

Les oppositions aux chemins de fer touristiques de montagne en Suisse ou l'affirmation de l'identité nationale (1890-1914) : l'affaire du Cervin¹

1. Problématique :

La fin du XIX^{ème} siècle en Suisse est marquée par un fort développement industriel, largement soutenu par le parti radical au pouvoir depuis la création de l'Etat fédéral en 1848. Les radicaux attachés aux valeurs du progrès industriel ainsi qu'au libéralisme économique et appuyé par l'Union suisse du commerce et de l'industrie², ont favorisé le développement du chemin de fer notamment grâce à Alfred Escher, fondateur de la Compagnie des chemins de fer du Nord-Est.³ Toutefois, la Suisse reste en retard dans la construction de son réseau ferré par rapport à d'autres pays d'Europe: en 1850, la Suisse exploite seulement 25 kilomètres de lignes ferroviaires, alors que la Grande Bretagne en exploite déjà 10'500 kilomètres.⁴ Cependant, elle rattrape progressivement son retard et comme l'indique Paul Bairoch, l'extension du réseau ferré en Suisse progresse plus rapidement entre 1900 et 1930 que dans le reste de l'Europe.⁵

Parallèlement au chemin de fer de plaine, le chemin de fer de montagne connaît lui aussi un véritable essor. Ce développement est favorisé par l'invention de nouvelles techniques en matière d'adhérence, comme la crémaillère qui permettent de gravir des pentes plus fortes, ainsi que par l'augmentation du nombre de touristes séjournant en Suisse. Le premier chemin de fer à crémaillère inauguré le 23 mai 1871 et reliant Vitznau au Rigi eut un succès immédiat.⁶ Il donna l'impulsion à la construction d'autres lignes du même type. Le développement des chemins de fer de montagne atteint son apogée entre 1890 et 1914 : au total se sont 12 chemins de fer à crémaillère et 38 funiculaires qui sont réalisés.⁷

Le flux de plus en plus dense des touristes venant séjourner en Suisse contribue fortement à la création de ces lignes. Elles constituent une des attractions principales pour les touristes qui pouvaient de cette manière satisfaire leur besoin de retour à une nature encore inviolée. En effet, à cette époque, les classes sociales aisées d'Europe et notamment l'aristocratie britannique tentent de fuir les villes en pleine expansion, vers des lieux qui auraient encore échappés à l'industrialisation. Les Alpes suisses font partie de ces destinations qui sont privilégiées par ces touristes en manque d'air pur. L'image édulcorée véhiculée par de nombreux écrivains tel que Rousseau au XVIII^{ème} siècle, d'une Suisse à la nature encore intacte, a largement contribué à l'attrait touristique du pays. Paradoxalement, pour satisfaire le

¹ Clavier Alain, « Valais, identité nationale et *industrie des étrangers*, 1900-1914 » in *Le Valais et les étrangers XIXe-XXe*, Groupe valaisan de Sciences Humaines, Sion, 1992, p. 249

² Jost Hans Ulrich, *Les Avant-gardes réactionnaires. La naissance de la nouvelle droite en Suisse, 1890-1914*, Editions d'en bas, Lausanne, 1992, p. 14

³ Ibid, p. 15

⁴ Bergier Jean-François, *Histoire économique de la Suisse*, Payot, Lausanne, 1984, p. 287

⁵ Bairoch Paul, « Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours » in *Revue suisse d'histoire*, vol. 39, 1989, p. 40

⁶ Thiessing René, Dupuis Henri (dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947 : les chemins de fer de montagne 1871-1964. Les moyens de transport pour le trafic urbain et de banlieue 1862-1964*, tome n° 5, Delachaux et Niestlé S.A., Neuchâtel, 1965, p. 25

⁷ Siegenthaler Hansjörg (dir.), *Statistique historique de la Suisse*, Chronos, Zürich, 1996, p. 769

désir de ces touristes, les milieux touristiques doivent justement introduire dans l'espace alpin des infrastructures industrielles, infrastructures auxquelles les mêmes touristes tentent d'échapper.

Toutefois, au tournant du XX^{ème} siècle des voix s'élèvent contre le nombre croissant de ces chemins de fer de montagne. Plusieurs demandes de concession pour des chemins de fer touristiques de montagne provoquent une grande indignation de la part de la nouvelle droite conservatrice qui émerge dans les années 1880.⁸ Parmi les projets qui suscitent une polémique, ceux qui sont les plus médiatisés dans la presse sont les projets d'un funiculaire électrique entre la chapelle de Guillaume Tell sur les bords du lac d'Uri et l'hôtel Tellsplatte sur l'Axenstrasse ; d'un funiculaire électrique entre le village de Zermatt et le sommet du Mont Cervin ; ainsi que d'un funiculaire projeté entre Gryon et le sommet des Diablerets.

Les personnalités qui s'opposent à ces chemins de fer sont pour la plupart des intellectuels de droite et des artistes aux valeurs conservatrices et anti-matérialistes. On peut citer l'écrivain et professeur de Lettres à l'Université de Zürich Ernest Bovet, l'intellectuel catholique-conservateur Gonzague de Reynold, le professeur de géologie à l'Université de Fribourg Raymond de Girard, ainsi que le peintre Albert Gos. Des associations comme le Heimatschutz (*Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque*) et le Club alpin suisse se mobilisèrent également contre ces projets, notamment au travers de pétitions lancées dans toute la Suisse. De manière générale, on accuse les promoteurs de ces projets de vouloir défigurer un symbole de l'identité helvétique, à savoir la montagne, au profit de riches industriels et des touristes.

En effet, la droite conservatrice développe un discours qui critique vivement l'industrialisation et ses conséquences. Il est vrai que l'industrialisation est à l'origine de mutations économiques et sociales qui bouleversent la société en profondeur. Plusieurs crises économiques ont affecté la Suisse dès 1870 ce qui a provoqué une perte de confiance dans le progrès et dans le libéralisme économique, système sur lequel se fonde le pouvoir radical qui s'en trouve par conséquent fragilisé.⁹ D'un point de vue social, l'industrialisation modifie la configuration démographique du pays : la main d'œuvre que nécessitent de grands chantiers comme celui de la construction du tunnel du Gothard entre 1872 et 1880 provoque l'arrivée en masse d'immigrés en majorité italiens, ce qui modifie considérablement le tissu social.¹⁰ Selon l'étude de Charles Arlettaz, le nombre d'immigrés italiens passe en 1888 de 1,4 % de la population à 5,4 en 1910¹¹. Le développement du secteur du tourisme dès la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle contribue également à l'augmentation du nombre d'étrangers en Suisse. Par ailleurs, l'industrialisation a fait apparaître une nouvelle classe sociale, à savoir la classe ouvrière largement considérée par les partis bourgeois comme une menace pour la cohésion du pays. En effet, les conditions plus que précaires dans lesquelles ceux-ci travaillent engendrent des tensions sociales à l'origine de mouvements grévistes de plus en plus fréquents¹².

⁸ Jost Hans Ulrich, op. cit., p. 21

⁹ Ibid., p. 22

¹⁰ Bergier Jean-François, *Histoire économique de la Suisse*, Payot, Lausanne, 1984, p. 291

¹¹ Arlettaz Charles, « Démographie et identité nationale (1850-1914). La Suisse et la question des étrangers » in *Etudes et Sources*, n° 11, 1985, p. 118

¹² Le Dinh Diana, *Le Heimatschutz, une Ligue pour la Beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de Licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Université de Lausanne, Lausanne, 1992, p. 24

Ces transformations induites par l'industrialisation - les crises économiques, l'augmentation de l'immigration et l'émergence d'une nouvelle classe sociale - sont interprétées par la droite conservatrice comme autant de facteurs qui fragiliseraient la cohésion nationale et qui menaceraient soi-disant l'identité nationale. Ainsi la nouvelle droite profite des faiblesses du système radical pour développer un discours conservateur aux accents patriotiques largement focalisé sur l'identité nationale. Celle-ci est présentée comme étant mise en péril par l'augmentation du nombre d'étrangers et par le libéralisme économique. Ce discours volontairement alarmiste et populiste a sans doute pour but de rallier une partie de la population aux idées de cette nouvelle droite qui reste marginalisée par rapport aux radicaux qui dominent toujours la scène politique malgré les crises qui les affectent. C'est le chemin de fer touristique de montagne en tant que symbole de l'industrialisation qui est plus particulièrement visé par la droite conservatrice. Il est présenté par ses détracteurs comme un facteur de dégénérescence identitaire. Il est perçu par eux comme une intrusion intolérable de la modernité dans l'espace alpin, considéré alors comme étant le berceau de la « civilisation » helvétique.¹³ Ainsi la droite conservatrice développe envers le chemin de fer de montagne un discours nationaliste et anti-capitaliste où la question de la sauvegarde du paysage alpin en tant que fondement identitaire occupe une place centrale. Cette droite fait de la protection de la montagne la condition sine qua non de la sauvegarde de l'identité nationale. Dans ce discours, elle tente à la fois de réaffirmer et de consolider cette identité nationale largement basée sur des valeurs archaïques, en faisant appel aux vieux mythes fondateurs de la Suisse.

La campagne la plus retentissante contre un chemin de fer de montagne, fut celle menée contre le projet de Xaver Imfeld et Henri Golliez en 1907 pour un funiculaire électrique entre Zermatt et le sommet du Cervin. Cette demande de concession qui intervient peu après la création du Heimatschutz a engendré une vague de protestations sans précédent, dont l'écho ne sera pas seulement national mais également international : des pétitions qui circulent dans tous le pays rassemblent plusieurs milliers de signatures ; et le *London Times* publie plusieurs articles critiques à ce sujet. A cette occasion, un certain nombre de personnalités comme Ernest Bovet, Charles-Marius et Albert Gos, Raymond de Girard ainsi que Gonzague de Reynold se manifestent contre le projet. Leurs prises de position reflètent la réflexion sur l'identité nationale ayant cours à cette époque.

Dans cette étude, je propose de montrer que paradoxalement le chemin de fer qui est vivement critiqué pour porter atteinte à l'identité nationale, se trouve être un des lieux d'affirmation de celle-ci, et que dans ce sens le chemin de fer participe à sa construction. A travers l'étude plus spécifique de l'affaire du Cervin, il s'agira de montrer comment le chemin de fer touristique de montagne est utilisé pour développer un discours identitaire. Il s'agira de voir comment l'identité nationale est définie par les opposants aux projets et comment celle-ci se construit. Je m'efforcerai d'analyser la nature de cette identité, telle qu'elle est décrite par les détracteurs du projet à travers différentes sources : bien qu'elle se constitue contre le capitalisme et l'industrialisation, elle n'en est pas moins empreinte d'un certain pragmatisme économique. Il me faudra également analyser la position du canton du Valais : quel choix fait-il entre la sauvegarde d'un symbole national et les enjeux économiques non négligeables du projet ? J'essayerai aussi de déterminer quel est l'écho de cette problématique auprès du Département fédéral des chemins de fer. Je tenterai également de déterminer la réaction des

¹³ Bovet Ernest, «Nationalité» in *Wissen und Leben*, bd IV, 1^{er} avril – 15 septembre, 1909, p. 441

concessionnaires faces à ces critiques et comment ceux-ci se situent par rapport à la question de l'identité nationale. Il faudra également montrer quelle est la place laissée libre à un discours en faveur du projet. De manière plus générale, il s'agira de comprendre pourquoi la majorité des oppositions aux chemins de fer se concentrent au tournant du siècle.

2. Méthodologie :

Le rejet du chemin de fer du Cervin ainsi que de celui des Diablerets a déjà été en partie étudié par Alain Clavien dans un article paru en 1992 dans l'ouvrage *Le Valais et les étrangers XIXe-XXe*¹⁴, et par Wolfgang König dans son ouvrage *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939* paru en 2000¹⁵. La démarche a donc consisté tout d'abord à dépouiller les fonds des demandes de concession qui s'y rapportaient.¹⁶¹⁷

Ensuite, j'ai recherché d'autres demandes de concession pour lesquelles y aurait eu des oppositions pour des raisons esthétiques. Cette recherche s'est surtout effectuée à travers le dépouillement des *Messages du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale* dans la *Feuille fédérale* concernant l'octroi des demandes de concession pour des chemins de fer touristiques. Mais cette recherche s'est avérée peu concluante : le Conseil fédéral ne publie pas de message lorsque les projets ont été abandonnés. C'est le cas pour la demande de concession pour le chemin de fer du Cervin ainsi que pour celui des Diablerets.

Le dépouillement systématique du bulletin du Heimatschutz de 1905 à 1914 et le dépouillement de la revue *Alpina*- le Bulletin officiel du Club alpin suisse- de 1893 à 1914, m'a aidé à compléter cette recherche de projets critiqués. Les demandes de concession qui ont pu être recensées sont au nombre de sept. Il ne faut cependant pas considérer cette liste comme exhaustive :

- Un chemin de fer sur la Jungfrau (1889)¹⁸, BE
- Un funiculaire entre la rive du Lac des Quatre Cantons et le Seelisberg (1886), UR
- Un funiculaire du Sändli au Seelisberg (1901), UR
- Un funiculaire entre la chapelle de Guillaume Tell au bord du lac d'Uri et l'hôtel Tellsplatte sur l'Axenstrasse (1905), UR
- Un funiculaire de Zermatt au Cervin (1906), VS
- Un chemin de fer à voie étroite de Grindelwald à Meiringen par la Grande Scheidegg avec un embranchement jusqu'au Faulhorn (1907), BE
- Un chemin de fer de Gryon au Diablerets (1910), VD

Après avoir dressé cette liste, une première sélection a été faite en fonction de l'importance de la polémique que ces projets ont suscitée. Trois lignes ressortent plus

¹⁴ Clavien Alain, op. cit., pp. 247-268

¹⁵ König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000

¹⁶ E 53, n° 7467, bd. 585, « Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn)»; E 53, n° 15140, bd. 726, « Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn)»; E 8100 (B), 1974/49, bd. 29, «Matterhornbahn»

¹⁷ E 53, n° 7524, bd. 590, « Gryon-Sommet des Diablerets »

¹⁸ Date de la demande de concession

particulièrement. Il s'agit des projets de la chapelle de Tell, du Cervin et des Diablerets. Une seconde phase a consisté à dépouiller la presse quotidienne ainsi que la presse spécialisée par rapport à ces trois concessions. Les quotidiens qui ont été dépouillés sont : *La Gazette de Lausanne*, *le Journal de Genève*, *La Liberté de Fribourg*, *Le Confédéré*, *Der Bund*, *Die Neue Zürcher Zeitung*, *Der Grütli*. Pour ce qui est de la presse spécialisée, j'ai dépouillé en plus du bulletin du Club alpin et du Heimatschutz déjà cités, les revues *Wissen und Leben*, *La Semaine Littéraire*, *Die Schweizerische Bauzeitung* et *Le Bulletin technique de la Suisse romande*. Les résultats du dépouillement sont très différenciés selon les revues et selon les projets. Des journaux ont beaucoup publié sur certains projets, et en ont complètement occulté d'autres.

Toutefois, vu la masse d'informations récoltées, il s'est avéré plus pertinent de se focaliser sur un projet en particulier. D'après le choix de ma problématique et l'importance de la polémique qu'elle a suscitée, *l'Affaire du Cervin*, était pour ma part le choix le plus judicieux ; les autres concessions venant en complément.

3. Difficultés :

- a) Evaluer la réelle ampleur et l'impact du discours des opposants au projet du Cervin dans les milieux intellectuels ; sur la population ; et auprès des autorités fédérales. Le discours des opposants est très bien médiatisé dans la presse, mais comment juger de sa réception ?
- b) Trouver de la documentation concernant les partisans du projet qui semblent vouloir rester muet sur l'affaire.
- c) Trouver qui se cachent derrière les concessionnaires Xaver Imfeld et Henri Gollier :
 - a. Milieux bancaires
 - b. Milieux hôteliers

Dans les fonds dépouillés aux Archives fédérales pour le chemin de fer du Cervin, aucun de ces milieux n'apparaissent.

- d) Faire évoluer la problématique et définir les priorités pour la suite de la recherche.

Les oppositions aux chemins de fer touristiques de montagne en Suisse ou l'affirmation de l'identité nationale (1890-1914) : *l'affaire du Cervin*

Plan provisoire:

1. Introduction :

- 1.1. Justification du choix du sujet et de la périodisation
- 1.2. Méthodologie

2. Le développement du tourisme et des chemins de fer de montagne (1890-1914) :

- 2.1.1.1. Les progrès en matière d'adhérence
- 2.1.1.2. Les liens entre tourisme et chemins de fer

2.2. Vers une prise de conscience :

- 2.2.1. La création du Heimatschutz

3. L'affaire du Cervin ou l'identité nationale menacée:

- 3.1.1. Les demandes de concession :
 - 3.1.1.1.1. L. Heer-Béatrix
 - 3.1.1.1.2. Xaver Imfeld et Henri Golliez

3.1.2. La polémique :

- 3.1.2.1. Présentation des opposants au projet :
 - 3.1.2.1.1. Le Heimatschutz : Ernest Bovet
 - 3.1.2.1.2. Le Club alpin suisse
 - 3.1.2.1.3. Les scientifiques : Raymond de Girard
 - 3.1.2.1.4. Les artistes : Albert et Charles-Marius Gos
 - 3.1.2.1.5. Gonzague de Reynold

3.1.3. Les arguments avancés :

- 3.1.3.1. Le rôle de la montagne dans l'affirmation identitaire
- 3.1.3.2. Paradoxe du discours des opposants : entre conservatisme et réalité économique:

3.1.4. Le point de vue de la presse

3.1.5. Le silence révélateur du Valais :

- 3.1.5.1.1. Le Grand Conseil Valaisan
- 3.1.5.1.2. *Le Confédéré*
- 3.1.5.1.3. Le Club Alpin : la section Monte Rosa et la famille d'hôteliers Seiler

3.1.6. Echo de l'affaire à l'étranger : *The London Times*

3.1.7. La réaction des concessionnaires

3.1.8. L'écho de l'affaire auprès des autorités fédérales :

- 3.1.8.1. La création d'un parc national

4. Conclusion

Les oppositions aux chemins de fer touristiques de montagne en Suisse ou l'affirmation de l'identité nationale (1890-1914) : l'affaire du Cervin

Bibliographie

Fonds d'archives dépouillés :

E 53, n° 7467, bd. 585, « Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn): Konzessionsgesuch (allgemeiner Bericht, Längenprofil, Übersichtsplan, Plan der Stationsanlage am Gipfel) von L. Heer-Bétrix aus Biel und X. Imfeld aus Zürich mit Botschaft und Bundesbeschluss, 1890-1892 »

E 53, n° 13589, bd. 1012, « Tellsplatte-Axenstrasse: Konzessionsgesuch (Übersichtsplan, Situationsplan, Längenprofil, allgemeiner und technischer Bericht, Kostenvoranschlag) des J.P. Ruosch in Tellsplatte, 1905-1908 »

E 53, n° 15140, bd. 726, « Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn): Konzessionsgesuch für die Strecke Zermatt-Klubhütte (Zahnradbahn) und Klubhütte-Matterhorn (Drahtseilbahn) von Golliez aus Zürich (allgemeiner und technischer Bericht, Kostenvoranschlag, Übersichtsplan, Situationsplan) und verschiedene Einsprachen (Heimatschutz, Schweizerische Naturschutzkommission, Schweizer. Naturforschende Gesellschaft) 1906-1914 »

E 53, n° 7524, bd. 590, « Gryon-Sommet des Diablerets: Konzessionsgesuch (Situationsplan, technischer Bericht, Kostenvoranschlag, Längenprofil) von den Herren Amiguet aus Gryon und Erteilung der Konzession; Protestschreiben gegen den Bau der Strecke 1910-1915 »

E 8100 (B), 1974/49, bd. 29, « Matterhornbahn »

Archives Cantonales du Valais, fonds du Département des Transports, de l'Équipement et de l'Environnement (DTEE)

Sources imprimées :

La Feuille fédérale :

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le refus de la concession pour un chemin de fer funiculaire de la rive du Lac des Quatre-Cantons au Seelisberg (Du 12 avril 1887) » in la *Feuille fédérale*, vol. 1, cahier n° 19, 1887, pp. 879-882

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à la concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont Cervin (Du 30 janvier 1892) » in la *Feuille fédérale*, vol. 1, cahier n° 5, 1892, pp. 506-525

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le refus de la concession pour un chemin de fer funiculaire du Sändli au Seelisberg (Du 25 octobre 1901) » in la *Feuille fédérale*, vol. 4, cahier n° 47, 1901, pp. 853-858

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer funiculaire électrique de la chapelle de Tell (débarcadère) à la route de l'Axen (hôtel Tellsplatte), (Du 6 avril 1906) » in la *Feuille fédérale*, vol. 2, cahier n° 16, 1906, pp. 909-914

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Grindelwald à Meirigen par la Grande Scheidegg, avec embranchement éventuel de Gadenstatt à l'Ofni, et d'un chemin de fer à voie étroite de la Grande Scheidegg au Faulhorn (Du 3 juin 1907) » in la *Feuille fédérale*, vol. 4, cahier n° 25, 1907, pp. 605-624

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Confédération à l'établissement d'un parc national suisse dans la basse Engadine, canton des Grisons. (Du 9 décembre 1912) » in la *Feuille fédérale*, vol. 5, cahier n° 51, 1912, pp. 445-455

La presse:

***Alpina* :**

[s.a.], « Un chemin de fer sur le Cervin » in *Alpina*, n° 3, 15 Mars 1907

Communications du Comité Central, « Chemin de fer du Cervin » in *Alpina*, n° 5, 1^{er} Avril 1907

Imfeld Xaver, « Matterhornbahn » in *Alpina*, n° 5, 1^{er} Avril 1907

[s.a.], « Matterhornbahn », in *Alpina*, n° 7, 1^{er} Mai 1907

Communications du Comité Central, « Chemin de fer du Cervin » in *Alpina*, n° 12, 15 Juillet 1907

***Die Neue Zürcher Zeitung* :**

A. H., « Zur Matterhornbahn » in die *Neue Zürcher Zeitung*, n° 80, 21 Mars 1907

[s.a.], « Heimatschutz » in die *Neue Zürcher Zeitung*, n° 128, 10 Juin 1907

***Heimatschutz, Bulletin de la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque* :**

Bovet Ernest, « Le Cervin » in *Heimatschutz*, cahier n° 6, Juin 1907

***La Gazette de Lausanne* :**

Seipple Paul, « Cauchemar » in *La Gazette de Lausanne*, n° 20, 25 Janvier 1897

Burnat-Provins Marguerite, « Les Cancers » in *La Gazette de Lausanne*, n° 65, 17 Mars 1905

Gos Charles-Marius-E., « Un ascenseur au Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 11, 14 Janvier 1907

[s.a]¹⁹, « Le funiculaire du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 57, 8 Mars 1907

[s.a.], « L'ascension du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 59, 11 Mars 1907

[s.a.], « Le funiculaire du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 70, 23 Mars 1907

[s.a.], « Le chemin de fer du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 92, 19 Avril 1907

[s.a.], « Chronique valaisanne. Le Club alpin à Sion-Le Cervin-Nos Gyms » in *La Gazette de Lausanne*, n° 131, 5 Juin 1907

Bovet Ernest, « A propos du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 132, 6 Juin 1907

¹⁹ Sans auteur

Golliez Henri, « Pour le Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 135, 10 Juin 1907

Bovet Ernest, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 138, 13 Juin 1907

Lang Ernst, « Lettre au rédacteur », in *La Gazette de Lausanne*, n° 138, 13 Juin 1907

Golliez Henri, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 142, 18 Juin 1907

Leuzinger H., « Le Cervin et le Club alpin valaisan » in *La Gazette de Lausanne*, n° 143, 19 Juin 1907

[s.a.], « Pour le Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 154, 2 Juillet 1907

Godet Philippe, « Cause profonde » in *La Gazette de Lausanne*, n° 40, 18 Février 1908

La Liberté, Fribourg :

[s.a.], « Un chemin de fer au Mont-Cervin » in *La Liberté*, n° 5, 7 Janvier 1907

[s.a.], « Le chemin de fer du Cervin » in *La Liberté*, n° 69, 23 Mars 1907

[s.a.], « M. le professeur de Girard et le Cervin » in *La Liberté*, n° 89, 18 avril 1907

De Girard Raymond, « Pour le Cervin » in *La Liberté*, n° 144, 25 Juin 1907

[s.a.], « Le Cervin » in *La Liberté*, n° 145, 6 Juillet 1907

De Reynold Gonzague, « Le respect de la nature. A propos du Cervin » in *La Liberté*, n° 159, 12 Juillet 1907

De Girard Raymond, « Le Chemin de fer du Cervin » in *La Liberté*, n° 168, 23 Juillet 1907

[s.a.], « Chemin de fer du Cervin » in *La Liberté*, n° 222, 25 septembre 1907

La Semaine Littéraire:

Bovet Ernest, « Le Cervin » in *La Semaine Littéraire*, n° 698, 18 Mai 1907

Le Confédéré :

[s.a.], « Au Mont Cervin en chemin de fer » in *Le Confédéré*, n° 4, 12 Janvier 1907

[s.a.], « Le Chemin de fer au Cervin » in *Le Confédéré*, n° 7, 23 Janvier 1907

[s.a.], « Club Alpin et guides » in *Le Confédéré*, n°46, 8 Juin 1907

[s.a.], « Société du Heimatschutz » in *Le Confédéré*, n° 47, 12 Juin 1907

[s.a.], « Le Cervin » in *Le Confédéré*, n° 55, 10 Juillet 1907

Le Journal de Genève :

[s.a.], « Chemins de fer de montagne » in *Journal de Genève*, n° 152, 5 Juin 1907

[s.a.], « Heimatschutz » in *Journal de Genève*, n° 158, 11 Juin 1907

***The London Times* :**

Conway Martin, « A Railway up the Matterhorn » in *The London Times*, 25 Janvier 1907

Lefroy William, « A sordid Invasion. To the Editor of the Times » in *The London Times*, 2 Avril 1907

[s.a.], « The Proposed Matterhorn Railway » in *The London Times*, 22 Octobre 1908

[s.a.], « Preservation of Swiss Natural Beauty » in *The London Times*, 28 Octobre 1909

***Wissen und Leben*:**

Bovet Ernest, « Réflexions d'un Homo Alpinus » in *Wissen und Leben*, bd. III, 1er octobre 1908-15 mars 1909, pp. 296-299

Bovet Ernest, « Nationalité » in *Wissen und Leben*, bd. IV, 1er avril 1909-15 septembre 1909, pp. 431-445

Littérature secondaire :

Bergier Jean-François, *Naissance et croissance de la Suisse industrielle*, Francke, Berne, 1974

Bergier Jean-François, *Histoire économique de la Suisse*, Payot, Lausanne, 1984

Bergier Jean-François, *Montagnes, fleuves, forêts dans l'histoire. Barrières ou lignes de convergences ?*, Scripta Mercaturae, St-Katharinen, 1989

Boyer Marc, *Le tourisme*, Editions du Seuil, Paris, 1972

Büttiker Georges, *Ernest Bovet 1870-1941*, Helbing und Lichtenhahn, Basel, 1971

Clavien Alain, *Les Helvétistes. Intellectuels et politique en Suisse romande au début du siècle*, Editions d'en bas, Lausanne, 1993

Crettaz Bernard, Detraz Christine (dir.), *Suisse, mon Beau Village. Regards sur l'exposition nationale de 1896*, [s.é], Genève, 1983

Crettaz Bernard, Michaelis-Germanier Juliette, *Une Suisse miniature ou les grandeurs de la petitesse*, Musée d'ethnographie de Genève, Genève, 1984

Dupont Patricia, Frey Sabine, *Un paradis encadré. La fonction du tourisme à Vevey et Montreux 1880-1914*, Mémoire de licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Faculté des Lettres, Université de Lausanne, Lausanne, 1989

Frönlich Martin, Müller Eduard, *Grütli, Rocher de Schiller, Chapelle de Tell : monuments nationaux au lac d'Uri*, SHAS, Berne, 1991

Jost Hans Ulrich, *Les Avant-gardes réactionnaires. La naissance de la nouvelle droite en Suisse, 1890-1914*, Editions d'en bas, Lausanne, 1992

Gaulis Louis, Creux René, *Pionniers suisses de l'hôtellerie*, Editions de Fontainemore, Paudex, 1975

Guichonnet Paul (dir.), *Histoire et civilisations des Alpes*, vol.1-2, Editions Payot-Lausanne, 1980

Hefti Walter, *Zahnradbahnen der Welt. Anlagen, Loks und Triebwagen im Bild Typenskizzen mit Datentabellen*, Birkhäuser Verlag, Bale, 1971

Kaeser Marc-Antoine, *Les Lacustres. Archéologie et mythe national*, PPUR, Lausanne, 2004

König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000

Le Dinh Diana, *Le Heimatschutz, une Ligue pour la Beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de Licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Université de Lausanne, Lausanne, 1992

Marchal Guy P, Mattioli Aram (dir.), *La Suisse imaginée. Bricolages d'une identité nationale*, Chronos Verlag, Zürich, 1992

Marchal Guy P., *Schweizer Gebrauchsgeschichte. Geschichtsbilder, Mythenbildung und nationale Identität*, Schwabe Verlag, Basel, 2006

Monnier Sabrina, *Ami Chessex (1840-1917)*, Mémoire de licence, François Jequier et Liliane Desponds (dir.), Faculté des Lettres, Université de Lausanne, 2003

Moser Patrick, *So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht. Projektierung und bau der Jungfraubahn*, Chronos, Zürich, 1997

Siegenthaler Hansjörg (dir.), *Statistique historique de la Suisse*, Chronos, Zürich, 1996

Tissot Laurent, *Naissance d'une industrie touristique : les Anglais et la Suisse au 19^e siècle*, Payot, Lausanne, 2000

Thiesse Anne-Marie, *La création des identités nationales. Europe XVIIIe-XXe siècles*, Editions du Seuil, Paris, 1999

Thiessing René, Dupuis Henri (dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947 : les chemins de fer de montagne 1871-1964. Les moyens de transport pour le trafic urbain et de banlieue 1862-1964*, tome n° 5, Delachaux et Niestlé S.A., Neuchâtel, 1965

Walter François, *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIIIe siècle à nos jours*, Zoé, Genève, 1990

Articles :

Arlettaz Gérard, « Démographie et identité nationale (1850-1914). La Suisse et la question des étrangers » in *Etudes et Sources*, n° 11, 1985, pp. 83-168

Arlettaz Gérard, « Aux origines de la question des étrangers en Suisse » in *Passé Pluriel. En hommage au professeur Roland Ruffieux*, Bernard Prongué et alii (dir.), UEF, Fribourg, 1991, pp. 179-189

Bairoch Paul, « Economie suisse dans le contexte européen 1913-1939 » in *Revue historique vaudoise*, n° 4, 1984, pp. 468-497

Bairoch Paul, « Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours » in *Revue suisse d'histoire*, vol. 33, 1989, pp. 35-57

Bairoch Paul, « La Suisse dans le contexte international au XIXe et XXe siècles » in Paul Bairoch, Martin Körner, *La Suisse dans l'économie mondiale*, Librairie Droz, Genève, 1990, pp. 103-141

Bourdeau Philippe, « Guide de haute montagne, Territoire et identité » in *Revue de géographie alpine*, hors série, 1991, pp. 175-176

Boyer Marc, « Les Alpes et le tourisme » in *Histoire des Alpes*, n° 9, 2004, pp. 19-30

Clavien Alain, « Valais, identité nationale et *industrie des étrangers*, 1900-1914 » in *Le Valais et les étrangers XIXe-XXe*, Groupe valaisan de Sciences Humaines, Sion, 1992, pp. 247-268

Jost Hans-Ulrich, « La culture politique du petit Etat dans l'ombre des grandes puissances » in *Les « petits Etats » face aux changements culturels, politiques et économiques de 1750 à 1914*, D. Kosári (dir.), Prof. Hans Ulrich Jost, Lausanne, 1985, pp. 25-32

Loux Françoise, « Le regard des premiers guides de Chamonix sur la haute montagne » in *Le Monde Alpin et Rhodanien*, n° 1-2, 1988, pp. 187-195

Morand Marie-Claude, « Alpes à vendre » in *Gli Uomini e le Alpi*, Actes du colloque, Turin 6-7 oct. 1989, Daniele Jalla (dir.), Turin, 1991, pp. 283-294

Morand Marie-Claude, « Notre beau Valais : le rôle de la production artistique étrangère dans la construction de l'identité culturelle valaisanne » in *Le Valais et les étrangers XIXe-XXe*, Groupe valaisan de Sciences Humaines, Sion, 1992, pp. 219-246

Préau Pierre, « La métamorphose des Alpes par le tourisme » in *L'espace alpin et la modernité. Bilans et perspectives au tournant du siècle*, Daniel J. Grange (dir.), PUG, Grenoble, 2002, pp. 185-189

Ruffieux Roland, « La Suisse des radicaux (1848-1914) » in *Nouvelle Histoire de la Suisse et des Suisses*, Editions Payot, Lausanne, 1986, pp. 599-682

Tissot Laurent, « La conquête de la Suisse. Les agences de voyage et l'industrialisation du tourisme (1840-1900) » in Paul Bairoch, Martin Körner, *La Suisse et l'économie mondiale*, Librairie Droz, Genève, 1990, pp. 267-286

Tissot Laurent, « Du touriste au guide de montagne: la question de l'identité alpine (1850-1920) » in *L'espace alpin et la modernité. Bilans et perspectives au tournant du siècle*, Daniel J. Grange (dir.), PUG, Grenoble, 2002, pp. 289-300

Tissot Laurent, « L'industrie touristique dans ses dimensions technologiques et économiques » in *Construction d'une industrie touristique au 19^e et 20^e siècles. Perspectives internationales*, Laurent Tissot (dir.), Editions Alphil, Neuchâtel, 2003, pp. 15-22

Walter François, « La Montagne des Suisses. Invention et usage d'une représentation paysagère (XVIIIe-XXe) » in *Etudes rurales*, n° 121-128, 1991-1992, pp. 91-107

Walter François, « Lieux, paysages, espaces. Les perceptions de la montagne alpine du XVIIIe siècle à nos jours » in *Itinera*, n° 12, 1992, pp. 14-34

Zimmer Olivier, « In Search of Natural Identity : Alpine Landscape and the Reconstruction of the Swiss Nation » in *Comparative Studies in Society and History. An International Quarterly*, janvier 1998, vol. 40, n° 1, pp. 637-665