

Moyens de transport

Si l'évasion vers les sommets constitue une distraction ou répond à un besoin de ressourcement, elle n'en reste pas moins soumise à des contraintes matérielles importantes jusque dans les années 1970.

Les moyens utilisés pour atteindre les cimes vont progressivement se diversifier dès la fin du XIXe siècle, au gré des inventions technologiques, et se démocratiser au cours du siècle suivant. Pourtant, rallier les premières hauteurs restera longtemps un périple exigeant préparation et, souvent, combinaison de plusieurs moyens de locomotion.

Quitter un milieu urbain contraignant, mais riche en équipements, pour aller vers une nature encore relativement intacte est enthousiasmant mais aussi source de possibles déconvenues.

Ainsi, un minimum de préparation s'impose quels que soient la durée de l'escapade et le moyen utilisé. Recourir aux transports publics demande de planifier des horaires et procéder à des réservations. A l'inverse, l'usage d'un véhicule privé oblige à s'assurer préalablement de sa fiabilité et déterminer un itinéraire incluant de quoi pallier à d'éventuels ennuis mécaniques.

Bref, se lancer à l'assaut des sommets ne se fait pas à la légère !

Nous vous proposons maintenant de découvrir la diversité des moyens utilisés pour se rapprocher de cet espace.

De la plaine à la montagne

La diligence

Avant l'apparition de véhicules motorisés, la diligence ou le carrosse hippomobile, transport en commun de passagers et de bagages, fait partie d'un réseau de liaisons routières express passant parfois près des sommets enneigés.

En voiture !

Ce moyen de locomotion, présenté pour la première fois en Suisse lors de l'Exposition nationale de Genève (1896) génère des réactions contrastées parmi la population.

L'élite, seule capable jusqu'à la Première Guerre mondiale d'acquérir une automobile, se passionne pour ces merveilles mécaniques et la promesse d'évasion qu'elles sous-tendent.

Les autres habitants réproouvent vivement ce nouveau mode de déplacement qui génère vitesse excessive et accidents, bruit, poussière, effroi parmi les piétons et les chevaux.

Il en résulte une réelle animosité et des législations cantonales hétérogènes compliquent encore l'usage de l'automobile, notamment en montagne. Ainsi, l'accès aux cols alpins est parfois limité à quelques heures, en d'autres lieux il est soumis à l'obligation d'atteler la voiture à un animal de trait pour circuler, voire même totalement interdit. Sans parler des péages à l'entrée des cols et des amendes dont une partie revient au citoyen ayant dénoncé une infraction.

En réaction à ces tracasseries, des clubs automobiles sont fondés (le premier étant l'Automobile-Club de Suisse, constitué à Genève en 1898), afin de présenter cette innovation à la population sous un jour plus favorable (organisation de compétitions) et d'obtenir, sous la pression du nombre croissant de conducteurs et de l'industrie du tourisme, une harmonisation des législations cantonales en vigueur.

Cela se fit lentement et non sans difficulté. La compétence législative en matière automobile passe aux mains des instances fédérales en 1921 seulement.

C'est également dès les années 1920 que, sous l'effet conjugué d'une baisse des prix et d'une perception plus favorable de la motorisation (celle-ci ayant fait ses preuves pendant la Première Guerre mondiale), l'achat d'une automobile devient envisageable pour les couches aisées de la classe moyenne puis atteindra progressivement d'autres classes sociales. Dès lors, "*partir pique-niquer en auto le dimanche devint du dernier cri*"¹

Source :

- Rolf Gisler-Jauch/WW, "Automobile", in Dictionnaire historique de la Suisse (DHS),

url: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F13901.php>, version du 25.09.06

- Thomas Frey/PM, "Clubs automobiles", in Dictionnaire historique de la Suisse (DHS),

url: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F16476.php>, version du 02.08.05

La moto, la liberté !

A l'inverse de l'automobile, longtemps réservée aux plus fortunés, la motocyclette est rapidement adoptée par de nombreux habitants en Suisse. 126 unités sont en circulation en 1902, 5504 en 1914 et 46421 en 1930. L'Union motocycliste suisse est fondée en 1914.

Moins coûteux à l'achat et à l'usage et son entretien nécessitant un savoir-faire plus répandu que pour une voiture, ce nouveau moyen de déplacement, apparu à la fin du XIXe, connaît un vif succès parmi la classe ouvrière. Par sa maniabilité, mais aussi par la maîtrise qu'elle impose, la motocyclette valorise son usager .

Dès les années 1920, une moto sur trois appartient à un travailleur (souvent mécanicien ou serrurier) lequel est parfois engagé dans l'une des nombreuses usines de ce secteur réparties dans le pays (Genève: marque Motosacoche).

La qualité de la production de "*l'industrie suisse (...), issue de celles de la bicyclette, de l'horlogerie et des machines*" est appréciée au-delà de nos frontières mais connaît un fort déclin avec la crise économique des années 1930 et, au début des années 1950, la plupart des lieux de production ont disparu en Suisse.

Il n'en reste pas moins attaché à la moto un sentiment de liberté, le temps d'une escapade ou de vacances et l'assaut des cols est un passe-temps apprécié.

Source :

Christoph Maria Merki/UG, "Motocyclette", in Dictionnaire historique de la Suisse (DHS),

url: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F13903.php>, version du 01.07.08

La bicyclette, l'effort avant tout !

L'invention de la "*draisienne*" en 1816 par le Badois Karl Friedrich Von Drais donne une impulsion décisive à la conception de la bicyclette et sa forme "actuelle" se dessine entre les années 1860-1890.

L'engouement pour ce qui fut d'abord "*le cheval des bourgeois pour qui une monture était trop onéreuse*" est tel qu'en 1895 déjà 14 fabriques assurent la production de cycles en Suisse.

L'enthousiasme des Genevois semble avoir été particulièrement important puisqu'un premier club cycliste est fondé en 1869 déjà et qu'en 1904, un habitant sur dix y possède un vélo (il faut attendre 1920 pour trouver cette proportion à l'échelle des habitants de tout le pays).

C'est surtout à partir de cette décennie que la bicyclette, dont le prix d'achat a diminué, devient un moyen de locomotion pour les habitants les plus modestes et leur permet, lors de leurs rares

loisirs, d'accéder à d'autres horizons. On mesure aisément la soif d'évasion de ces personnes à l'aune de la difficulté d'un périple vers les sommets !

Source :

Christoph Maria Merki/UG, "Bicyclette", in Dictionnaire historique de la Suisse (DHS),

url: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F13902.php>, version du 30.09.04

Le train, la joie des transports en commun !

Hormis l'autocar, le train est un transport public fréquemment utilisé pour accéder à la montagne. Utilisé par choix ou à défaut d'un véhicule privé, il sert bien souvent à transporter des moyens secondaires de locomotion, tels que le vélo. De plus, il n'est pas rare, une fois les grandes lignes ferroviaires empruntées, de devoir monter à bord d'installations plus petites mais non moins impressionnantes.

Chemins de fer à crémaillère ou funiculaires (à traction par câble), inventés pour attaquer les dénivelés les plus marqués font la joie des touristes tout en permettant l'acheminement de marchandises.

L'inventivité des ingénieurs suisses fut telle que les 4 systèmes à crémaillère les plus renommés portent leurs noms (Riggenbach, Locher, Abt et Strub) et sont encore utilisés, en Suisse et dans le monde, selon les conditions du terrain.

Voici quelques données chiffrées pour la Suisse:

Installations en état de marche et nombre de personnes transportées

	<u>Funiculaires</u>		<u>Chemins de fer à crémaillère</u>	
	Installations	Personnes transportées (en millions)	Installations	Personnes transportées (en millions)
1940	62	-	15	-
1950	63	16,3	12	2,3
1960	59	15,1	15	11,6
1970	58	17,5	14	14,4
1980	57	17,5	14	16,4
1990	56	19,5	13	17,4
1995	55	18,9	12	18,3
1996	55	17,9	12	16,6

^a Personnes transportées: pas de données disponibles

Source :

Hans-Peter Bärtschi / LA, "Chemins de fer de montagne et transport par câbles", in Dictionnaire historique de la Suisse (DHS),

url: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F1390.php>, version du 21.04.11

Au pied des sommets

Une fois parvenus aux pieds des sommets, les touristes s'essaient à des modes de transport ancestraux ou fruits de la technologie la plus récente.

Le mulet, encore et toujours !

Cet équidé, issu du croisement entre un âne et une jument, a longtemps été utilisé dans les régions montagneuses comme animal de trait ou de bât, plus rarement comme animal de selle.

De 1866 à 1942, on recensait en Suisse une moyenne d'environ 3200 mulets, dont 60-70% dans le canton du Valais, où les stations cantonales de monte, en fonction de 1835 à 1872, avaient favorisé très tôt déjà l'élevage de cet animal. En 2005, le pays comptait environ 700-800 têtes.

L'essor du tourisme, avec le transport de citadins peu sûrs sur des chemins escarpés, a offert aux montagnards une nouvelle source de revenus.

Source:

Peter Lehmann / MBA, « Mulets », in Dictionnaire historique de la Suisse

url: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F26237.php>, version du 28.01.2010

La luge, la classe !

Traditionnellement utilisé pour le débardage de bois, le transport de fourrage ou d'autres marchandises, le traîneau change partiellement d'affectation avec la venue, dès les années 1880, de vacanciers désireux de découvrir des paysages enneigés à la douce cadence du pas d'un cheval.

Dès lors, les traîneaux réhaussés, décorés, équipés de confortables peaux et couvertures et les chevaux, dont l'harnachement est agrémenté de grelots, constituent à la fois une caractéristique pittoresque et sonore d'une station, une distraction pour des clients soucieux d'afficher leur aisance financière en tous lieux et une diversification saisonnière des sources de revenus pour les exploitants locaux.

Davos, tel que nous pouvons le voir sur cette photo n'échappe pas à la règle !

Le téléski, la nouveauté !

Le téléphérique, initialement développé dès la fin du XIXe s., à des fins de transport de matières premières (minerai) ou d'équipement (outillage, armement) devient un moyen d'acheminer des personnes (touristes ou personnel d'exploitation) dès 1908 au Wetterhorn (commune de Grindelwald).

Mais la Première Guerre mondiale puis des consignes toujours plus strictes en matière de sécurité ralentissent la mise en place de nouveaux transports commerciaux de ce type.

Toutefois, après la Seconde Guerre mondiale, une variante de traction par câble fait son apparition afin de séduire les skieurs toujours plus nombreux dans les Alpes. Les télésièges, télécabines, téléskis à archets ou arbalètes sont autant de moyens appréciés de gravir les sommets qu'ils ne demandent que peu d'efforts comparativement au ski à peau de phoque !

Installations en état de marche et nombre de personnes transportées

	<u>Téléphériques, télécabines, télésièges</u>	<u>Téléskis^a</u>	
	Installations	Personnes transportées (en millions)	Installations
1940	3	-	-
1950	39	3,5	-
1960	146	15,3	190
1970	310	47,8	799
1980	425	95,7	1 131
1990	505	110,1	1 194
1995	538	140,6	1 126
1996	540	149,2	1 121

^a Personnes transportées: pas de données disponibles

Source: Hans-Peter Bärtschi/ LA « Chemins de fer de montagne et transport par câbles », in Dictionnaire historique de la Suisse url: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F13900.php>, version du 21.04.11

Annick Hislaire, septembre 2014