I.A.A. à Genève (Août 1936)», 07.1936, classeur 8L: Commission protection de la montagne.

¹⁹ AUIAA, D'ARCIS Egmont, «La protection de la nature alpestre. Enquête présentée à l'assemblée générale des délégués de l'U.I.A.A. à Genève (Août 1936)», 07.1936, classeur 8L: Commission protection de la montagne.

avantages – mais nous devons nous opposer à ses abus, réfréner ses excès»²⁰. Un rapport rédigé pour l'assemblée générale de l'UIAA de 1934 précise ce que les ascensionnistes entendent par « excès » :

« [Si] certains téléphériques et chemins de fer de montagne peuvent être utiles aux alpinistes eux-mêmes, [ainsi qu']aux skieurs, [et qu']ils peuvent encore offrir un intérêt économique ou stratégique indiscutables [...] [les alpinistes] ont le devoir d'empêcher la profanation de cimes comme la Meije, le Cervin, le Grépon, qui, à cause de leur nature même et de leur renom mondial, doivent être épargnées par le câble et le rail. »²¹

Encourageant la mise en place de lois visant à créer des parcs ou autres réserves naturelles, la position des individus actifs au sein de l'UIAA témoigne d'une posture naviguant entre protection et conservation de la nature²². Pour la saisir, il faut prendre en compte l'importance progressive du tourisme en montagne qui met *in fine* les membres de l'association devant le fait accompli. Mais, il faut ajouter que ces derniers – il s'agit exclusivement d'hommes – sont le plus souvent actifs dans des professions libérales, et en ce sens ne s'opposent pas au développement des affaires et plus largement à l'idée de progrès. Le profil d'Egmont d'Arcis, l'omnipotent président de l'UIAA, illustre bien cette tendance : polyglotte, proche des milieux du commerce (il a un temps enseigné l'économie et écrit pour le journal *The Economist*), il est membre de l'association d'étudiants de Zofingue et président du Club alpin section Genève. En outre, ses activités de journaliste lui permettent d'être bien inséré dans les milieux proches de la Société

²⁰ AUJAA, D'ARCIS Egmont, « La protection de la nature alpestre. Enquête présentée à l'assemblée générale des délégués de l'U.I.A.A. à Genève (Août 1936) », 07.1936, classeur 8L : Commission protection de la montagne.

²¹ AUJAA, Anonyme, « Téléphériques et chemins de fer alpins. Moyen de défense et mesures préventives », dossier n° 643, 06.1934. AUJAA. Classeur 1A : assemblée générale 1932-1935. Sur l'enjeu des installations mécaniques, voir la contribution de Grégory Quin dans le présent ouvrage.

²² Sur l'émergence des parcs naturels en Europe, voir par exemple : KUPPER Patrick, *Creating Wilderness. A Transnational History of the Swiss National Park*, New York, Berghahn Book, 2014.

des Nations (SDN)²³. Or, dans cette deuxième partie de l'entre-deux-guerres, des discussions existent dans le sillage de la SDN sur la thématique de la protection de la nature, et une première institution est même créée: l'Organisation internationale pour la protection de la nature (OIPN). Même si c'est le terme «protection» qui est utilisé ici, dans les faits ses promoteurs se rapprochent davantage de l'idée d'une conservation de la nature. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, c'est la deuxième posture qui prend le dessus dans l'arène internationale, l'UIAA participant pleinement à cet état de fait.

L'émergence de l'idée d'une conservation de la nature (1947-1962)

Certes, la guerre impacte le développement du tourisme des sports d'hiver et donc, en corollaire, freine l'essor du ski alpin. Cependant, les combats en montagne ou, dans un pays comme la Suisse, la mobilisation de soldats dans le massif alpin suscitent chez les autorités étatiques un intérêt croissant pour cette pratique²⁴. L'entrée en guerre froide – qui dans un premier temps ne fait pas fléchir l'importance du domaine militaire – et le redémarrage du tourisme confèrent un nouvel élan au ski et ouvrent la voie à un investissement plus grand de l'espace alpin, en termes de personnes mais aussi d'infrastructures (en premier lieu les *ski-lift*).

Comment les milieux ascensionnistes réagissent-ils dans ce contexte? En 1948, le président du Club alpin hollandais, l'architecte Jan de Ranitz (1909-1993), écrit une lettre à Egmont d'Arcis traitant spécifiquement de cet aspect. Il souhaite en effet protester – et aussi créer un débat international sur la question – contre un développement qu'il juge «*inquiétant*». Outre le fait de rappeler des enjeux esthétiques (il souligne la «*laideur*» des installations), de Ranitz insiste également sur le caractère

²³ Informations tirées du dossier «Egmont d'Arcis» conservé dans la série *Biographies genevoises* à la Bibliothèque des Bastions, Genève.

²⁴ Voir par exemple: VALSANGIACOMO Nelly (éd.), *Les Alpes et la guerre. Fonctions et images*, Lugano, CFS, 2007; PHILIPONA Anne, «Les racines militaires du ski en Suisse», in: QUIN Grégory, TISSOT Laurent, LERESCHE Jean-Philippe (éds.), *Le ski en Suisse. Une histoire*, Orbe, Château & Attinger, 2023, pp. 33-39.

«*anti-sportif*» des *ski-lift*. Selon lui, il s'agit tout bonnement d'une «*dénaturation*» des sports d'hiver²⁵, ces installations faisant «*appel aux paresseux qui n'aiment guère se donner de la peine pour vaincre la hauteur de leurs propres forces*»²⁶. Au passage, la virulence des propos tenus sur des populations qui ne seraient physiquement pas aptes à gravir la montagne interpelle, en ces années qui suivent la chute du nazisme, un régime qui n'a eu de cesse de prôner la prétendue supériorité de certains humains vis-à-vis de la présumée faiblesse d'autres, et plus largement de l'état physique général d'une grande partie de la population européenne dans ces années difficiles d'après-guerre.

Sa lettre a également pour but d'alerter l'UIAA sur l'augmentation croissante du nombre d'installations érigées depuis une dizaine d'années dans les Alpes. Il est vrai que la croissance est saisissante – et s'intensifie durant la décennie suivante – puisque, rien que sur le territoire suisse, le nombre de téléphériques passe de 15 à 160 entre 1945 et 1959²⁷. Il apparaît que ce type de discours n'est pas isolé, l'auteur du courrier se référant par exemple à d'autres articles parus à la même période dans les publications du *Schweizer Naturschutz* et du *Club alpin suisse*. Cet argument prend de la consistance dans les années qui suivent et, en ce sens, l'année 1952 peut être considérée comme un moment d'inflexion, et ce, pour deux raisons principales.

Premièrement, un projet de création d'un funiculaire au Mont-Cervin entraîne une mobilisation internationale importante dans laquelle l'UIAA joue un rôle de premier plan. Alors que son assemblée générale de 1951 prend la décision d'envoyer un télégramme au président du Conseil des ministres de l'Italie, Alcide de Gasperi, pour «*empêcher*

²⁵ AUAAA, «Proposition présentée par M. J. de Ranitz, président du Club alpin hollandais, concernant la mécanisation des moyens d'ascension», 1948, classeur 8J: Protection de la nature/ CIPRA.

²⁶ AUAAA, «Proposition présentée par M. J. de Ranitz, président du Club alpin hollandais, concernant la mécanisation des moyens d'ascension», 1948, classeur 8J: Protection de la nature/ CIPRA.

²⁷ SCHNEEBERGER Paul, «L'évolution du transport et de l'habitat», in: MATHIEU Jon, BACKHAUS Norman, HÜRLIMANN Katja, BÜRGI Matthias (éds.), *Histoire du paysage en Suisse*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2018, p. 333.

la profanation envisagée vis-à-vis d'une montagne considérée comme le patrimoine des alpinistes du monde entier»²⁸, ce ne sont pas moins de 114 000 signatures qui sont récoltées contre le projet, comme le mentionne Egmont d'Arcis dans un courrier trois ans plus tard, non sans une satisfaction certaine. Or, à la suite de cette importante mobilisation, le gouvernement suisse décide d'interdire de nouveaux projets sur la face helvétique du fameux sommet, démarche également suivie par son homologue de Rome qui crée même une législation visant à protéger le versant italien²⁹. Ce succès témoigne des relais politiques que peut trouver l'UIAA, bien appuyée dans ce cas à l'échelle nationale par l'influence de ses associations membres. Cependant, cette mobilisation n'arrête pas un processus qui va crescendo et une nouvelle coalition se constitue dix ans plus tard autour du projet de mise en service d'un ascenseur permettant d'accéder au sommet de la Jungfrau. À cette occasion, l'incohérence de la publicité touristique de la Suisse qui prône un «*retour à la nature*» est notamment relevée, alors que, selon l'UIAA, tout est fait pour la «*détruire*»³⁰. Une lettre du Club suisse des femmes alpinistes (CSFA)³¹ au bureau de l'UIAA témoigne néanmoins de la prise d'importance de la posture conservacionniste dans les milieux de l'ascensionnisme : «*Nous ne sommes pas opposées par principe [écrivent les autrices] à tous moyens artificiels facilitant l'accès à la montagne, mais nous pensons qu'il y a – comme en toutes choses – des limites à ne pas franchir.*»³² Cependant, force est de constater que le

²⁸ AUAAA, Anonyme, Procès-verbal de l'assemblée générale du 15.07.1951, octobre 1951, classeur 1C : assemblée générale 1946-1951.

²⁹ AUAAA, Lettre de Egmont d'Arcis à Harry C. James, 30.01.1955, classeur 8J : Protection de la nature/ CIPRA.

³⁰ AUAAA, Anonyme, «*Note à propos du projet de la Jungfrau*», 17.06.1962, classeur 8J : Protection de la nature/ CIPRA.

³¹ En raison de leur non-possibilité d'entrer dans le Club alpin suisse (CAS), les femmes alpinistes créent le Club suisse des femmes alpinistes (CSFA) qui existent jusqu'en 1981, date à laquelle une fusion s'opère avec le CAS. Au sujet du CSFA, on lira par exemple : NEYRET Sabrina, *Le Club suisse des femmes alpinistes (1918-1979). Analyser la sociabilité des femmes dans un univers masculin et élitaire*, Université de Lausanne, mémoire de Master, 2023.

³² AUAAA, Lettre du Club suisse des femmes alpinistes au Bureau Permanent de l'UIAA, 17.07.1962, classeur 8J : Protection de la nature/ CIPRA.

poids des milieux ascensionnistes vis-à-vis des autorités économiques et politiques s'amenuise au fur et à mesure que le tourisme sportif de montagne – et en premier lieu la pratique du ski de descente – devient un secteur majeur de l'économie montagnarde (particulièrement dans les Alpes)³³.

Deuxièmement, l'année 1952 marque la constitution d'une nouvelle organisation qui joue un rôle important dans les décennies suivantes en matière de protection de la montagne en Europe: la Commission internationale pour la protection des régions alpines (CIPRA). La mise en place de cette structure est à relier au contexte international qui voit la question de la protection de la nature, et en contrepoint celle de l'épuisement des ressources, prendre de l'ampleur à la fin des années 1940. Cette dynamique est soutenue en particulier par des nouvelles organisations fondées au sortir de la Seconde Guerre mondiale, telles que l'UNESCO et l'Union internationale pour la protection de la nature (UIPN) qui encouragent le développement d'un savoir scientifique sur différentes thématiques relatives aux écosystèmes de la planète³⁴. Dans un rapport écrit en 1955, Fritz Lense, professeur de biologie – une science qui bénéficie de l'appui financier et symbolique desdites organisations – note qu'il y a une nécessité à protéger la nature des régions alpines, «*devenue l'un des buts préférés du tourisme et par conséquent, un facteur important de l'économie*»³⁵. Dans ce cadre, il insiste sur l'importance de la CIPRA (dont il est un membre fondateur) qui se doit d'agir sur différents aspects, à l'exemple de l'aménagement du territoire, des enjeux relatifs à la propreté des

³³ DALMASSO Anne, BOULAT Régis, «L'émergence des marchés du sport et du loisir dans l'arc alpin. Pratiques, produits et entreprises (fin XIX^e - XXI^e siècles). Numéro spécial», *Journal of Alpine Research*, vol. 100, n° 3, 2012, en ligne: <https://journals.openedition.org/rga/1918>.

³⁴ MAHRANE Yannick et al., «De la nature à la biosphère. L'invention politique de l'environnement global, 1945-1972», *20^e & 21^e siècle. Revue d'histoire*, vol. 113, n° 1, 2012, pp. 127-141. Sur l'UNESCO et les enjeux de préservation de la nature, voir: MAUREL Chloé, «L'Unesco, un pionnier de l'écologie? Une préoccupation globale pour l'environnement, 1945-1970», *Mondes(s)*, vol. 1, n° 3, 2013, pp. 173-192.

³⁵ AUIAA, LENSE Fritz, «Protection de la végétation et du paysage en zone alpine», 11.06.1955, classeur 8L: Commission protection de la montagne.

lieux, à la limitation de la construction de nouvelles installations ainsi qu'à l'industrie touristique. « *Il faudrait, [note Lense], éviter dans toute la mesure du possible de créer artificiellement des besoins de ce genre par l'installation de moyen de transport* »³⁶. Ces buts visent *in fine* à protéger la faune et la flore et doivent être accompagnés de mesures au niveau de l'éducation des touristes et de la formation de personnes pour faire de la prévention sur place.

Les arguments présentés ici par Fritz Lense reprennent certains propos déjà évoqués dans les rapports du président d'Arcis présentés lors des assemblées générales dans la deuxième partie des années 1930. C'est pourquoi l'UIAA entre rapidement en relation avec la CIPRA. Afin de favoriser cette collaboration, et aussi d'échanger de manière plus régulière sur le sujet au sein de l'UIAA, une Commission pour la protection de la nature est créée dès 1957³⁷. Une nouvelle fois, si le terme « protection » est employé, dans les faits c'est bien l'idée de « conservation » qui est retenue et prônée dans les années suivantes par la commission, s'inscrivant de près dans les démarches qui s'opèrent à l'échelle internationale, l'UIPN ayant d'ailleurs symboliquement changé son nom en Union internationale de conservation de la nature (UICN) en 1956.

Développer des actions concrètes en vue de conserver la nature (1963-1976)

Au début des années 1960, le ski alpin est assurément en vogue et connaît une diffusion progressive vers des couches moins aisées de la population (moyenne voire petite bourgeoisie puis employé·e·s qualifié·e·s). Alors que la pratique est promue auprès des écoliers et écolières par le biais de camps de ski dans certains pays, à l'exemple

³⁶ AUIAA, LENSE FRITZ, « Protection de la végétation et du paysage en zone alpine », 11.06.1955, classeur 8L : Commission protection de la montagne.

³⁷ AUIAA, « Protection de la nature alpestre », novembre 1957, classeur 8L : Commission protection de la montagne.

de la Suisse, sa démocratisation – certes relatives car ne touchant pas toutes les couches de la population – participe à le transformer en une activité économique de premier plan dans les régions de montagne. Dès lors, et en marge des investissements massifs qui s'opèrent dans l'espace alpin durant ces années en particulier via l'édification de nombreux barrages et la construction de routes ou de tunnels afin d'accompagner le développement de l'automobile, des gouvernements engagent des moyens considérables pour encourager la pratique du ski, comme en témoigne ce qui est connu après coup comme le « plan neige » soutenu par le ministre Maurice Herzog en France³⁸. Ironie du sort, Herzog n'est pas inconnu des milieux de l'ascensionnisme puisqu'il est un des membres majeurs de l'expédition qui a vaincu le premier 8 000 mètres (Annapurna) en 1950. Cette position tend à montrer que la popularisation de la pratique en Europe et la compétition que se livrent plusieurs pays européens pour gravir les sommets himalayens dans les années 1950 semblent avoir pour corollaire l'émergence de nouveaux profils dans le milieu. De plus, l'ascensionnisme participe également à l'essor du tourisme sportif ainsi qu'au développement des entreprises de matériel, et donc plus largement aux transformations socio-économiques importantes que connaissent les régions alpines à cette période³⁹.

Dans les années 1960, force est de constater que les actions de l'UIAA au sujet de la construction de téléphériques, ou d'autres infrastructures de montagne, se font plus rares. Son élite dirigeante et

³⁸ Ce plan prévoit la construction d'environ 150 000 lits répartis entre les Alpes et les Pyrénées, augmentation notamment due à la construction d'une vingtaine de nouvelles stations. Pour un cas précis de cet investissement, voir par exemple : FOURNIER Dorothee, « *La glisse réinventée* ». *La construction d'un territoire de sports et de loisirs : l'Oisant des années 1960 à nos jours*, Université de Grenoble Alpes, thèse de doctorat, 2018. Sur la thématique, voir aussi : FRANCO Caterina, « La production d'un paysage par et pour le ski », *Projets de paysage*, n° 25, 2021, en ligne : <https://doi.org/10.4000/paysage.23632>, ainsi que sa contribution dans le présent ouvrage.

³⁹ On notera que certaines firmes commencent à placer des publicités dans les publications officielles des clubs alpins et autres fédérations de montagne. Plus largement sur l'émergence de ce marché du matériel de sports d'hiver, voir par exemple : BOULAT Régis, « Quand les usines de matériels de sports d'hiver réinvestissent le territoire alpin », *Pour*, vol. 229, n° 1, 2016, pp. 281-288. Il faut noter que les promoteurs du ski et de l'ascensionnisme peuvent parfois se confondre.

ses associations membres semblent désormais s'accommoder de l'existence de ces installations techniques, comme le montrent les excursions organisées dans le cadre des congrès annuels, dont les itinéraires n'hésitent plus à offrir des portions de trajets en télécabine ou en téléphérique. Il faut dire que l'exploitation de la montagne ne fléchit pas, et au contraire même s'intensifie si l'on en croit les statistiques du *Dictionnaire historique de la Suisse* qui indique qu'entre 1960 et 1980, le nombre de téléphériques passe de 146 à 425 et celui de *ski-lift* de 160 à 1131⁴⁰.

Malgré cet état de fait, l'UIAA pense avoir un rôle à jouer en matière de protection de la nature et, en 1964, elle lance un appel qualifié d'«*urgent*» à différents acteurs (notamment les gouvernements mais aussi la CIPRA). Cependant, son action semble limitée, pour ne pas dire peu efficace, et le travail de la Commission de la protection de la nature est même sujet à plusieurs vifs échanges au sein de son comité exécutif⁴¹. Dans les faits, pour ce qui concerne la protection de la nature, l'UIAA semble surtout réussir à jouer un rôle fédérateur (avec les clubs alpins ou autres fédérations de montagne, voire des ligues pour la défense de la nature), lorsqu'un projet touche un endroit protégé (parc naturel) ou sensible. C'est notamment le cas avec le projet – finalement abandonné – visant à construire un téléphérique au Watzmann à la fin des années 1960⁴².

⁴⁰ BÄRTSCHI Hans-Peter, « Chemins de fer de montagne et transports par câbles », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2015, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/013900/2015-02-11/>, consulté le 27.03.2023. À noter qu'il ne faudrait pas avoir une vision uniquement linéaire du processus, car, comme le montrent par exemple les études en cours de Pierre-Alexandre Métral sur le cas français, tout au long de cette période, des installations sont abandonnées et des stations cessent leur activité (par manque de rentabilité ou en raison de problèmes d'enneigement).

⁴¹ Le président de l'UIAA, Edouard Wyss-Dunant (1897-1983), qui a remplacé D'Arcis en 1964, n'hésite pas à indiquer en décembre 1968 que « *Toutes les Commissions de protection de la nature ont coulé dans les sables* ». AUJAA, Guido Tonella, Procès-verbal de la séance du comité exécutif du 05.10.1968 à Londres, 12.1968, classeur 28G: comité exécutif 1959-1971.

⁴² Dans les années qui suivent, d'autres cas d'investissements dans des parcs, ou réserves, naturels sont régulièrement mentionnés dans des articles du *Bulletin de UIAA*.

La mise en place de grandes conférences internationales – sous l'égide des Nations Unies –, en particulier celle de Paris (1968) sur la biodiversité et celle de Stockholm (1972) sur l'environnement, ainsi que l'année de la protection de la nature promulguée par le Conseil de l'Europe en 1970 donnent assurément un nouvel élan à cette thématique au sein de l'UIAA⁴³. En effet, tenant compte du fait que « *le mouvement en faveur de la protection de la nature a pris une grande importance à l'échelle mondiale* », l'UIAA proclame que l'année 1972 doit être celle « *de la propreté dans les montagnes* »⁴⁴. De fait, l'organisation souhaite participer à cette prise de conscience. Sa Commission de protection de la nature, réorganisée à la fin des années 1960 afin de la rendre plus opérationnelle, oriente désormais son activité « *vers les tâches pratiques* »⁴⁵. Son changement de nom en « Commission de protection de la montagne » témoigne de la vision plus globale et dynamique qui est désormais prônée au sein de l'Union mais aussi d'une volonté de se concentrer spécifiquement sur le terrain de jeu des ascensionnistes : la montagne. Dans le but d'étendre son action en matière de conservation de la nature mais aussi d'accentuer sa légitimité en la matière, l'UIAA renforce sa collaboration avec les autres instances internationales qui s'occupent de cette problématique. Ainsi, elle s'affilie à l'UICN⁴⁶, souhaite densifier ses liens avec la CIPRA, puis collabore avec le Conseil de l'Europe – qui met en place un groupe de travail ad hoc « régions montagneuses »⁴⁷. En 1973, un poste d'agent

⁴³ Sur ce sujet, voir par exemple: KAISER Wolfram, MEYER Jan-Henrik (éds.), *International Organizations and Environmental Protection: Conservation and Globalization in the Twentieth Century*, New York, Berghahn Books, 2019; ASCHWANDEN Romed, *Politisierung der Alpen. Umweltbewegungen in der Ära der Europäischen integration (1970-2000)*, Köln, Böhlau Verlag, 2021.

⁴⁴ ROUBAL Radek, « 1972- année de la propreté dans la montagne », *Bulletin de l'UIAA*, 02.1972, n° 48, p. 2.

⁴⁵ ROUBAL Radek, « Rapport annuel de la Commission pour la protection de la montagne », *Bulletin de l'UIAA*, 10.1972, n° 51, p. 12.

⁴⁶ AUIAA, Lettre de Frank G. Nicholls à Albert Egger, 03.12.1971, classeur 5C: UICN [Union internationale pour la conservation de la nature].

⁴⁷ AUIAA, Lettre de S. Renborg au secrétaire général de l'UIAA, 27.03.1975, classeur 8J: Protection de la nature/ CIPRA.

de liaison est même créé en son sein dans le but de conduire cette politique⁴⁸.

Ces actions sont encouragées par le nouveau président de l'UIAA, Jean Juge (1908-1978). Ascensionniste accompli, Juge est très intéressé par les enjeux de sécurité en montagne. Mais, plus largement, il apporte un dynamisme à l'organisation puisque dès sa prise de fonction, il n'hésite pas à marteler qu'il vaut mieux « *une décision incomplète que pas de décision* »⁴⁹. De plus, ce physicien de formation et enseignant adopte explicitement une rhétorique conversationniste, ce qui s'explique notamment par le fait qu'il est aussi un promoteur du ski alpin. Ancien champion universitaire dans les années 1930, il passe par la présidence du Ski-club académique suisse, publie plusieurs ouvrages sur la technique du ski et participe à la production de films⁵⁰. En conséquence, il ne voit pas d'un mauvais œil cet investissement croissant de la montagne sur la base de l'attrait pour ce qu'il convient désormais d'appeler « l'or blanc ».

Cette dynamique est notamment présente dans l'allocution écrite par Juge lors d'un important symposium international que l'UIAA accepte de patronner. L'événement est intitulé « *Pour l'Avenir des Alpes* » et propose le sous-titre suivant : « *conservation et développement d'un patrimoine européen* ». Tenu à Trento à la fin de l'été 1974 et réunissant près de 450 personnes, le symposium est co-organisé par le *World Wildlife Fund* (WWF) et l'UICN ; la manifestation reçoit également le concours de la CIPRA et du Conseil de l'Europe⁵¹. Son but consiste à mettre en lumière « *les conséquences de l'activité humaine, en particulier pendant la deuxième moitié du siècle dernier, sur la flore, la faune, la*

⁴⁸ AUIAA, Pierre Bossus, Procès-verbal de la séance du comité exécutif du 24.10.1973, non daté, classeur 28H : Comité exécutif 1973-1977.

⁴⁹ JUGE Jean, « Rapport du Président », *Bulletin UIAA*, 10.1973, n° 56, p. 2.

⁵⁰ Informations tirées du dossier « Jean-Juge » conservé dans la série *Biographies genevoises* à la Bibliothèque des bastions, Genève.

⁵¹ Les participants, en grande majorité des hommes, proviennent des sphères économiques, politiques et scientifiques et nombre d'entre eux sont actifs dans des associations de montagne. Anonyme, « Conservation et développement d'un patrimoine européen », UICN : Morges, 1979, p. 1 [document issu de la bibliothèque en ligne de l'UICN].

végétation et l'environnement des régions alpines»⁵², ainsi qu'à déterminer des actions en vue d'une amélioration de la situation générale.

Dans la ville italienne, après une première partie composée de présentations faites par des acteurs issus du monde académique sur différentes problématiques (pollution, agricultures, hydro-électricité, tourisme, parcs et réserves naturels, etc.), les participants s'accordent lors d'une deuxième partie sur un plan d'action. Touchant à chacun des domaines traités durant les discussions, près d'une centaine de résolutions sont adoptées, ceci en partant du constat que : « *L'industrialisation, la mécanisation et les loisirs ont affecté le système social et multiplié les moyens de transformer la nature [et que] toute agression contre [la nature] se retourne immédiatement contre [l'être humain], de même que toute modification profonde des conditions d'existence de celui-ci se répercute sur la nature qui l'environne.* »⁵³

Par l'entremise de ce plan d'action, il s'agit de mieux coordonner les chantiers futurs entre les acteurs impliqués dans ces transformations de la montagne et, en ce sens, de collaborer avec les populations locales. De plus, on veut ici mieux planifier, voire si possible limiter quelque peu les impacts négatifs de l'être humain. Le tourisme est une des composantes de ces résolutions, et on évoque alors le développement d'« *un tourisme judicieux* »⁵⁴ et l'idée d'une « *rentabilité socio-économique globale* »⁵⁵. Au sortir du symposium de Trento, il est donc possible de

⁵² AUIAA, Projet commun UICN/WWF, L'Avenir des Alpes (titre provisoire), 15.01.1973, classeur 5C: UICN [Union internationale pour la conservation de la nature]. La ville de Trento est choisie car s'y déroule depuis 1952 un important festival international du film de montagne, le festival est d'ailleurs partenaire de l'événement.

⁵³ AUIAA, « Symposium international sur "L'Avenir des Alpes", Plan d'action », non daté, classeur 5C: UICN [Union internationale pour la conservation de la nature].

⁵⁴ AUIAA, « Symposium international sur "L'Avenir des Alpes", Plan d'action », non daté, classeur 5C: UICN [Union internationale pour la conservation de la nature].

⁵⁵ AUIAA, « Symposium international sur "L'Avenir des Alpes", Plan d'action », non daté, classeur 5C: UICN [Union internationale pour la conservation de la nature].

dire que la posture conversationniste est largement consolidée au sein de l'UIAA et que, loin d'être contre le développement du tourisme sportif, l'organisation s'en accommode et tente surtout d'en éviter, ou plutôt d'en limiter, les possibles nuisances.

Conserver la nature tout en développant le tourisme en dehors des Alpes ?

Cette contribution a eu pour but d'étudier les discussions au sein de l'UIAA relatives à la montagne et à la nature à travers une mise en lumière des changements de discours qui s'y opèrent à ce sujet entre les années 1930 et 1970. Il a été démontré qu'au fil des ans, c'est l'idée de conservation qui s'impose dans l'organisation internationale, vision impliquant la régulation des impacts humains sur l'espace montagnard sans pour autant limiter l'accès à celui-ci. C'est donc une accommodation avec les enjeux économiques, et en particulier avec le tourisme de montagne – qui prend un nouvel essor dans les décennies qui suivent la Seconde Guerre mondiale – qui vaut ici. En matière de tourisme sportif, ce changement de posture n'est pas anodin. En effet, d'une vision élitiste considérant l'emploi de moyens de transport (funiculaire, *ski-lift*) pour aller en montagne comme « anti-sportif », on passe progressivement à une vision plus ouverte qui encourage l'accès de l'ascensionnisme, et du ski, au plus grand nombre. De fait, dans les années 1970, ce sont plutôt les enjeux de sécurité et l'impact des pratiques sur la faune et la flore, mais aussi *in fine* sur l'être humain, qui sont discutés au sein de l'UIAA. Avec ce dernier enjeu, l'organisation trouve sans doute une raison d'être, plusieurs de ses commissions s'y intéressant désormais (Commission de la protection de la montagne, puis, dès la deuxième partie des années 1970, la nouvelle Commission des expéditions, voire la Commission de sécurité). En outre, l'UIAA entretient des relations étroites avec d'autres organisations internationales (CIPRA, UICN et Conseil de l'Europe).

Avec son internationalisation – plusieurs membres extraeuropéens y font leur entrée dans les années 1960 et 1970 –, les préoccupations

de l'UIAA s'élargissent et sortent du territoire restreint des Alpes. En 1975, Jean Juge se permet d'écrire au président du Conseil des ministres de la République du Pakistan afin de l'alerter sur les nuisances des expéditions dans l'Himalaya, en particulier au niveau des déchets qui « *du point de vue hygiénique et sanitaire, [représentent], un danger sérieux pour la protection montagnarde et pour les membres des expéditions suivantes* »⁵⁶. Ces préoccupations débouchent sur la mise en place d'un Symposium international au Népal et sur la proclamation de la Déclaration de Katmandu (1982) où il est question autant de la protection de l'environnement que du développement du tourisme dans la région himalayenne⁵⁷.

Au terme de cette contribution, au caractère exploratoire, il est possible de formuler une hypothèse, à savoir que les acteurs de l'UIAA, et plus largement les milieux de l'ascensionnisme, ne sont pas que des suiveurs en matière de protection de la nature, mais, au regard de leur débat et autres actions, ils jouent un rôle, à ce jour sans doute sous-estimé, dans l'émergence des discours qui conduisent à la formation du concept de « développement durable » durant les années 1980⁵⁸.

⁵⁶ AUAAA, Lettre de Jean Juge à son excellence le président du Conseil des ministres de la république du Pakistan, 29.08.1975, classeur 8L : Commission protection de la montagne.

⁵⁷ VONNARD Philippe, « Becoming a Leading Player in Protecting the Mountain Environment: The Union Internationale des Association d'Alpinisme and the Path to the 1982 Kathmandu Declaration », *Sport History Review*, en ligne, 03.2024, DOI: <https://doi.org/10.1123/shr.2023-0025>

⁵⁸ « *Conserver autant que possible les montagnes dans leur état primitif aussi bien dans l'intérêt des populations montagnardes que comme précieux héritage pour les générations futures* ». Ces mots d'Egmont d'Arcis ont été écrits en octobre 1964 et peuvent être mis en correspondance avec les objectifs du Développement durable. Cette rhétorique est particulièrement reprise lors du Symposium de Katmandu qui se tient une année avant les débuts officiels de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland) des Nations Unies dont les travaux accouchent sur l'officialisation du concept de développement durable. AUAAA, Lettre de Egmont d'Arcis au comité exécutif de l'UIAA, 28.10.1964, classeur 8L : Commission protection de la montagne.

Partie 3. Individus

ENTRE ÉTHIQUES SPORTIVES, TOURISTIQUES ET LOGIQUES ÉCONOMIQUES

Susan Barton (De Montfort University)

**Comment les touristes britanniques
ont-ils développé et popularisé le ski
en Suisse avant 1930 ?**

Traduit de l'anglais par Amanda Fontannaz

En 1900, on dénombre encore peu de stations suisses ouvertes en hiver. Pourtant, dès les années 1880, dans certains endroits comme Davos et Saint-Moritz, dans les Grisons, et Grindelwald, dans l'Oberland bernois, la luge, le patinage et le curling sont souvent pratiqués par de riches touristes britanniques, friands de ces nouvelles offres touristiques. L'histoire des sports d'hiver se concentre sur le ski, mais en 1900, il n'est que très peu pratiqué, si ce n'est par quelques excentriques. L'histoire du ski est souvent abordée selon le point de vue des sportifs d'avant-garde, de l'histoire locale des stations ou du tourisme. Peu d'historien-ne-s fondent leur recherche sur le rôle joué par les acteurs touristiques, tels que les grandes entreprises par exemple¹. L'étude des archives du Ski-club de Grande-Bretagne (*Ski Club of Great*

¹ TISSOT Laurent, QUIN Grégory et VONNARD Philippe, «Un tourisme sportif? Les entreprises touristiques et le développement des sports en France et en Suisse (1850-1950)», *Entreprises et Histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, p. 9.

Britain ou SCGB) et du Club de sports alpins des *public schools* (*Public Schools Alpine Sports Club*), de leur liste de membres et des comptes des entreprises d'Henry Lunn, propriétaire d'hôtels à Montana, en Valais, et à Mürren, dans l'Oberland bernois, révèle que les vainqueurs des premières compétitions de ski sont des acteurs de l'industrie touristique – actionnaires, directeurs ou famille et amis de ceux-ci. Le rôle joué par Arnold Lunn (1888-1974) dans le développement du ski alpin et par son père, Sir Henry (1859-1939), dans celui du tourisme hivernal, pourrait être surestimé en raison des nombreux écrits d'Arnold. Dans les faits, il s'agit cependant d'une entreprise familiale composée d'autres membres de la famille Lunn et d'associés qui n'apparaissent que rarement dans les récits autobiographiques. Les liens avec les membres de l'élite constituent un outil de marketing pour les Lunn. De leur côté, les grands sportifs ne représentent pas des intervenants directs dans l'économie touristique, mais sont souvent reconnus en Grande-Bretagne du fait de leur statut. Mis en évidence à travers la presse de l'époque, les liens aristocratiques incarnent aussi d'importants moyens de promotion. Soucieux de ne pas laisser l'ensemble du champ libre aux acteurs britanniques, les skieurs suisses de compétition entretiennent également des liens avec les entreprises touristiques. Fait peu surprenant, ceux qui résident dans les stations et travaillent auprès des Lunn bénéficient d'un avantage évident.

Développement hôtelier, ouverture hivernale et clubs sportifs britanniques

Les premiers visiteurs hivernaux à se rendre en Suisse sont des voyageurs indépendants, financièrement autonomes. Ils y séjournent pour plusieurs mois, autant pour les bienfaits de l'air alpin que pour les activités sportives et la vie sociale. Beaucoup arrivent de Grande-Bretagne et reviennent chaque année, créant ainsi des « colonies anglaises » à Davos et à Saint-Moritz. Les infrastructures pour le patinage, la luge et le curling sont construites à partir des années 1870 avec le soutien d'hôteliers – notamment des familles Badrutt, Coester

et Buol – souvent dans l’enceinte des hôtels tels que le Kurhaus, l’Angleterre, le Buol et le Belvédère, à Davos, l’Engadiner Kulm, à Saint-Moritz, et le Bear, à Grindelwald, lesquels répondent aux attentes des Britanniques². Les invités forment des comités pour les activités en intérieur et en extérieur pour organiser leurs loisirs³. Les clubs sportifs voient ainsi le jour dans ce contexte, les premiers s’organisant autour du patinage et de la luge. On peut citer notamment le Club de luge de Davos (1883), celui de Saint-Moritz (1885), le Club de patinage de Davos (1889) et celui de Grindelwald (1891)⁴. Les premières compétitions de sports de glisse sont organisées à Davos et à Saint-Moritz dès 1883, puis selon une modalité «inter-stations». Les riches Britanniques représentant la majorité des premiers touristes hivernaux, les modèles organisationnels sont sans surprise établis selon ceux des *public schools*, des universités et des clubs anglais. La promotion des hôtels et des stations fait usage d’images sportives. Davos et Saint-Moritz constituent les deux stations hivernales les plus grandes et les plus fréquentées. L’été restant la principale saison touristique, le nombre de touristes hivernaux reste faible, bien que croissant. Ainsi, au plus fort de la saison 1889-1890 à Saint-Moritz, on recense seulement 350 visiteurs, dont 6 ou 7 Anglais; en 1898-1899, le nombre de visiteurs s’élève à 1 800, dont les deux tiers sont britanniques. À l’ouverture de la ligne de l’Albula en 1903, les touristes hivernaux sont alors 4 000⁵. Le tourisme des sports d’hiver se présente de toute évidence comme un marché en pleine expansion, dont les principaux consommateurs sont représentés par la classe supérieure britannique.

² TISSOT Laurent, QUIN Grégory et VONNARD Philippe, «Un tourisme sportif?...», p. 6.

³ BARTON Susan, «Creating Resort Identities and Loyalties among British Communities in Switzerland, 1870-1914», in *Recording Leisure Lives: Sports, Games and Pastimes*, Eastbourne, Leisure Studies Association, 2010, p. 222.

⁴ BARTON Susan, *Healthy Living in the Alps. The origins of winter tourism in Switzerland, 1860-1914*, Manchester, Manchester University Press, 2008, pp. 28-99.

⁵ ROBERTSON Hans, *St Moritz – seine Fremdenindustrie und sein Gemeinwesen, eine Kukturhistorische und Volkswirtschaftliche Studie*, Samedan, 1909, p. 65.

L'extension du réseau ferroviaire européen permet à un plus grand nombre de voyageurs d'effectuer de plus courts séjours, rendant ainsi le tourisme hivernal accessible aux membres de la classe moyenne qui ne peuvent se permettre d'interrompre leur activité professionnelle pour plusieurs mois. Les entrepreneurs des stations suisses demandent davantage d'infrastructures touristiques et investissent dans celles-ci, comme Jan Holsboer à Davos, un homme d'affaires hollandais. Arrivé en Suisse avec sa femme malade, il y reste après la mort de cette dernière et investit dans différents projets touristiques⁶. Les propriétaires d'hôtels empruntent d'importantes sommes pour agrandir leurs établissements afin d'accueillir le nombre croissant de touristes, principalement en été. Pour rembourser ces dettes, ils prolongent la période d'ouverture de leurs hôtels, créant ainsi une saison hivernale qui nécessite des investissements ultérieurs en matière de chauffage, d'éclairage, de construction de patinoires et de réaménagement des intérieurs puisque les hôtes se voient passer davantage de temps dans l'enceinte des bâtiments. L'amélioration des moyens de transport joue aussi un rôle essentiel; les wagons sont désormais chauffés et éclairés, et les voies ferrées bénéficient de mesures de protection contre les avalanches⁷. Aux sports déjà bien établis (patinage, luge et curling) s'ajoutent, dans les Alpes au cours de la première décennie du xx^e siècle, des clubs de ski nordique. Les frères Richardson, Edward C. (E. C. ou Teddy) et Charles W (C. W.) posent leurs valises et leurs skis à Davos en 1901, de retour d'un voyage en Norvège où ils apprennent la pratique du ski. Edward, reconnu plus tard comme le père du ski britannique, est avocat mais n'exerce jamais la profession. Charles, quant à lui, est scientifique. Tous deux fréquentent une *public school* et l'Université de Cambridge durant leur cursus académique, comme la plupart des Britanniques aisés séjournant en Suisse. En 1902, les Richardson publient un article dans le journal anglais *Davos Courier*, qu'ils titrent: «*Davos: le paradis des skieurs*». C'est peut-être la première fois que ce slogan apparaît dans la presse écrite⁸. Ils y vantent les vertus du ski en tant que sport pour les vrais indépendants, qui ne se réduit

⁶ BARTON Susan, *Healthy Living in the Alps...*, p. 21.

⁷ LÜTSCHER Michael, *Sun, Snow and Stars*, Zürich, NZZ Publishing, 2014, p. 71.

⁸ *Davos Courier*, 07.03.1902.

pas aux patinoires ou aux pistes. Avec l'aide d'amis, les frères Edward H. et John C. Wroughton, ils forment le ski-club anglais de Davos (*Davos English Ski Club*) en 1903, quelques mois avant la création du ski-club de Davos par les locaux. Il ne s'agit pas pour autant des premiers clubs en Suisse: le ski-club de Glaris est établi en 1893, celui de Berne en 1900 et de Zurich en 1901⁹. L'engouement des deux fratries encourage d'autres à chausser les skis. Les Richardson sont à l'origine des premières compétitions de ski à Davos et de la popularisation du ski. Ils jouent en outre un rôle central, avec les Wroughton, dans l'établissement du Ski-club de Grande-Bretagne (*Ski Club of Great Britain* ou SCGB) en mai 1903.

Le modèle d'affaires de Sir Henry S. Lunn et la croissance du tourisme hivernal

Sir Henry Simpson Lunn représente une figure majeure de la promotion et du développement des sports d'hiver, principalement du ski, au travers du tourisme. Ses premiers pas dans le monde du tourisme remontent aux années 1890, dans le cadre de ses convictions religieuses. Pasteur méthodiste, Lunn aspire à l'unité des confessions chrétiennes¹⁰. À cette fin, il organise des conférences à Grindelwald qui permettent aux participants d'échanger sur leurs doctrines respectives dans un environnement bienveillant. Lunn invite des évêques anglicans et des dirigeants non conformistes, tandis que d'autres paient le voyage de leur poche¹¹. L'entreprise *Thomas Cook and Son*, pour qui ces voyages œcuméniques ne représentent pas un risque de potentielle future concurrence, les promeut même dans sa revue *The Excursionist*: « 12 jours contre 10 guinées pour assister à la conférence de l'Église »¹².

⁹ MÜLLER Reto, « Skisport », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2011, en ligne: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/026210/2011-11-21/>, consulté le 03.01.2023.

¹⁰ LUNN Arnold, *The Bernese Oberland*, London, Eyre and Spottiswoode, 1958, p. 160.

¹¹ HUSSEY Elizabeth, *Biography of Arnold Lunn*, North Carolina, 2014, p. 3.

¹² *The Excursionist*, Thomas Cook & Son Ltd, XL, vol.11, n°5, 21.05.1892, p. 7.

Henry Lunn et ses frères, William Holdsworth Lunn et Samuel Edward Lunn, s'investissent davantage dans le secteur du tourisme et fondent une entreprise, la *Continental Travel Limited*. En 1898, Holdsworth et Henry publient un ouvrage intitulé *Comment visiter la Suisse* (titre original: *How to Visit Switzerland*), dirigeant ainsi les éventuels voyageurs vers leur entreprise¹³. Leur frère cadet, George W. Lunn, prend part à l'exploitation du Palace de Montana et de Villars, en collaboration avec George Cumberland Dobbs – « *tous deux skieurs experts et alpinistes étroitement associés au monde du sport et à l'accueil des visiteurs à Villars* »¹⁴. Dobbs, ancien instituteur et éditeur, est quant à lui lié par alliance à d'importantes personnalités aristocratiques et politiques. George Lunn, de son côté, dirige également sa propre agence de voyages qui propose des vacances en Suisse.

La stratégie multimarque de la société *Dr Henry S. Lunn Ltd* constitue une innovation organisationnelle majeure. En établissant d'autres enseignes touristiques, elle peut dès lors proposer des croisières, des séjours culturels et des vacances aux sports d'hiver, entre autres. On trouve parmi ces entreprises gérées par les Lunn la *Co-operative World Travel* qui, en 1901, propose des excursions dans différentes villes européennes, notamment Lucerne et Genève, le *Hellenic Travellers' Club*, et la *Co-operative Cruising Company*, dirigée par Edward Lunn¹⁵. Ces sociétés sont développées en collaboration avec Cannop Perowne, fils et frère des évêques de Worcester qui participe régulièrement, avec son frère Woolrych, aux conférences religieuses de Lunn à Grindelwald et qui est actionnaire et directeur de certaines des entreprises de Lunn. L'*Alpine Sports Limited*, une société spécialisée en tourisme hivernal, est créée et dirigée par Henry Lunn, ses fils Arnold et Brian et George C. Dobbs. Dobbs et les Lunn sont aussi à la tête de la *Dr Henry S. Lunn Ltd*. Grâce aux différentes entreprises d'hébergement et de transport et à l'investissement dans les chemins de fer suisses, une intégration verticale (propriété des plusieurs étapes du processus de production)

¹³ LUNN Holdsworth, LUNN Henry, *How to Visit Switzerland*, London, Horace Marshall and Son, 1898, p. 271.

¹⁴ *The Sportsman*, 18.01.1908.

¹⁵ *The Queen*, 13.04.1901.

se met en place, permettant aux Lunn d'exercer un contrôle total sur l'ensemble de la chaîne touristique et d'offrir des voyages à forfait. La structure commerciale d'*Alpine Sports Ltd* est complexe: la société détient des actions dans les entreprises propriétaires de certains des hôtels notamment à Montana et à Mürren, lesquels sont également sous contrat avec la *Continental Travel Ltd*. Une partie des investisseurs sont aussi les directeurs de nombreuses entreprises: George C. Dobbs dirige les hôtels de Montana et de Mürren, l'*Alpine Sports Ltd* et la *Dr Henry S. Lunn Ltd*; Arnold et Brian Lunn sont à la tête d'au moins deux sociétés hôtelières à Montana et à Mürren, de l'*Alpine Sports Ltd* et de la *Dr Henry S. Lunn Ltd*. Arnold est également à la direction de la *Travel Club Ltd*¹⁶. Les transports sont organisés par la *Continental Travel*, tandis que l'*Alpine Sports Ltd* se charge de réserver des hôtels entiers.

Pour remplir ces hôtels, Lunn et ses associés doivent attirer des visiteurs dans des stations qui ouvrent leurs portes pour la première fois en hiver. À cet effet, en 1899, Henry Lunn fonde à Harrow – où il vit et où ses enfants, Arnold et Hugh, sont scolarisés – le *Fifty Club*, et active ce réseau, ainsi que celui de sa communauté religieuse, héritage des conférences de Grindelwald. Dans ce contexte, il demande à John Stogdon, enseignant à la *public school* d'Harrow, d'écrire aux anciens élèves d'Eton et d'Harrow pour les informer que Lunn «*a découvert une vallée à Adelboden, dont les neiges vierges n'ont pas encore été sillonnées par les skis et où les hôtels sont vides en hiver*»¹⁷. À la fin de l'automne 1902, Henry Lunn organise un premier événement réunissant d'anciens élèves des *public schools* dans un hôtel réservé pour l'hiver, le Grand Hôtel Adelboden (autrefois connu sous le nom de Pension Wildstrubel), construit en 1901 et dirigé par Emil Gurtner. À noter qu'un autre Grand Hôtel existe déjà à Adelboden, construit en 1894 par Adolf Reichen¹⁸. Henry Lunn mentionne dans ses écrits les réticences

¹⁶ Palace Hotel Montana (Switzerland) Ltd, company reports, The National Archives, London (TNA), Ref BT 31/31949/90208. Palace Hotel and Grand Hotel des Alpes Mürren Ltd, company reports, TNA, Ref BT 31/32077/111907.

¹⁷ LUNN Henry, *Nearing Harbour; the Log of Sir Henry Lunn*, London, Ivor, Nicholson and Watson, 1934, p. 70.

¹⁸ *Täglicher Anzeiger für Thun und das Berner Oberland*, 23.11.1902.

de Gurtner à ouvrir son établissement, à cause de la saison hivernale ou de ses doutes quant à la capacité de Lunn d'attirer des hôtes, mais le Grand Hôtel et un autre établissement de la région enregistrent cette première saison 440 hôtes. Quelque 600 visiteurs sont recensés lors de la deuxième saison hivernale, puis 1 000 la suivante. On arrive ensuite à un total de 5 000 visiteurs, répartis dans environ 30 hôtels¹⁹.

Le *Public Schools Alpine Sports Club* et les nouvelles compétitions

Pour attirer les amateurs de sports d'hiver à Adelboden durant la saison 1902-1903, Henry Lunn organise une compétition ouverte à tout étudiant et diplômé d'une *public school* britannique, ces prestigieuses institutions fréquentées par les enfants de l'élite. La *Public Schools' Winter Sports Challenge Cup* est décernée au concurrent ayant marqué le plus de points totaux lors des épreuves de patinage, de ski et, dès la deuxième édition, de luge. La compétition est aussi ouverte aux autres visiteurs séjournant une semaine sur le lieu du concours dans les hôtels de Lunn – une autre forme de promotion pour ce dernier. La première édition de ce tournoi se tient à Adelboden, le 8 janvier 1903. À l'époque, presque personne ne sait skier et ceux qui font exception s'aventurent rarement au-delà des pistes d'entraînement²⁰. Face aux doutes quant aux capacités des skieurs à gravir une colline puis de la dévaler, il est décidé que la course à skis consistera en un quadrilatère, dont les angles seront marqués par des drapeaux. Cet événement est considéré comme la première course de ski britannique. Le jury de cette compétition est formé de Lord Lyvedon – aussi connu sous le nom de Percy Vernon, précédemment à la recherche d'un travail en tant que commandant de bord sur les bateaux de croisière, mais qui finalement emmène certains de ses compagnons d'Eton à Adelboden – et de Sir Henry Lawrence,

¹⁹ LUNN Henry, *Nearing Harbour...*, p. 68; AELLIG Jakob, *100 Jahre Kur- und Verkehrsverein Adelboden - 1888-1988*, Adelboden, Frutigland-Verlag, 1988.

²⁰ LUNN Henry, *Nearing Harbour...*, p. 70.

dont le fils, Alex Waldemar Lawrence, remporte la compétition²¹. En cette période-là, Davos, qui voit naître le ski-club anglais de Davos (*Davos English Ski Club*) en 1903, est considéré comme le berceau du ski britannique. La présence d'hôtes liés à l'aristocratie se révèle utile pour la promotion destinée à une clientèle aisée ou ambitieuse. Si Adelboden ne compte que six skieurs britanniques actifs, dont Arnold Lunn et son ami Percy Farrer qui réalisent ensemble la première ascension à skis de l'Elsighorn, les Lunn et le SCGB luttent pourtant, selon Arnold, pour le contrôle de ce sport²².

L'année suivante, le ski connaît d'importants développements grâce au travail de Wilhelm Rickmer Rickmers, un Allemand anglophone marié à une Écossaise, membre fondateur du SCGB, alpiniste et pionnier du ski. Rickmers apprend bénévolement à quelques visiteurs anglais à skier, en se fondant sur la technique Lilienfeld de Mathias Zdarsky, comme il l'a fait à Saint-Moritz la saison précédente²³. Rickmers ouvre la voie à la course de ski de 1904, qui compte 16 participants et un parcours de ski de fond de six kilomètres, remporté par Arnold Lunn, alors âgé de 15 ans, qui termine troisième au classement général. Le vainqueur des trois épreuves de la compétition combinées (patinage, luge et ski) est William Walter Lowe, patineur, joueur de foot renommé du Corinthians FC et golfeur, auteur de l'ouvrage *Principles of Golf* – soit un vainqueur plutôt intéressant en termes de marketing²⁴.

La première déclinaison des rencontres d'Adelboden se traduit en 1905, selon le magazine féminin *The Queen*, par la naissance du Club des sports d'hiver de Lenzerheide (*Lenzerheide Winter Sports Club*), présidé par Sir Henry Lawrence. Le succès du club permet de garantir l'occupation de chaque chambre de l'hôtel Kurhaus par des invités de Lunn. Le souhait de celui-ci et de ses associés de créer un club, tant par esprit de camaraderie que par souci de maintien

²¹ LUNN Arnold, *The Story of Skiing*, London, Eyre and Spottiswood, 1952, p. 46.

²² LUNN Arnold, *The Story of Skiing...*, p. 33.

²³ *Alpine Post and Engadiner Express*, 07.11.1903.

²⁴ LUNN Arnold, *The Story of Skiing...*, p. 28.

de l'exclusivité, remonte à leur arrivée à Adelboden²⁵. Le Club des sports d'hiver des *public schools* (*Public Schools Winter Sports Club* ou PSWSC) voit ainsi le jour en 1905²⁶, nouvelle démarche commerciale de la part d'Henry Lunn qui réserve des hôtels entiers pour ses clients britanniques. Le club séduit la classe supérieure qui estime que les hébergements existants sont désormais peuplés d'un trop grand nombre de personnes issues de la classe moyenne et, ironiquement, le club organise différentes sorties pour cette nouvelle clientèle.

Le club a désormais une base à Montana-sur-Sierre, au Grand Hôtel Palace. Le sanatorium de Beauregard ouvre en 1899. Lorsque son propriétaire, Albert de Preux, se heurte à des difficultés financières, Henry Lunn réserve l'hôtel tout entier pour la saison. Des groupes d'une soixantaine de touristes affluent au cours de l'hiver pour faire du patin et de la luge, deux activités décrites par la presse locale suisse comme «*les sports privilégiés de ces hommes virils d'une endurance remarquable*»²⁷. Le premier groupe arrive en décembre et occupe 50 chambres²⁸. La saison est un véritable succès, et en décembre 1906, Henry Lunn rachète le Grand Hôtel Palace à Albert de Preux, lequel est nommé directeur et reste ainsi à la tête de la gestion de l'hôtel²⁹. Pour atteindre cette intégration horizontale (propriété de différentes organisations à un même stade du processus de production), Lunn constitue en 1906 une société anonyme avec d'autres actionnaires³⁰. À la direction, on retrouve au côté de Albert de Preux et d'Henry Lunn les frères de ce dernier, Holdsworth et George, ainsi que Cannop Petowne, et le golfeur et curleur Cecil Bertie Gedge, également avocat et soldat, fils d'un député chez les *Conservatives*³¹. La *Montana Palace Hotel Company* investit dans la ligne ferroviaire Sierre-Montana-Vermales, assurant ainsi l'accès en hiver à la

²⁵ *The Queen*, 14.10.1905.

²⁶ ALLEN John, *The Culture and Sport of Skiing: From Antiquity to World War II*, Amherst, University of Massachusetts Press, 2007, p. 93.

²⁷ *Journal et feuille d'avis du Valais*, 28.10.1905.

²⁸ *Le Confédéré*, 20.12.1905.

²⁹ *Le Confédéré*, 19.12.1906.

³⁰ Palace Hotel Montana reports, TNA.

³¹ *Carved in Stone – Exploring Merton's wartime generation, 1914-1918*, en ligne: <https://cis.photoarchive.merton.uk/>, consulté le 03.01.2023.

station. Les premières courses de ski, en tant qu'événement unisport, sont organisées par le PSWSC à Montana début janvier 1906³². Les liens aristocratiques sont toujours présents, et c'est un proche du comte de Harewood, B W Lascelles, qui présente les prix à l'hôtel. Ouverte toute l'année, la station de Montana s'impose en parallèle comme un pôle du golf durant les mois estivaux, notamment grâce à un terrain de golf conçu par Gedge, l'un des directeurs.

La *Montana Palace Hotel Company* subit d'importants changements en 1912: George Lunn est remplacé à la direction par George Cumberland Dobbs en juin, puis Lord Lyveden est nommé comme remplaçant de Perowne en août. Il s'agit aussi de l'année de la mort de Albert de Preux, dont les actions reviennent à sa femme. L'actionnaire Watkin Strang Watkins, secrétaire honoraire du Club sportif alpin des *public schools* (*Public Schools Alpine Sports Club* ou PSASC), prend alors la place de ce dernier. Gedge démissionne, remplacé par Arnold Lunn, désormais adulte, en octobre 1913³³. Après plusieurs changements au sein de la direction à la suite de la Première Guerre mondiale, on constate qu'en 1921, la plupart des directeurs, à l'exception de George C. Dobbs, sont des membres de la famille Lunn.

Lunn continue d'accroître le nombre d'établissements hivernaux qu'il détient; non loin de Davos – le cœur des sports d'hiver –, à Klosters, l'Hôtel Vereina où se tient en 1906 la *Public Schools' Winter Sports Challenge Cup* devient la base du nouveau PSWSC. On compte parmi le jury les patineurs William Alison Russell et Edward Frederic (E. F.) Benson – également actionnaire et vice-président du PSASC et fils d'un archevêque de Canterbury ancien participant des conférences de Grindelward – Harold Freeman du Club de luge de Davos, reconnu pour sa pratique de l'aviron, du cyclisme et du football, et enfin Rickmers pour le ski³⁴.

À noter que Villars-sur-Ollon lance sa propre semaine sportive en 1906, année de la formation du Club sportif de Villars présidé par

³² *The Mail*, 08.01.1906.

³³ *Palace Hotel Montana*, reports TNA.

³⁴ *Western Daily Press*, 05.01.1906.

Benson. Seuls quatre participants prennent part à la première course de ski, tandis que la course de luge suscite un plus grand succès avec 22 inscriptions³⁵. Différents hôtels sont mis à profit, notamment le Muveran, dirigé par George Dobbs, et le Grand Hôtel de Lord Lyvedon. Grâce à l'ouverture de la ligne de l'Albula en 1903 qui facilite l'accès à la Haute Engadine, le Cresta Palace Hôtel de Celerina accueille, quant à lui, des membres du club dès 1906³⁶.

Mürren et les sports d'hiver

Dès les années 1880, les visiteurs estivaux sont les bienvenus au Grand Hôtel des Alpes de Mürren. Son propriétaire, Wilhelm Gurtner-Kernen, publie en août 1894 une annonce pour attirer des Britanniques: il est à la recherche d'un jeune Anglais, diplômé d'une bonne école suisse, afin de travailler à ses côtés à Mürren et de créer du lien, par la langue anglaise et sa connaissance de la Suisse, avec les hôtes³⁷. Tirant parti de la modernité pour développer son hôtel, il établit une liaison téléphonique avec le Steinbock, à Lauterbrunnen dans la vallée en contrebas, qui appartient aussi à la famille Gurtner. En 1903, le Grand Hôtel des Alpes commence à promouvoir dans les journaux britanniques «*tous les sports d'hiver*» au départ d'un hôtel chauffé du centre³⁸, mais Wilhelm décède en 1904, peu de temps après avoir achevé les préparatifs pour l'ouverture hivernale. Sa veuve, Emma Gurtner-Kernen, prend la suite des affaires et fait à nouveau la promotion de l'hôtel en Grande-Bretagne durant l'été 1907. La tentative de Wilhelm Gurtner-Kernen d'amorcer une ouverture en hiver échoue toutefois en raison de la fermeture saisonnière de la liaison ferroviaire Lauterbrunnen-Mürren³⁹.

³⁵ *The Sphere*, 19.05.1906.

³⁶ *Engadiner Post*, 11.12.1907.

³⁷ *Der Bund*, 26.08.1894.

³⁸ *The Graphic*: 12.12.1903.

³⁹ FEUZ Patrick, *Kronleuchter vor der Jungfrau: Mürren - eine Tourismusgeschichte*, Zürich, Hier und Jetzt, 2014, p. 94.

L'hôtel, dettes comprises, est vendu en 1910 à une société anonyme britannique, créée pour l'occasion par Henry Lunn et ses associés. Walter Gurtner, le fils de Wilhelm et d'Emma, continue à y travailler en tant que manager. Emma pour sa part conserve 5 000 actions dans l'entreprise⁴⁰. Les directeurs du Palace Hôtel et du Grand Hôtel des Alpes (Mürren) Limited sont Lord Lyveden, Cecil B. Gedge, Sir Henry S. Lunn, W. Holdsworth Lunn, E. F. Benson, George C. Dobbs et Jacques Zimmerli, l'avocat de Lunn, ex-professeur dans une école anglaise et ancien propriétaire d'un hôtel à Lucerne, ville dont il sera ensuite élu syndic⁴¹. En plus du rachat du Grand Hôtel des Alpes, Lunn loue aussi les hôtels de la Jungfrau et de l'Eiger sur la base de contrats saisonniers, marquant ainsi la station de son empreinte. Pour rendre possible l'ouverture hivernale, un accord entre la liaison ferroviaire Lauterbrunnen-Mürren et les hôtels de l'Eiger, de la Jungfrau, l'Alpenruhe, l'Edelweiss et le Grand Hôtel des Alpes est conclu, garantissant le maintien de la liaison en hiver. La société de Lunn s'engage à couvrir toute perte financière en cas de mauvaise saison hivernale. Les chemins de fer nécessitent désormais des investissements : les wagons doivent être équipés de fenêtres et de chauffage. Les courts de tennis sont transformés en patinoires en hiver, et la piste de luge de l'Allmendhubel se révèle être une réelle valeur ajoutée pour la station, surtout après l'ouverture du funiculaire Mürren-Allmendhubel en 1912. Mais tout cela a un prix. La société détentrice du Palace et du Grand Hôtel des Alpes cumule à elle seule des prêts hypothécaires d'un total de 650 000 francs (l'équivalent de 7,07 millions de francs d'aujourd'hui)⁴² auprès de la *Spar und Leihkasse Bank* de Berne. En 1922, elle emprunte 30 000 francs supplémentaires à l'*Alpine Sports Ltd*. Alors que l'hôtel se relève à peine des répercussions de la guerre, un immense incendie

⁴⁰ Palace Hotel and Grand Hotel des Alpes Mürren Ltd, Company 111907, incorporée en 1910, TNA BT 31/32077/111907; FEUZ Patrick, *Kronleuchter vor der Jungfrau: Mürren...*, p. 98.

⁴¹ *The Queen*, 08.07.1911; TRÜEB Markus, « Jakob Zimmerli », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2012, en ligne : <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/004219/2012-10-19/>, consulté le 08.01.2022.

⁴² Calculé sur : <http://www.swisstoival.ch/>; Palace Hotel and Grand Hotel des Alpes Mürren Ltd, rapports.

se déclare en novembre 1926. L'Edelweiss d'abord, suivi de l'Hôtel des Alpes et d'autres bâtiments de Mürren, sont dévorés par les flammes⁴³. C'est sans surprise qu'en raison des dettes dues à cette catastrophe financière, la société se retrouve face à un risque de liquidation en 1932.

De son côté, la presse britannique provinciale et nationale continue à promouvoir les séjours et les concours organisés par Lunn. Le PSWSC, qui prend le nom de *Public Schools Alpine Sports Club* (PSASC) en 1910, encourage l'adhésion des participants au moyen de compétitions, de tests, d'activités de loisirs et d'événements hors saison, notamment du golf et différents repas, créant ainsi affiliations et cercles de sociabilité. En 1912, un récit sur la première *Kandahar Race* organisée à Montana en 1911 est publié dans l'Annuaire du PSASC. La course prend le nom du président du club, Lord Roberts de Kandahar, et s'impose comme première course de ski alpin. Ce dernier n'étant encore pratiqué que par une minorité des amateurs de sports d'hiver, la course ne compte que dix participants⁴⁴. Le vainqueur est Rudolf Cecil Hopkinson, membre du comité de l'Association britannique de ski (British Ski Association ou BSA)⁴⁵. Il connaît bien la Suisse, puisqu'il y passe des vacances depuis son enfance⁴⁶.

Après la Première Guerre mondiale, de nouveaux directeurs sont nommés à la tête du Palace Hôtel et du Grand Hôtel des Alpes de Mürren, Cecil B. Gedge ayant perdu la vie sur le champ de bataille et Holdsworth Lunn ayant pris sa retraite. Ils sont remplacés par les fils d'Henry Lunn, Brian et Arnold. Entre 1916 et 1918, ce dernier organise des activités pour les prisonniers de guerre malades et blessés internés à Mürren⁴⁷. Sir Thomas Devereux Pile et Ernest Threlfall Whitehead siègent au conseil un temps, et le spécialiste de l'industrie hôtelière, Hermann (Manz) Gurtner, membre de la famille de l'ancien

⁴³ FEUZ Patrick, *Kronleuchter vor der Jungfrau: Mürren...*, p. 131.

⁴⁴ LUNN Arnold, p. 46 ; *Public Schools Alpine Sports Club (PSASC) and BSA Yearbook*, 1912, collection privée.

⁴⁵ *PSASC and BSA Yearbook*, 1912.

⁴⁶ *De Ruvigny's Roll of Honour*, 1914-1919.

⁴⁷ BARTON Susan, *Internment in Switzerland during World War One*, London, Bloomsbury, 2021, p. 105 ; FEUZ Patrick, *Kronleuchter vor der Jungfrau: Mürren...*, p. 112.

propriétaire, remplace Jacques Zimmerli. Ayant appris à skier avec Fritz Steuri, employé de Lunn à Adelboden et dont la famille est propriétaire d'un hôtel à Grindelwald, Manz Gurtner joue lui aussi un rôle dans l'établissement du ski alpin⁴⁸.

Ski Club of Great Britain VS Sir Henry Lunn

Pour être reconnu à l'échelle mondiale et pour proposer des compétitions internationales, le ski doit disposer de normes et de règles reconnues. En Grande-Bretagne, le ski commence à s'organiser en 1903 avec l'inauguration du Ski-club de Grande-Bretagne (*Ski Club of Great Britain* ou SCGB), lequel tient sa première compétition le 17 février 1908 à Kitzbühel en Autriche⁴⁹. Toutefois, des rivalités internes, des incompréhensions et d'autres clivages entachent la fin de la première décennie de vie de l'organisation. Les fondateurs du ski-club anglais de Davos et du SCGB, E. C. Richardson et E. H. Wroughton, mettent sur pied en 1912 le Club des sports d'hiver (*Winter Sports Club*), avec l'objectif d'assurer à ses membres des billets de train et des logements. Pour Henry Lunn, ce nouveau club – qu'il estime soutenu par le SCGB en raison de l'implication de Richardson et de Wroughton – représente une menace directe à ses affaires. Il décide alors de fonder sa propre organisation, ouverte à tous : l'Association britannique de ski (*British Ski Association* ou BSA). Cette fois, c'est le SCGB qui sent ses propres normes d'adhésion menacées. En effet, pour le rejoindre, les potentiels nouveaux membres doivent répondre à différents critères de qualification et justifier de bonnes compétences en ski. Pour autant, Arnold Lunn se voit d'abord refuser l'entrée au SCGB en 1905, de peur qu'il use de son statut de membre pour promouvoir l'entreprise familiale, avant d'être finalement admis en 1910⁵⁰.

⁴⁸ AMSTUTZ Max D., *Die Anfänge des alpinen Skirennensports*, Zürich, AS Verlag, 2010, p. 99.

⁴⁹ *SCGB Yearbook, 1908*, Ski Club GB archive, Leicester, De Montfort University Special Collections (DMU SC).

⁵⁰ HUSSEY Elizabeth, *Biography of Arnold Lunn...*, p. 13.

Henry Lunn établit des tests de ski standardisés, ce qui permet peut-être d'assurer des réservations d'année en année au sein de ses établissements, en éveillant l'envie chez les skieurs d'atteindre l'année suivante le niveau supérieur. Pour le SCGB, la BSA constitue un moyen de promotion et de protection des activités de Lunn, car elle lui permet d'exercer une certaine forme de contrôle sur le développement du ski. En 1912, le SCGB riposte donc et fonde un nouvel organisme, l'Union nationale de ski (*National Ski Union* ou NSU), sans exigences d'adhésion, en réponse à ce qui a été perçu comme une tentative autoritaire de la part d'Henry Lunn de contrôler le sport. La situation est particulièrement tendue; les membres de la NSU se sentent boycottés par les centres de vacances de Lunn⁵¹. En 1914, le Conseil fédéral des ski-clubs britanniques (*Federal Council of British Ski Clubs* ou FCBS) est établi, au sein duquel siègent des membres du SCGB, de la BSA, de la NSU et d'autres clubs britanniques.

Premier Championnat de ski britannique

Poussé par la peur que la BSA propose son propre championnat, le SCGB organise en 1914 le premier Championnat de ski britannique (*British Ski Championship*) à Saanenmöser, remporté par Charles Colwyn Rolph, membre du SCGB originaire de Leicester⁵². Le Championnat est composé de courses de ski alpin et longue distance, toutes deux remportées par Rolph qui termine également second à l'épreuve de saut à ski. Le SCGB écrit: «*Rolph est un excellent coureur, selon toutes les normes. Sur ses skis, il fait preuve de toutes les qualités nécessaires: vitesse, sécurité et discernement*»⁵³. Comme de nombreux pratiquants de sports d'hiver de l'époque, Rolph est un athlète complet: il est le premier à gravir la Jungfrau en skis et joue au rugby et au hockey pour l'armée. Malheureusement, il meurt au combat en Flandre en octobre 1915.

⁵¹ SCGB, Procès-verbal du comité, 27.02.1913, DMU SC.

⁵² SCGB, Procès-verbal du comité, 25.06.1913, DMU SC.

⁵³ SCGB, Rapport, Réunion annuelle britannique de ski (Arosa) 1913, DMU SC.

La querelle institutionnelle dure jusqu'à l'automne 1924, quand Alex Keiller et Gerald Seligman du SCGB, d'une part, et Hon Edmund Colquhoun Pery, futur comte de Limerick, et Arnold Lunn de la BSA, d'autre part, décident que la BSA autorisera une nouvelle organisation nationale à porter le nom du SCGB si celui-ci abandonne ses exigences d'adhésion. Le FCBS est dissous lors d'une réunion le 7 juillet au profit d'une fusion avec le SCGB, lequel représente désormais le ski britannique⁵⁴.

La naissance du ski alpin

Ce n'est qu'à partir des années 1920 que le ski alpin commence à se dissocier du ski nordique en tant que discipline. Arnold Lunn convainc le FCBS d'introduire une compétition combinée de descente et de style. Le premier Championnat de ski britannique incluant le ski alpin est organisé à Lauberhorn, près de Wengen, par Lunn au nom du SCGB en 1921, année de la première publication de règles dans l'Annuaire du ski britannique qui marquent le franchissement d'une nouvelle étape de l'histoire du ski : on peut se servir de deux bâtons de ski ou d'aucun, et l'on ne peut plus s'asseoir sur l'arrière des skis⁵⁵. Leonard Dobbs, membre de la BSA et fils du directeur d'hôtel George C. Dobbs⁵⁶, décroche la première place du Championnat, devant 14 adversaires. Leonard skie depuis son enfance, ce qui lui confère un important avantage sur les autres skieurs britanniques. Sa sœur Kitty est championne britannique féminine de ski en 1924 et son frère, Bill, est à son tour champion britannique en 1926⁵⁷. Olga Major, ancienne étudiante de la prestigieuse École Roedean pour filles et étudiante au Bedford College, remporte la course féminine de 1921⁵⁸. Les journaux britanniques relatent les victoires de Leonard et

⁵⁴ HUSSEY Elizabeth, *Biography of Arnold Lunn...*, p. 66.

⁵⁵ AMSTUTZ Max D., *Die Anfänge des alpinen Skirennensports...*, p. 102.

⁵⁶ Installé à Villars avec sa famille, George Dobbs tient les rênes, avec George Lunn, du Montana Palace, avant de déménager à Wengen.

⁵⁷ HUSSEY Elizabeth, *Biography of Arnold Lunn...*, pp. 55-57.

⁵⁸ *Daily Mirror*, 18.01.1921

d'Olga en photos et font ainsi la promotion de ce sport émergent⁵⁹. Olga déclare être une débutante et avoir été poussée à se lancer dans cette discipline; un témoignage qui pourrait encourager davantage de touristes à expérimenter les sports d'hiver, dans l'espoir de devenir eux aussi champions sans effort. Une année plus tard, le 6 janvier 1922, Lunn organise à Mürren ce qui est ensuite considéré comme le premier slalom moderne⁶⁰.

Le Ski-club Kandahar (*Kandahar Ski Club*), qui tient son nom de la course de 1911 à Montana, est fondé à Mürren en 1924 par des membres du PSASC pour promouvoir le ski alpin. À Wengen, le Club de ski alpin (*Downhill Only Club*) voit le jour en 1925. De jeunes skieurs suisses s'engagent également pour la popularisation du ski alpin, notamment les amis et collaborateurs d'Arnold Lunn; Max et Walter Amstutz, deux frères qui, malgré leur jeune âge, gèrent l'hôtel familial, l'Hôtel Alpina, ainsi qu'un magasin de photographie, de souvenirs et d'articles sportifs à Mürren. Tous deux jouent un rôle central dans le développement du ski alpin et du tourisme lié aux sports d'hiver. Fervent coureur, Walter est aussi l'un des fondateurs du *Schweizerische Akademische Skiclub* (SAS) qui collabore ensuite de près avec le Kandahar⁶¹. Le directeur d'hôtel de Mürren Manz Gurtner compte aussi parmi les cofondateurs du SAS, dont il devient par ailleurs le premier président. Amstutz promeut le ski alpin par l'organisation de compétitions entre clubs universitaires en Allemagne et en Autriche, ainsi qu'à Saint-Moritz, où il est nommé directeur de l'Office du tourisme en 1929⁶².

⁵⁹ *Daily Mirror*, 18.01.1921.

⁶⁰ HUSSEY Elizabeth, *Biography of Arnold Lunn...*, pp. 55-57.

⁶¹ AMSTUTZ Max D., *Die Anfänge des alpinen Skirennensports...*, p. 106; LUNN Arnold, *The Story of Skiing...*, p. 56.

⁶² QUIN Grégory, «The hotelier, the politician and the skier. On the founding moment of alpine skiing in St. Moritz», *Sport in History*, vol. 42, n° 2, 2022, p. 224.

L'influence des entreprises touristiques sur le développement du ski

Non seulement Lunn est le seul opérateur touristique pour les skieurs britanniques, mais on ne note par ailleurs aucune autre entreprise impliquée dans l'évolution ou la gestion du sport. Cook, dans son guide de la Suisse en 1905, décrit Grindelwald comme « *une station de sports d'hiver, largement fréquentée pour le patinage et la luge, baignée d'un soleil éclatant et entourée de ciels bleus* »⁶³. Dans cet ouvrage, plusieurs lignes sont consacrées au patinage, au curling et à la luge, mais il n'est fait nulle part référence au ski, si ce n'est pour la mention du *Skiing Club* parmi la liste des clubs anglais de Davos. En 1905, Cook écrit dans les journaux : « *Patinage et ski en Suisse, £ 10,10 shillings, à Adelboden, Arosa, Davos et Grindelwald* »⁶⁴. Il attend la saison hivernale de 1911-1912 pour publier son premier catalogue de sports d'hiver, proposant à ses clients de la classe moyenne 14 stations différentes⁶⁵. Le ski fait la couverture d'un catalogue de Cook pour la première fois pour la saison 1913-1914⁶⁶.

Les modèles commerciaux de certaines sociétés, telles que celles de Sir Henry Lunn, affectent le développement et la popularisation des sports d'hiver. La plupart des individus impliqués dans cette dynamique ou dans les premières compétitions sont des acteurs de l'industrie hôtelière ou du tourisme, ou des membres du réseau familial ou amical des Lunn. Henry ouvre pour la première fois des établissements pour la saison hivernale, s'assurant l'exclusivité puisqu'aucune clientèle n'est encore établie. L'adhésion à un club, les tests de compétences et les compétitions encouragent le sentiment d'adhésion et des réservations répétées d'année en année. De plus, les membres sont ainsi assurés de partager le voyage avec leurs

⁶³ *Cook's Tourists' Handbook Switzerland*, Thomas Cook & Son, 1905, p. 125.

⁶⁴ *Cheltenham Looker On*, 25.11.1905.

⁶⁵ *Winter Sport. Thomas Cook & Son's Arrangements, 1911-12*, brochure, Records Office for Leicester, Leicestershire and Rutland, (ROLLR) DE10000.

⁶⁶ *Winter Sport. Thomas Cook & Son's Arrangements, 1913-14*, brochure, ROLLR DE1000.

pairs, des individus aussi riches et instruits qu'eux⁶⁷. L'implication de personnalités publiques, notamment d'aristocrates et de sportifs, ainsi que la production médiatique des journaux britanniques qui contribue à attirer un plus grand nombre de touristes en hiver portent ces nouveaux sports à la connaissance d'un plus large public. Enfin, l'évolution du ski et les premières expériences de ski alpin et de slalom proposées par les organisations touristiques et pratiquées par les touristes rendent finalement possible la reconnaissance des événements alpins par la Fédération internationale de ski.

⁶⁷ HUSSEY Elizabeth, *Biography of Arnold Lunn...*, p. 9.

Gil Mayencourt (Université de Lausanne)

**Les premiers développements
du cyclisme en Suisse.
Fossé linguistique chez les promoteurs
et conflit entre intérêts sportivo-économiques
et éthique touristique
(1869-1897)**

En janvier 1897, l'éditorialiste de *La Pédale*, journal vélocipédique genevois de l'époque¹, ouvre le premier numéro de l'année avec une phrase qui met en lumière un schisme dans la conception de la pratique cycliste en fonction des deux plus grandes régions linguistiques de la Suisse: «*Nous n'avons pas la même façon d'envisager, de comprendre le sport [cycliste], dans la Suisse allemande et dans la Suisse romande.*»² Voulant contribuer à une historiographie helvétique du cyclisme

¹ Les recherches présentées dans cette contribution s'inscrivent dans le cadre du projet FNS «La Fabrique des sports nationaux (années 1860-1930)», n° 100011_182399.

² «La vélocipédie en 1896», *La Pédale*, 06.01.1897, p. 5.

encore peu fournie³, excepté au niveau économique⁴, cette étude vise ainsi à réfléchir au « fossé »⁵ entre Suisses romands et alémaniques qui se manifeste dans les premiers développements de la pratique dans le pays. Dans ce cadre, nous soutenons que la dualité linguistique entre deux ethos spécifiques, celui du sport et celui du tourisme⁶, est à la base de l'échec durable d'une institutionnalisation nationale unifiée du cyclisme en Suisse.

Connaissant un premier essor en Europe occidentale à la fin des années 1860 avec Paris pour épice, la vélocipédie (pédalier sur l'axe avant) se fait progressivement éclipser à partir de 1880 par l'invention

³ On citera toutefois : DYSLI Walter, *Une histoire sociale de la bicyclette à Genève de 1890 à 1914*, Université de Genève, Mémoire de licence, 1985 ; MERKI Christoph Maria, « Sociétés sportives et développement de l'automobilisme (1898-1930) », in : JACCOUD Christophe, BUSSET Thomas (éds.), *Sports en formes. Acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation*, Lausanne, Antipodes, 2001, pp. 45-73 ; MARCACCI Marco, SIMONI Renato et PETROCCI Paolo, *A ruota libera. Dal velocipede ai mondiali, fra competizione e vita quotidiana*, Mendrisio, Museo d'Arte, 2009 ; MEYER Benedikt, *Vorwärts rückwärts: zur Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz*, Nordhausen, T. Bautz, 2014 ; MAYENCOURT Gil, « Les débuts du Touring club Suisse à Genève : le tourisme vélocipédique et la mobilité cycliste à l'aune de l'entreprise privée et publique (1896-1920) », in : BUSSET Thomas, TISSOT Laurent (éds.), *Sports et entreprise. La performance en jeu*, Neuchâtel, CIES, 2020, pp. 44-59 ; TESTUZ Patrick, *Le cyclisme autrefois à Genève*, Trélex, l'album du sport, 2020.

⁴ CORTAT Alain, *Condor: cycles, motocycles et constructions mécaniques 1890-1980. Innovation, diversification et profits*, Neuchâtel, Alphil, 1998 ; GOGNIAT Jérôme, « L'invention du Tour de Suisse (1933), une vitrine nationale pour les marques de cycles jurassiennes », in : BUSSET Thomas, JUCKER Michael et KOLLER Christian (éds.), *Sportgeschichte in der Schweiz. Stand und Perspektiven*, Neuchâtel, CIES, 2019, pp. 155-173.

⁵ Nous nous permettons ici un emploi anachronique du terme, avec la conscience que celui-ci n'est formulé qu'en 1914-1918 par la presse nationale pour caractériser les fortes tensions entre Romands et Alémaniques durant la Première Guerre mondiale : DUBOIS Pierre, *Alémaniques et Romands. Entre unité et discord*, Lausanne, Favre, 1999. Cependant, les conflits culturels et politiques entre Romands et Alémaniques paient déjà le XIX^e siècle.

⁶ Pour l'ethos du tourisme, nous renvoyons à : BERTHO-LAVENIR Catherine, *La Roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, pp. 87-137. Pour l'ethos sportif, nous renvoyons aux critères de définition des sports modernes de GUTTMANN Allen, *Du rituel au record: la nature des sports modernes*, Paris, L'Harmattan, 2006.

anglaise de la bicyclette (cyclisme), dite alors *safety bike* (pédalier entraînant l'axe arrière à l'aide d'une chaîne, avec deux roues de taille égale)⁷. Entre 1890 et 1900, la pratique élitaine des débuts est largement adoptée par la bourgeoisie urbaine, avant de s'ouvrir aux ouvriers durant la première moitié du xx^e siècle⁸. Hybride dans ses usages (mobilité, sport et tourisme), le cyclisme l'est aussi dans ses origines, avec la France⁹ et l'Angleterre¹⁰ comme figures de proue. L'un des premiers à se fédérer à l'international (1892), le sport cycliste est rapidement tiraillé entre sa dimension transnationale affirmée et l'exacerbation des nationalismes à la fin du xix^e siècle¹¹. Cette tension des échelles s'observe notamment en Suisse, où elle participe à la complexité de la structuration associative de la pratique.

Dans le cadre de cette contribution, nos sources sont majoritairement issues de la presse spécialisée de la fin du xix^e siècle (rubrique vélocipédique du journal *La Gymnastique* publiée entre 1884 et 1887; *Der Schweizerische Velosport – Le Vélosport suisse*, 1891-1900; *La Pédale*, 1893-1900; *Bicyclub-Revue*, 1895-1897). Cet unilatéralisme de notre matériel empirique est dû à l'absence presque totale, à notre connaissance, d'archives institutionnelles relatives aux clubs et associations cyclistes suisses antérieures au xx^e siècle.

⁷ Sur ces aspects techniques, voir la contribution de Lars Amenda dans le présent ouvrage.

⁸ GABORIAU Philippe, «Les trois âges du vélo en France», *Vingtième Siècle*, n° 29, 1991, p. 21.

⁹ HOLT Richard, «The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rurale France, 1880-1914», *British Journal of Sports History*, vol. 2, n° 2, 1985, pp. 127-139; POYER Alex, *Les premiers temps des véloce-clubs: apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, Paris, L'Harmattan, 2003; DAUNCEY Hugh, *French cycling a social and cultural history*, Liverpool, Liverpool University Press, 2012.

¹⁰ CARTER Neil, *Cycling and the British. A Modern History*, London, Bloomsbury, 2022.

¹¹ EBERT Anne-Katrin, «Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940», *European Review of History*, vol. 11, n° 3, 2004, p. 350; KNUTS Stijn, DELHEYE Pascal, «Borderless sport? Imagining and organizing bicycle racing in Belgium, 1869-1914: between transnational dynamics and national aspirations», *European Review of History*, vol. 21, n° 3, 2014, pp. 379-404. Pour l'Allemagne, voir aussi la contribution de Lars Amenda dans ce présent ouvrage.

Couvrant une période allant de la fondation du premier vélo-club helvétique (1869) à l'avènement de l'Union cycliste suisse (UCS, 1897), notre analyse est divisée en trois parties. Premièrement, nous exposons comment le milieu genevois s'impose en tant que place forte du cyclisme suisse, et aussi européen, et adopte une vision très sportivée. Deuxièmement, nous nous arrêtons sur le modèle alémanique qui valorise, quant à lui, une pratique principalement axée sur le tourisme et la sociabilité associationniste, au point de s'inscrire explicitement dans la tradition de la gymnastique. Enfin, à travers l'étude de plusieurs profils de promoteurs de la fin du XIX^e siècle, nous montrons comment les différences idéologiques et socioprofessionnelles entre acteurs romands et alémaniques rendent pour longtemps l'existence d'une fédération cycliste nationale unique impossible.

L'avant-garde genevoise et la sportivisation précoce : vers la polarisation du cyclisme helvétique entre compétition et tourisme

Dans une lettre publiée dans le *Vélosport suisse* en 1895, Eugène Le Royer, éminent promoteur de la vélocipédie au bout du lac Léman durant le dernier tiers du XIX^e siècle, qualifie Genève de « capitale de la Suisse vélocipédique »¹². La formule n'est pas totalement surfaite, tant la ville occupe une place prépondérante dans l'essor de la pratique en Suisse et en Europe.

À ce titre, le Vélo-club de Genève (VCG, d'abord dit « Véloce-club ») est fondé en 1869, en même temps que le Véloce-club parisien (second de France) et deux ans après l'Exposition universelle de 1867 (Paris), considérée comme « l'an un de la vélocipédie » par Alex Poyer¹³. Le VCG organise le Championnat du Tour du Léman à partir

¹² LE ROYER Eugène, « Fusion et confusion », *Le Vélosport suisse*, 02.08.1895, p. 266.

¹³ POYER Alex, *Les premiers temps des véloce-clubs...*, p. 17.

de 1879¹⁴, puis des courses internationales autour de la Place de Plainpalais dès 1886¹⁵.

Importée à Genève à partir du milieu des années 1880, la bicyclette supplante rapidement les vélocipèdes, tricycles et autres grands-bis¹⁶, tandis que les clubs locaux se multiplient avec, entre autres, la fondation du Bicycle-Club de Genève (BCG, 1885) dont la taille et l'influence ne cessent de croître jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Il faut attendre 1896 pour qu'un premier groupement cycliste genevois – le Vélo-club *Intaliano Ginevra* – ouvre ses portes aux femmes, qui militent pourtant depuis plusieurs années pour intégrer l'associationnisme cycliste¹⁷.

Le foisonnement des vélo-clubs au bout du lac conduit à la création de l'Union vélocipédique genevoise (UVG) en 1891, unique association cycliste helvétique cantonale durant plusieurs années. Côté infrastructures, le vélodrome de Varembe ouvre ses portes en 1892 et devient la seconde piste de Suisse après celle de Thoune (1890-1891) et juste avant celle de la Hardau (Zurich, 1892)¹⁸. Inauguré en 1896, le Vélodrome de la Jonction s'impose, quant à lui, comme l'emblème du rayonnement international de la Genève vélocipédique et d'un spectacle sportif en développement sur la base du modèle français¹⁹ (voir figures 1, 2 et 3).

Plusieurs facteurs expliquent l'avant-gardisme genevois en matière de vélocipédie et de cyclisme. Premièrement, Genève est la plus grande ville helvétique jusqu'à la fin des années 1860. Elle s'impose comme un

¹⁴ DYSLI Walter, *Une histoire sociale de la bicyclette à Genève de 1890 à 1914...*, p. 37.

¹⁵ Bibliothèque nationale suisse, programme des courses internationales du VCG, 1886, VGE11175.

¹⁶ «Sport vélocipédique», *La Gymnastique*, 01.07.1886, p. 137.

¹⁷ A. Paul, «Courrier de Genève», *Le Vélosport suisse*, 06.03.1896, p. 77; THOMPSON Christophe, «Un troisième sexe? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle», *Le Mouvement social*, vol. 192, n° 3, 2000, pp. 9-40.

¹⁸ «L'inauguration du Vélodrome de Genève», *Le Vélosport suisse*, 20.05.1892, p. 165.

¹⁹ DAUNCEY Hugh, «Entre presse et spectacle sportif, l'itinéraire pionnier de Pierre Giffard (1853-1922)», *Le Temps des médias*, vol. 9, n° 2, 2007, pp. 35-46.



Figure 1: affiche publicitaire pour le Vélodrome de la Jonction, 1896. Guibentif Georges, Imprimerie H. Weibel & Cie Bruxelles, 133,5x85 cm. © Bibliothèque de Genève.



Figure 2: le Vélodrome de la Jonction à la fin du XIX^e siècle, avec ses tribunes et sa buvette centrale. © Bibliothèque de Genève.

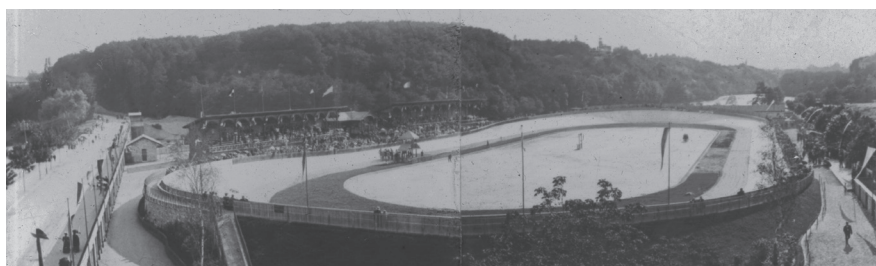


Figure 3: le Vélodrome de la Jonction en avant-plan du Bois de la Bâtie, avec son virage ouest (au fond) à fleur de la rivière Arve. © Bibliothèque de Genève.

pôle d'urbanisation et d'industrialisation²⁰, un contexte prompt à l'essor du cycle qui reste intrinsèquement lié à une modernité technologique et à la montée d'une frange libérale et urbaine de la bourgeoisie qui l'adopte largement²¹. Axé sur l'événementiel, le tourisme spécifique se développant

²⁰ PERROUX Olivier, *Histoire de Genève: de la création du canton en 1814 à nos jours. Tome 3*, Neuchâtel, Alphil, 2017, p. 64.

²¹ DUC Gérard, *Une histoire de la mobilité à Genève: le centenaire du TCS Section Genève*, Genève, TCS, 2017, p. 26.

à Genève dans les années 1890 joue aussi un rôle dans la mise en spectacle du cyclisme (Exposition nationale avec compétitions cyclistes en 1896; Exposition de l'automobile et du cycle en 1905; Championnat du monde sur piste à la Jonction en 1906)²². Enfin, il faut prendre en compte le caractère cosmopolite de Genève, avec une ouverture marquée sur la France et l'Angleterre notamment. Pour exemple, trois instigateurs du Touring club de France (TCF, 1890) sont genevois: Louis Masi (1868-1924), Paul Bruel (1859-1904) et surtout son frère, Édouard Bruel (1852-1924). Très influencé par l'Angleterre qu'il visite à l'occasion d'expositions vélocipédiques²³, ce marchand de cycles préside notamment le VCG durant plusieurs années et propose de fonder, lors d'une rencontre dans sa succursale parisienne en 1890²⁴, un Touring club français sur le modèle du *Cyclists' Touring club* britannique (CTC, 1878)²⁵. Bruel est également à l'initiative de la première rubrique vélocipédique de Suisse (1884-1887) publiée dans le journal *La Gymnastique*, organe officiel de la Société fédérale de gymnastique (SFG, 1833) qui paraît à Genève²⁶.

Dans ce contexte genevois d'émulation, le cyclisme connaît une sportivisation et une professionnalisation précoces. En 1895, le BCG, plus grand vélo-club de Suisse avec ses presque 500 actifs²⁷, voit la fondation d'une équipe sportive placée sous la direction du *sportsman* Aimé Schwob (1864-1926). Publié dans la *Bicyclub-Revue*, organe officiel du BCG, son règlement est évocateur :

« Il est bien entendu que, lorsque des membres de l'équipe sportive remporteront des prix en espèces, ils rembourseront au Club, proportionnellement à la valeur des prix gagnés, les avances consenties

²² HUMAIR Cédric, GIGASE Marc, LAPOINTE GUIGOZ Julie et SULMONI Stefano, *Système touristique et culture technique dans l'arc lémanique. Analyse d'une success story et de ses effets sur l'économie régionale (1852-1914)*, Neuchâtel, Alphil, 2014.

²³ Ce au moins depuis 1884: BRUEL Édouard, « Notes sur l'Exposition de vélocipèdes organisée par le *Stanley Club* à Londres du 4 au 9 février 1884 », *La Gymnastique*, 01.03.1884, p. 42.

²⁴ POYER Alex, *Les premiers temps des vélocé-clubs...*, p. 188.

²⁵ Voir la contribution de Neil Carter dans le présent ouvrage.

²⁶ *La Gymnastique*, 01.02.1884, pp. 17 et 23.

²⁷ CHAMPION Adrien, « Rapport présidentiel », *Bicyclub-Revue*, 01.02.1896, p. 5.

par le Club. [...] Il sera créé pour les membres seuls de l'équipe une course spéciale de fond avec des prix en espèces. Le premier prix sera au minimum de 150 francs [env. 5 000 francs de 2009]²⁸. [...] Pour tous les records battus en course, il sera créé une récompense spéciale.»²⁹

Cette sportivisation accrue (rationalisation, spécialisation, quantification des pratiques et quête du record)³⁰ semble porter rapidement ses fruits puisque le BCG remporte huit des neuf championnats organisés par l'UVG, la Fédération vélocipédique suisse (FVS) et la Fédération du Haut-Rhône (FHR) en 1895³¹.

Cependant, les vélo-clubs genevois s'investissent aussi dans le tourisme, cadre dans lequel le BCG apparaît également comme un acteur particulièrement dynamique. En effet, le club organise des sorties dominicales en Suisse et en France voisine. Comme en témoigne un règlement publié dans la *Bicyclub-Revue*, une subvention « dont le chiffre [est] établi le plus équitablement possible, en visant l'intérêt social de tous les membres du club »³² est prévue pour soutenir les frais de route des participants lors des excursions longues. Le BCG publie aussi un annuaire (1895) qui fournit des relevés kilométriques d'itinéraires ainsi qu'une carte cycliste de Genève et de ses environs³³. En été 1896, le club obtient une franchise douanière avec la France pour ses membres³⁴. L'UVG publie aussi un guide (Genève, Suisse romande et France voisine) en collaboration avec la FHS à partir de 1893. L'ouvrage fusionne avec le guide du BCG en 1896³⁵. Comme le

²⁸ Estimation : <http://www.swistoval.ch/content/beispiele-einzelwerte.de.html>, consulté le 22.05.2022.

²⁹ «Équipe sportive du Bicycle-club de Genève. Règlement», *Bicyclub-Revue*, 10.08.1895, pp. 93-94.

³⁰ GUTTMANN Allen, *Du rituel au record...*

³¹ CHAMPION Adrien, «Rapport présidentiel...», p. 5.

³² «Le vélo-tourisme au Bicycle-Club de Genève», *Bicyclub-Revue*, 20.03.1897, p. 34.

³³ *Le guide du cycliste. Annuaire cycliste du Bicycle-Club de Genève*, 1895, Bibliothèque de Genève.

³⁴ GALLAN G., «Lettre de la direction des douanes françaises», *Bicyclub-Revue*, 18.06.1896, p. 50.

³⁵ *Annuaire Vélocipédique Suisse et du Haut-Rhône et Guide du cycliste* (réunis), Genève, UVG et BCG, 1896, Bibliothèque de Genève.

montre une correspondance publiée dans la *Bicyclub-Revue*, le tourisme prend même le pas dans certains clubs genevois à partir du milieu des années 1890. La question financière, notamment les indemnités et prix remis aux coureurs, est centrale dans cette évolution :

«Aujourd'hui le sport, comme Saturne, dévore ses enfants: il faut qu'un Club soit très riche pour garder de bons coureurs, pour être une pépinière de jeunes sprinters et de stayers novices qui, hélas souvent, comme les roses se flétrissent avant d'être arrivés à maturité. Aussi assistons-nous maintenant à une véritable réaction, et cinq déjà des sept clubs qui composent l'Union Vélocipédique Genevoise renoncent-ils à peu près à former des coureurs pour se vouer uniquement au tourisme, la seule branche d'avenir de la vélocipédie.»³⁶

C'est dans ce contexte que le Touring club suisse (TCS) est fondé en automne 1896 à Genève. Si ce nouveau venu poursuit les chantiers de la *Schweizerische Velozipedisten Bund* (SVB) et du BCG (franchises douanières, publication d'itinéraires, développement des liens avec l'hôtellerie, etc.)³⁷, il se dédie uniquement au tourisme et à la mobilité cyclistes, avant de se consacrer à l'automobile à partir des années 1915-1920³⁸. Le TCS interdit d'ailleurs à ses membres – hommes ou femmes³⁹ – de courir sous ses couleurs⁴⁰. Publié dans *La Revue* du club en 1896, un récit d'excursion met bien en lumière l'opposition entre différentes idéologies cyclistes, entre sport et tourisme, qui se dessine alors: *«Que des cyclistes pleins de vigueur trouvent du plaisir à faire 50 fois l'an les 22 kilomètres qui séparent Genève de Nyon en les abattant chaque fois dans un temps moindre que la précédente, cela n'est pas discutable car il y en a; mais ceux-là ne seront jamais des touristes et leur goût ne sera jamais le nôtre.»⁴¹*

³⁶ «Une idée», *Bicyclub-Revue*, 23.05.1896, p. 45.

³⁷ MAYENCOURT Gil, «Les débuts du Touring club Suisse à Genève...».

³⁸ DUC Gérard, *Une histoire de la mobilité à Genève...*; MARIA MERKI Christophe, «Sociétés sportives et développement de l'automobilisme (1898-1930)...».

³⁹ Le TCS accepte les femmes à condition qu'elles soient introduites par un père, frère ou mari: DUC Gérard, *Une histoire de la mobilité à Genève...*

⁴⁰ *Règlement intérieur du TCS*, 1899.

⁴¹ BASTARD Charles, «Une course au Grand Bornand par la vallée du Reposoir et le Col de la Colombière», *Revue du TCS*, 10.1896.

Le modèle alémanique et la prévalence du tourisme : la « traditionalisation » du cyclisme selon les usages de la gymnastique

En 1882, lors d'un congrès à Yverdon, Édouard Bruel propose une union des vélocipédistes suisses sur le modèle anglais du CTC⁴². L'initiative échoue car l'adhésion de membres isolés ne passe pas la rampe⁴³. L'année suivante, le Vélo-club de Bienne (1880) convoque une nouvelle assemblée qui débouche sur la fondation de la *Schweizerische Velozipedisten Bund* (SVB, *Schweizerischer Radfahrer Bund*, SRB, à partir de 1908). Cette union est d'abord pensée comme une fédération de clubs locaux, selon les usages de l'associationnisme helvétique tel qu'il se développe depuis le début du XIX^e siècle⁴⁴. Cependant, malgré un intitulé se voulant national, la SVB réunit presque uniquement des vélo-clubs alémaniques car, déçus par le rejet du modèle anglais (adhésions aussi bien de clubs que de membres isolés), les Genevois boudent la SVB et se fédèrent ensuite autour de l'union genevoise en 1891. Quasi inexistants en 1883, les autres clubs romands se réunissent, quant à eux, en 1886 au sein de l'Union vélocipédique de la Suisse romande (UVSR), dissoute en 1897.

Si la SVB organise des compétitions, sa vision du cyclisme est moins sportivée que celle des Genevois. À ce titre, notons que les coureurs alémaniques de la fin du XIX^e siècle ne se spécialisent pas par discipline (vitesse ou fond), contrairement aux Genevois⁴⁵. Les statuts de la SVB (1891) renvoient d'ailleurs à une approche plus traditionnelle qui fait penser aux préceptes patriotico-militaires et unificateurs de la gymnastique associative (*Turnen*) introduite dans l'espace helvétique entre les années 1810 et 1820 déjà. Il faut souligner

⁴² Le CTC sert aussi d'exemple aux premiers groupements nationaux de cyclisme en Allemagne et aux Pays-Bas : EBERT Anne-Katrin, «Cycling towards the nation...», p. 350.

⁴³ BRUEL Édmond, «Le Vélo-Club de Genève et l'Union vélocipédique suisse», *La Gymnastique*, 15.08.1884, pp. 173-174.

⁴⁴ JOST Hans-Ulrich, «Sociabilité, faits associatifs et vie politique en Suisse au XIX^e siècle», in : TANNER Albert (éd.), *Geselligkeit, Sozietäten und Vereine*, Zurich, Chronos, 1991, pp. 7-29.

⁴⁵ «L'année rétrospective 1895», *Le Vélosport suisse*, 07.02.1896, p. 48.

qu'une ordonnance fédérale est édictée en décembre 1891 pour la mise en place d'une première école de recrue cycliste⁴⁶ :

« *L'union [la SVB] a pour objectifs :*

a) de relier entre eux les différents clubs locaux et les membres isolés⁴⁷ en développant une vie associative commune et en rapprochant ces clubs les uns des autres.

b) de défendre les intérêts du cyclisme en général.

c) de promouvoir le cyclisme en organisant des compétitions de tourisme vélocipédique et de cyclisme artistique.

d) de préparer ses membres à la pratique du cyclisme à des fins militaires. »⁴⁸

En outre, l'alinéa C met spécialement l'accent sur le tourisme – allant jusqu'à l'hybride d'une « *compétition de tourisme* » récompensant le club dont les membres ont parcouru le plus de kilomètres en une année – et le cyclisme artistique (*Kunstradfahren*), discipline à fort ascendant germanique (Allemagne, Autriche,...) que l'on ne retrouve alors d'ailleurs que dans la partie alémanique de la Suisse.

À partir du début des années 1890, la SVB organise des journées fédérales de cyclisme avec cortèges vélocipédiques en costume (« *corso* »), concours de « *section* » (acrobatie en groupe par club), excursion en rase campagne et grand banquet, ceci dans la droite ligne des fêtes fédérales de gymnastique dont la première est organisée à Aarau en 1832. Dans un discours tenu en ouverture des journées fédérales de 1891, le président de la SVB ne fait d'ailleurs aucune distinction entre les sports (cyclisme et aviron) et les pratiques physiques telles que la gymnastique : « *qu'il s'appelle cyclisme, aviron ou gymnastique, [...], l'un ou l'autre de ces bons génies nous remplit le cœur et nous rend la vie plus douce* ». ⁴⁹

⁴⁶ « Bundesgesetz betreffend die Errichtung von Radfahrerabteilungen », *Der Schweizerische Velosport*, 22.01.1892, p. 25.

⁴⁷ Finalement rapidement acceptés.

⁴⁸ Traduit de l'allemand par l'auteur. « Statuten des Schweizerischen Velozipedenbundes », *Der Schweizerische Velosport*, 05.03.1891, p. 37.

⁴⁹ Traduit de l'allemand par l'auteur. « Rede des Hrn. E. Burckhardt, Präsident des Central-Comité », *Der Schweizerische Velosport*, 05.06.1891, p. 98.

Au cours de la dernière décennie du XIX^e siècle, le tourisme prend de plus en plus de place à la SVB. Comme l'indique le procès-verbal de l'assemblée générale de l'association en 1896 (retranscrit dans le *Velosport*), ce versant du cyclisme est vu comme plus attractif et véhiculant une meilleure image que la compétition, les excursions étant soumises à un règlement interne (notamment au niveau de l'allure maximale à ne pas dépasser) et placées sous l'autorité d'un capitaine de route :

« *Le tourisme est sans aucun doute l'un des aspects de notre sport qui mérite le plus d'être soutenu et encouragé. Non seulement il implique un nombre incomparablement plus élevé de cyclistes que le sport de course spécifique, mais un tourisme adéquat est également susceptible de rendre le public plus sympathique grâce à son effet disciplinant.* »⁵⁰

Organe officiel de la SVB, le *Schweizerische Velosport* publie en 1896 ce que nous identifions comme le premier guide de tourisme vélocipédique portant sur l'ensemble de la Suisse. L'ouvrage fournit aussi la première carte nationale pour les excursions à bicyclette⁵¹.

Comme en témoigne le discours présidentiel prononcé en ouverture des journées fédérales d'Aarau (1896), les dirigeants de la SVB inscrivent explicitement le tourisme vélocipédique dans les visées militaire et hygiénique de la gymnastique. De même, les excursions à bicyclette sont envisagées comme hautement patriotiques, car permettant la découverte d'une Suisse rurale et alpine dont la symbolique est surexploitée dans le cadre de la construction nationale helvétique de la seconde moitié du XIX^e siècle⁵². Le propos place la SVB directement dans la lignée des grandes associations fédérales (tir, gymnastique et chant) et de leurs fêtes. Faisant aussi bien écho au concept de « *traditions*

⁵⁰ Traduit de l'allemand par l'auteur. « Traktandum 10 », *Der Schweizerische Velosport*, 04.12.1896, p. 403.

⁵¹ *Schweizerisches Tourenbuch für Radfahrer – Guide-Itinéraire suisse*, Berne, Der Schweizerische Velosport – Le Vélosport suisse, 1896. La carte est située à la toute fin de l'ouvrage en question.

⁵² THIESSE Anne-Marie, *La création des identités nationales*, Paris, Seuil, 1999, p. 192.

inventées»⁵³ d'Eric Hobsbawm et de Terence Ranger, qu'à la montée du conservatisme⁵⁴, cette démarche est caractéristique des dynamiques politiques et culturelles de la Suisse de la Belle Époque :

«Aarau est citée dans la chronique des fêtes comme le lieu de naissance des trois grandes fêtes fédérales, la fête fédérale de tir, la fête fédérale de gymnastique et la fête fédérale des chanteurs. Il n'est donc pas étonnant que cette ville de fête par excellence manifeste également sa sympathie pour la quatrième association [SVB] qui, bien que jeune, s'apprête à rejoindre ces trois grandes sociétés dans la lignée des fêtes suisses. [...] Notre fête, comme les fêtes de gymnastique – et le cyclisme fait partie de la gymnastique – a, du point de vue sportif, sa première raison d'être dans le renforcement physique! Mais il y a longtemps que le cyclisme n'est plus seulement un sport. Non seulement le vélo est devenu un moyen de transport dont on peut difficilement se passer, mais il a déjà trouvé son utilité au service de la défense nationale. [...] Comme nulle autre personne, il [le cycliste] a des raisons d'être reconnaissant envers sa magnifique patrie pour le plaisir divin qu'elle offre à l'œil. Le cycliste parcourt les magnifiques vallées et campagnes et jouit de la chère Suisse comme nul autre pareil.»⁵⁵

Cette vision patriotique de la bicyclette, qui se retrouve notamment en Allemagne et en Angleterre à la même période⁵⁶, a aussi son penchant inverse. En effet, synonyme de mobilité transfrontalière, le cyclisme est également vu comme un moyen de transcender les limites des États-nations. À ce titre, en Allemagne, les gymnastes accusent certains cyclistes de faire l'apologie du cosmopolitisme⁵⁷. Si ce type de conflits existe en Suisse⁵⁸, la SVB opère somme toute

⁵³ HOBBSAWM ERIC, RANGER Terence, *L'invention des traditions*, Paris, Amsterdam, 2012.

⁵⁴ JOST Hans-Ulrich, *Les avant-gardes réactionnaires: la naissance de la nouvelle droite en Suisse. 1890-1914*, Lausanne, Éditions d'En-bas, 1992.

⁵⁵ Traduit de l'allemand par l'auteur. GLOOR Alfred, «Rede gehalten am 10. Mai auf dem Bundestage in Aarau», *Der Schweizerische Velosport*, 22.05.1896, p. 1-2.

⁵⁶ Voir les contributions de Neil Carter et de Lars Amenda dans le présent ouvrage.

⁵⁷ EBERT Anne-Katrin, «Cycling towards the nation...», pp. 354-358.

⁵⁸ BUSSARD Jean-Claude, *L'éducation physique suisse en quête d'identité*, Paris, L'Harmattan, 2007, pp. 188-191.

une nette « *gymnastisation* »⁵⁹ du cyclisme, pour reprendre le terme à Jean-Claude Bussard, ce qui permet de renforcer l’ancrage national de l’association, au même titre que la valorisation du tourisme.

Du côté de Genève, ce processus de « traditionalisation » de la pratique est mal compris. En effet, en 1897, l’éditorialiste du journal genevois *La Pédale* oppose la modernité sportive (culte de l’individu et du record, professionnalisme, etc.) à l’approche alémanique :

*« Nous n’avons pas la même façon d’envisager, de comprendre le sport [cycliste], dans la Suisse allemande et dans la Suisse romande. Pour les uns, le sport est un prétexte à se divertir, à parader, à fraterniser ; pour les autres, la seule et vraie manifestation du sport est la course, et tous les divertissements qui peuvent l’accompagner doivent être relégués au second plan. [...] Le sport [que la SVB] patronne est bien un peu primitif, fait de cocardes et de « corsos » et le contact des professionnels allemands ne l’a guère modernisé. Mais si nos confédérés s’en contentent, c’est tant mieux. Ils n’éprouveront que trop tôt le besoin du neuf, de contempler, de tâter aussi l’homme en vedette, au sprint foudroyant, comme ses prétentions. »*⁶⁰

La différence de profil entre promoteurs romands et alémaniques du cyclisme ou le reflet d’une impossible institutionnalisation nationale

Les divergences entre Romands et Alémaniques sont à la base de l’éclatement de la Fédération vélocipédique suisse (FVS) qui réunit brièvement les trois unions régionales (SVB, UVSR et UVG) entre 1892 et 1896. N’acceptant pas l’augmentation des cotisations voulue pour pallier les dépenses induites par les prix en espèces, l’UVG se retire de la Fédération fin 1896. Accusant les Genevois sécessionnistes

⁵⁹ Jean-Claude Bussard applique ce concept à l’athlétisme : BUSSARD Jean-Claude, *L’éducation physique suisse en quête d’identité...*, p. 203.

⁶⁰ « La vélocipédie en 1896... ».

d'être paradoxalement les seuls bénéficiaires des prix en argent, la SVB coupe aussi les ponts et la FVS part en liquidation.

Alors que la Fédération nationale unique vit ses derniers mois, Aimé Schwob, correspondant au *Vélosport suisse* sous le pseudonyme *Helvet*, pointe l'incompatibilité entre le modèle romand – pour ne pas dire genevois – professionnalisé (prix en espèces, indemnités des clubs, des fabricants et des commerçants de cycles) et le modèle alémanique (traditionnel et prévalence du tourisme) :

«Peut-être vaudrait-il mieux chercher une solution qui satisfait à la fois tous les cyclistes suisses, aussi bien allemands que français, dont non seulement le langage diffère, mais encore les habitudes et les goûts sportifs. Les clubs de la Suisse allemande ne veulent pas payer à la Fédération [FVS] plus qu'ils ne paient, sous le prétexte – justifié – que l'argent de la Fédération va presque entièrement aux courses où les Suisses français sont de beaucoup plus fort. D'autre part, les clubs de la Suisse française, où le tourisme ne vient qu'en seconde ligne, verraient d'un mauvais œil que la Fédération [FVS] s'occupât uniquement de cette partie du cyclisme, au détriment de l'autre.»⁶¹

Plus incisif, l'éditorialiste de *La Pédale* juge le modèle associationniste alémanique d'un autre âge :

«Une autre conséquence de la "professionnalisation" du sport est l'amointrissement, pour ne pas dire la déchéance des fédérations, unions, clubs, des sociétés en un mot qui avaient été créées pour réglementer. [...] Avec l'amateurisme qui vit de statuts, ces associations avaient leur raison d'être, elles constituaient même un besoin. Aujourd'hui que tout se paie, que c'est le plus offrant qui a le dernier mot, l'on voit fabricants et vélodromes, bien outillés et appuyés par de gros capitaux, passer par-dessous jambes les règles surannées qui les gênent, commander en maîtres à des gens qui ne demandent qu'à obéir, pourvu qu'ils soient bien rétribués.»⁶²

⁶¹ Helvet, «Unions et Fédération», *Le Vélosport suisse*, 03.01.1896, pp. 8-9.

⁶² «La vélocipédie en 1896...».

En effet, le milieu des années 1890 voit un certain déclin du rôle des associations dans l'organisation des courses, celles-ci étant dépassées par le professionnalisme et le poids économique des vélodromes, de la presse spécialisée et de l'industrie du cycle⁶³. Ainsi, le développement du spectacle sportif dans la Genève de la fin du XIX^e siècle amène maintenant à analyser les différents profils des promoteurs du cyclisme en Suisse, dans l'idée de rattacher leur parcours et leurs intérêts aux orientations divergentes et linguistiquement polarisées précédemment décrites.

Côté genevois, il faut d'abord rappeler le rôle prépondérant d'Édouard Bruel, marchand de cycles, «*passer technique*»⁶⁴ – pour faire référence ici à Michel Espagne – important du *safety bike* anglais sur les bords du Léman et figure de la vélocipédie en Suisse et en France. Par la suite (années 1890), certaines personnalités du milieu cycliste genevois, investies tant dans les vélodromes que dans la presse, se caractérisent par des intérêts économiques directs dans la mise en spectacle et la sportivisation de la pratique.

Parmi eux, Charles Martinet (1869-1941), qui fonde en 1893 le journal *La Pédale*, sous-titré «l'hebdomadaire de la vélocipédie suisse et française» car organe officiel de l'UVSR, de l'UVG et de la FHS. *La Pédale* se fait la caisse de résonance de la vision genevoise très sportivée du cyclisme et, inspirée par le Bordeaux-Paris, lance une «Grande course nationale» de Romanshorn à Genève en 1894 (voir figure 4)⁶⁵. Au début du XX^e siècle, Martinet devient rédacteur en chef du journal *La Suisse* et y introduit une rubrique des sports⁶⁶, ce qui fait de ce journal important de l'époque l'un des premiers quotidiens helvétiques généralistes à leur accorder une place de choix dans ses colonnes⁶⁷.

⁶³ DAUNCEY Hugh, *French cycling a social and cultural history...*, pp. 56-57.

⁶⁴ ESPAGNE Michel, «La notion de transfert culturel», *Revue Sciences/Lettres*, n° 1; 2013. Voir aussi: DONZÉ Pierre-Yves, HUMAIR Cédric, MAZBOURI Malik, «Les transferts de technologies en perspective historique: intérêt du cas suisse», *Traverse*, vol. 17, n° 3, 2010, pp. 11-15.

⁶⁵ *La Pédale*, 02.05.1894, p. 5.

⁶⁶ «Chronique locale. Charles Martinet», *Journal de Genève*, 31.12.1941, p. 8.

⁶⁷ CLAVIEN Alain, *La presse romande*, Lausanne, Antipodes, 2017, p. 87.

LA PÉDALE

ORGANE DES SOCIÉTÉS VALOCEPÉDIQUES DE LA SUISSE ROMANDE

ORGANE OFFICIEL DE L'UNION VELOCEPÉDIQUE CANTONALE GENEVOISE

REPRÉSENTANT pour la France : AGENCE GÉNÉRALE DES SPORTS, 118, Boulevard Percey, PARIS

**GRANDE COURSE NATIONALE
ROMANSHORN-GENÈVE**

(365 KILOMÈTRES ENVIRON)

Traversée de la Suisse dans sa plus grande longueur.

On nous a demandé de divers côtés et à plusieurs reprises de vouloir bien prendre l'initiative d'une grande course nationale Romanshorn-Genève, qui serait pour notre pays ce qu'est Bordeaux-Paris pour la France.

L'idée en soi est excellente et mérite d'être prise en considération, mais il importe, si l'on veut qu'elle aboutisse, que chacun apporte son concours, et nous nous adressons ici tout particulièrement aux sociétés vélocipédiques de la Suisse et aux marchands de vélocipèdes.

Cette course aurait lieu les 1^{er} et 2 septembre prochain.

Le départ serait donné le samedi 1^{er} septembre à 10 heures du soir à Romanshorn. Le premier arriverait le dimanche entre 4 et 5 heures du soir à Genève.

Les prix seraient déterminés d'après les résultats de la souscription organisée à cet effet.

Tous ceux qui feraient le parcours, en 24 heures auraient droit à une médaille commémorative.

Cette course, pour laquelle le patronage de la Fédération Suisse sera demandé, serait placée sous la direction d'un Comité d'action dont feraient partie de droit :

- 1° Les membres du Comité de nos trois Unions suisses ;
- 2° Tout souscripteur ayant versé 50 francs au moins.

Ce Comité pourrait s'adjoindre d'autres membres choisis parmi les personnes les plus compétentes de notre sport.

Nous adressons un pressant appel à toutes les sociétés vélocipédiques de la Suisse, à tous les amateurs qui portent intérêt à l'avancement de notre sport, et à tous les fabricants et marchands de vélocipèdes. Leur appui moral et matériel est absolument nécessaire à la réussite de cette entreprise éminemment nationale.

Des listes de souscription seront prochainement déposées dans tous les clubs suisses, chez les principaux marchands de vélocipèdes et dans nos bureaux.

Nous publierons chaque semaine les noms des souscripteurs.

La Pédale s'inscrit pour Cent francs.

Figure 4: annonce de la course Romanshorn-Genève en première page du journal *La Pédale*, 02.05.1894, p. 5. © Bibliothèque de Genève.

Né en 1866, Adrien Champion s'illustre, quant à lui, par un engagement intense dans la presse et les associations cyclistes. Frère aîné de Théodore Champion (1873-1954), l'un des premiers coureurs suisses de renom⁶⁸, ce vendeur de timbres prend la tête de la Fédération vélocipédique suisse (FVS, 1892-1896) et devient président du BCG en 1894⁶⁹. Au bureau de l'UVG en 1895, il passe aussi par la direction de la Fédération du Haut-Rhône (FHS). Réunissant des vélo-clubs lyonnais, genevois (dont le BCG) et turinois, cette fédération montre l'ouverture de la Genève cycliste à l'international. Sous la présidence de Champion, le BCG adopte d'ailleurs la distinction entre professionnels et amateurs (qui ne doivent pas courir pour de l'argent), selon les préceptes de l'*International Cyclist's association* (ICA, 1892) chapeautée par les Anglais⁷⁰. En 1895, Champion acquiert *La Pédale*, mais Martinet en reste le rédacteur en chef et on peut supposer que les éditoriaux anonymes au vitriol précédemment cités sont de la plume de ce dernier. C'est aussi sous l'impulsion de Champion que paraît la *Bicyclub-Revue* (1895-1897), organe officiel du BCG.

Le profil de Lucien Heymann (né en 1859 de parents français), directeur du Vélodrome de Varembe entre 1895 et 1896, montre, quant à lui, à quel point l'affairisme et le cyclisme tendent parfois à se confondre à la fin du XIX^e siècle. Déconnecté des milieux cyclistes, Heymann est actif dans le commerce de denrées coloniales. Après maints voyages, l'homme se fixe à Montreux en 1891 où il administre le Kursaal avant de prendre les rênes de Varembe dans l'optique de mettre en place un spectacle sportif et de remplir les gradins. Le rédacteur du *Vélosport suisse* ne s'y trompe pas :

«M. Heymann n'est pas un technicien, dans le sens strict du mot; il n'aura, pour la direction du Vélodrome, ni parti pris, ni esprit de coterie, il cherchera à intéresser et à satisfaire tout le monde.

⁶⁸ TESTUZ Patrick, *Le cyclisme autrefois à Genève...*, p. 24.

⁶⁹ «M. Adrien Champion, président de la Fédération Vélocipédique Suisse», *La Pédale*, 02.05.1894, p. 8.

⁷⁰ ETTER Ch., «Création d'une classe de coureurs libres», *Bicyclub-Revue*, 09.12.1896, p. 109. À ce sujet, voir: KNUTS Stijn, DELHEYE Pascal, «Borderless sport?...», p. 383 et DAUNCEY Hugh, *French cycling a social and cultural history...*, p. 47.

À une grande initiative personnelle, celle d'un homme qui a vu beaucoup de choses dans beaucoup de pays différents, il joint une grande connaissance de ce qu'on appelle l'attraction et un sens très net des désirs du public en général. [...] Il saura, ce qu'on appelle vulgairement se retourner, et faire du Vélodrome un lieu de réunion où le public genevois sera sûr de trouver toujours quelque spectacle intéressant ou agréable.»⁷¹

Il est plus difficile de réunir des informations sur les promoteurs alémaniques, mais il reste possible d'esquisser le profil de deux présidents de la SVB.

Si Friedrich Gut (né en 1853, président en 1895) est commerçant, il n'est pas impliqué dans l'économie du cycle. Dans sa jeunesse, l'homme est moniteur dans une société de gymnastique à Zurich⁷². De même, le chimiste Eduard Hagenbach (né en 1864, président en 1900-1901) passe par la société estudiantine de Zofingue (fondée en 1819), pilier de la tradition associationniste helvétique, au même titre que les sociétés de gymnastique⁷³. Ces deux profils cadrent donc avec la vision du cyclisme de la SVB, entre tradition, massification, tourisme et rejet du professionnalisme.

Après la liquidation de la FVS (1896), le schisme entre Romands et Alémaniques s'installe durablement. En 1897, un groupe de Genevois – présidé par l'avocat et homme politique Alexandre Moriaud (1871-1955), propriétaire du journal *La Pédale* qu'il rachète à Adrien Champion – fonde l'Union cycliste suisse (UCS). S'apparentant plus à un comité sportif qu'à une association et inspirée par la récente et moderniste Union cycliste de France (UCF, 1895)⁷⁴, l'UCS ne s'occupe que de la réglementation du cyclisme professionnel helvétique

⁷¹ «Biographie illustrée du «Vélosport Suisse. M. Lucien Heymann, directeur du Vélodrome de Genève», *Le vélosport suisse*, 15.03.1895, p. 1.

⁷² «Biographien des *Velosport*. Friedrich Gut», *Der Schweizerische Velosport*, 03.01.1896, p. 1.

⁷³ «Dr Eduard Hagenbach», *Der Schweizerische Velosport*, 18.09.1896, p. 316.

⁷⁴ DAUNCEY Hugh, *French cycling a social and cultural history...*, p. 49.

et de l'homologation des records⁷⁵. Futur organe de l'UCS, *La Pédale* qualifie la nouvelle union en ces termes: «*Tout pour le sport. Ce qui est parade, ferblanterie, accessoire, sera impitoyablement mis de côté.*»⁷⁶ Les Alémaniques sont ici implicitement ciblés.

Bien qu'embryonnaire et uniquement romande, l'UCS est reconnue par l'ICA en 1898 lors d'un congrès à Vienne, au grand dam de la SVB. Les arguments invoqués par Adrien Champion, qui compte parmi les initiateurs de l'UCS, sont la distinction entre professionnels et amateurs et l'homologation de chronomètres à l'international. Ces usages ne se retrouvent pas à la SVB qui, très peu professionnalisée, ne comprend pas la nécessité de fonder des classes de coureurs et voit les régulations de la très anglaise ICA comme une ingérence britannique dans la gouvernance du cyclisme suisse⁷⁷. Lors de sa prise de parole à Vienne, Champion joue d'ailleurs sur le caractère peu sportivisé de la SVB qui, selon lui, «*ne s'occup[e] presque que de tourisme*»⁷⁸ (propos rapportés dans *Le Vélosport suisse*).

L'institutionnalisation chaotique du cyclisme helvétique comme marqueur de la complexité de la Suisse moderne

Si diverses ententes marquent les relations entre la SRB [SVB] et l'UCS au cours du xx^e siècle (Championnats suisses organisés en alternance par les deux associations, intégration de la SRB à l'Union cycliste internationale (UCI, 1900) en 1913 aux côtés de l'UCS), le paysage institutionnel du cyclisme suisse reste linguistiquement polarisé jusqu'en 1996, date à laquelle la SRB et l'UCS fusionnent pour fonder la Fédération cycliste suisse (aujourd'hui *Swiss cycling*). La coexistence du Tour de Suisse (1933, fondé par la SRB) et du Tour de Romandie

⁷⁵ *La Pédale*, 10.04.1897, p. 3.

⁷⁶ *La Pédale*, 14.04.1897, p. 3.

⁷⁷ «I.C.A. und F.V.S.», *Der Schweizerische Velosport*, 07.08.1996, p. 266.

⁷⁸ *Le Vélosport suisse*, 15.04.1898, p. 1.

(1947, fondé par l'UCS) apparaît comme le vestige d'un schisme trouvant son origine à la fin du XIX^e siècle dans un tiraillement entre, d'une part, sport et tourisme et, d'autre part, modernité et tradition.

Spécifique, le modèle romand, en particulier genevois, voit le tourisme vélocipédique s'institutionnaliser au sein du TCS. L'association rejette alors la compétition en réaction à la doctrine d'une partie du milieu genevois dont les intérêts économiques poussent à la mise en spectacle et à la sportivisation du cyclisme (professionnalisme et quête du record notamment). Cette scission institutionnelle entre sport et tourisme doit toutefois être relativisée: les vélo-clubs genevois pratiquent aussi le tourisme, le BCG ouvrant même la voie au TCS en matière de cartographie d'itinéraires et de franchises douanières. De plus, certains clubs doivent abandonner la compétition face aux coûts engendrés.

Mixte, le modèle alémanique est, quant à lui, basé sur la cohabitation de la compétition et du tourisme au sein d'une même grande union régionale (SVB). La compétition y est peu sportivée et le tourisme inscrit dans un discours patriotico-militaire calqué sur les préceptes de la gymnastique. Cette approche particulière fait écho aux profils des dirigeants de la SVB qui ne semblent pas avoir d'intérêts directs dans l'économie du cycle, mais qui affichent une certaine proximité vis-à-vis de la tradition associationniste helvétique, en particulier en ce qui concerne les fêtes fédérales. Ce constat vaut pour le XIX^e siècle, la SRB se sportivisant progressivement à partir de 1900.

La structuration nationale difficile du cyclisme en Suisse n'est pas un cas isolé. En effet, le phénomène se retrouve notamment en France, en Angleterre et en Allemagne, où différentes associations entrent en conflit à la fin du XIX^e siècle à cause d'approches divergentes du cyclisme, cet hybride oscillant entre mobilité, sport et tourisme, tantôt érigé en symbole cosmopolite, tantôt récupéré par les nationalismes. Cependant, la spécificité du cas suisse réside dans le fait que les tensions internes aux champs sportif et touristique se superposent à des fractures culturelles et linguistiques plus larges à l'échelle du pays. Ainsi, les premiers développements du cyclisme helvétique racontent sous un angle original la complexité même de la fabrication de la Suisse moderne.

Lars Amenda (netzwerk fahrrad/geschichte)

**Des montagnes à la mer.
Tourisme et voyages à bicyclette en Europe
dans une perspective (trans)nationale
(1880-1900)**

Traduit de l'anglais par Amanda Fontannaz

À l'heure actuelle, le cyclotourisme et les voyages à bicyclette ne cessent de gagner en popularité. Ces pratiques s'inscrivent dans le concept de tourisme *durable*, ou *doux*, en opposition aux impacts environnementaux du tourisme de *masse*, tels que ceux s'illustrant à travers le transport aérien et faisant plus largement écho à la crise climatique¹. Dans ce contexte, l'écotourisme prend de plus en plus d'importance, à l'inverse de son pendant gourmand en ressources, alors que le cyclisme s'impose comme une pratique plus ou moins sportive qui peut aussi prendre la forme d'activité de loisir, d'excursion touristique ou de découverte culinaire.

¹ FENNELL David A., COOPER Chris, *Sustainable Tourism: Principles, Contexts and Practices*, Bristol, Channel View Publications, 2020.

À ce titre, cette contribution examine la manière dont la bicyclette favorise et inspire de nouvelles pratiques touristiques autour des années 1900. Notons qu'à la fin du XIX^e siècle, notamment après l'invention et la commercialisation massive des pneumatiques en caoutchouc, le nombre de cycles en circulation explose. La bicyclette moderne est perfectionnée par de nombreux acteurs et son essor est conditionné par des échanges transnationaux qui s'intensifient dès 1890. À cet égard, nous voulons poser les questions suivantes : de quelle manière le tourisme vélocipédique met-il en tension la notion d'« État nation » à l'ère des nationalismes, de l'impérialisme et du colonialisme² ? La bicyclette et la nouvelle mobilité individuelle qu'elle permet alimentent-elles un sentiment d'appartenance à la patrie ou, au contraire, remettent-elles voire abattent-elles carrément les frontières nationales ? En quoi la perspective transnationale peut-elle enrichir l'histoire du tourisme vélocipédique en Europe, notamment en mobilisant l'expérience personnelle de certains protagonistes que nous considérons comme particulièrement emblématiques ?

Notre propos se concentre sur l'Allemagne et la France en raison du cadre spécifique de nos recherches. Des études importantes sur le sujet ont déjà été menées en France, notamment les travaux fouillés de Raymond Henry sur le tourisme vélocipédique français, en particulier à travers sa figure emblématique Paul de Vivie (1853-1930), ressortissant de Saint-Étienne. L'homme est considéré comme l'inventeur de la pratique cyclotouristique dont il se fait l'ardent promoteur sous le pseudonyme autoattribué de « Vélocio »³. Du côté de l'Angleterre, le *British Touring Club*, fondé en 1878 pour devenir ensuite le *Cyclists' Touring Club*, tient un

² On peut établir un parallèle avec l'alpinisme et ses pionniers britanniques du XIX^e siècle, voir : MORALDO Delphine, *L'esprit de l'alpinisme. Une sociologie de l'excellence en alpinisme, du XIX^e siècle au début du XXI^e siècle*, Lyon, ENS Éditions, 2021.

³ Voir : HENRY Raymond, *Paul de Vivie, dit Vélocio : L'évolution du cycle et le cyclotourisme*, Saint-Étienne, Musée d'art et d'industrie/Fédération française de cyclotourisme, 2005 ; HENRY Raymond, *Histoire du cyclotourisme : 1^{re} partie. 1865-1939*, Ivry-sur-Seine, Fédération Française de Cyclotourisme, 2015. On lira aussi : BERTHO-LAVENIR Catherine, *La Roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

rôle central dans l'institutionnalisation du tourisme à bicyclette. Le club dispose d'un réseau de représentants – dits « consuls » – non seulement en Grande-Bretagne, mais aussi en Europe continentale⁴. Contrairement à la France et à l'Angleterre, l'histoire du tourisme vélocipédique allemand (*Radwandern*) n'a fait l'objet que de quelques rares recherches, parmi lesquelles il faut mentionner l'intéressante comparaison effectuée par Anne-Katrin Ebert entre le cyclisme aux Pays-Bas et en Allemagne jusqu'en 1940⁵. De notre côté, nous mettons en lumière un important promoteur allemand du tourisme vélocipédique, Gregers Nissen (1867-1942)⁶. Pratiquant assidu, ce dernier considère l'excursion cycliste comme un élément clé pour acquérir une compréhension d'ensemble de la nation. Autour des années 1900, Nissen s'impose également comme un écrivain prolifique en matière de voyage et narre ainsi ses expériences à bicyclette à travers presque toute l'Europe.

Principalement basée sur des articles issus de la presse généraliste et cycliste française et allemande – à l'exemple des revues *Le Cycliste* ou *Rad-Welt*, ainsi des guides et manuels spécialisés –, notre analyse revient en premier lieu sur l'invention du tourisme vélocipédique en France et sur le rôle central de Paul de Vivie dans ce processus, ceci dans la lignée et en complément des travaux de Raymond Henry. En second lieu, nous nous arrêtons sur les voyages et les écrits de Gregers Nissen pour mettre en lumière la place de la perspective transnationale dans la pratique cyclotouristique autour des années 1900, mais aussi sur la perspective nationaliste qui ressort des textes du personnage et qui instaure une singulière dualité dans son propos. Enfin, nous étudions le regard porté sur le tourisme et les voyages à bicyclette en tant que sport, ainsi que les différentes tendances nationales et internationales en la matière.

⁴ Voir l'article de Neil Carter sur le CTC dans le présent ouvrage, voir aussi : CARTER Neil, *Cycling and the British. A modern history*, London, Bloomsbury, 2022.

⁵ EBERT Anne-Katrin, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*, Frankfurt am Main/New York, Campus Verlag, 2010.

⁶ AMENDA Lars, LEIBBRAND Oliver, *Gregers Nissen. Fahrradpionier und Reiseschriftsteller*, Bräist/Bredstedt, Nordfriisk Instituut, 2017 (Nordfriesische Lebensläufe, Bd. 12) ; Lars Amenda, « Gregers Nissen (1867-1942) – the Nestor of Bicycle Touring in Germany », *Cycle History*, n° 28, 2018, pp. 69-73.

Paul de Vivie (Vélocio) et l'invention du « cyclotourisme »

Au début des années 1860, le mouvement de la vélocipédie prend de l'ampleur en France, alors que Michaux et d'autres artisans inventent et produisent le vélocipède à pédales. Des véloci-clubs voient le jour dans le pays et les premières courses sont organisées entre 1868 et 1869⁷. Si très peu de pratiquants effectuent des excursions à cette époque – le vélocipède restant un moyen de transport peu développé, lourd, inconfortable et lent –, certains tentent déjà de suivre des itinéraires montagneux. Ainsi, le 30 juillet 1869, des membres du *Berlin Velociped-Club* se rendent dans les Monts des Géants et gravissent la Sniejka⁸, culminant à 1 600 mètres. Certains locaux poussent leur lourd vélocipède produit à Berlin jusqu'au sommet, tandis que Theodor Langer, le fabricant, ose la descente assis sur la selle, provoquant un accident à cause de la prise de vitesse trop importante⁹. Considérée comme une démonstration d'exubérance puérile et dangereuse, cette ascension vélocipédique fait l'objet de comptes rendus critiques jusque dans la presse suisse.

La naissance du tourisme moderne au début du XIX^e siècle génère une nouvelle perception des montagnes en tant qu'espace touristique. En Europe, aux prémices de l'alpinisme et du tourisme, l'attrait se concentre principalement sur les Alpes. Parallèlement à la montagne, le bord de mer et la plage se taillent une place de choix dans les nouvelles pratiques touristiques, tout comme les villes qui offrent la possibilité de visites condensées¹⁰. Dans ce contexte, le tourisme influence les débuts de la vélocipédie dès les années 1860, alors que les deux décennies suivantes sont marquées par des innovations techniques significatives.

⁷ POYER Alex, *Les premiers temps des véloci-clubs : apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, Paris, L'Harmattan, 2003 ; DAUNCEY Hugh, *French cycling a social and cultural history*, Liverpool, Liverpool University Press, 2012, pp. 15-26.

⁸ À l'actuelle frontière entre la Pologne et la République tchèque.

⁹ *Neues Tagblatt aus der östlichen Schweiz*, 13.08.1869.

¹⁰ Voir : CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988.



Figure 1 : Vélocio en 1906. Musée d'art et d'industrie de la ville de Saint-Étienne, documentation, carte postale imprimée en 1926.

Produit de l'industrie britannique, le grand-bi (appelé « *Ordinary* » ou « *penny-farthing* » en anglais) est distribué dans toute l'Europe continentale à partir de 1880. Une année plus tard, le commerçant français Paul de Vivie commence d'ailleurs à utiliser l'engin¹¹. Né en 1853 à Pernes-les-Fontaines dans le Vaucluse d'un père originaire de Gascogne et d'une mère venant d'Arles, De Vivie grandit et étudie près de Lyon, puis s'installe dans les années 1870 à Saint-Étienne, dans le massif Central, à 50 kilomètres au nord-ouest de la capitale de la soie. L'homme s'investit dans le commerce et l'industrie de ce textile en créant sa propre entreprise – à noter qu'il évolue dans un contexte social plutôt favorisé et élevé, à l'image de l'origine sociale de son père. En tant que commerçant, De Vivie visite l'Angleterre, en particulier Coventry qui représente alors le cœur de l'industrie cycliste britannique, et devient de surcroît membre du *Cyclist's Touring Club*. En 1887, il fonde une influente revue cycliste titrée *Le Cycliste* dès 1888 et choisit « Vélocio » comme pseudonyme en témoignage de sa passion pour la bicyclette. Il s'impose ensuite comme un acteur majeur de l'associationnisme cycliste en contribuant à la fondation du Touring club de France en 1890, organisme inspiré par son précurseur britannique (le CTC)¹². Ainsi, Paul de Vivie incarne à lui-même une dynamique de transfert transnational qui allie sport et tourisme.

Dans les années 1880, il est possible d'affirmer que le cyclisme modifie la vision que portent alors certains individus sur le monde et sur la manière de voyager à travers celui-ci, ceci du moins en Europe et en Amérique du Nord¹³. À ce titre, en 1884, Thomas Stevens, un aventurier et journaliste britannico-américain, se lance dans un tour du monde en grand-bi, qu'il achève deux ans plus tard. L'année suivante,

¹¹ Voir: HENRY Raymond, *Paul de Vivie...*; DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, pp. 94-100; PHILIPPE Antoine, «Un homme, une revue, un art du voyage. Vélocio et *Le Cycliste* (1887-1930)», *La Revue des lettres modernes*, n° 4, 2022, pp. 45-60.

¹² BERTHO-LAVENIR Catherine, *La Roue et le Stylo...*; SCHUT Pierre-Olaf, «How the Touring Club de France Influenced the Development of Winter Tourism», *The International Journal of the History of Sport*, vol. 33, n° 10, pp. 1133-1151.

¹³ JAMIESON Duncan R., *The Self-Propelled Voyager. How the Cycle Revolutionized Travel*, Lanham, Maryland, Rowman & Littlefield, 2015.

il publie son récit *Around the World on a Bicycle*¹⁴ qui rencontre un vif succès en étant immédiatement traduit en plusieurs langues, notamment en allemand, mais pas en français¹⁵. Certains journaux, tels que le *Börsen-Halle* de Hambourg en septembre 1887, recommandent vivement la lecture du premier volume de l'ouvrage de Stevens, cette « fameuse balade autour du monde » qui décrit les ressentis de l'auteur ainsi que les dangers et les problèmes rencontrés¹⁶. Thomas Stevens démontre entre autres que le grand-bi peut se faire un moyen de locomotion et le récit de son expérience inspire de nombreuses personnes qui développent alors un intérêt nouveau pour les voyages, le sport ou les deux conjointement.

Nous pouvons postuler que Paul de Vivie entend parler du tour du monde de Thomas Stevens; peut-être même lit-il le compte rendu de son voyage? Quand Stevens se lance dans son périple au milieu des années 1880, la bicyclette de sûreté (*safety bike*) est déjà inventée, tandis que les pneumatiques en caoutchouc voient le jour quelques années plus tard, au début des années 1890. Au cours de ces décennies, la bicyclette moderne devient donc une machine de plus en plus efficiente qui modifie les standards de la circulation, du sport et du voyage. Tout comme de nombreux autres pratiquants, parmi lesquels figurent de plus en plus de femmes¹⁷, Paul de Vivie peut, grâce au nouveau dispositif technique de la bicyclette¹⁸, effectuer des trajets plus longs et optimiser le tracé de ses excursions quotidiennes. Avec ses collègues de l'*École stéphanoise*, De Vivie instaure ainsi un voyage annuel à Pâques, reliant

¹⁴ STEVENS Thomas, *Around The World on a Bicycle*, London, Sampson Low, Marston, Searle and Rivington, 1887.

¹⁵ STEVENS Thomas, *Um die Erde auf dem Zweirad*, Leipzig, Hirt, 1887-1889 (deux volumes).

¹⁶ «Um die Erde auf dem Zweirad», *Börsen-Halle*, n° 227, 27.09.1887.

¹⁷ BLECKMANN Dörte, *Wehe wenn sie losgelassen! Über die Anfänge des Frauenradfahrens in Deutschland*, Gera/Leipzig, Maxime, 1999; JUNGNIKKEL Katrina, *Bikes and Bloomers. Victorian Women Investors and Their Extraordinary Cycle Wear*, Cambridge, Goldsmiths Press, 2018; DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, pp. 34-42.

¹⁸ Notamment les deux roues de taille égale, le pédalier central et le pneumatique, auxquels s'ajoutent progressivement les développements et les freins à patin.

Saint-Étienne à la mer Méditerranée, pour un total de 400 kilomètres parcourus en seulement 40 heures¹⁹. Fait intéressant, alors que Vélocio et ses compagnons se rendent sur les plages méditerranéennes, ils mettent celles-ci en avant en tant qu'espace touristique pour attirer des participants potentiels, alors qu'elles deviennent justement des destinations de plus en plus populaires. Cependant, les collines et les montagnes captivent aussi De Vivie. En 1901, il envisage de gravir le Mont-Ventoux, dans le sud de la France, mais doit renoncer à cause des conditions météorologiques²⁰. Dans la *Revue du Touring club de France*, il fait l'annonce de son projet en ces termes : «À la Pentecôte, nous irons simplement, le premier jour, de Saint-Étienne au sommet du Mont-Ventoux (1 912 mètres) et nous en reviendrons le lendemain, après avoir assisté au lever du soleil qu'on dit fort beau de là-haut.»²¹

Par la suite, De Vivie retourne souvent se frotter au fameux «Géant de Provence». La bicyclette des années 1890 étant à pignon fixe, l'homme est très intéressé par les nouveautés en matière de dérailleur et invente lui-même plusieurs types de ces mécanismes qui visent à gravir plus facilement collines et montagnes²². Sa première invention consiste en un système à deux pignons, ensuite amélioré avec l'adoption de quatre pignons. En 1906, il présente son dérailleur, le *Chemineau*, mais ne le brevète pas et ne réalise donc aucun profit, tandis que des ingénieurs britanniques développent un système de changement de vitesse similaire permettant de dépasser les limites du pignon fixe.

Au vu de sa considérable influence sur le développement du changement de vitesses, De Vivie est surnommé «l'apôtre de la bicyclette

¹⁹ DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, p. 94.

²⁰ CH. R., «Excursion de la pentecôte au Mont Ventoux», *Le Cycliste*, 1901, pp. 103-108, en ligne : <https://velotextes.fr/spip.php?article613>, consulté le 16.02.2022 ; HENRY Raymond, «Histoire du vélo. Le Mont Ventoux et les cyclotouristes», *Le Randonneur*, n° 61, 2016, pp. 4-7, ici p. 5.

²¹ DE VIVIE Paul, «Sur le terrain», *Revue mensuelle du Touring-Club de France*, 1901, p. 200.

²² BERTO Frank J., SHEPHERD RON, HENRY Raymond, *The Dancing Chain. History and Development of the Deraillleur bicycle*, San Francisco: Cycle Publ./Van der Plas, 2009, pp. 55-78.

polymultipliée»²³, les pignons multiples ne constituant cependant qu'un aspect – certes essentiel – de son désir de perfectionnement de l'engin à des fins touristiques. À ce titre, Hugh Dauncey note que: «*L'objectif général maintes fois répété de Paul de Vivie [est] d'améliorer la maniabilité de la bicyclette pour pouvoir effectuer la plus grande distance possible, le plus rapidement possible, au moindre coût, physique et économique, possible.*»²⁴

De fait, De Vivie réfléchit régulièrement aux aspects techniques et ergonomiques, tels que la position du cycliste sur sa machine²⁵. En ce qui concerne la dimension sociale du cyclisme et du tourisme, l'homme adopte une approche démocratique et inclusive qui détonne avec les conceptions d'alors. En effet, si les vélo-clubs des années 1880 s'inscrivent dans un contexte très masculin et bourgeois, Vélocio veut populariser l'usage de la bicyclette et en faire un outil permettant à chacun de mieux connaître sa région et l'ensemble de la nation²⁶. C'est ainsi qu'il donne à sa philosophie cycliste le nom nouveau de «cyclotourisme», qu'on retrouve dans l'*Annuaire du Cyclotourisme*, revue qu'il publie dès le début des années 1890²⁷. Bien établi à la fin du XIX^e siècle, ce néologisme est à envisager comme un condensé de la doctrine de Vélocio, celle-ci mêlant l'idée d'une mobilité individuelle nouvelle de plus en plus abordable à celle d'un tourisme récréatif à bicyclette. En 1889, il écrit: «*Pour le cyclotouriste (qu'on nous passe ce néologisme), aller à vélocipède n'est pas le but définitif, c'est simplement une des formes – la meilleure à notre avis – sous lesquelles il satisfait sa passion pour le tourisme. Un cyclotouriste est celui qui s'intéresse au tourisme (but) et à la bicyclette (moyen).*»²⁸

²³ «L'inauguration du monument à Paul de Vivie», *La Revue du Touring-club de France*, vol. 41, n° 439, 1931, p. 160.

²⁴ DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, p. 94.

²⁵ Vélocio, «De la Position du Cycliste à Bicyclette», *Touring Club de France*, n° 8, 1893, pp. 169-171.

²⁶ À propos de ce club important et novateur dans le contexte du nord de l'Allemagne, voir: AMENDA Lars, *Altonaer Bicycle-Club von 1869/80. Ein Verein schreibt Fahrradgeschichte*, Hambourg, ABC, 2019 (ABC-Forschungen zur Fahrrad- und Radsportgeschichte, vol. 1).

²⁷ *Le Vélo. Journal quotidien de vélocipédie*, 23.03.1894, p. 2.

²⁸ Vélocio, «Un Cyclists touring club français», *Le Cycliste*, 1889, p. 309, en ligne: <http://www.velotextes.fr/spip.php?article572>, consulté le 21.10.2022.

La philosophie de Paul de Vivie n'envisage cependant pas la bicyclette uniquement en termes de déplacement spatial. En 1903, il expose son point de vue dans les termes suivants :

«La bicyclette n'est pas seulement un outil de locomotion; elle devient encore un moyen d'émancipation, une arme de délivrance. Elle libère l'esprit et le corps des inquiétudes morales, des infirmités physiques que l'existence moderne, toute d'ostentation, de convention, d'hypocrisie – où paraître est tout, être n'étant rien – suscite, développe, entretient au grand détriment de la santé.»²⁹

Pour Vélocio, le cyclisme, en particulier dans sa forme touristique, représente ainsi un moyen d'émancipation sociale, voire de libération. De plus, il considère la bicyclette comme un outil permettant de contrer les aspects négatifs de la modernité et de l'urbanisation à outrance. Selon son point de vue optimiste, le cyclisme doit réduire les infirmités physiques et contribuer de manière significative à l'adoption d'un mode de vie plus sain dans l'ensemble de la société. Si sa philosophie cycliste mêle tourisme et sport, elle se limite à une conception large et amateur de ce dernier. Paul de Vivie se montre d'ailleurs critique envers le cyclisme professionnel, notamment vis-à-vis du Tour de France qui devient rapidement très populaire après sa première organisation en 1903. Henri Desgrange, le fondateur de la compétition, qualifie pour sa part le dérailleur de Paul de Vivie d'objet pour personnes âgées, preuve du décalage de vision entre les deux hommes.

Au-delà de son grand attachement pour la bicyclette, précisons que Paul de Vivie est végétarien et parle l'espéranto, deux éléments peu communs à l'époque qui font écho à sa sensibilité pour l'international, voire pour le cosmopolitisme, et qui se fond parfaitement dans sa conception du cyclisme et du tourisme. Vélocio n'est bien sûr pas le seul promoteur du tourisme vélocipédique en France au début du xx^e siècle, mais s'impose sûrement comme l'une des figures les plus influentes des débuts de la pratique, si ce n'est la plus influente, en

²⁹ HENRY Raymond, *Paul de Vivie...*, p. 98, cité d'après DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, p. 94.

particulier à travers ses avis tranchés sur le cyclisme de longue distance, les voyages, ou encore les améliorations technologiques liées à la pratique (notamment les rapports multiples).

Gregers Nissen : la bicyclette, la nation et les voyages (trans)nationaux

En 1900, l'auteur et philosophe allemand Eduard Bertz publie son ouvrage *Philosophie des Fahrrads* dans lequel il souligne les avantages sociaux offerts par la bicyclette moderne. Il fournit la réflexion suivante à propos des cyclotouristes :

«La bicyclette lui [le cyclotouriste] donne accès à de nouveaux espaces, inaccessibles en train et où il ne peut se rendre à pied sans un immense sacrifice de temps. Ainsi, elle étend son monde, lui fournit de nouvelles impressions, lui fait découvrir des scènes et des personnages jusqu'alors inconnus, lui révèle des beautés insoupçonnées du paysage et lui permet de fait de mieux connaître le pays et ses habitants.»³⁰

Bertz considère même la bicyclette comme un outil susceptible de développer l'amitié et la compréhension entre les nations – *Völkerverständigung* en allemand³¹. Bien entendu, il s'agit ici d'un point de vue très positif, presque naïf, qui se limite exclusivement à l'Europe et ignore le monde colonisé non occidental. Toutefois, autour des années 1900, l'appréhension de la bicyclette acquiert une dimension cosmopolite notable. À Paris et à Londres, les jeunes cyclistes se sentent partie intégrante d'un mouvement qui dépasse le cadre strict des États-nations ; les courses cyclistes sur route et sur piste sont d'ailleurs extrêmement populaires en raison de leur portée

³⁰ BERTZ Eduard, *Philosophie des Fahrrads*, édité par VON WULFHARD Stahl (nouvelle édition) : Hildesheim/Zurich/New York, 2012 (première publication : 1900), p. 158. À propos des nouvelles possibilités spatiales offertes par la bicyclette, voir : STUDENY, Christophe, *L'invention de la vitesse, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995.

³¹ BERTZ Eduard, *Philosophie des Fahrrads...*, p. 9.

internationale. En Allemagne, le cyclisme fait fureur et concurrence la gymnastique (*Turnen*), une autre pratique physique considérée comme hautement nationale³². Si le tourisme vélocipédique va de pair avec une perception accrue du territoire national, l'usage présente donc aussi une dimension internationale et transnationale affirmée.

Dans le cadre de cette dualité, il faut maintenant s'arrêter sur Gregers Nissen, l'un des promoteurs les plus influents du tourisme vélocipédique allemand. Né en 1867 dans la lointaine Frise-du-Nord – la partie la plus septentrionale du pays –, Nissen perd ses parents paysans à un très jeune âge. Il est alors adopté par un pasteur évangélique qui l'initie à la littérature et à la musique. Contrairement à Paul de Vivie, l'homme n'est pas issu d'un milieu favorisé, mais acquiert de sérieuses connaissances et s'assure une robuste *Bildung*. Il se lance dans la vélocipédie en 1884 en se rendant jusqu'au Danemark en grand-bi, une première excursion qui voit naître en lui l'amour de toute une vie pour le cyclisme et le voyage. En 1890, désormais enseignant au primaire, il déménage à Altona, près de Hambourg, où il rejoint rapidement l'*Altonaer Bicycle-Club*, une importante association cycliste créée en 1869³³. Son fondateur, Harro Feddersen, pionnier du cycle et marchand de bicyclettes depuis 1869, devient alors le père de substitution de Nissen³⁴.

Fervent amateur « du nord », Gregers Nissen commence à publier des guides à partir du milieu des années 1890. Dans son ouvrage populaire *Von Hamburg auf dem Rade nordwärts* (1897), il propose deux itinéraires au départ de Hambourg vers la mer du Nord et la mer Baltique³⁵. Enthousiaste et rigoureux dans ses démarches, Nissen s'intéresse ici

³² PFISTER Gertrud, « Cultural confrontations: German Turnen, swedish gymnastics and english sport – European diversity in physical activities from a historical perspective », *Culture, Sport, Society*, vol. 6, n° 1, 2003, pp. 61-91, ici p. 83.

³³ AMENDA Lars, *Altonaer Bicycle-Club von 1869/80...*

³⁴ AMENDA Lars, *Harro Feddersen. Fahrradpionier und Fahrradhändler*, Hamburg: netzwerk fahrrad/geschichte, 2022 (ABC-Forschungen zur Fahrrad- und Radsportgeschichte, vol. 3).

³⁵ NISSEN Gregers, *Von Hamburg auf dem Rade nordwärts*, Hamburg, 1897 (réédité en 2017).



Figure 2: Gregers Nissen chez lui devant une carte et un télémètre, vers 1900. Altonaer Bicycle-Club von 1869/80, Hambourg.

spécifiquement au nord de l'Allemagne et au Danemark (en particulier à la capitale Copenhague), aux populations locales, ainsi qu'à la culture cycliste présente dans les différents espaces qu'il traverse. Les années suivantes, il se rend en Suède et en Norvège grâce aux *Nordlandfahrten* proposés par la Hapag-Lloyd, la compagnie maritime de Hambourg. À noter que le Kaiser allemand Guillaume II prend part aux voyages maritimes que cette dernière propose et en fait la promotion auprès du public allemand. Les périples en bateau et à bicyclette vers la Norvège de

Gregers Nissen sont ainsi à considérer comme un clin d'œil au Kaiser qu'il admire sans le connaître personnellement³⁶.

Précisons que Nissen maîtrise parfaitement le danois et parle aussi le suédois. De fait, il fait part de ses connaissances de la Scandinavie à d'autres cyclotouristes à travers la publication de nombreux récits dans la presse cycliste³⁷. Il ouvre à son domicile un bureau de renseignements pour l'*Allgemeine Radfahrer-Union* (ARU), une union cycliste établie en 1886 qui prend le pas sur la *Deutsche Radfahrer-Bund* (DRB) fondée deux ans plus tôt³⁸. L'ARU se concentre sur le tourisme et admet des membres non affiliés à un vélo-club. Sur l'année 1897 uniquement, Gregers Nissen répond ainsi à 158 lettres au sujet de la Scandinavie, fournit des renseignements directs et accueille 30 cyclotouristes, hommes et femmes, chez lui. Son activité non commerciale pour l'ARU est surtout motivée par la volonté de faire connaître l'extrême nord de l'Europe aux cyclotouristes allemands.

Nissen effectue aussi de longs voyages en Autriche, en Suisse, en Italie, aux Pays-Bas, en Belgique, dans le sud de l'Espagne, en Turquie et aux Balkans³⁹. En Suisse, il franchit notamment le col du Saint-Gothard à bicyclette, se rend au pont du Diable et au lac des Quatre-Cantons, poursuit jusqu'au Tessin et pédale le long du lac Majeur⁴⁰.

³⁶ LANDAU Isidor, *Nordlandfahrt. Die ersten Kreuzfahrten von Hamburg nach Spitzbergen um 1894*, Berlin, Steinitz, 1895.

³⁷ NISSEN Gregers, «Reisebilder aus Schweden», *Rad-Welt*, n° 199, 1901; NISSEN Gregers, «In Dalekarlien», *Rad-Welt* n° 200, 1901; NISSEN Gregers, «Rathschläge für Reisen auf dem Rade in Schweden», *Rad-Welt*, n° 65, 1902, p. 66; NISSEN Gregers, «Eine Reise durch Schweden», *Deutscher Rad- und Motorradfahrer*, vol. 19, n° 3, 1903.

³⁸ AMENDA Lars, LEIBBRAND Oliver, *Gregers Nissen...*, p. 39; Auscunfzentrale Nordwestdeutschland (Dänemark und Skandinavien), *Bundes-Zeitung*, vol. 3, n° 182, 1897.

³⁹ AMENDA Lars, *Gregers Nissen, Hoch im Norden – Fern im Süd. Berichte von Radreisen in Europa 1897-1938*, Hamburg, netzwerk fahrrad/geschichte, à paraître en 2024.

⁴⁰ NISSEN Gregers, «Reisebilder aus dem Süden: Europa's höchste Fahrstrasse», *Rad-Welt*, n° 199-200-201-203-204, 1900; NISSEN Gregers, «Im Tessin Rad-Welt», *Rad-Welt* 20-23, 1902; NISSEN Gregers, «Am Lago Maggiore», *Rad-Welt*, n° 17, 1902 p. 18.

Ses nombreux récits de voyage décrivent généralement tant la nature que les personnes rencontrées, ainsi que l'histoire des pays visités et leur contexte contemporain. À notre connaissance, Gregers Nissen ne visite jamais la France et l'Angleterre et ne s'exprime pas à leur sujet. La raison pour laquelle il ignore la nature et les paysages français restent difficiles à expliquer : les tensions politiques entre l'Allemagne et la France à la suite de la guerre de 1870-1871 sont une piste probable, puisqu'elles influencent fortement l'opinion des deux côtés de la frontière. Soulignons d'ailleurs que Gregers Nissen reste attaché au Reich allemand et à son Kaiser et se considère comme un représentant de l'Allemagne lors de ses voyages internationaux.

Auteur extrêmement prolifique, Nissen s'initie à la photographie autour de 1900. Dès lors, il documente visuellement ses voyages à bicyclette à l'étranger – malheureusement, la plupart de ses clichés sont perdus. Dans les années 1890, il aide le géographe Robert Wagenbach à l'élaboration de cartes vélocipédiques de l'Allemagne (*Strassenprofilkarte*) qui mettent en exergue la topographie, un matériel offrant aux cyclistes une meilleure préparation pour leurs voyages dans les montagnes, en particulier dans les Alpes⁴¹. En raison de ses activités variées dans le champ du tourisme vélocipédique, Nissen est surnommé « *der Prophet des Radfahrens und des Wanderns auf dem Rade* » (« le prophète du cyclotourisme et des voyages à bicyclette ») par l'influent journaliste cycliste berlinois Fredy Budzinski⁴². Tout comme chez De Vivie, l'intérêt de Nissen pour la bicyclette et le tourisme vélocipédique relève presque de l'ordre du religieux.

Au cours du XIX^e siècle, le slogan de la nation allemande est « *Vom Fels zum Meer* » (« Des montagnes à la mer »), une expression qui insiste sur le fait que le pays a une histoire et une identité communes, malgré

⁴¹ AMENDA Lars, LEIBBRAND Oliver, *Gregers Nissen...*, pp. 49-51 ; NISSEN Gregers, « Die Karte als Wegweiser für Rad- und Kraftfahrer », *Sport-Album der Rad-Welt. Ein radsportliches*, Jahrbuch 2, 1902, pp. 82-90.

⁴² FRANZ Renate, *Fredy Budzinski. Radsport-Journalist, Sammler und Chronist*, Köln, Sportverl. Strauß, 2007 (Schriftenreihe der Zentralbibliothek der Sportwissenschaften der Deutschen Sporthochschule Köln, vol. 7).

la mosaïque (*Flickenteppich*) représentée par ses nombreux *Länder*⁴³. Les différents espaces naturels (et touristiques) répartis entre les Alpes et la mer contribuent ainsi à construire l'Allemagne en tant que communauté imaginée⁴⁴. Après la proclamation de l'Empire en 1871, le slogan susmentionné est revisité pour être ensuite adopté par les cyclistes allemands à la fin du XIX^e siècle. De fait, il se retrouve sur les cartes postales, à côté du salut cycliste *All Heil*, et s'inscrit directement dans le contexte du tourisme vélocipédique alors envisagé comme un moyen privilégié d'explorer la nation. Toutefois, le salut *All Heil* ne renvoie pas à un contexte national plus large, mais relève uniquement de la communauté cycliste, contrairement au slogan des gymnastes allemands *Gut Heil*.

Le discours sur la randonnée (*Wandern*) représente une autre tradition allemande réactivée par les cyclistes. L'équivalent allemand du terme «cyclotourisme», que l'on doit à Paul de Vivie comme nous l'avons vu, est «*Radtourismus*» ou «*Radwander*», signifiant littéralement «randonnée à bicyclette». Gregers Nissen s'y réfère amplement dans son principal ouvrage *Das Wanderfahren auf dem Rade*, rédigé avant la Première Guerre mondiale mais publié en 1922 seulement⁴⁵. Ce livre s'adresse «aux personnes âgées comme aux jeunes» et narre les voyages et expériences de l'auteur. Nissen fournit aussi des conseils pratiques liés au cyclisme, aux voyages, aux cartes et à de nombreux autres éléments, et reflète parfaitement sa philosophie en termes de tourisme et de voyage à bicyclette.

Autre fait intéressant, la nation allemande tient un rôle central dans l'ouvrage. Nissen commence par y explorer l'idée de *Wanderlust*, cette envie de voyager qu'il définit comme typiquement allemande⁴⁶. En se fondant sur la pensée de Friedrich Ludwig Jahn qui promeut l'établissement d'une gymnastique nationale dans les États allemands

⁴³ Pour des renseignements généraux, voir: WALSER SMITH Helmut, *German nationalism and religious conflict: culture, ideology, politics, 1870-1914*, Princeton, Princeton University Press, 2014.

⁴⁴ ANDERSON Benedict, *Imagined communities: reflections on the origins and spread of nationalism*, London, Verso Ed., 1983.

⁴⁵ NISSEN Gregers, *Das Wanderfahren auf dem Rade. Ein Hand- und Auskunftsbuch für Alt und Jung*, Berlin, Verl. der Rad-Welt, 1922.

⁴⁶ NISSEN Gregers, *Das Wanderfahren auf dem Rade...*, pp. 5-6.

dès les premières décennies du XIX^e siècle, Nissen établit un parallèle direct entre le gymnaste et le cyclotouriste, ce dernier renforçant son amour pour la patrie en la parcourant. Ainsi, parce que la gymnastique et le cyclisme partagent beaucoup, ces pratiques ne doivent en aucun cas être mises en opposition pour Nissen. Ce dernier dit du *Radwanderer* (cyclotouriste) : « *qu'il aime l'Allemagne, qu'il en voit la beauté et qu'il sent le devoir de la protéger, quitte à y verser son propre sang* »⁴⁷. De fait, Nissen milite pour la mise en place d'un programme national de tourisme vélocipédique : selon lui, le fait de voyager à travers le pays à bicyclette serait en effet bénéfique pour la communauté nationale au sens large, et pas seulement pour l'individu. L'homme verbalise donc régulièrement des idées contradictoires, oscillant entre nationalisme et internationalisme. Cependant, Nissen se radicalise sur le plan politique à la suite de la Première Guerre mondiale, certaines de ses positions se rapprochant alors du national-socialisme et de la propagande basée sur le concept de *Volksgemeinschaft* (« communauté du peuple »), un terme popularisé en août 1914 et qui joue un rôle central dans l'essor de l'idéologie nazie à partir de 1933.

En résumé, nous constatons que Gregers Nissen est un cyclotouriste et un auteur prolifique. En cela, il n'a de cesse de promouvoir le *Radwandern* en Allemagne et en devient l'un des plus fervents défenseurs, ceci dans une dynamique paradoxale associant ses expériences individuelles à l'étranger à la promotion de la nation allemande. Dans ce cadre, Nissen envisage le tourisme vélocipédique en tant qu'un rouage essentiel du cyclisme associatif : il est élu *Bundesfahrwart für das Radwandern* (« préposé fédéral pour le tourisme vélocipédique ») en 1904 et devient l'un des porte-parole les plus influents de la pratique. Il publie aussi des guides nationaux et de nombreux comptes rendus d'excursion, soutenant la DRB et la pratique touristique dans les clubs affiliés et dans les organes directeurs de l'association. Tout comme Paul de Vivie, l'homme rejette le cyclisme compétitif et professionnel et a surtout pour objectif de démocratiser la bicyclette et son usage touristique.

⁴⁷ NISSEN Gregers, *Das Wanderfahren auf dem Rade...*, p. 6.

Le tourisme vélocipédique : approche sportive et institutionnalisation internationale

L'apparition des pneumatiques en caoutchouc au début des années 1890 est une cause directe du *boom* des compétitions sur route. En France, le cyclisme se transforme réellement en sport moderne en 1891, lorsque de longues courses, comme le Bordeaux-Paris (577 kilomètres) et le Paris-Brest-Paris (1 196 kilomètres), sont organisées en collaboration avec la presse cycliste. Le parcours du Paris-Brest mène symboliquement les participants jusqu'à l'extrême ouest de la France, vers l'Atlantique, et le premier vainqueur de la course, Charles Terront, se voit élevé au rang de célébrité sportive. Les courses sur route et sur piste constituent donc progressivement le moteur du cyclisme en France, comme le souligne Hugh Dauncey⁴⁸. Cette forme de sport spectacle s'étend ensuite aux pays voisins et attire le public dans les vélodromes et au départ et à l'arrivée des tracés. En Allemagne par exemple, les cercles cyclistes et le grand public s'enthousiasment pour le Vienne-Berlin (582 kilomètres) en 1893⁴⁹.

Le cyclisme de longue distance met en avant la performance technique de la bicyclette moderne et la performance physique des cyclistes professionnels. Dans ce contexte, Paul de Vivie s'impose clairement comme un pionnier de la pratique «longue distance» en France⁵⁰. Il formule d'ailleurs des conseils utiles sous la forme de ses «*sept commandements*» (haltes courtes, repas légers et fréquents, etc.)⁵¹. Toutefois, ses parcours importants combinent aspects sportifs et touristiques, notamment lorsqu'il se rend dans les montagnes, comme au Mont-Ventoux, ou qu'il rejoint la mer Méditerranée. Vélocio établit donc sa propre philosophie qui ne se limite pas qu'au sport. Grâce au système de changement de vitesse, il souhaite notamment rendre le tourisme vélocipédique accessible au plus grand

⁴⁸ DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, pp. 44-74.

⁴⁹ RABENSTEIN Rüdiger, «Die Distanz-Radfahrt Wien – Berlin 1893. Impulse – Einflüsse – Kontroversen», *Sozial- und Zeitgeschichte des Sports*, n° 10, 1996, pp. 42-56.

⁵⁰ DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, pp. 94-100.

⁵¹ DAUNCEY Hugh, *French Cycling. A Social and Cultural History...*, p. 97.

nombre. À ce titre, Paul de Vivie rivalise avec Henri Desgrange, un cycliste professionnel, journaliste à *L'Auto* qui fonde le Paris-Brest-Paris et inaugure en 1903 la première édition du novateur Tour de France, comme nous l'avons vu⁵².

Comparativement, la relation que Gregers Nissen entretient avec le tourisme à bicyclette est moins ambitieuse. L'homme « n'avale » jamais des centaines de kilomètres à la fois et ne milite pas concrètement pour une diffusion accrue de la pratique. L'engouement pour le cyclisme professionnel à partir du milieu des années 1890 le pousse au contraire à quitter le plus grand club cycliste national, la DRB. Nissen rejoint alors le *Deutscher Touren-Club* dans le nord de l'Allemagne, une association plus conforme à son approche touristique, même s'il retourne à la DRB en 1904 et y est élu membre du conseil.

Ajoutons que des promoteurs nationaux du cyclisme tels que Nissen sont intégrés de manière significative dans des réseaux internationaux. Ainsi, la Ligue internationale des associations touristes (LIAT) est fondée en 1898 pour coordonner les infrastructures touristiques pour les cyclistes à l'échelle supranationale⁵³. Dans ce contexte, une série de conférences tenues dans des grandes villes européennes permet de discuter de l'invention de panneaux de signalisation et de cartes cyclistes uniformisées dans le but de simplifier le tourisme vélocipédique transfrontalier, cette volonté passant aussi par un travail d'allègement des formalités douanières. Nissen participe aux conférences de la LIAT à Vienne (en 1904), à Milan (en 1906), à Munich (en 1907), à Stockholm (en 1908), à Londres (en 1909

⁵² GABORIAU Philippe, *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 1995; SERAY Jacques, LABLAINE Jacques, *Henri Desgrange, l'homme qui créa le Tour de France*, Saint Malo, Cristel, 2006.

⁵³ MARIA MERKI Christoph, « L'internationalisation du trafic routier avant 1914 », *Relations internationales*, vol. 95, n° 1, 1998, p. 336; JECK Marc, « Les débuts du tourisme au Grand-Duché de Luxembourg. Au temps où le Luxembourg était à 6 heures 30 de Paris », *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 18, en ligne: <http://journals.openedition.org/articulo/815>, consulté le 29.01.2023. Au sujet de cette ligue, voir aussi la contribution de Neil Carter dans le présent ouvrage.

et 1914) et à Amsterdam (en 1913), et se fait ainsi un défenseur reconnu de la mobilité internationale à bicyclette⁵⁴. Si la LIAT revêt une grande importance pour l'internationalisation du tourisme et de la circulation, le cyclisme n'y occupe une place centrale seulement jusqu'à environ 1910, avant d'être détrôné par la motorisation⁵⁵. Il faut aussi préciser que Gregers Nissen admire, à l'exemple de nombreux autres défenseurs du cyclisme, l'association nationale néerlandaise, l'*Algemene Nederlandse Wielrijdersbond* (ANWB), en particulier l'influence grandissante de cette dernière dans le monde de la bicyclette. En effet, l'ANWB est très engagée dans le développement de voies cyclables et de tourisme. De plus, comme le souligne Anne-Katrin Ebert, le cyclisme est aussi explicitement promu comme un moyen de façonner la nation néerlandaise⁵⁶.

Lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale, les réseaux cyclistes internationaux s'effondrent instantanément. En août 1914, Gregers Nissen écrit au Touring club de Belgique et condamne les « épisodes sauvages » (« *geradezu bestialischen Vorgänge* ») qui ont lieu en Belgique⁵⁷. Cependant, il n'accuse pas l'armée allemande d'avoir envahi un pays neutre en tuant soldats et civils. Si le tourisme vélocipédique contribue d'une certaine manière à transcender les frontières nationales autour des années 1900, la pratique ne peut évidemment pas empêcher la Grande Guerre et les destructions sans précédent qu'elle engendre. La tension entre les dimensions nationale et internationale du cyclisme et du tourisme vélocipédique s'efface alors, tandis que la référence à l'État-nation devient hégémonique.

⁵⁴ AMENDA Lars, LEIBBRAND Oliver, *Gregers Nissen...*, pp. 43-44.

⁵⁵ MARIA MERKI Christoph, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien, Böhlau Verlag, 2002.

⁵⁶ EBERT Anne-Katrin, *Radelnde Nationen...*, pp. 250-264. Voir aussi: TJONG TJIN TAI Sue-Yen, VERAART Frank et DAVIDS Mila, « How the Netherlands became a bicycle nation: Users, firms and intermediaries, 1860-1940 », *Business History*, vol. 57, n° 2, 2015, pp. 257-289.

⁵⁷ AMENDA Lars, LEIBBRAND Oliver, *Gregers Nissen...*, p. 46.

Nationalisme et «transnationalisme» ; pratique sportive hygiénique et pratique de voyage

Le tourisme à bicyclette prospère à la fin du XIX^e siècle grâce à l'apparition des pneus en caoutchouc qui propulse la bicyclette moderne sur le devant de la scène. En France, Paul de Vivie, dit Vélocio, ne fait pas seulement la promotion de la pratique cyclotouristique à travers le discours, l'homme ayant aussi pour objectif d'accroître sa diffusion à travers des innovations techniques telles que le dérailleur. Si De Vivie reste en France et ne voyage pas à l'étranger, son influence sur la définition du cyclisme «longue distance» est très grande. Il rejette les courses sur route, lesquelles prennent une grande ampleur à partir du début des années 1890, avec un essor dopé par la fondation du Tour de France en 1903. La philosophie de Vélocio est, quant à elle, centrée sur la bicyclette en tant qu'échappatoire temporaire face aux contraintes de la vie moderne. De Vivie met ainsi en avant l'activité physique et l'exploration de la nature dans les différentes régions de son pays natal et déplore que le cyclisme professionnel soit dépourvu des aspects salutaires du tourisme.

Pour sa part, Gregers Nissen, l'un des plus importants protagonistes allemands du cyclisme de l'époque, insiste encore davantage sur la dimension touristique. Comme Paul de Vivie, il s'oppose à l'essor des courses sur route qu'il considère comme n'étant qu'un spectacle dépourvu des valeurs qui lui sont chères et qui s'incarnent dans le tourisme. Nissen visite l'Europe en long et en large et publie de nombreux récits bien écrits et documentés. En tant que membre du conseil de la DRB, il est responsable de la coordination touristique de l'associationnisme cycliste. Plus que Paul de Vivie en France, Nissen conceptualise la construction nationale allemande à travers l'exploration à bicyclette des différentes régions du pays. À ce titre, l'homme se radicalise fortement sur le plan politique à partir de la Première Guerre mondiale et adopte l'idéologie de la *Volksgemeinschaft* véhiculée par la propagande allemande.

Ainsi, le tourisme vélocipédique contribue aussi bien à l'essor du nationalisme qu'à l'ouverture sur l'international, alors que les voyages

autour du monde à bicyclette apportent même une dimension mondiale à la pratique. Au-delà de cette contradiction, l'excursion cycliste présente de nombreuses approches : cette dernière est tantôt envisagée comme une activité sportive, notamment basée sur l'hygiénisme et l'amateurisme, conformément aux préceptes de Vélocio, tantôt comme un usage permettant de se détendre et de voyager, comme le promeut notamment Gregers Nissen. Si aucune donnée statistique n'est disponible, de nombreux articles de presse et différents ouvrages montrent que le tourisme vélocipédique est encore très populaire autour de 1900. Les « prophètes » que sont Paul de Vivie et Gregers Nissen exercent une influence sur de nombreux lecteurs d'alors, tandis que la pratique, du fait de son caractère individuel, jouit encore d'un fort pouvoir d'attraction à une époque où la mobilité se réduit toujours en grande partie aux chemins de fer et au transport maritime.

Claude Hauser (Université de Fribourg)

**Ski et ascensionnisme : des traces parallèles
de part et d'autre de l'Atlantique ?
L'exploitation touristico-sportive de nouveaux
territoires de montagne entre le Canada
et la Suisse au cours du xx^e siècle**

Depuis deux décennies environ, dans le sillage des apports de l'histoire connectée et globale qui ont permis d'insister sur les transferts de savoirs, d'idées et de personnes au-delà des frontières nationales, des chercheurs et chercheuses ont appelé à placer davantage la focale par-delà l'Arc alpin afin de réfléchir à l'internationalisation – ou mondialisation – du territoire montagnard européen des Alpes¹.

¹ Dans cette ambition de dépasser l'espace géographique de l'Arc alpin, la démarche de Bernard Debarbieux et de Gilles Rudaz apparaît ici très inspirante : la seconde partie de leur ouvrage sur *Les faiseurs de montagne* aborde ainsi les circulations politiques et scientifiques de gestion et d'aménagement d'espaces montagnards. Dans un autre texte à caractère prospectif portant sur la diffusion mondiale d'un modèle touristique helvétique fondé sur la promotion de la montagne à partir de la seconde moitié du xix^e siècle, Laurent Tissot pose par exemple l'hypothèse « *que l'alpinisme a joué un rôle fondamental* » dans l'internationalisation du tourisme. TISSOT Laurent, « Le déploiement du tourisme suisse aux xix^e et xx^e siècles. Entre entreprises

Centré sur l'étude du milieu ascensionniste, davantage connecté aux champs scientifique et sociopolitique que celui du ski alpin, le projet soutenu par le Fonds national suisse de la recherche actuellement mené par une équipe de l'Université de Fribourg sur «La mondialisation des Alpes, du paysage à l'environnement»² souhaite analyser le glissement qui s'opère alors d'un paysage alpin pratiqué, conquis, approprié et idéalisé vers un espace montagnard essentiellement à préserver. Sous cet angle privilégié d'une histoire environnementale renouvelée de la montagne, ce sont autant les aspects organisationnels transnationaux des milieux «pratiquant la montagne» que les circulations des représentations du processus de «mondialisation alpine» qui sont pris en compte.

Ces réflexions résonnent comme une invitation à considérer le monde alpin dans une globalité qui met en jeu les nombreux praticiens de la montagne. Au premier rang de ceux-ci se trouvent ceux qui pratiquent l'ascensionnisme – pour reprendre la terminologie globalisante justement utilisée par Patrick Clastres³ – ce «*sport à part*» selon la

mondialisées et initiatives locales», in: CHAUBET François (éd.), *Faire l'histoire culturelle de la mondialisation*, Paris, Presses universitaires de Nanterre, 2018, p. 70.

² La tension entre un fort investissement du paysage alpin dans la construction identitaire de la Suisse face au monde et le rôle d'acteurs transnationaux et interconnectés par leurs pratiques de la montagne dans la progressive «déprise» nationale de cet univers montagnard au cours de la seconde moitié du xx^e siècle est au centre de la problématique de cette recherche sur la mondialisation des Alpes. Son but premier est d'évaluer historiquement comment, à quels rythmes, par qui et suivant quels objectifs se développe ce processus défini ici au travers des degrés d'imbrications toujours plus grands entre les différentes régions du monde – essentiellement les massifs montagneux alpins, andins, himalayens et nord-américains – induisant comme conséquence une circulation intense d'idées, de savoirs et de personnes.

³ Patrick Clastres appelle ainsi de ses vœux la mise en œuvre d'«*une histoire mondiale des ascensionnismes qui envisage l'alpinisme comme la pratique inaugurale des loisirs sommitaux en Europe, laquelle a été transférée vers les massifs montagneux des autres continents, mais qui redonne aussi leur juste place aux ascensionnismes nés ou pratiqués hors d'Europe*»: CLASTRES Patrick, DEBONS Delphine, PITTELOU Jean-François et QUIN Grégory (éds): *Gravir les Alpes du XIX^e siècle à nos jours. Pratiques, émotions, imaginaires*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2021.

qualification qu'en donne Olivier Hoibian⁴, pratiqué depuis l'après-Deuxième Guerre mondiale dans les divers massifs montagneux du monde. Dans cette optique, les recherches d'Ilaria Scaglia mettent en évidence les contours d'un internationalisme de l'ascensionnisme dès l'entre-deux-guerres⁵. En plaçant la focale sur les relations entretenues par les guides de montagne helvétiques avec les populations et autorités locales lors des grandes expéditions himalayennes d'après-guerre, les travaux d'histoire postcoloniale de Patricia Purtschert et de Peter H. Hansen apportent un décentrement bienvenu⁶. Enfin, une série de recherches axées sur d'autres activités physiques de montagne, en premier lieu le ski de descente ou «ski alpin», pousse à les étudier sous le prisme de leurs transferts culturels⁷ ou la mise en place de réseaux transnationaux⁸, voire des organisations internationales qui les structurent, en particulier la Fédération internationale de ski⁹.

⁴ HOIBIAN Olivier, «L'alpinisme: une figure emblématique des “sports à part”? Vertus heuristiques de l'histoire culturelle», in: CLASTRES Patrick, DEBONS Delphine, PITTELOU Jean-François et QUIN Grégory (éds): *Gravir les Alpes...*, pp. 77-84.

⁵ SCAGLIA Ilaria, *The Emotions of Internationalism. Feeling International Cooperation in the Alps in the Interwar Period*, Oxford, Oxford University Press, 2019.

⁶ PURTSCHERT Patricia, «From “Native” Alpine Guides to Foreign “Sahibs” in the Himalayas. Swiss Identity Formation at the Moment of Decolonization», in: PURTSCHERT Patricia et FISCHER-TINÉ Harald (éds.), *Colonial Switzerland: Rethinking Colonialism from the Margins*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015, pp. 179-199; HANSEN Peter H., «Partners: Guides and Sherpas in the Alps and Himalayas, 1850s-1950s», in: ELSNER Jas et RUBIÈS Joan-Pau (éds.), *Voyages and Visions. Towards a Cultural History of Travel*, London, Reaktion Books, 1999, pp. 210-231.

⁷ ALLEN John, *The Culture and Sport of Skiing: From Antiquity to World War II*, Amherst, University of Massachusetts Press, 2007; DENNING, Andrew, *Skiing into Modernity. A Cultural and Environmental History*, Oakland, University of California Press, 2015.

⁸ CALA Sébastien, QUIN Grégory, «Le ski... un sport “alpin” et dirigé par des Suisses?», *STAPS*, vol. 125, n° 3, 2019, pp. 89-105.

⁹ VONNARD Philippe et CALA Sébastien, «Playing “with or without” politics. Studying the position of East Germany within the FIS and FIFA from a long-term perspective (1924-1962)», *Sport History Review*, vol. 51, n° 1, 2020, pp. 7-24; ainsi que: CALA Sébastien, «Les débuts de la Coupe du monde de ski: amorce d'une mutation structurelle de la FIS vers la commercialisation (1967-1975)» in: BUSSET Thomas, TISSOT Laurent (éds): *Sports et entreprises, la performance en jeu*, Neuchâtel, CIES, 2020, pp. 133-148.

Les traces parallèles du ski et de l'ascensionnisme

Peut-on distinguer des parallèles entre le ski et l'ascensionnisme dans ce processus de « mondialisation des Alpes » qui trouve des échos dans l'histoire en construction des sports de glisse en Suisse ? Un article récent de Laurent Tissot consacré à l'histoire des guides de montagne et moniteurs de ski en Suisse fournit un premier élément de réponse. Notant les « *difficultés d'une reconnaissance* » pour ces praticiens de la montagne, il fait le constat suivant :

*« Contrairement à l'alpinisme qui reste une activité cantonnée dans un cercle d'adeptes, certes en augmentation mais dont les limites sont circonscrites, le ski amorçe dans les années 1950 un essor sans précédent qui le fait entrer dans des enjeux économiques de très grande ampleur. L'or blanc alimente les ambitions les plus folles et les potentialités économiques et financières qu'il recèle font l'objet d'initiatives qui transforment en quelques années de nombreuses vallées. »*¹⁰

Cette relation complexe, parfois empreinte de tension, entre ascensionnisme et ski – plus prosaïquement entre le guide et le moniteur – peut s'analyser sur divers territoires de montagnes, éloignés des Alpes, mais connectés à ce massif par une série d'acteurs individuels et collectifs (clubs, associations, migrants...) qui pratiquent ces territoires avec des intérêts différents mais souvent complémentaires. Le champ des relations canado-suisse en constitue un bon observatoire, d'autant plus intéressant qu'il met en relation des espaces montagnards à la fois différents et éloignés : les Laurentides, massif ancien de moyenne montagne situé dans la Province du Québec, et les Montagnes-Rocheuses, montagnes géologiquement plus récentes réparties sur les territoires nationaux canadien et américain. L'interconnexion entre ski et ascensionnisme y apparaît croissante durant l'après-Seconde Guerre

¹⁰ TISSOT Laurent, « Guides de montagne et moniteurs de ski en Suisse. Les difficultés d'une reconnaissance, début du XIX^e siècle à nos jours », *L'ENSA à la conquête des sommets*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, pp. 105-124.

mondiale, à la fois âge d'or des grandes expéditions dans les montagnes du monde et essor de l'exploitation économique et touristique de l'or blanc par l'intermédiaire du ski. Aux côtés d'acteurs européens de diverses nationalités, autrichienne ou norvégienne notamment, les émigrants d'origine suisse s'orientant vers les montagnes du continent américain y jouent un rôle en vue¹¹. Le phénomène s'amorce déjà dès les premières années du siècle, qu'il s'agisse des Laurentides ou des Rocheuses canadiennes, comme le révèlent les échanges entre guides, alpinistes, moniteurs de ski et autres hôteliers de montagnes helvétiques implantés outre-Atlantique. De manière originale, ce n'est pourtant pas exclusivement la Suisse alpine qui apparaît comme l'unique référence de la montagne helvétique exportée, transférée et réinventée au cœur de ces nouveaux territoires qu'explorent et s'approprient plusieurs vagues migratoires issues du territoire helvétique.

Intéressons-nous tout d'abord aux pionniers migrants qui répondent à l'appel de « colonisation hivernale » des Laurentides lancé par les promoteurs du chemin de fer transcanadien autour de Montréal, avant d'en suivre les développements d'une côte à l'autre, jusqu'au massif des Rocheuses. Ce nouveau terrain de ski et d'ascensionnisme se structure entre les deux guerres sous l'influence notable de gens de montagne helvétique : à ce titre, nous voulons saisir les contours de cet espace avant d'analyser, dans un dernier temps, les retombées touristico-sportives massives qui accompagnent cette exploitation de « l'or blanc » dans le Canada des Trente Glorieuses. Ici encore, l'expertise technico-commerciale des migrants d'origine suisse y joue un rôle important.

¹¹ Pour un tableau d'ensemble de l'influence européenne dans les Montagnes-Rocheuses, voir notamment les travaux menés par : COLEMAN Annie Gilbert, *Ski Style: Sport and Culture in the Rockies*, Lawrence, University Press of Kansas, 2004.

« Vaincre la Suisse » en colonisant les Laurentides par le rail et le ski

Dans l'ouvrage sur le voyage du curé québécois Antoine Labelle (1833-1891) paru en 1888 et intitulé *Cinq mois en Europe ou Voyage du curé Labelle en France en faveur de la colonisation*, son compagnon de route, le curé Jean-Baptiste Proulx (1846-1904), écrit ses impressions de voyage au rédacteur du journal montréalais *La Minerve*, en comparant les Apennins dans la région de l'Arno et les montagnes des Laurentides au Canada :

« *Certainement les Apennins abondent en points de vue pittoresques, mais quand les chemins de fer sillonneront les Laurentides, le voyageur étonné s'écriera: La Suisse est vaincue! Notre grandiose n'est pas circonscrit, comme dans l'antique Helvétie, dans un espace restreint; il est semé à pleines mains du Manitoba au Labrador, une bagatelle de six cents lieues.* »¹²

Et le curé Proulx d'en appeler au développement du chemin de fer dans les montagnes, enjoignant le gouvernement canadien à comprendre que le rail peut aisément traverser les montagnes, puisqu'il « *suffit de suivre le cours des rivières, la nature elle-même s'étant chargée de faire les tranchées, les ouvertures, les travaux préliminaires* »¹³. Un constat qui n'a alors rien de prophétique, quand on sait que la ligne du *Canadian Pacific Railway* (CPR) achève, précisément en 1885, la traversée « *from Coast to Coast* » sous la direction de l'ingénieur américain William Cornelius van Horne. De manière révélatrice, juste à côté du célèbre village de montagne de Banff, lieu de création du premier parc national canadien, une montagne de moyenne importance se dénomme « *Tunnel Mountain* » : les constructeurs du CPR de l'époque pensent qu'ils vont devoir la forer par un tunnel, et finalement, comme en écho aux propos du curé Proulx, ils se contentent de la contourner par leurs rails.

¹² PROULX Jean-Baptiste, *Cinq mois en Europe ou Voyage du curé Labelle en France en faveur de la colonisation*, Montréal, Beauchemin et Fils, 1888, pp. 57-58.

¹³ PROULX Jean-Baptiste, *Cinq mois en Europe...*, p. 58.

À la suite de cette expérience européenne, le curé Labelle retient la leçon en étant à l'origine, dans les dernières vingt années du siècle, de la construction du « petit train du Nord ». Située dans les Laurentides, au nord de Montréal, cette nouvelle ligne relie la grande ville en devenir aux villages de Saint-Jerôme et Sainte-Agathe-des-Monts, où les colons exploitent le bois présent en abondance. Ce tracé ferroviaire utile à l'économie régionale se mue rapidement en tronçon à but touristique, permettant à quelques riches Montréalais de rejoindre les montagnes enneigées des Laurentides. C'est au milieu des années 1920 que le « train des neiges » prend son essor en amenant des skieurs du club de Montréal, puis des amateurs de plus en plus nombreux, sur ces pentes douces empruntées jusqu'alors uniquement par des promeneurs en raquettes¹⁴.

Nombre d'entre eux y apprennent la technique du ski sous la conduite d'un jeune homme du Jura neuchâtelais, Émile Cochand (1890-1987), natif de La Sagne, champion de ski de fond et de saut à ski. C'est en effet en Suisse que vient le chercher à l'automne 1909 son compatriote, Émile Desbaillets, ancien propriétaire de l'Hôtel de la Truite au bord du lac de Joux et promoteur du tourisme hivernal dans cette région, émigré au Québec et futur manager au Ritz Carlton Hotel¹⁵. Il est en mission en Suisse, chargé par Lorne Mc Gibbon, président de la Banque de Montréal et membre du ski-club Manitou de Sainte-Agathe-des-Monts, de trouver un instructeur de ski compétent pour développer le projet d'implantation de la pratique dans la région des Laurentides, profitant de la ligne du « petit train du Nord ». On relève ici que ce n'est pas dans les Alpes suisses qu'il envoie Desbaillets quêter l'instructeur de ski parfait, mais bien dans la région de l'Arc jurassien. Il est certain que les montagnes du Jura, toutes proportions

¹⁴ CHABOT Denis, « Les Laurentides, berceau du ski : la rencontre de deux mondes », *Histoire Québec*, vol. 13, n° 1, 2007, pp. 21-22.

¹⁵ « Un anniversaire de M. E.C. Desbaillets. Depuis quinze ans au service de l'hôtel Ritz-Carlton », *La Patrie*, 23.04.1934, p. 9 ; voir également les indications contenues dans l'article de : CALA Sébastien, « Ski et tourisme à la Vallée de Joux, à la croisée des intérêts sportifs et touristiques (1899-1939) », *Entreprises et Histoire*, vol. 93, n° 4, 2018, pp. 62-74.

gardées, s'apparentent davantage aux reliefs des Laurentides que les pics alpins. La pratique de glisse concernée est en tous les cas celle du ski de fond, même si Émile Cochand, ayant officié comme instructeur de ski dans la région de Caux sur Montreux, excelle également dans le saut à ski et la « descente artistique », entendu comme une sorte de slalom géant de l'époque¹⁶.

Ayant demandé deux ans à Desbaillets pour mettre en place son projet d'émigration, Émile Cochand débarque ainsi au Canada, via Hambourg et Halifax, dans un bateau chargé de migrants pour l'Ouest canadien. Son voyage tous frais payés par Mc Gibbon, Cochand arrive sur le continent américain avec des malles bien remplies : une centaine de paires de skis, six bobsleighs et une vingtaine de luges de compétition!¹⁷ Malgré son étonnement initial devant les reliefs peu escarpés des Laurentides, il y développe rapidement une activité d'instructeur de ski et d'hôtelier, mettant en place des infrastructures propices au développement de ce sport autour du village de Sainte-Agathe-des-Monts. Ski de fond de randonnée, tremplins de saut, patinoires, première piste de bobsleigh en 1912 : la région s'affirme sous son impulsion comme un centre des sports de glisse hivernaux. Y sont également construits des chalets de type « suisses », dont ce qui devient ensuite le fameux « Chalet Cochand », point de ralliement des amateurs de ski (de fond et bientôt alpin) dans toute la région des Laurentides entre les deux guerres¹⁸.

¹⁶ MACLEAN COCHAND Chas, « The incredible Emile Cochand », *Skiing heritage*, 2009, pp. 32-33.

¹⁷ GRAHAM Joseph, « The Man who taughts Canadians how to ski », *Montréal Gazette*, 24.03.2012.

¹⁸ « Those Fabulous Skiing Cochands. The early days of skiing in Quebec », en ligne : <https://fabskiingcochands.wordpress.com/2018/06/15/those-fabulous-skiing-cochands/>, 15.06.2018, consulté le 07.01.2023.

Un réseau helvétique de skieurs-alpinistes entre Rocheuses et Québec

La présence helvétique liée au développement des sports de glisse dans la Belle Province est importante et associée à plusieurs itinéraires et destins d'émigrants convergents. Dès 1916, Émile Cochand y développe une véritable station de ski avec lieux de villégiature pour la grande bourgeoisie montréalaise et des Européens issus du milieu diplomatique, suivie, au cours des années 1930, des premières installations de remontées mécaniques. Il peut compter sur l'engagement à ses côtés de son épouse Léa Berger, jeune gouvernante et nourrice d'une famille montréalaise originaire de Sonvilier, dans le vallon de Saint-Imier, où sa famille travaille dans la restauration. Ses talents culinaires sont pour beaucoup dans la réussite du Chalet Cochand établi à Sainte-Marguerite¹⁹.

Au cours de l'entre-deux-guerres, d'autres citoyens d'origine suisse, instructeurs de ski et montagnards patentés, rejoignent le Chalet Cochand, dont la réputation se diffuse au Canada, jusqu'à la côte Pacifique. L'école de ski québécoise prend ainsi son essor en même temps que celles qui naissent en Autriche, en Suisse ou dans la région de Chamonix. Il est intéressant de noter que de nombreux émigrants suisses de l'époque hésitent alors à s'installer dans la région de Québec, les plaines du Manitoba ou les montagnes Rocheuses. Cochand lui-même tente l'aventure dans l'Ouest canadien à Winnipeg en 1913, avant de revenir définitivement dans les Laurentides. La région lui apparaît plus propice au développement des sports d'hiver, qu'il mène notamment aux côtés de plusieurs Norvégiens implantés dans la région. Au Chalet Cochand, d'autres instructeurs de ski et d'alpinisme réputés d'origine suisse le rejoignent au fil des années. Ils sont les représentants d'une seconde vague d'émigration suisse « montagnarde » au Canada, à l'exemple d'Edward Huber le Bâlois (né en 1907), puis de Bruno Engler (né en 1915) originaire de Lugano et implanté à Banff en Alberta depuis 1939. Eux aussi sont des émigrants « mobiles » sur l'ensemble du territoire canadien, « *from Coast to Coast* », mais toujours

¹⁹ « Those Fabulous Skiing Cochands... »

fixés par l'hiver canadien et l'exploitation du potentiel exceptionnel de ressources sportives et touristiques qu'il procure.

Comme le révèlent ses mémoires inédites²⁰, Edward Huber découvre le ski et l'alpinisme au sein du Club alpin suisse et du ski-club junior de Bâle dès les années 1920. Protestant proche du milieu de la Croix-Bleue, il pratique ses sports favoris lors de vacances organisées dans le canton de Lucerne par des pères catholiques, ainsi que dans la Forêt-Noire en Allemagne, rendue accessible à la fois par un « train des neiges » partant de Bâle et grâce aux taux de change favorables à la Suisse qu'entraîne la crise des années 1920. Son esprit aventurier est séduit par la lecture de *Vagabond du monde*, un livre du pacifiste Werner Zimmermann, adepte du mouvement de la *Lebensreform* et du végétarisme qu'il rencontre d'ailleurs par la suite. Ses projets d'émigration vers le Nouveau Monde débutent par un premier voyage en 1926, où il atteint l'Ouest canadien dans la région d'Edmonton. Des ennuis de santé le ramènent en Suisse, puis Huber repart et découvre les Rocheuses, travaillant comme garçon de café dans les wagons du CPR. Sa véritable installation au Canada dans le domaine du ski date d'après son mariage en 1933 : c'est logiquement dans les Laurentides et par l'intermédiaire du « réseau Cochand » qu'il s'y implante. Il y donne ses premiers cours de ski, créant un commerce de sports puis acquérant un hôtel du côté de Sainte Agathe où il teste notamment des fixations et du nouveau matériel de ski.

Instructeur reconnu, actif dans l'Association de ski amateur canadienne qui popularise et démocratise ce sport dans l'après-guerre²¹, Edward Huber contribue depuis la région des Laurentides à une diffusion mondiale des sports de glisse. Il publie ainsi un manuel d'instruction de ski en 1938, qui est ensuite repris, largement illustré et diffusé aux

²⁰ HUBER Edward, *Memoirs of an immigrant*, inédit (publié à compte d'auteur en dix exemplaires). Copie gracieusement transmise à l'auteur par Jean-Philippe Warren, Montréal (avec tous mes remerciements!). Les éléments concernant la destinée d'Edward Huber cités ci-après sont tirés de ce document.

²¹ Voir à ce sujet les archives de l'Association canadienne de ski amateur, fondée en 1920, et conservées sous la cote P 79 dans les locaux de Bibliothèque et Archives nationales du Québec à Montréal, rue Viger.

États-Unis, au Japon et jusqu'en Nouvelle-Zélande sous l'impulsion du commerçant Louis Daoust en 1946²². On est alors en plein *boom* de « l'or blanc » dans les Laurentides et sur le continent américain, comme le révèlent les très nombreux articles à but promotionnel vantant les mérites des sports de neige dans les Rocheuses et les Laurentides publiés par le magazine illustré à fort tirage *Maclean's Journal*²³. Le *Daoust Ski Handbook* réalisé par Edward Huber vient à son heure...

C'est également en bénéficiant de la forte demande du réseau du CPR pour l'engagement d'une main-d'œuvre spécialisée dans les sports de glisse que le Tessinois Bruno Engler rejoint les Rocheuses en 1939²⁴. Il y répond aux appels de la compagnie en vue de recruter des instructeurs d'alpinisme et de ski utiles au développement touristique de la région de Banff. Engler s'installe dans une zone de haute montagne déjà bien marquée par la tradition des guides suisses alpinistes qui ont contribué à l'essor de l'ascensionnisme dans les Rocheuses depuis le tournant du siècle. Ceux-ci ont été engagés sur mandat du CPR et de son patron William Van Horne pour qui, faute de « *pouvoir déplacer le paysage, il s'agissait de faire venir les touristes* » pour profiter du sublime de ce massif montagneux hors-norme²⁵. Expert de la montagne au point d'être qualifié par l'Encyclopédie canadienne et la presse

²² *The Daoust Handbook on « Concentrated Ski Technique. Ski your way to Health »*, Montréal: Daoust, Lalonde and Co. Ltd, 1946.

²³ On peut citer à titre d'exemple: LESLIE Roberts, « White Gold. A quarter million ski enthusiasts spend millions of dollars in Canada's Laurentian Zone », *Maclean's Magazine*, 15.01.1940; ou encore: Mc CORMICK Ted, « Laurentian Playground. Better snow, better trails and better slopes... That's the Laurentians. Resort men have spent 30 millions dollars so far. Experts say it's just a start », *Maclean's Magazine*, 01.01.1946.

²⁴ À propos de l'itinéraire de Bruno Engler et en attendant la thèse de Lucia Leoni sur les représentations de la montagne circulant entre Suisse et Canada, voir notamment: LAYZELL Denny, « Mountain Man. Bruno Engler of Banff », *The Herald Magazine*, 31.12.1960 et CROWSON Scott, « Bruno Engler dies at 85 », *Calgary Herald*, 24.03.2001. Dossier d'articles de presse disponible dans le « biofile » Bruno Engler déposé au Whyte Museum de Banff (Alberta-Canada).

²⁵ Au sujet de cette première génération d'une vingtaine de guides suisses actifs dans les Rocheuses canadiennes, voir le livre richement illustré d'Ilona Spaar: *Swiss Guides. Shaping Mountain culture in Western Canada*, Vancouver, Consulate General of Switzerland Vancouver, 2010.

régionale de l'Alberta de « *Mountain man* »²⁶, Engler allie des qualités d'alpiniste et de guide chevronné, ainsi que de skieur de haut niveau. Dans l'immédiat après-guerre, il révèle également ses qualités d'artiste de l'image, reconnu dans le domaine de la photographie naturaliste ou sportive comme dans les catégories du film de montagne, du documentaire et de grandes productions hollywoodiennes mettant en scène la « *wilderness* » du massif des Rocheuses²⁷.

Avant cela, Engler a l'occasion de travailler en tant qu'instructeur pour l'armée canadienne, intéressée à former ses troupes de montagne en pleine guerre mondiale. Cela ne l'empêche pas de rejoindre également la région des Laurentides durant quelques saisons hivernales, en 1942-43 notamment, où il travaille comme instructeur de ski dans la région de Saint-Sauveur et participe aux activités touristico-sportives menées autour du Chalet Cochand²⁸. C'est pourtant bien dans la région de Banff qu'Engler laisse sa trace d'expert de la montagne, formant avec son ami valaisan Walter Perren le personnel des guides du Parc national canadien peu familier des sauvetages techniques en montagne et de la prévention face aux risques d'avalanches²⁹. Encore une fois, les traces du ski et de l'alpinisme suisses apparaissent bien parallèles dans le cas de l'exploitation touristique et sportive des Rocheuses : c'est accueilli et coaché en 1947 par Bruno Engler que John Monod, né à Genève en 1913, adepte du ski parallèle à la « Émile Allais », installe à Banff en 1949 un des premiers commerces de ski de la région. Encore existant aujourd'hui, ce magasin spécialisé devient le pôle central de l'instruction de ce sport et de l'importation d'un matériel de ski de haute qualité, bénéficiant notamment à la montée en puissance de

²⁶ DART RON, « Bruno Engler, homme des montagnes (4.12.1915 – 23.03.2001) », *Encyclopédie canadienne*, 24.7.2015, en ligne : <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/engler-bruno>, consultée le 07.01.2023

²⁷ DART RON, « Bruno Engler, homme des montagnes... »

²⁸ Whyte Museum Banff, « Biofile Bruno Engler ».

²⁹ Whyte Museum Banff, « Biofile Walter Perren ». Au sujet de l'action de Perren dans le domaine du sauvetage en montagne, voir aussi sa présentation sur le site de Parcs Canada sous la rubrique « History-Mountain Safety » : en ligne : <https://parks.canada.ca/pn-np/mtn/securiteenmontagne-mountainsafety/programme-program/historique-history>, consulté le 07.01.2023.

la fameuse génération des descendeurs connus sous le nom de « *crazy Canucks* », qui bousculent ensuite le Cirque blanc, de Dave Murray à Ken Read, au cours des années 1970-80³⁰.

Sur les nouvelles pistes de migrants engagés autour de la montagne

Ainsi, en circulant périodiquement entre Rocheuses et Laurentides, des immigrés suisses au Canada y jouent un rôle en vue de l'implantation et du développement conjoint des pratiques du ski et de l'ascensionnisme durant la première moitié du xx^e siècle. Ils contribuent de manière décisive à établir les conditions de possibilité d'un essor massif du tourisme et des sports d'hiver au cours des années d'après-guerre, caractérisées par la « course à l'or blanc » en Amérique du Nord. De manière révélatrice, dans son édition inaugurale de l'année 1955, le *Maclean's Magazine* n'hésite pas à titrer : « *Forty Million Dollars Worth of Snow* »³¹!

De manière a priori inattendue, contrairement à la première génération des guides alpinistes suisses issus en forte majorité de l'Oberland bernois, ces immigrants œuvrant à la fois sur le terrain des sports de glisse, de l'escalade ou de la randonnée en montagne ne sont pas tous issus du massif Alpin. L'Arc jurassien et ses populations montagnardes d'origine protestante représentent aussi, semble-t-il, un réservoir important de cette émigration de qualité que l'on retrouve active et entreprenante dans l'histoire pionnière des sports de glisse, dans les Laurentides comme dans les Rocheuses. Beaucoup reste à dire au sujet

³⁰ Whyte Museum Banff, « Biofile John Monod ». Une exposition montrant notamment des photos de l'équipe canadienne de descente à skis connue sous le nom de « *Crazy Canucks* » est présentée dans les locaux actuels du magasin de sport « Monod's Sports Ltd » à Banff.

³¹ Ken Johnstone est l'auteur de cet article qui souligne en préambule : « *Just an hour north of Montreal lies the ski heaven of the Laurentians where you're likely to rub shoulders with Rockefellers or your next-door neighbors. But if it doesn't snow, there won't be anybody there but the waiters* » [À une heure à peine au nord de Montréal se trouve le paradis du ski des Laurentides, où vous risquez de côtoyer des Rockefeller ou vos voisins de palier. Mais s'il ne neige pas, il n'y aura personne d'autre que les serveurs].

de cette «mondialisation montagnarde» et du rôle que jouent ces experts d'origine helvétique. Les pistes archivistiques ne manquent pas, notamment en croisant les informations existant sur le développement des associations de ski au Canada, comme celles touchant à la propagande touristique-médiatique organisée autour des pratiques de la montagne dans ce pays, été comme hiver³².

Pour conclure en revenant sur le territoire québécois, nous voulons signaler, outre le cas exemplaire du Chalet Cochand dans la région de Montréal, les efforts importants menés à Québec-ville par Fritz Loosli de Lausanne et Fritz Tschannen de Saint-Imier, eux aussi liés au réseau d'hôtellerie développé par le CPR dans les années d'après-guerre³³. À la tête de plusieurs instructeurs renommés – notamment français, comme Lionel Terray – dans la «*Ski Hawk School*» qu'il implante au fameux Château Frontenac, Loosli contribue à diffuser la nouvelle technique de ski parallèle dite «Émile Allais» sur les pentes de Beauport et du Mont-Saint-Anne, après l'avoir théorisée très tôt dans un ouvrage au titre révélateur publié à New York en 1941 : *Against the current. Parallel Skiing*³⁴. Fritz Loosli est rejoint au début des années 1950 au Château Frontenac par son compatriote Fritz Tschannen, grand champion de saut à ski classé neuvième au concours des Jeux de Saint-Moritz en 1948. Celui-ci collabore également à l'essor et à la démocratisation du ski et du saut à ski dans la région de Québec, tout en cultivant sa fibre et ses origines helvétiques en animant sur Radio-Canada une émission musicale, «La Suisse qui chante», de 1951 à 1954³⁵.

³² Le dépouillement du *Maclean's Magazine* offre de très nombreux articles de ce type, de même que l'intégration progressive de l'argument touristique des pratiques de la glisse au Québec dans les principaux guides édités sur la Belle Province.

³³ Au sujet de Fritz Loosli, voir notamment l'article qui évoque son rôle aux côtés d'Émile Allais dans le développement de la technique du ski au Québec: FRY John, «First on the Hill. The story of modern skiing owes much to Quebec's Laurentians» in *The Walrus*, 02.2007, en ligne : <https://thewalrus.ca/first-on-the-hill/>, consulté le 07.01.2023.

³⁴ LOOSLI Fritz, *Against the Current. Parallel Skiing*, New York, William Morrow and Company, 1941.

³⁵ La notice biographique la plus complète sur Fritz Tschannen se trouve dans le *Dictionnaire du Jura*, en ligne : <https://www.diju.ch/f/notices/detail/5640>, consulté le 07.01.2023.

Reconnu dès l'après-guerre comme un sport en vogue et une compétition où les skieurs canadiens sont susceptibles de briller, le ski alpin est ainsi rapidement récupéré par les autorités politiques de la ville de Québec, qui y voient aussi une manière de faire connaître et promouvoir en Europe leur nouveau territoire hivernal et sportif, encore peu connu outre-Atlantique. On y décèle d'une part une manière de se mesurer avec les grandes compétitions de ski européennes, d'autre part la volonté de susciter de nouveaux flux touristiques hivernaux dans la Belle Province. Le maire de Québec Lucien Borne lance notamment une souscription publique pour soutenir les compétiteurs de la région, Laurent Bernier et Gustave Plante, qui participent aux Jeux de Saint-Moritz en 1948. C'est l'occasion pour l'homme politique de souligner l'apport considérable que les sports d'hiver représentent dorénavant pour l'avenir du tourisme dans la région de Québec :

« Il n'est pas nécessaire de rappeler ici que la Ville de Québec jouit dans bien des domaines d'une grande réputation qui s'étend à plus d'un continent. Cette renommée, la vieille capitale tient à ce qu'elle s'étende également au domaine sportif; déjà, on la considère un peu comme le royaume des sports d'hiver et les touristes y viennent en nombre croissant, chaque hiver, pour pratiquer leurs sports extérieurs favoris. Quelle gloire ce serait si nos deux champions skieurs, envoyés en Suisse grâce à la générosité de leurs concitoyens, ajoutaient un nouveau fleuron à la couronne de leur ville natale reine et doyenne du Canada! »³⁶

De part et d'autre de l'Atlantique, sur le terrain touristique-sportif, une mondialisation du ski à un rythme rapide se déroule bien en parallèle à celle que connaît le milieu ascensionniste au fil des expéditions extra-européennes et d'un internationalisme qui touche autant les associations d'alpinistes que celles des guides de montagne et autres moniteurs et experts du ski. Une nouvelle piste de coopération canado-suisse s'ouvre sur ce terrain sportif et touristique. Initié et entretenu majoritairement

³⁶ Bibliothèque et archives nationales du Québec, fonds Association canadienne de ski amateur (P 79), contenant 1976-00-001/10, lettre du maire Lucien Borne, sans date (probablement 1947).

par un réseau d'acteurs issus de la migration, polyvalent car souvent interconnecté entre les milieux du ski et de l'ascensionnisme, ce mouvement d'ouverture stimulé par l'essor des pratiques sportives de la montagne, été comme hiver, contribue à permettre à la Suisse de quitter progressivement un «réduit alpin» excessivement investi au temps de la Défense nationale spirituelle en lui ouvrant de plus vastes horizons. Dans les années d'après-guerre, cet élan touristique-sportif d'importance entraîne en retour le Québec et le Canada dans le développement d'une économie «immatérielle» fondée sur les mêmes ressources de l'hiver et de la montagne.

Épilogue

Laurent Tissot (Université de Neuchâtel)

Tourisme et sports : entre antagonismes et intérêts mutuels

Une utile histoire des mots

Même s'ils ont été et sont encore souvent associés et même pris l'un pour l'autre jusqu'à en devenir aujourd'hui synonymiques, tourisme et sport se réfèrent d'abord à des activités différentes. Le terme «sport» trouve son origine dans le vieux français *desport* qui signifie «divertissement, plaisir physique ou spirituel». Avant cela, il peut être rattaché au latin *portus*, comme dans «transport», «exportation», «importation», «déportation», etc., qui désigne simplement un port, un lieu de passage maritime. En traversant la Manche, le *desport* se transforme en «sport» et sort la notion générale de loisir de son champ d'application pour se concentrer sur les seules activités physiques et mentales. La langue allemande admet également le terme «sport» et sa définition anglaise en 1831 ; la Italie l'utilise pour la première fois en 1828, mais à cette époque il est surtout associé aux courses de chevaux et aux paris sur ces courses. Il comprend un aspect de compétition¹.

¹ En ligne : <https://www.cnrtl.fr/etymologie/sport>, consulté le 31.03.2023. Voir aussi : SARREMEJANE Philippe, «Chapitre 1. Qu'est-ce que le sport?»,

«Tourisme» se réfère à l'origine à l'anglais *tourist*, qui trouve son étymologie dans le français «Grand Tour». Au XVIII^e siècle, il désigne le voyage effectué par les jeunes aristocrates britanniques sur le continent européen pour rejoindre l'Italie. Il est d'abord un adjectif, puis devient un nom : le mot «touriste» apparaît ainsi en Angleterre en 1800. En français, il est attesté depuis 1811 et le substantif «tourisme» en 1818, usité plus couramment pour désigner l'activité de voyage d'agrément. Au XX^e siècle, il désigne clairement ce secteur d'activité².

On peut tirer de ces quelques éléments le fait qu'il y a peut-être une antériorité, le terme «sport» apparaissant plus tôt que celui de «tourisme». Mais il est historiquement admissible que les deux termes se soient réellement imposés au XIX^e siècle. Cette reconnaissance linguistique et sémantique accrédite l'idée que ces termes désignent des activités totalement différentes, la différence la plus importante étant, entre autres, le fait que le tourisme entraîne une mobilité ; il a besoin d'un déplacement dans l'espace pour être considéré comme tel. La mobilité est inhérente à son existence même³, ce qui n'est pas nécessairement le cas dans l'exercice d'un sport. On peut s'entraîner chez soi, jouer au football près de son domicile ou skier dans sa localité. Mais dans certaines circonstances, il faut se déplacer pour une compétition, un championnat ou plus simplement, si l'on est skieur, pour trouver la neige.

Si ces activités sont hétérogènes dans leur essence, elles peuvent théoriquement se rencontrer, au moins dans l'espace des activités. Si elles se rencontrent, elles peuvent générer des interactions de plus en plus intenses et il devient parfois difficile de savoir qui fait quoi. Certaines confusions peuvent apparaître ; les activités s'entremêlent à tel point qu'elles ne sont plus séparables. D'un caractère très hétérogène, nous passons alors à un caractère plus homogène. Il s'agit

in : SARREMEJANE Philippe (éd.) : *Éthique et sport*, Auxerre, Éditions Sciences Humaines, 2016, pp. 9-19.

² En ligne : <https://www.cnrtl.fr/etymologie/tourisme>, consulté le 31.03.2023.

³ WALTON John K., «Tourism», *Encyclopedia Britannica*, 10.11.2020, en ligne : <https://www.britannica.com/topic/tourism>, consulté le 30.08.2021.

pour nous – et en tant qu'historiennes et historiens – de savoir quand cette tendance centripète se produit et pourquoi. À ce stade, il s'agit d'essayer de dresser une chronologie.

Années 1820-1880 : le temps des antagonismes

Si la fin des guerres napoléoniennes voit le tourisme émerger en tant qu'activité reconnue et pratiquée, sa périphérie ne déborde pas du domaine de l'amusement simple : promenade, marche, visite ou randonnée jalonnent les journées puis, de retour à l'hôtel, les soirées où repas, jeux, conversations – et cigares pour les Messieurs – animent les sociabilités. La saisonnalité limite les activités. Lisons l'avis de Henry James, écrivain américain, qui, lors d'un bref arrêt à Berne en septembre 1873, écrit à la vue des nombreux touristes de l'agence Cook que cela donne :

« [u]ne vive impression des personnes qui dans le monde vivent à présent, et surtout se déplacent à présent avec une extrême aisance. Voilà la petite Suisse dégorgeant des dizaines de milliers d'honnêtes gens, principalement anglais, et rarement, à en juger par leur visage et leur langage, enfants du soleil à aucun degré que ce soit; pour lesquels les pics neigeux, les glaciers, les lacs, les châles, les couchers de soleil, un café complet, « miel compris » [...] sont devenus chaque année de première nécessité pendant six semaines [...]. La vue sur la chaîne de l'Oberland, que vous avez du jardin de votre hôtel, beurre votre pain d'une façon réellement très gracieuse; et là se trouvent chaque jour je ne sais combien de centaines de touristes de la Cook l'admirant à travers les fumées de leur pipe. »⁴

Deux intérêts prédominent dans les circuits proposés par l'agence de voyages anglaise: la ville satisfait une curiosité pour l'histoire alors que la nature est l'objet de l'autre intérêt. Par nature, entendons le

⁴ HENRY James, *Voyages d'une vie*, Édition traduite et présentée par Jean Pavans, Paris, Robert Laffont/Bouquins, 2020, pp. 290-291.

«spectacle» de la montagne surtout vue de loin et un peu sur place. Mais rien de «sportif» au sens où l'exercice physique est très réduit.

Si la montagne est privilégiée, c'est que l'intensité de la chaleur y est moindre qu'en plaine ou au bord des mers. Dans son édition de 1898 – la 21^e! – le guide *Baedeker* ne dit aucun mot d'un possible séjour en hiver. La Suisse n'est intéressante qu'en été et seulement en août si l'on prévoit de parcourir «*les hautes Alpes, surtout les glaciers*». Sous la rubrique «Voyages à pied» de l'introduction, le guide consacre plus de trois pages à des conseils (habillement, vêtement de rechange, nourriture, comportement, allure de la marche, sécurité, etc.) pour jouir pleinement de l'excursion. Il insiste sur la notion de lenteur dans la progression qui doit se faire «[d'] *un pas égal et suivi [...]. Le débutant et surtout le touriste d'âge mûr ne doit avoir égard qu'à ses aises et ne hâter sa marche sous aucun prétexte*». La seule mention considérée comme «sportive» est à lire dans les comportements à adopter après une course de montagne. Le guide suggère une forme de séance de décrassage au sens moderne du terme où le touriste «*ne se livrera pas tout de suite au repos, mais seulement peu à peu. Après s'être assis un moment, on fera une courte promenade pour conserver la souplesse des membres*»⁵.

L'impression est identique sur les littoraux. Si le bord de mer reste délaissé – «*un lieu où l'homme apparaît comme un étranger*»⁶ –, les intérêts ne cessent de s'affirmer au cours du XIX^e siècle: les raisons médicales, la recherche d'une nature vierge – voir la mer! – et de découvertes, le plaisir de la pêche, la baignade, il faudrait plutôt dire la trempette, la nage restant une activité peu pratiquée⁷. Leur affirmation prend du temps et ne concerne encore qu'une minorité d'urbain-e-s qui profitent de l'amélioration des transports pour s'y rendre. Mais le littoral est surtout fréquenté l'hiver par une élite très opulente friande de construire des demeures princières dans lesquelles elles ne séjournent qu'en cette

⁵ BAEDEKER Karl, *La Suisse et les parties limitrophes de la Savoie et de l'Italie. Manuel du voyageur*, Leipzig, K. Baedeker éditeur, 1898 (21^e éd.), pp. XIII et XXII-XXIII.

⁶ VINCENT Johan, «De la répulsion à la spéculation», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 113, n^o 4, 2006, en ligne: <https://doi.org/10.4000/abpo.535>.

⁷ SPRAWSON Charles, *Héros et nageurs*, Paris, Flammarion/Champs, 2021.

saison⁸. On se promène, on joue, on s’amuse, on jouit de l’air, on se trempe, mais pas de sports à proprement dit. En ce sens, la similitude est très claire avec la montagne. Les saveurs du tourisme ne se délectent que dans la joie d’être ensemble, dans la respiration profonde des airs marins ou montagnards, la délectation d’une vue. Pour les rares privilégiés qui disposent des moyens suffisants pour séjourner l’hiver au bord de la mer et l’été en montagne, les usages du temps ne se différencient guère, seul l’environnement naturel est différent.

Une catégorie s’affiche comme marginale dans cet univers de bien-être, de découverte et de *farniente*: les alpinistes. Sont-ils des sportifs? La question les divise eux-mêmes. Pour certains oui, pour d’autres non.

- Oui, parce que l’alpinisme exige force, habileté, courage, endurance, esprit de décision, toutes les qualités requises par les pratiquants des activités physiques qui connaissent au même moment un essor chez les élites britanniques, mais aussi sous d’autres latitudes. Courir, sauter, affronter, combattre, vaincre... bref, tous ces verbes matérialisent l’engouement pour ce que l’on appelle désormais les «sports modernes». Écoles, pensionnats, universités se réservent d’abord la primeur d’une éducation liant indissolublement corps et esprit avant qu’elle pénètre petit à petit d’autres configurations sociales. L’alpinisme n’y échappe pas, l’adversaire n’étant autre qu’un sommet.
- Non, parce que l’alpinisme est une activité à part, même si ces pratiquants sont tous ou pour la plupart adeptes des sports modernes. Mais seul «l’amour» de la montagne guide leur pas; il n’y a pas d’autres finalités, ni plus ni moins. Même si elle est présente dans le but d’être le premier au sommet, la notion de compétition reste étrangère à un univers où l’affrontement avec la masse de rocher ne vaut que parce qu’il sert d’accomplissement de l’être humain, la justification de sa puissance sur la nature.

⁸ BOYER Marc, *L’invention de la Côte d’Azur: l’hiver dans le Midi*, La Tour d’Aigues, Édition de l’Aube, 2002.

Au-delà des explications philosophiques, une ligne rouge délimite de plus sports modernes et alpinisme : le danger. Car entreprendre une ascension, en solitaire – ce qui est rarement le cas – ou avec d'autres, expose constamment son pratiquant à l'accident, l'entraînant en cas de chute sinon à une mort certaine, dans tous les cas à de graves blessures, occurrences notablement réduites, sans être absentes, dans le cas d'une course, d'un saut ou d'un match⁹.

Quelle que soit la réponse à cette question, l'alpiniste ne se définit nullement comme un touriste. Tout les oppose : la classe sociale, l'approche du voyage dans le sens du comportement à adopter, des discussions à avoir, des relations avec l'habitant et l'environnement, etc. Alpiniste réputé, fondateur avec d'autres de l'*Alpine Club* en 1857, Leslie Stephen (1832-1904) rapporte très bien les sentiments qu'il ressent à la vue de ces hordes de compatriotes qu'il qualifie de touristes et qu'il aimerait parquer dans des endroits éloignés :

*« Bien que la présence de cette race soit fort désagréable, je ne me crois pas qualifié pour conseiller aucun procédé pour l'anéantir comme de semer de l'arsenic, comme ont fait certains colons intelligents dans des cas semblables, ou de l'attirer dans les endroits dangereux des montagnes. Je me sentirais parfaitement heureux si l'on pouvait la parquer dans quelques camps de concentration [sic] répartis dans les vallées les moins belles. »*¹⁰

On ne saurait être plus clair.

⁹ Une bonne mise au point dans : HOIBIAN Olivier, « L'alpinisme : une figure emblématique des "sports à part" ? Vertus heuristiques de l'histoire culturelle », in : CLASTRES Patrick, DEBONS Delphine, PITTELOU Jean-François et QUIN Grégory (éds) : *Gravir les Alpes du XIX^e siècle à nos jours. Pratiques, émotions, imaginaires*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2021, pp. 77-84.

¹⁰ STEPHEN Leslie, *Le terrain de jeu de l'Europe*, Paris, Hoëbeke, 2003 (1^{re} éd. en anglais, 1871), p. 92.

Années 1880-1990 : le temps des intérêts mutuels

Au tournant des XIX^e et XX^e siècles, passer des vacances n'est encore envisageable que pour une minorité surtout durant la saison hivernale, même si les flux grossissent : aristocratie, haute bourgeoisie ou rentiers bénéficiant à la fois de l'aisance financière suffisante et d'un temps libre. Mais que veut dire alors « passer des vacances » ? Dans la correspondance trouvée par François Crouzet dans les archives de son établissement à Londres, le banquier Carl Meyer relate les moments passés avec sa famille dans les Alpes suisses, d'abord au Bürgenstock en août 1899, puis à Caux entre le début de l'année 1905 à fin janvier-début février 1909, avec un intermède à Saint-Moritz en été 1906 où Carl se rend seul pour une convalescence. À relire ces lettres, rien n'oppose tourisme et sports. Même si la mère s'ennuie parfois, la famille s'amuse beaucoup en faisant du patin, en jouant au curling, en glissant avec des luges, des bobs ou chaussée de skis. Loisirs de riches, certes, mais ces insouciances – pas toujours agréables dans le froid ni bénéfiques au gré des chutes nombreuses – cachent les transformations des liens entre tourisme et sports. Au-delà de la restriction sociale et financière, les activités de la famille Meyer délimitent plus largement une nouvelle dynamique qui donne à ces liens une configuration moins visible auparavant¹¹. Dans son édition de 1911, le guide *Baedeker* ne manque pas de la souligner et d'y consacrer, dans son introduction, de nombreuses lignes, bien loin du silence de l'édition de 1898. Il mentionne ainsi l'existence de 34 stations en Suisse, notamment Saint-Moritz « dont les immenses hôtels sont comblés tout l'hiver » ainsi que Davos « plus tranquille, dans une exposition excellente, qui n'était autrefois qu'une station climatique et compte aujourd'hui les places de sport de 1^{er} ordre ». Il prend aussi soin de rassurer la future clientèle sur « l'équipement nécessaire (béret de laine, sweater, bandes molletières et snow-boots) » disponible « dans toutes les localités un peu importantes [...] où on trouve aussi des skis et des luges à louer »¹².

¹¹ CROUZET François, « Caux et Saint-Moritz : une famille anglaise dans les Alpes 1905-1909 », in : KÖRNER Martin et al. (éds.), *Quand la montagne aussi a une histoire : mélanges offerts à Jean-François Bergier*. Berne [etc.], Édition Paul Haupt, 1996, pp. 447-461.

¹² BAEDEKER Karl, *La Suisse et les parties limitrophes de la Savoie et de l'Italie. Manuel du voyageur*, Leipzig, K. Baedeker éditeur, 1911 (27^e éd.), p. XXI.

Sur le front de mer, on constate le même engouement. Si le bronzage s'affirme de plus en plus comme une occupation recherchée, les activités sportives envahissent la plage: jeux de balle, équitation, tennis, golf et, sur l'eau, ski nautique, navigation de plaisance ou pêche sous-marine sans compter la nage à proprement dit¹³.

La question qui se pose est de savoir pourquoi il y a changement. D'une séparation stricte des activités ou d'une ignorance réciproque, on passe à des attitudes où tourisme et sports deviennent interchangeables. Savoir si ce sont les sports qui gagnent le territoire touristique ou le touriste qui étend son champ d'action et envahit, voire empiète sur, celui des sportifs demande encore des études. Dans tous les cas, une transition s'opère dans laquelle plusieurs facteurs semblent prépondérants. Ces facteurs ont été pour la plupart abordés dans les différentes communications publiées dans cet ouvrage. Nous ne faisons ici que les énumérer:

- Les facteurs culturels: nouvelle perception des corps: hédonisme, bronzage, représentation de soi qui nécessitent, pour l'hiver, de nouveaux vêtements et de nouvelles tenues; «*L'hiver, cet autre été*» pour reprendre les termes de Paul Budry¹⁴;
- Les facteurs techniques: motorisation / mécanisation de la mobilité: vélos, motocycles, voitures, avions, etc. Ces nouveaux outils facilitent les déplacements individuels et collectifs;
- Les facteurs politiques: politisation / idéologisation: soutien de l'État (pour différentes raisons: démocratisation, tourisme populaire, contrôle social, nationalisme...);
- Les facteurs médicaux et sanitaires: hygiénisme, émergence des sanatoriums («*le bon air des Alpes*»¹⁵), et dans un sens plus large le bon air (plage, lac, camping);

¹³ VINCENT Johan, *L'intrusion balnéaire. Les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007.

¹⁴ BUDRY Paul, «L'hiver, cet autre été», in: *Die Schweiz – La Suisse- La Svizzera, Revue de l'Office central suisse du tourisme et al.*, n° 11, 1934, p. 12.

¹⁵ REICHLER Claude (éd.), «Le bon air des Alpes. Entre histoire culturelle et géographique des représentations», *Revue de géographie alpine*, vol. 93, n° 1, 2005, pp. 9-14.

- Les facteurs éducatifs: internats, écoles publiques, nouvelles doctrines pédagogiques;
- Les facteurs médiatiques: couverture / spectacularisation: Jeux olympiques, Championnats du monde...;
- Les facteurs économiques: impulsions dans la commercialisation des activités dans le transport, l'hébergement (hôtels, auberges...), les services (banque), le secteur du bâtiment, les équipementiers...;
- Les facteurs entrepreneuriaux: extension de la saisonnalité, augmentation de la rentabilité.

Un facteur semble se détacher très clairement de cette énumération, les bienfaits du soleil. L'hygiénisme se réapproprie cet élément en montrant que, loin d'être seulement un facteur de distinction sociale – un teint hâlé prouve votre origine –, il est une thérapeutique. Non seulement il aide l'écosystème – nature, plante, etc. – à vivre et à croître, mais le soleil renferme aussi les meilleurs ingrédients pour rendre l'être humain plus fort, plus sain, plus résistant. Il soigne, il contribue à la santé du corps¹⁶. Conjugué à la fraîcheur de la mer ou à l'air sec de la montagne, il peut aguerrir la jeunesse. Cet engouement a une conséquence considérable sur la saisonnalité des activités. Au contraire des habitudes de la période précédente, l'été devient la saison des bords de mer et l'hiver celle de la montagne. Ce retournement est à considérer comme déterminant pour comprendre les expansions touristiques et sportives qui marquent tout le xx^e siècle et la transformation de ces espaces en lieux ouverts de bien-être.

Années 1990 – 2020 : le temps des fusions

Depuis les années 1990, n'assiste-t-on pas à une véritable touristification des activités sportives ou à une sportivisation des activités touristiques? En d'autres termes, soumis à de nouvelles contraintes (dérèglement climatique, réchauffement, effet de serre, pollution, surexploitation des

¹⁶ ORY Pascal, *L'invention du bronzage*, Paris, Flammarion/Champs, 2018.

sites, saturation des activités) mais sensibles aussi à de nouvelles valeurs véhiculées (environnement, écologie, liberté, souci du bien-être, etc.), les adeptes du tourisme et des sports se retrouvent confrontés à de nouvelles données qui amènent, en conséquence, à de nouvelles pratiques. Ce changement de «paradigme» se traduit par la création de néologismes qui en expriment la réalité fluctuante: sporttourisme ou tourissport ou sportisme ou plus simplement tourisme sportif¹⁷. En suivant la définition donnée par le site *Sports et tourisme*, nous pouvons considérer comme «touriste sportif» toute personne qui quitte temporairement son domicile pour pratiquer une activité sportive liée à la découverte d'une destination, mais aussi participer ou assister à un événement, une compétition¹⁸. Dans cette visée, le tourisme sportif revêt des formes et des profils très différents selon les âges, les objectifs, les destinations, les activités. Le constat est clair: cette fusion des termes traduit celle des activités¹⁹. Certes, dans le langage commun, le terme «touriste» reste entaché d'une connotation très péjorative, celle de prédateur, de buveur de bière, d'inconscient habité par le seul souci de satisfaire ses besoins consommatoires sans considération aucune ni respect pour les habitants, les lieux, les monuments, l'histoire locale, etc. On retombe dans les vieux travers du XIX^e siècle où, nous l'avons vu avec Leslie Stephen, l'alpiniste rejette avec véhémence toute acointance avec le touriste, véritable dépravé du voyage. Ce conflit trouve son origine dès le début du XIX^e siècle, selon l'analyse de James Buzard. Celui qui voyage avec intelligence, curiosité, empathie, écoute envers le «visité» s'oppose au touriste ordinaire, égoïste, sans scrupule, sans pitié aussi pour l'environnement qu'il est soi-disant venu découvrir. Bref, tous les stéréotypes sont mobilisés par bien séparer la bonne graine de l'ivraie²⁰.

¹⁷ PIGEASSOU Charles, «Le tourisme sportif: une réalité sociale aux contours incertains», in: SOBRY Claude (éd.), *Le tourisme sportif*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2005, pp. 33-71.

¹⁸ SAVARY David, «Le tourisme sportif, un marché en plein essor», *Sport & Tourisme*, 01.06.2020, en ligne: <https://www.sport-et-tourisme.fr/corporate/essor-du-tourisme-sportif?cn-reloaded=1>.

¹⁹ BOUCHET Patrick, BOUHAOUALA Malek, «Tourisme sportif», *Téoros*, vol. 28, n° 2, en ligne: <http://journals.openedition.org/teoros/438>.

²⁰ BUZARD James, *The Beaten Track. European tourism, literature, and the ways to "culture", 1800-1914*, Oxford, Clarendon Press, 1993. Et pour l'époque contemporaine dans une perspective sociologique: URBAIN Jean-Didier, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Payot, 1993.

Qu'en est-il avec le tourisme sportif? À reprendre le site *Sport et tourisme*, les propositions d'activités sont très diverses. Elles peuvent se classer sous quatre rubriques: le tourisme sportif de spectacle; le tourisme sportif de visite; le tourisme sportif d'action; et le tourisme de séjour/découverte autour d'un sport.

Par tourisme sportif de spectacle, il faut entendre une expérience purement visuelle. « *Ici le touriste est spectateur. Il se déplace seul ou en groupe pour assister à une compétition, un événement sportif d'envergure* »: Jeux olympiques, Coupe du Monde de football, etc. Le tourisme sportif de visite est lié, quant à lui, à la visite d'infrastructures; « *Le touriste fait ici le choix de se rendre dans des lieux mythiques, des endroits qui lui rappellent des souvenirs mémorables comme la victoire de son équipe favorite* »: visite du Stade de France, du Parc des Princes ou encore du Camp Nou à Barcelone ou la découverte du Musée du football mondial de la FIFA à Zurich, ou du Musée olympique à Lausanne. Le tourisme sportif d'action « *regroupe des individus, simples amateurs ou professionnels de haut niveau qui pratiquent un sport à l'occasion d'un déplacement* »: le défi d'un marathon ou d'une compétition d'envergure pour lesquels ceux-ci sont souvent accompagnés de leurs proches (conjoint, coach...) qui peuvent aussi profiter de l'événement pour découvrir une destination. Le tourisme de séjour/découverte autour d'un sport regroupe « *toutes les personnes qui s'adonnent à une activité physique durant leurs vacances* »: randonnée, escalade, ski, plongée, surf, équitation, golf, ils font le choix de séjours actifs. Dans tous les cas, de multiples agences de voyages spécialisées sur les séjours/voyages sportifs offrent des prestations diverses et plus ou moins bon marché.

Cette osmose entre tourisme et sports n'élimine pas les catégories spécifiques attachées à leur définition usuelle: le tourisme est toujours dévolu à l'enrichissement (ou l'abrutissement) personnel par des visites ou des séjours de plus ou moins longue durée en des lieux choisis à l'avance et n'entraînant pas d'activités physiques préméditées. Parfois tout aussi abrutissants, les sports regroupent quant à eux leurs adeptes qui s'y adonnent sans forcément concevoir un déplacement. Le phénomène s'opère par des superpositions plutôt que par des éliminations. De toute évidence, les limites restent très poreuses, et la

notion de caméléon peut très bien s'appliquer à beaucoup de touristes et sportifs, le brassage des activités se faisant sans problème²¹.

Conclusion

Les liens entre sport et tourisme ne sont pas anodins et ne vont pas de soi. Nous sommes au cœur de mutations profondes de la société depuis le début du xx^e siècle. Les pressions économiques, culturelles, politiques, technologiques, environnementales et managériales convergent pour stimuler et modifier des activités qui, pendant un siècle, semblent très éloignées les unes des autres. Il est clair que l'étude de ces interactions mérite d'être encore approfondie afin qu'elles ne soient pas seulement compréhensibles au niveau des activités, des dates et des lieux mais aussi en termes de profil social, de genres, de cultures, de transferts, de dynamique des promoteurs et d'adhésion/résistance des clientèles. Franz Kafka a bien montré dans une lettre à son ami Max Brod, lors d'un séjour à Triesch à la frontière entre Bohême et Moravie chez son oncle Siegfried en août 1907, l'extrême porosité de ces activités :

« Je fais beaucoup de motocyclette, je me baigne beaucoup, je reste longtemps couché dans l'herbe au bord de l'étang, jusqu'à minuit je suis dans le parc avec une fille assommante tant elle est amoureuse, j'ai déjà retourné le foin dans les prés, j'ai construit un jeu d'anneaux, secouru des arbres après l'orage, fait paître et ramené le soir à la maison des vaches et des chèvres, beaucoup joué au billard, fait de grandes promenades, bu beaucoup de bière, je suis même allé au temple. »²²

²¹ TISSOT Laurent, « Storia del turismo e storia economica: considerazioni metodologiche ed epistemologiche », in : LEONARDI Andrea et HEISS Hans (éds), *Turismo e sviluppo in area alpina*, Innsbruck, Studien Verlag, 2003, pp. 23-41.

²² KAFKA Franz, « Lettre à Max Brod, mi-août 1907 », *Œuvres complètes III*, Paris, Gallimard (Pléiade), 1984, p. 590, cité dans BANCAUD Florence, « Kafka et l'inaccessible jardin ou La villégiature comme alternative utopique à la crise de la culture », in : CLUET Marc (éd.), *Villégiatures à l'allemande. Les origines germaniques du tourisme vert 1850-1950*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 136.

Notices biographiques

Anna Amacher Hoppler travaille depuis 2015 à l'Institut d'économie touristique (ITW) de la Haute École de Lucerne (Suisse) en tant qu'enseignante et cheffe de projet. Elle a étudié l'histoire à l'Université de Berne et a obtenu un doctorat à l'Université de Neuchâtel avec une thèse sur l'histoire du tourisme en Suisse. En marge de son activité de collaboratrice scientifique au secrétariat commun des associations Remontées mécaniques suisses (RMS) et Union des transports publics (UTP), elle a travaillé dans les domaines du transport touristique, de l'économie, des statistiques et de la politique.

Lars Amenda a étudié l'histoire et les sciences politiques à Hambourg. Il a obtenu son doctorat en 2004 et a ensuite travaillé comme chercheur aux Universités de Hambourg et d'Osnabrück. Entre 2005 et 2008, il a été chercheur invité à l'Institut historique allemand de Londres et de Washington DC, ainsi qu'au *Bryn Mawr College*, aux États-Unis. Depuis 2013, il mène des recherches en tant qu'historien indépendant et a fondé le *netzwerk fahrrad/geschichte* (réseau vélo/histoire) en 2020. Ses dernières publications portent sur l'histoire du sport, avec une attention particulière accordée au cyclisme.

Susan Barton est une spécialiste de l'histoire sociale, en particulier de celle du tourisme. Elle a publié des recherches sur les congés payés, l'industrie du textile tricoté, les voyages à forfait, le sport et les troubles de l'apprentissage, les sanatoriums alpins, les Britanniques en Suisse et l'histoire des sports d'hiver. Ses travaux récents ont porté sur l'internement des prisonniers de guerre malades et blessés dans les hôtels suisses pendant la Première Guerre mondiale. Actuellement, elle étudie les liens entre les premiers sports d'hiver, le colonialisme et l'histoire des entreprises. Susan Barton est *Honorary Visiting Research Fellow* à l'*International Centre for Sports History and Culture* à la *De Montfort University* à Leicester (Royaume-Uni), où elle a obtenu son doctorat.

Sébastien Cala est un ancien athlète aujourd'hui en charge de diverses responsabilités dans le monde du sport et député au Grand Conseil vaudois. Il a été Assistant diplômé à l'Université de Lausanne de 2018 à 2023. Lors de cet engagement, il a commencé une thèse sur l'histoire du ski et du tourisme en Suisse. Il réalise ses recherches sous la direction du Dr Grégory Quin, Maître d'enseignement et de recherche à l'Université de Lausanne et du Professeur Claude Hauser, de l'Université de Fribourg.

Neil Carter est *Senior Lecturer* à l'*International Centre for Sports History and Culture* à la *De Montfort University* à Leicester (Royaume-Uni). Il a obtenu sa thèse de doctorat à l'Université de Warwick en 2002 et a écrit de nombreux articles et chapitres sur l'histoire du sport, ainsi que trois monographies: *The Football Manager: A History* (2006); *Medicine, Sport and the Body: A Historical Perspective* (2012) et *Cycling and the British: A Modern History* (2021). Il était auparavant rédacteur en chef de la revue *Sport in History*.

Caterina Franco est architecte diplômée au *Politecnico di Milano* en 2013. Elle a soutenu une thèse de doctorat en architecture (avec une cotutelle entre l'ENSA de Grenoble et le *Politecnico di Milano*) en 2019 sur l'histoire des stations de ski des Alpes franco-italiennes. Depuis 2021, elle est postdoctorante et Première assistante à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne (Suisse) et au sein du Centre interdisciplinaire de recherche sur la montagne (CIRM). Dans ce cadre, elle poursuit ses recherches sur les trajectoires des territoires touristiques de haute montagne, notamment dans les Alpes valaisannes. Elle est aussi chercheuse associée au *Laboratorio di Storia delle Alpi* de l'USI-Mendrisio (2019-2021, 2021-2023).

Claude Hauser est Professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Fribourg. Spécialisé en histoire des intellectuels et en histoire des relations culturelles internationales, notamment dans le champ des études francophones, il est depuis 2018 président de l'Association internationale des études québécoises. Il est également codirecteur du Centre suisse d'études sur le Québec et la Francophonie qu'il a fondé en 2010.

Annette R. Hofmann est Professeure en *Sports Studies* à la *Ludwigsburg University of Education* en Allemagne. Elle est vice-présidente de plusieurs organisations, telles que le Conseil international pour l'éducation physique et les sciences du sport (CIEPSS), la Fédération allemande de gymnastique (*Deutsche Turner-Bund*, DTB) et l'Académie olympique allemande. De 2009 à 2021, elle a été présidente de la Société internationale pour l'histoire de l'éducation physique et du sport (ISHPES). Ses recherches portent sur le genre et le sport, les Germano-Américains et le sport, ainsi que sur l'histoire du ski.

Cédric Humair est Maître d'enseignement et de recherche à l'Université de Lausanne et chargé de cours à l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Ses domaines de spécialisation sont l'histoire de l'économie, du système politique et des relations extérieures de la Suisse aux XIX^e et XX^e siècles, ainsi que l'histoire de l'énergie et de la mobilité. Il a également développé des recherches en histoire du tourisme.

Gil Mayencourt est Premier assistant à l'Institut des sciences du sport de l'Université de Lausanne (ISSUL). Il a mené des recherches dans le cadre d'un projet FNS intitulé « La Fabrique des sports nationaux. 1860-1930 » (n° 182399). Sa thèse, qui porte sur les premiers développements de la gymnastique et du cyclisme helvétiques, se propose de voir l'associationnisme sportif comme un laboratoire singulier pour la construction de la Suisse moderne au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle.

Marion Philippe est Maître de conférences en Sciences et techniques des activités physiques et sportives (STAPS) à l'Université Gustave Eiffel (France). Elle est l'auteure d'une thèse traitant du lien entre les pouvoirs publics français et les associations de tourisme sportif visant à développer la pratique des sports de plein air chez les jeunes. Ses travaux actuels se focalisent de manière générale sur les pratiques sportives des jeunes, notamment des femmes, issus de milieux populaires dans le cadre de pratiques autonomes ou fédérales.

Grégory Quin, historien, est Maître d'enseignement et de recherche à l'Université de Lausanne. Codirecteur de la rédaction de la revue *Les Sports Modernes* et directeur de la collection « Sport et sciences

sociales», il s'attelle en particulier à l'écriture de l'histoire des sports modernes en Suisse (et depuis la Suisse), en multipliant les perspectives (économiques, politiques, sociales, etc.) et en cherchant avec conviction à placer l'histoire dans le débat public. Il a récemment publié *La fabrique des corps nationaux* (aux éditions Alphil), *Le ski en Suisse, une histoire* (aux éditions Château et Attinger) et prépare un livre de synthèse sur l'organisation des Jeux olympiques de 1928 et 1948.

Tiphaine Robert réalise actuellement une recherche post-doc autour de la motorisation avec une approche d'histoire environnementale («L'auto autocrate»? Une histoire politique de la voiture en Suisse [1950-2000]). Ce projet est financé par le Fonds national suisse (FNS) et a pu être réalisé au *Rachel Carson Center*, LMU Munich et à L'École urbaine de Lyon. Il s'est poursuivi au Laboratoire de sociologie urbaine (EPFL) grâce à une bourse FNS de retour. Auparavant, Tiphaine Robert s'est spécialisée en histoire des migrations et de l'asile. Sa thèse de doctorat, soutenue à l'Université de Fribourg, portait sur l'histoire des réfugié.e.s d'Europe centrale pendant la guerre froide. Elle a été publiée sous le titre *Des migrants et des revenants: une histoire des réfugiées et réfugiés hongrois en Suisse (1956-1963)* (Neuchâtel: Alphil, 2021). Une bourse du FNS lui a permis d'effectuer deux séjours de recherche à Budapest (Académie hongroise des sciences) et à Paris (EHESS) en 2015-2016. Elle est également Chargée de cours à UniDistance.

Pierre-Olaf Schut est Professeur en histoire du sport à l'Université Gustave Eiffel. Il est président de l'*International Society for the History of Physical Education and Sport* (ISHPES). Ses recherches portent sur l'histoire du sport et particulièrement des sports de nature. Il aborde les questions relatives à leur développement, en lien avec le tourisme. Il s'intéresse également aux enjeux d'aménagement et environnementaux.

Laurent Tissot est Professeur émérite d'histoire contemporaine à l'Université de Neuchâtel depuis 2018, spécialiste de l'histoire du tourisme. Il a fait ses études universitaires à Lausanne, Londres et Paris, avant d'être Professeur suppléant à l'Université de Lausanne (1987) et à l'Université de Genève (1997-1999), tout en étant aussi Chargé de cours à l'Université de Fribourg (1994-2005) et Professeur à l'École

doctorale en Sciences sociales à Bucarest (2002-2003). En 2016, il a aussi été *Visiting professor* à l'Université d'Ottawa (2016). Trésorier du Comité international pour les sciences historiques (2008-2018), il a également été membre du bureau exécutif du Comité international de philosophie et de sciences humaines (2013-2020).

Philippe Vonnard est titulaire d'un doctorat de la Faculté des sciences sociales et politiques (SSP) de l'Université de Lausanne. Il est actuellement Chercheur FNS senior au Département d'histoire contemporaine de l'Université de Fribourg et Chargé de cours à l'Institut des sciences du sport de l'Université de Lausanne (ISSUL). Ses recherches portent sur l'histoire de l'internationalisation des sports (De Gruyter, 2017; Peter Lang, 2018; *Histoire, économie et société*, 2024), la sociohistoire des sports, des loisirs et des tourisms en Suisse (*Entreprises & histoire*, 2018; Alphil, 2019) et, plus récemment, sur l'histoire de la protection de l'environnement dans l'espace alpin. Membre du comité de rédaction des revues *Sciences sociales & sport* et *Les sports modernes*, il codirige (avec Dr Amanda Shuman) la collection «*RERIS studies in International Sport Relations*» (De Gruyter).

Table des matières

INTRODUCTION.....	7
Gil Mayencourt, Sébastien Cala, Anna Amacher Hoppler et Claude Hauser	
<i>Sport et tourisme: synergies et concurrences.....</i>	9
CADRAGE	
ENTRE SPORTIVISATION DU TOURISME ET MISE EN TOURISME DU SPORT.....	25
Cédric Humair (Université de Lausanne)	
<i>La complexité des relations entre tourisme et sport. Le cas de la Suisse (1850-1914).....</i>	27
Pierre-Olaf Schut (Université Gustave Eiffel)	
<i>La mise en tourisme de l'exploit sportif. Exemples dans les activités de montagne entre 1870 et 1900.....</i>	55
PARTIE 1. ESPACES	
LA MONTAGNE AU PRISME DE L'INDUSTRIALISATION DU TOURISME ET DES SPORTS	73
Annette R. Hofmann (Pädagogische Hochschule Ludwigsburg)	
<i>Le développement du tourisme hivernal dans les Alpes allemandes. L'impact du « modernisme alpin » sur le village de montagne d'Oberstdorf en Allgäu (fin du XIX^e siècle-années 1950).....</i>	75

Tiphaine Robert (Laboratoire de sociologie urbaine, EPFL) <i>Et la gagnante est... l'auto! Le sport au service de l'automobilisme à l'exemple des Grisons dans l'entre-deux-guerres</i>	95
Caterina Franco (Université de Lausanne) <i>Comment concevoir une station de ski?</i> <i>Des projets et des discours dans les Alpes franco-italiennes avant 1945</i>	117
Grégory Quin (Université de Lausanne) <i>Des riches « contre » le paysage.</i> <i>Quand des milliardaires se sont payé les pistes de ski de la Haute Engadine (Années 1950-1960)</i>	139
PARTIE 2. INSTITUTIONS	
ASSOCIATIONS SPORTIVES ET TOURISTIQUES:	
COLLABORATION ET CONCURRENCE	165
Neil Carter (De Monfort University) <i>Tourisme vélocipédique, « Englishness » et identité bourgeoise.</i> <i>Le Cyclists' Touring Club</i> <i>(1878-1900)</i>	167
Sébastien Cala (Université de Lausanne) <i>Les Championnats du monde FIS de ski alpin.</i> <i>Un outil de promotion du tourisme alpin? (1930-1939)</i>	187
Anna Amacher Hoppler (Hochschule Luzern) <i>L'Office national du tourisme et l'avènement d'un marketing du sport et du tourisme en Suisse.</i> <i>Dépendances institutionnelles et culturelles dans l'entre-deux-guerres</i>	209
Marion Philippe (Université Gustave Eiffel) <i>La création d'un tourisme sportif populaire pour les jeunes ou le reflet des politiques solidaristes de la IV^e République en France (1946-1958)</i>	231

Philippe Vonnard (Université de Fribourg)

« Nous ne sommes pas contre le progrès mais pour un développement harmonieux des activités traditionnelles et du tourisme. »

L'affirmation d'une posture conservationniste de la nature au sein de l'Union internationale des associations d'alpinisme (UIAA)

(1932-1982)..... 253

PARTIE 3. INDIVIDUS

ENTRE ÉTHIQUES SPORTIVES, TOURISTIQUES

ET LOGIQUES ÉCONOMIQUES..... 273

Susan Barton (De Montfort University)

Comment les touristes britanniques ont-ils développé et popularisé le ski en Suisse avant 1930?.....

275

Gil Mayencourt (Université de Lausanne)

Les premiers développements du cyclisme en Suisse.

Fossé linguistique chez les promoteurs et conflit entre intérêts sportivo-économiques et éthique touristique

(1869-1897)..... 295

Lars Amenda (netzwerk fahrrad/geschichte)

Des montagnes à la mer.

Tourisme et voyages à bicyclette en Europe dans une perspective (trans)nationale

(1880-1900)..... 317

Claude Hauser (Université de Fribourg)

Ski et ascensionnisme : des traces parallèles de part et d'autre de l'Atlantique?

L'exploitation touristique-sportive de nouveaux territoires

de montagne entre le Canada et la Suisse au cours du XX^e siècle 339

ÉPILOGUE	355
Laurent Tissot (Université de Neuchâtel)	
<i>Tourisme et sports : entre antagonismes et intérêts mutuels</i>	357
Notices biographiques	371

Achévé d'imprimer

En août 2024

Pour le compte des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Responsable de production : Anne-Caroline Le Coultre

Des pionniers anglais du ski alpin dans l'Oberland bernois aux touristes avant-gardistes arpentant les routes d'Europe à bicyclette; des premiers téléphériques sur les sommets d'Engadine aux débuts des politiques de loisirs sportifs et d'aménagement du territoire à des fins touristiques; des collines québécoises aux bords de mer du Finistère: pratiqués à pied, à ski, à vélo ou en automobile, sport et tourisme se croisent et se rencontrent au fil de deux siècles d'histoire. À partir des années 1850, ces deux phénomènes sociaux, culturels et économiques connaissent un essor significatif sous l'action d'acteurs individuels et collectifs: du *sportsman* à l'hôtelier, ce livre relate leur histoire, sans négliger le rôle d'autres types de promoteurs qui prennent pour habitude de se réunir en association afin de fédérer leurs intérêts.

Regroupant des contributions issues d'un panel international de chercheuses et de chercheurs, parmi lesquelles figurent les plus grand·e·s spécialistes de l'histoire du tourisme en Suisse et en Europe, cet ouvrage vise à mettre en perspective la complexité et le caractère souvent paradoxal du couple «sport et tourisme», à l'heure où l'urgence climatique appelle à repenser leurs modèles traditionnels de fonctionnement. Les réflexions développées au fil des pages cherchent ainsi à répondre aux questions suivantes: historiquement, qu'est-ce que le sport apporte au développement du tourisme? Quelle est la place des milieux touristiques dans les processus d'institutionnalisation et de sportivisation des exercices physiques? Comment le sport et le tourisme revendiquent-ils leur autonomie propre au sein d'un système où la réciprocité et la superposition des enjeux politiques, socio-économiques et environnementaux deviennent rapidement la norme?

ISBN : 978-2-88930-597-1



9 782889 305971