

## Genève et les membres du premier Conseil d'administration du TCS : un terreau fertile pour le développement du cyclisme

La ville de Genève s'impose au cours de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle comme un pôle helvétique en matière d'urbanisation et d'industrialisation (Perroux 2017). Le contexte genevois est donc prompt à la diffusion précoce du cyclisme en général vis-à-vis du reste de la Suisse : la pratique reste intrinsèquement liée à une modernité technologique, à un certain degré d'urbanisation et à l'essor d'une frange libérale, entrepreneuriale et urbaine de la bourgeoisie qui l'adopte largement<sup>6</sup>. Dans ce contexte, Genève voit d'ailleurs passer le nombre de bicyclettes sur son territoire de 900 en 1892 à 6500 en 1897 (Duc et Perroux 2012).

Le Vélo-Club de Genève, fondé en 1869, est la première association « vélocipédique » de Suisse. Elle organise des courses de grand-bis et de tricycles autour de la place de Plainpalais dès 1886<sup>7</sup>. Les vélocipédistes, puis les cyclistes genevois de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, se répartissent en sept principaux vélo-clubs : le Vélo-Club des Eaux-Vives (1885), le Bicycle-Club (1886), le Sport vélocipédique, les Joyeux vélocemen (1890), la Pédale de St-Gervais (1894), le Cyclophile genevois (1894) et la Rattrappe genevoise (1897)<sup>8</sup>. Ce foisonnement associatif voit la création en 1891 de l'Union Vélocipédique Genevoise (UVG) qui est alors l'unique association cycliste cantonale du pays. En 1892, la Fédération Vélocipédique Suisse, première tentative de fédération nationale présidée par Adrien Champion, membre du Bicycle-Club de Genève<sup>9</sup>, réunit l'UVG, la *Schweizerischer Velocipedisten Bund* et l'Union Vélocipédique de la Suisse romande. Ces deux dernières unions fédèrent, elles, des régions linguistiques plus larges et non des cantons, ce qui tend encore une fois à montrer le poids local de Genève dans le développement du cyclisme en Suisse au tournant du siècle. Au niveau des infrastructures, le vélodrome de Varembe qui ouvre ses portes en 1892 est, à notre connaissance, la première « piste permanente de vélocipèdes »<sup>10</sup> de Suisse. Le Vélodrome de la Jonction, inauguré

6 Tout comme ce contexte genevois est ensuite favorable au développement précoce, vis-à-vis du reste de la Suisse, de l'automobile (Duc 2017).

7 « Les débuts du cyclisme à Genève », *Almanach du Vieux Genève*, p. 9.

8 « Le banquet du Vélo-Club des Eaux-Vives », *La Pédale*, 27 janvier 1897, p. 2. et « Les débuts du cyclisme à Genève », *Almanach du Vieux Genève*, p. 10.

9 « Le banquet du Vélo-Club de Lausanne », *La Pédale*, 1896.

10 « Vélodrome », *Le Journal de Genève*, 31 janvier 1892, p. 6.

## er Conseil d'administration du développement du cyclisme

le la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle d'urbanisation et d'industrialisation et donc prompt à la diffusion précoce de la Suisse: la pratique reste intrinsèquement, à un certain degré d'urbaine, entrepreneuriale et urbaine de la ns ce contexte, Genève voit d'ailleurs territoire de 900 en 1892 à 6500 en

1869, est la première association «vélo-couruses de grand-bis et de tricycles au-». Les vélocipédistes, puis les cyclistes tissent en sept principaux vélo-clubs: Bicycle-Club (1886), le Sport vélo-), la Pédale de St-Gervais (1894), le ppe genevoise (1897)<sup>8</sup>. Ce foisonne- de l'Union Vélocipédique Genevoise cycliste cantonale du pays. En 1892, nière tentative de fédération nationale e du Bicycle-Club de Genève<sup>9</sup>, réunit Bund et l'Union Vélocipédique de la ions fédèrent, elles, des régions lin- s, ce qui tend encore une fois à mon- eloppement du cyclisme en Suisse au structures, le vélodrome de Varembe connaissance, la première «piste per- Vélodrome de la Jonction, inauguré

e favorable au développement précoce, vis-à- c 2017).

ch du Vieux Genève, p. 9.

», *La Pédale*, 27 janvier 1897, p. 2. et «Les Vieux Genève, p. 10.

*La Pédale*, 1896.

er 1892, p. 6.

quant à lui le 24 mai 1896, est un représentant emblématique de l'attrait accru du cyclisme à Genève<sup>11</sup>. Benjamin Henneberg et ses fils, une famille de marbriers propriétaire de terrains sur la friche de la Jonction<sup>12</sup>, sont à l'initiative de la construction qu'ils supervisent d'ailleurs. Avec sa buvette, son étang de patinage central et ses gradins disposés le long des virages visant à offrir au public «un spectacle fort attrayant»<sup>13</sup>, les Henneberg pensent d'emblée la piste comme un lieu d'agrément, de loisir et de spectacle sportif<sup>14</sup>.

Tous ces éléments témoignent de la précocité de la ville de Genève au niveau du développement du cyclisme en Suisse et permettent de comprendre l'avènement du TCS à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. L'étude des profils professionnels des quinze membres du premier Conseil d'administration de l'association permet d'ailleurs de la replacer dans le contexte particulier qui vient d'être décrit en questionnant tout d'abord l'appartenance sociale de ses effectifs. Gérard Duc, qui souligne la «filiation intense entre les deux types de mobilité individuelle que sont le cyclisme et l'automobilisme» durant la Belle Époque (2017: 26), note qu'avant la Première Guerre mondiale, les propriétaires d'automobile en Suisse sont –en plus des riches rentiers– soit des commerçants dont les affaires dépendent d'un moyen rapide de se mouvoir, soit des médecins qui doivent se déplacer pour aller voir leurs patients, soit encore des ingénieurs, «représentants d'une caste de techniciens», dont la profession est liée de près ou de loin à la modernité technique de leur moyen de transport (*Ibidem*).

Dans l'optique d'une filiation entre cyclistes et automobilistes, nous pouvons sans peine reporter les tendances professionnelles précédentes aux fondateurs du TCS. En effet, malgré la démocratisation progressive de la bicyclette qui s'opère à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et qui prend toute son ampleur durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle (Gaboriau 1991), le premier Conseil d'administration du TCS affiche un entre-soi presque exclusivement issu d'une bourgeoisie libérale et urbaine. La tendance se retrouve dans l'effectif de base: s'il y a effectivement, en 1896, quelques artisans et représentants d'une petite bourgeoisie besogneuse (serrurier, électricien, ferblantier, boulanger, boucher, employeur, appareilleur et sertisseur) parmi les 205 membres initiaux, notons l'absence d'ouvriers d'usine et surtout la surreprésentation des négociants,

11 «L'inauguration de la Jonction», *La Pédale*, 1896.

12 «Ouverture», *La Pédale*, 1896 et Catherine Courtiau, «Charles Henneberg», *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté le 19 mars 2020.

13 «A la Jonction», *La Pédale*, 1896.

14 *Idem*.

médecins, banquiers, avocats, régisseurs et ingénieurs<sup>15</sup>, une énumération qui résonne justement avec celle de Gérard Duc pour l'automobile en Suisse avant la Première Guerre mondiale (voir tableau ci-dessous).

Premier Conseil d'administration du TCS (1896)

Prénom, nom	Profession	Commission de travail (TCS)
Frédéric Raisin 1851-1923	Avocat	Contentieux Circulation et transports
François de l'Harpe	Banquier	Circulation et transports
John Ramel 1850-1926	Agent de change	Circulation et transports
Jean Diodati	Agent de change	Circulation et transports
Charles Binet	Banquier	Comptes
Antoine Bastard 1848-1935	Banquier	Comptes
Arnold Tëron 1862-1924	Régisseur	Comptes
Charles Bastard 1853-1924	Fabricant	Technique
Marc Camoletti 1857-1940	Architecte	Technique
A. Güpfer	Dessinateur	Technique
Aimé Schwob 1864-1926	Médecin	Revue du TCS
Henry Kündig 1868-1930	Libraire et imprimeur	Revue du TCS
Henry Schauenberg 1868-1925	Sapeur-pompier	Délégués
William d'Illin	Photographe	Délégués
Arthur Reymond	Négociant	Délégués

Sources: *Revue du TCS* (1<sup>er</sup> octobre 1896, p. 2-3), *Dictionnaire historique de la Suisse* (DHS), index numérique biographique des personnalités genevoises (Bibliothèque des Bastions), Archives en ligne de *Le Temps*.

15 «Liste des membres du TCS – Membres à vie – Membres fondateurs», *Revue du TCS*, 1<sup>er</sup> octobre 1896, p. 13-15.

et ingénieurs<sup>15</sup>, une énumération  
 rd Duc pour l'automobile en Suisse  
 tableau ci-dessous).

	Commission de travail (TCS)
	Contentieux Circulation et transports
	Circulation et transports
	Circulation et transports
	Circulation et transports
	Comptes
	Comptes
	Comptes
	Technique
	Technique
	Technique
	Revue du TCS
neur	Revue du TCS
	Délégués
	Délégués
	Délégués

, Dictionnaire historique de la Suisse (DHS),  
 is genevoises (Bibliothèque des Bastions),

– Membres fondateurs», *Revue du TCS*, 1<sup>er</sup>

Notons encore que la gouvernance du TCS est pour longtemps uniquement masculine. Si les femmes sont admises en tant que membres au sein de l'association, le patriarcat y est manifeste puisque la *Revue* rappelle que «les dames sont admises à faire partie du T.-C.S. [uniquement si elles sont] présentées par leur mari, leur père ou leur frère»<sup>16</sup>.

Les savoir-faire professionnels des premiers dirigeants du TCS sont réinvestis bénévolement en tant qu'outil pour le développement de l'association<sup>17</sup> (voir tableau), ceci afin d'en poursuivre la visée officielle et de répondre au cahier des charges exposé par Charles Bastard lors de l'Assemblée constitutive. Il y a des correspondances notables entre la répartition des membres du Conseil d'administration dans les différentes commissions de travail établies en 1896 et leur profession. Ainsi, le président et avocat Frédéric Raisin se retrouve aux «contentieux» et à la «circulation et transports», deux domaines nécessitant des compétences juridiques. La commission des «comptes» regroupe deux banquiers et un régisseur, tandis que la «circulation et transports» est complétée par deux agents de change qui peuvent apporter leurs connaissances en matière de change et de régimes douaniers. La commission «technique» est composée uniquement de professions relevant justement de cette dernière (fabricant, architecte et dessinateur). La commission «Revue», qui peut être définie comme le comité de rédaction de l'organe officiel du TCS, est composée d'Henry Kündig, libraire et imprimeur à Genève, et du Docteur Aimé Schwob, figure importante des premiers développements du milieu sportif genevois, notamment au niveau du cyclisme et du football (Gogniat 2019). En 1897, à côté de son activité de médecin et alors qu'il préside le Bicycle-Club de Genève, il cofonde et dirige le journal *La Suisse sportive*. Cet élément, couplé à sa présence dans la direction de la *Revue du Touring-Club Suisse*, laisse supposer de bonnes compétences rédactionnelles et éditoriales. À noter encore que Charles Binet, bien qu'à la commission des comptes en sa qualité de banquier, est aussi un acteur du milieu sportif genevois: il fonde le journal *L'Union sportive* en 1892, répertorié comme le premier imprimé romand dédié au sport, et organise des courses pédestres et cyclistes dans la région genevoise (Schubiger 1945).

Si le TCS rejette la compétition cycliste, sa première gouvernance n'est donc toutefois pas totalement imperméable au mouvement des sports qui se développe parallèlement à Genève. L'intérêt pour la mobilité cycliste en géné-

16 «Notes et informations», *Revue du TCS*, décembre 1897.

17 Les membres du Conseil d'administration ne sont pas rémunérés pour leur activité associative.

ral reste cependant le point de convergence des membres du premier Conseil d'administration du TCS, un élément qui les amène d'ailleurs rapidement à interpeller les autorités publiques.

### L'Administration municipale genevoise à l'épreuve du développement du cyclisme associatif

La progressive diffusion du cyclisme au sein de la bourgeoisie urbaine (Gabouriau 1991), qui compose d'ailleurs une grande partie des effectifs premiers du TCS, nous amène à souligner maintenant le rapport de force entre l'Administration communale genevoise et des « citoyens-cyclistes » toujours plus nombreux et regroupés en association. Ceux-ci veulent alors faire valoir leurs intérêts auprès des collectivités publiques, notamment au niveau de l'amélioration de la circulation en ville et de l'aménagement des chaussées.

L'Union Vélocipédique Genevoise (UVG) est justement fondée dans le but d'adresser une pétition d'ensemble au service de police afin d'autoriser la circulation des bicyclettes à Genève<sup>18</sup>. Enfin, le TCS s'institue d'office en 1896 comme un groupe de pression cycliste. Devant le Conseil municipal genevois, Gustave Vaucher-Grasset, membre du Conseil administratif (exécutif), s'exprime alors en ces termes dans le compte rendu qu'il fait de l'exercice 1897 du service de la voirie dont il est en charge :

Il y a lieu de mentionner ici le développement considérable qu'a pris, à Genève comme partout, l'exercice du cyclisme et les exigences nouvelles qui en sont la conséquence. Groupés en association, les adeptes de ce sport s'unissent volontiers pour faire parvenir aux administrations publiques et à la presse l'écho de leurs doléances et de leurs revendications<sup>19</sup>.

Pour illustrer ces « doléances » et « revendications », nous pouvons mentionner la pétition que le TCS adresse au Conseil municipal le 14 juin 1898, ceci sur le modèle de celle déjà envoyée quelques mois seulement après sa création en 1896<sup>20</sup>. Le président Frédéric Raisin y fait entre autres état des « nombreuses réclamations » qui sont parvenues à l'association sur ce qu'il désigne comme

18 « Deux mots sur l'U.V.G », *La Suisse Sportive*, 27 avril 1897, p. 1.

19 Compte rendu de l'Administration municipale de la ville de Genève pendant l'année 1897, avril 1898, p.155-56.

20 « Nouvelles Genevoises », *Le Vélosport suisse*, 6 novembre 1896, p. 1.

ence des membres du premier Conseil  
qui les amène d'ailleurs rapidement à

voise à l'épreuve du  
iatif

sein de la bourgeoisie urbaine (Gabo-  
e grande partie des effectifs premiers  
tenant le rapport de force entre l'Ad-  
des « citoyens-cyclistes » toujours plus  
Ceux-ci veulent alors faire valoir leurs  
es, notamment au niveau de l'amélio-  
ménagement des chaussées.

(UVG) est justement fondée dans le  
au service de police afin d'autoriser  
8. Enfin, le TCS s'institue d'office en  
cycliste. Devant le Conseil municipal  
embre du Conseil administratif (exé-  
ns le compte rendu qu'il fait de l'exer-  
est en charge :

ent considérable qu'a pris, à Genève comme  
s nouvelles qui en sont la conséquence. Grou-  
inissent volontiers pour faire parvenir aux ad-  
de leurs doléances et de leurs revendications<sup>19</sup>.

lications », nous pouvons mentionner  
il municipal le 14 juin 1898, ceci sur  
s mois seulement après sa création en  
ait entre autres état des « nombreuses  
sociation sur ce qu'il désigne comme

, 27 avril 1897, p. 1.

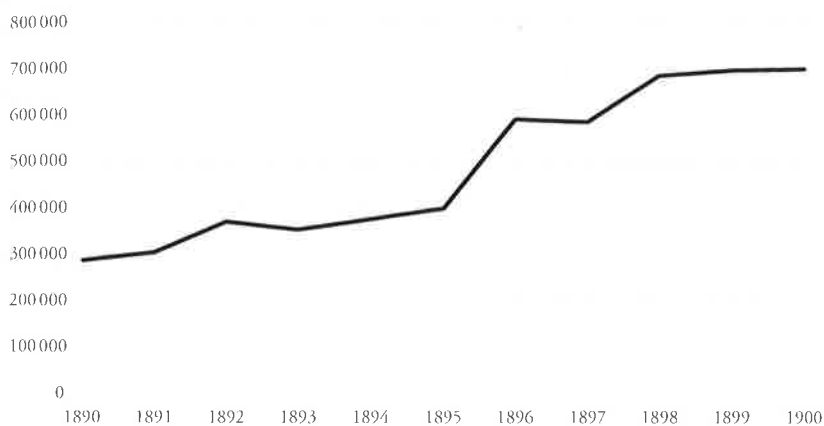
ipale de la ville de Genève pendant l'année

5 novembre 1896, p. 1.

un manque d'entretien des chaussées et « prie l'Administration de la Ville de bien vouloir remédier le plus tôt possible à un état des choses qui est préjudiciable aux intérêts de la circulation en général [...] »<sup>21</sup>. On parle ici déjà de « circulation en général » et non pas de « circulation cycliste ». Ceci préfigure la place écrasante que va progressivement prendre l'automobile dans les préoccupations du TCS. L'Automobile Club de Suisse (ACS) est d'ailleurs créé en 1898, la même année que l'envoi de la pétition, par des membres du Conseil d'administration du TCS (Duc 2017).

Un regard sur l'évolution des dépenses annuelles de la voirie de la Ville de Genève entre 1890 et 1900 montre que les autorités ont répondu aux sollicitations des citoyens regroupés en associations cyclistes, ou qu'elles ont du moins dû réagir, bon gré mal gré, face à l'expansion de la mobilité individuelle que représente la bicyclette. Ce phénomène doit cependant être mis en parallèle avec l'essor du tramway dont le réseaux ferré « explose » à Genève à partir de 1862 – date de l'inauguration de la première ligne – pour atteindre « une densité unique en Europe » à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Perroux 2017).

Figure 1 : Dépenses annuelles du Service de la voirie de la Ville de Genève (1890-1891)



Source : Comptes présentés dans les comptes rendus de l'Administration municipale de la ville de Genève de 1890 à 1900

Le chiffre des dépenses est presque multiplié par 2,5 en 10 ans (voir figure 1). En effet, celui-ci passe de 289 200 francs en 1890 à 700 500 francs en 1900.

<sup>21</sup> Mémorial des séances du Conseil municipal de la ville de Genève, 17 juin 1898, p. 16.

En 1896, la voirie est le quatrième service communal le plus dispendieux derrière les amortissements et les intérêts (1 106 959 francs), l'éclairage et le chauffage à gaz (1 095 065 francs) ainsi que l'instruction publique (963 575 francs)<sup>22</sup>. De plus, de 1896 à 1899, elle requiert systématiquement l'allocation, en cours d'année, de budgets supplémentaires conséquents, signe que l'augmentation effective de ses charges dépasse les prévisions de l'Administration. Pour les années 1897, 1898 et 1899, les suppléments budgétaires qui sont alloués à la voirie sont les plus élevés de tous ceux votés<sup>23</sup>. La situation s'équilibre au début du XX<sup>e</sup> siècle ou du moins semble mieux anticipée par les pouvoirs publics puisqu'aucun budget supplémentaire ne doit être octroyé au service de la voirie durant les années 1900 et 1901.

Pour illustrer plus précisément la nature des dépenses liées au développement et à la modernisation des voies de circulation à Genève, nous pouvons encore citer Gustave Vaucher-Grasset. Par exemple, parmi les « causes très réelles de l'excédent de dépense »<sup>24</sup> de son service pour l'année 1892, ce dernier désigne d'un côté l'entretien coûteux et difficile du macadam qui a remplacé les pavés de la Vieille Ville et d'un autre côté certaines chaussées pourvues des voies de tramways qui perturbent l'écoulement des eaux. De même, il explique la grosse augmentation de 1896, qui voit les dépenses passer en une année de 401 000 francs à 593 200 francs, par d'importants travaux de réfection effectués notamment pour la remise à neuf des voies d'accès à l'Exposition nationale<sup>25</sup>. Enfin, comme l'indiquent, à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les mots de l'ingénieur Albert Odier qui succède à Gustave Vaucher-Grasset alors décédé, la bicyclette et son développement, replacés dans le contexte plus large de l'expansion des transports, deviennent des facteurs explicatifs de l'augmentation constante des dépenses de la voirie et des dépassements réguliers des budgets planifiés :

22 Compte rendu de l'Administration municipale de la ville de Genève pendant l'année 1897, mai 1897, p. 5.

23 Compte rendu de l'Administration municipale de la ville de Genève pendant l'année 1897, avril 1898, p. 7, pendant l'année 1898, mai 1899, p. 6, pendant l'année 1899, mai 1900, p. 5.

24 Compte rendu de l'Administration municipale de la ville de Genève pendant l'année 1892, mai 1893, p. 196.

25 Compte rendu de l'Administration municipale de la ville de Genève pendant l'année 1896, mai 1897, p. 237-38.

service communal le plus dispendieux  
 rêts (1 106 959 francs), l'éclairage et le  
 si que l'instruction publique (963 575  
 lle requiert systématiquement l'allocation  
 supplémentaires conséquents, signe que  
 dépasse les prévisions de l'Administration  
 1899, les suppléments budgétaires qui  
 évés de tous ceux votés<sup>23</sup>. La situation  
 du moins semble mieux anticipée par  
 get supplémentaire ne doit être octroyé  
 s 1900 et 1901.

nature des dépenses liées au développe-  
 le circulation à Genève, nous pouvons  
 . Par exemple, parmi les « causes très  
 son service pour l'année 1892, ce der-  
 eux et difficile du macadam qui a rem-  
 un autre côté certaines chaussées pour-  
 vent l'écoulement des eaux. De même,  
 1896, qui voit les dépenses passer en  
 00 francs, par d'importants travaux de  
 remise à neuf des voies d'accès à l'Ex-  
 ndiquent, à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle,  
 qui succède à Gustave Vaucher-Grasset  
 développement, replacés dans le contexte  
 ts, deviennent des facteurs explicatifs  
 nses de la voirie et des dépassements

unicipale de la ville de Genève pendant l'année

unicipale de la ville de Genève pendant l'année  
 98, mai 1899, p. 6, pendant l'année 1899, mai

unicipale de la ville de Genève pendant l'année

unicipale de la ville de Genève pendant l'année

Nous avons exposé dans nos précédents comptes rendus la situation nouvelle faite à l'Administration municipale par le fait des exigences sans cesse grandissantes qui résultent des progrès réalisés dans le domaine des moyens de transport, et en particulier de l'extension du cyclisme. Ces engins délicats et perfectionnés ne s'accommodent plus des chaussées cahotantes et rustiques tolérées il y a peu d'années encore. Ces faits nouveaux expliquent que l'administration de la voirie ait passé presque sans transition d'un mode de faire très économique à un train de maison beaucoup plus dispendieux qui étend son influence sur presque toutes les branches du service<sup>26</sup>.

L'essor de la mobilité cycliste, qui est instituée en bonne partie au sein du TCS, paraît être un élément parmi d'autres pour expliquer le « train de maison dispendieux » du service de la voirie genevoise à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ceci en particulier pour la hausse des dépenses qui a lieu entre 1897 et 1899. Cette période marque d'ailleurs l'âge d'or de l'attrait du cyclisme dans les rangs du TCS, la pratique tendant à se banaliser rapidement à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle, qui sera marqué par l'enthousiasme et les nouvelles luttes liés à l'automobile.

### Le TCS et les hôtels : partenariat houleux et portée territoriale de l'association

Si les revendications du TCS auprès de l'Administration communale genevoise mettent en lumière les enjeux du développement de la mobilité cycliste en ville, la mise en place d'un système de partenariats entre l'association et les hôteliers permet de mieux appréhender les premières dynamiques d'institutionnalisation du tourisme vélocipédique en Suisse voulue par le TCS, ainsi que d'en relativiser la portée nationale pourtant thématifiée dans les discours des dirigeants.

*L'Annuaire du TCS* est le principal support empirique de ce dernier chapitre. En plus de fournir des éléments administratifs (membres du Conseil d'administration, statuts et règlement intérieur), il est à envisager comme un véritable « kit » multi-usages pour cyclistes et constitue une source riche de par l'éventail d'informations qu'il fournit. D'un format très modeste qui tient dans une main, il vise à être emporté lors des excursions vélocipédiques.

<sup>26</sup> Compte rendu de l'Administration municipale de la ville de Genève pendant l'année 1899, mai 1900, p. 282.



La table des matières de l'édition 1900-1901 témoigne sous bien des aspects d'un guide de voyage cycliste synthétique. Elle contient les entrées suivantes : régimes douaniers de Suisse et des pays frontaliers, carte du TCS, distances kilométriques des principales routes de la Suisse et des propositions d'excursions majoritairement centrées sur Genève (« La Suisse en trois itinéraires combinés », « le Tour du Léman », « Genève-Chamonix »)<sup>27</sup>.

La partie « annuaire » à proprement parler nous intéresse particulièrement. En effet, les noms des localités y sont classés par ordre alphabétique et un système de pictogrammes signale pour chacune d'entre elles la présence d'une gare, d'un bureau de poste, de télégraphe ou de téléphone, d'un délégué affilié<sup>28</sup>, d'un mécanicien affilié, d'un photographe affilié, d'une boîte de réparation, d'un garage automobile et d'un dépôt d'essence<sup>29</sup>. Des pictogrammes spécifiques fournissent, eux, la liste des hôtels affiliés ainsi que le prix des chambres, du petit déjeuner, du déjeuner, du dîner et du vin dans ces derniers.

Durant les premières années du TCS, le ton adopté à propos des partenaires d'hôtels est peu conciliant, voire offensif. En effet, pour figurer dans la liste de l'*Annuaire*, l'hôtelier doit s'engager à faire aux membres du club un rabais de 10% sur le prix déjà réduit accordé aux voyageurs de commerce<sup>30</sup>. Arthur Reymond, membre du premier Conseil d'Administration, brandit l'argument de la réciprocité :

Nous demandons aux hôteliers de nous faire une remise raisonnable sur leur tarif habituel et ce n'est que justice. En effet, nous faisons à ces messieurs gratuitement, dans notre *Revue mensuelle* et dans notre *Annuaire*, une réclame qu'ailleurs ils payeraient fort cher. D'un autre côté nous leur assurons une clientèle qui deviendra toujours plus nombreuse et qui, au lieu d'aller chez leur voisin concurrent, contribuera à la prospérité de leur établissement<sup>31</sup>.

Dans l'*Hôtel-Revue*, des voix s'élèvent rapidement contre ces exigences. Ainsi, l'article « Vélocipédistes et prix d'hôtels »<sup>32</sup>, émanant directement de la Société Suisse des Hôteliers (SSH), critiquent ouvertement la demande de réduction de 10% exigée par le TCS. Le touriste cycliste est aussi décrit par l'auteur

27 *Annuaire du Touring-Club Suisse*, 1900, p. 8.

28 Les délégués sont des représentants du TCS chargés de prêter assistance aux membres de passage dans leur localité.

29 Ces deux derniers pictogrammes ne figurent pas encore dans l'*Annuaire* de 1897.

30 « Vélocipédistes et prix d'hôtels », *Hôtel-Revue*, 25 février 1899, p. 1.

31 « La question des hôtels », *Revue du TCS*, 1er décembre 1896, p. 4.

32 « Vélocipédistes et prix d'hôtels », *Hôtel-Revue*, 25 février 1899, p. 1.

1900-1901 témoigne sous bien des aspects étique. Elle contient les entrées suivantes: pays frontaliers, carte du TCS, distances de la Suisse et des propositions d'excursions à Genève («La Suisse en trois itinéraires Genève-Chamonix») <sup>27</sup>.

ent parler nous intéresse particulièrement. sont classés par ordre alphabétique et un pour chacune d'entre elles la présence d'une gravure ou de téléphone, d'un délégué affilié, d'un photographe affilié, d'une boîte de réparation, d'un dépôt d'essence <sup>29</sup>. Des pictogrammes de des hôtels affiliés ainsi que le prix des déjeuner, du dîner et du vin dans ces der-

TCS, le ton adopté à propos des partenaires est offensif. En effet, pour figurer dans la revue, il faut s'engager à faire aux membres du club un prêt accordé aux voyageurs de commerce <sup>30</sup>. Le premier Conseil d'Administration, brandit

de faire une remise raisonnable sur leur tarif habituel. Nous faisons à ces messieurs gratuitement, dans notre revue, une réclame qu'ailleurs ils payeraient fort cher. La clientèle qui deviendra toujours plus nombreuse et concurrent, contribuera à la prospérité de leur éta-

ment rapidement contre ces exigences. Ainsi, les plaintes <sup>32</sup>, émanant directement de la Société des Touristes cyclistes, ont ouvert la demande de réduction. Le Touriste cycliste est aussi décrit par l'auteur

p. 8.  
TCS chargés de prêter assistance aux membres de

urent pas encore dans l'*Annuaire* de 1897.

*Revue*, 25 février 1899, p. 1.

*S*, 1er décembre 1896, p. 4.

*Revue*, 25 février 1899, p. 1.

comme un client peu rentable. En effet, pressé par la poursuite de son voyage, il mange et reste peu, ainsi «plus est grand le gain qu'il poursuit, plus est faible celui qu'il laisse à l'hôtel» <sup>33</sup>. De plus, ses manières et son allure sont souvent jugées peu avenantes pour les autres clients, en particulier à table:

Nous avons eu l'occasion, à plusieurs reprises, de voir arriver des vélocipédistes à l'hôtel en pleine table d'hôte, descendre de machine, s'essuyer légèrement le front ruisselant de sueur, entrer et se mettre à table parmi tous les autres dîneurs, tout cela est l'affaire d'une minute. Tenue: souliers couverts de poussière, culottes idem, tricot mouillé portant du côté gauche le monogramme traditionnel et obligatoire [du club cycliste]. C'est révoltant pour l'hôtelier et c'est révoltant pour les convives; les premiers intéressés seuls n'y voient rien d'extraordinaire et conservent tout leur sang-froid <sup>34</sup>.

Enfin, la SSH tend à relativiser le nombre de clients potentiels que représentent les touristes cyclistes du TCS qui avoisinent les 5 000 à la fin du siècle. Ils n'auraient pas la masse critique suffisante pour prétendre à des tarifs hôteliers préférentiels.

Les plaintes des hôteliers semblent être entendues rapidement par le TCS qui modère ses exigences à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, lors de l'Assemblée générale de 1899, le président Frédéric Raisin annonce l'établissement d'un nouveau contrat d'hôtels qui vise à donner satisfaction «en même temps aux hôteliers et aux sociétaires» <sup>35</sup>. La demande de rabais de 10% n'y figure d'ailleurs plus <sup>36</sup>: essayé, pas pu.

Pour terminer, il reste à étudier l'évolution temporelle du volume de contrats passés par le TCS avec des hôtels en Suisse. Parallèlement à cela, il faut aussi définir la proportion du dit volume vis-à-vis de l'ensemble des établissements du pays et sa répartition territoriale. Ainsi, le nombre total d'hôtels en Suisse s'élève à 1693 en 1894 et à 3585 en 1912 <sup>37</sup>. En 1897, 39 hôtels helvétiques sont affiliés au TCS <sup>38</sup>, ce qui représente – par extrapolation avec le total de 1894 – environ un hôtel sur 45. Le chiffre atteint son maximum en 1905 avec 201 affiliations et baisse déjà à 183 en 1912 <sup>39</sup>, ce qui correspond alors à un hôtel sur 20 dans le pays. Si cette proportion

33 *Ibidem*.

34 «Vélocipédistes et prix d'hôtels», *Hôtel-Revue*, 25 février 1899, p. 1.

35 «Assemblée générale du T.-C.S.», *Revue du TCS*, 1<sup>er</sup> mars 1899, p. 8.

36 *Annuaire du Touring-Club Suisse*, 1900, p. 24.

37 «M.2. Tourisme par canton en 1894, en 1912, en 1929 et en 1938: hôtels et lits d'hôtes», Statistiques historiques de la Suisse, <https://hssso.ch/fr/2012/m/2>, consulté le 10.01.2020.

38 Chiffre établi à partir de l'*Annuaire du TCS*, 1897.

39 Chiffres établis à partir de l'*Annuaire du TCS*, 1905 et 1912.

reste modeste, notons toutefois qu'elle a plus que doublé par rapport à 1897. À la fin de la Première Guerre mondiale, le nombre d'affiliations continue de diminuer (130 en 1918)<sup>40</sup>.

Le milieu de la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle constitue un certain âge d'or des partenariats entre le TCS et les hôtels, la période étant aussi celle d'une démocratisation marquée du tourisme vélocipédique durant laquelle la pratique n'est pas encore réellement concurrencée par l'automobile. Le nombre d'affiliation diminue déjà avant la Première Guerre mondiale et continue de baisser à la fin de celle-ci. Outre la problématique de la guerre en tant que frein à l'activité touristique, l'hégémonie progressive de l'automobile au TCS qui s'affirme à partir de 1917 (Duc 2016) est aussi un facteur explicatif<sup>41</sup>. En effet, l'automobile et la modification de la vitesse individuelle qu'elle induit relativise le besoin d'un réseau dense d'hôtels affiliés. En effet, si la bicyclette représente par excellence «un mode de transport rapide et personnel» (Studený 1995: 302) avant l'avènement de l'automobile, celle-ci permet désormais d'aller encore plus vite et minimise par conséquent le besoin de s'arrêter localement pour un même trajet.

Dans la mesure où les touristes cyclistes passent eux-mêmes les contrats – directement disponibles dans l'*Annuaire* – avec les hôteliers lors de leurs excursions, la répartition territoriale du réseau d'hôtels nous renseigne sur les principales tendances d'itinéraire au sein du TCS. Ainsi, le flux des touristes cyclistes est fortement, et pour plusieurs décennies, axé sur la Suisse romande, ceci malgré le fait que le club revendique rapidement une envergure nationale. En effet, lors de l'Assemblée générale de 1899, Frédéric Raisin presse les délégués d'agir «chacun sur le territoire qui lui est attribué, pour faire comprendre et aimer le Touring-Club qui n'est pas le Touring genevois comme on l'appelle dans certains milieux mal informés, mais bel et bien le Touring-Club Suisse»<sup>42</sup>. L'année 1905 est pourtant la seule sur 21 ans où il y a au moins un hôtel affilié au TCS dans chaque canton.

Parmi les hôteliers romands surreprésentés, ceux du Canton de Vaud sont particulièrement enclins à tisser des liens avec le TCS (voir figure 2)<sup>43</sup>, ce qui traduit une certaine logique de proximité.

40 Chiffre établi à partir de l'*Annuaire du TCS*, 1918.

41 Un des symboles forts de cette hégémonie est la disparition en 1921 du terme «tourisme vélocipédique» dans l'encart de présentation des buts officiels du TCS. Cette disparition préfigure aussi le changement de logo du club par lequel la circularité initiale de la roue de bicyclette est remplacée par celle du volant de l'automobile. *Annuaire du TCS*, 1921, p. 3.

42 «Assemblée générale du T.-C.S.», *Revue TCS*, 1<sup>er</sup> mars 1899, p. 10.

43 Nous n'avons malheureusement pas pu trouver les chiffres du nombre total d'hôtels par canton afin de pouvoir nuancer la figure 2 en termes de proportionnalité.

qu'elle a plus que doublé par rapport à 1897. Globalement, le nombre d'affiliations continue de

Le début du XX<sup>e</sup> siècle constitue un certain âge d'or pour les hôtels, la période étant aussi celle d'une explosion du tourisme vélocipédique durant laquelle la pratique est encouragée par l'automobile. Le nombre d'affiliations augmente pendant la Première Guerre mondiale et continue de baisser à la fin de la guerre en tant que frein à l'activité touristique de l'automobile au TCS qui s'affirme à partir de 1918. Un autre facteur explicatif<sup>41</sup>. En effet, l'automobile et le tourisme qu'elle induit relativise le besoin d'un itinéraire cycliste, si la bicyclette représente par excellence le « tourisme personnel » (Studeny 1995: 302) avant l'avènement de l'automobile. Le vélo permet désormais d'aller encore plus vite et de ne pas s'arrêter localement pour un même trajet. Les touristes cyclistes passent eux-mêmes les contrats d'affiliation – avec les hôteliers lors de leurs excursions – et le réseau d'hôtels nous renseigne sur les principes de fonctionnement du TCS. Ainsi, le flux des touristes cyclistes est principalement axé sur la Suisse romande, ceci malgré l'existence d'un réseau national. En effet, en 1899, Frédéric Raisin presse les délégués d'agir pour faire attribuer, pour faire comprendre et aimer le Touring Club Suisse genevois comme on l'appelle dans certains cantons, « bien le Touring-Club Suisse »<sup>42</sup>. L'année 1905 est l'année où il y a au moins un hôtel affilié au TCS dans tous les cantons. Les cantons surreprésentés, ceux du Canton de Vaud sont les plus liés avec le TCS (voir figure 2)<sup>43</sup>, ce qui est dû à sa proximité.

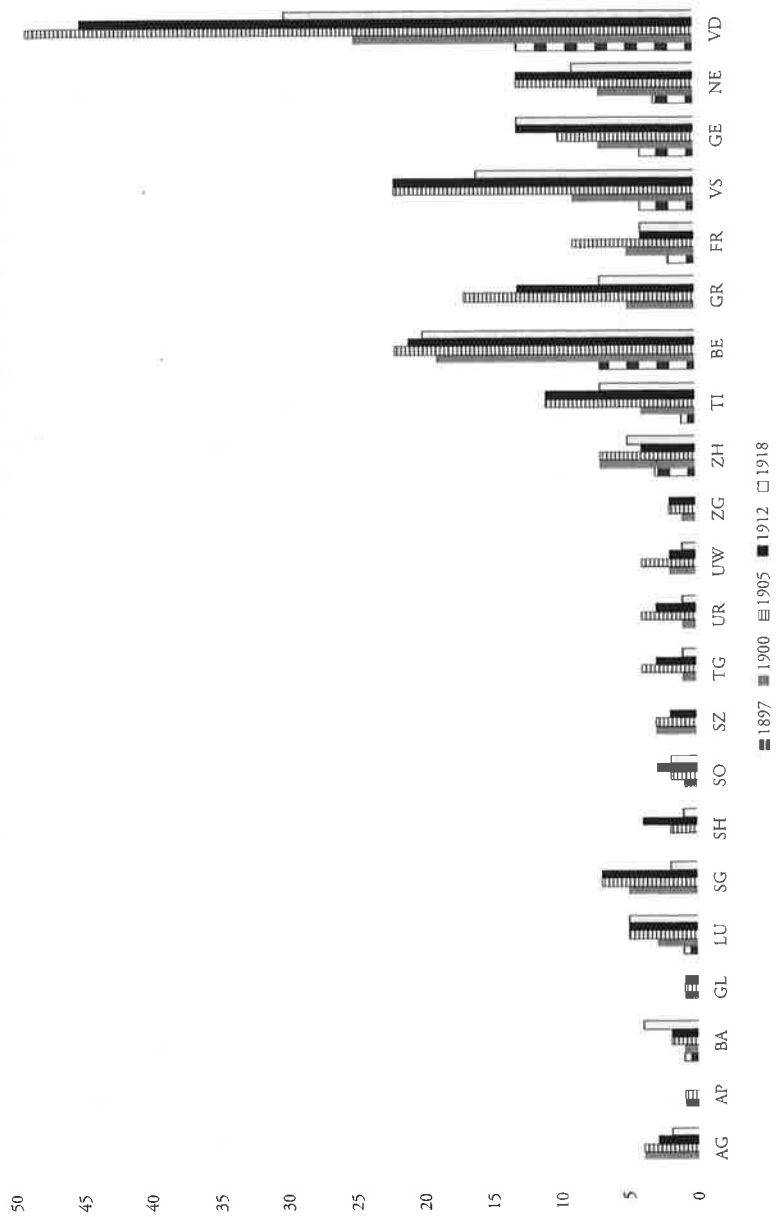
Le TCS, 1918.

La Première Guerre mondiale est la disparition en 1921 du terme « tourisme cycliste » dans la présentation des buts officiels du TCS. Cette disparition est due au développement du club par lequel la circularité initiale de la roue de l'automobile. *Annuaire du TCS*, 1921, p. 3.

*Revue TCS*, 1<sup>er</sup> mars 1899, p. 10.

On peut trouver les chiffres du nombre total d'hôtels par canton dans la figure 2 en termes de proportionnalité.

Figure 2: Nombre d'hôtels affiliés au TCS par canton (germanophone, italoophone, plurilingue et francophone) en 1897, 1900, 1905, 1912, 1918



Source: *Annuaire du TCS* 1897, 1900, 1905, 1912, 1918

En effet, les membres des premières années de l'association, majoritairement genevois, partent souvent de Genève pour faire des excursions de moyenne distance en Pays de Vaud et sont donc fortement susceptibles d'y passer une nuit.

Les cantons de Berne et du Valais s'immiscent notablement dans la tendance romande, ceci s'explique vraisemblablement de par leur bilinguisme, leur proximité et leur fort attrait touristique. S'ils sont visités dès 1897, il faut attendre 1900 pour que les membres du TCS fassent signer des contrats d'hôtels dans les Grisons, une destination moins accessible par route et chemins de fer, mais aussi bien représentée pour 1905 et 1912. Le pic de 1905 pour ce canton distant et alpin pourrait être expliqué par les avancées techniques en matière de bicyclette qui se diffusent au début du XX<sup>e</sup> siècle, telles que la roue libre, les changements de vitesses et les freins à patins (Bertho Lavenir 1997). Les pics de 1905 et 1912 dans le canton du Valais témoignent d'ailleurs eux aussi de l'affirmation du tourisme vélocipédique alpin, un phénomène qui s'inscrit dans le cadre des réductions négociées depuis 1904 par le TCS avec certains chemins de fer de montagne, à l'image du tarif préférentiel obtenu pour la ligne Viège-Zermatt en 1905<sup>44</sup>.

## Conclusion

Les buts initiaux du TCS semblent inclure le développement du tourisme vélocipédique dans celui de la mobilité cycliste. Les premières luttes engagées par le TCS au sujet de cette dernière se cantonnent à Genève, ville suisse pionnière dans l'expansion de la bicyclette et qui témoigne d'un fort dynamisme à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au niveau de son urbanisation et de son industrialisation. De fait, en plus d'être influencés par le proche et puissant voisin qu'est le TCF, les individus qui fondent le TCS en 1896, pour la plupart issus d'une frange entrepreneuriale et urbaine de la bourgeoisie genevoise, répondent manifestement à une demande inscrite dans un contexte régional spécifique. Notre collecte biographique, encore préliminaire et qui méritera de plus amples développements dans le futur, tend à montrer que ces

44 «Assemblée générale du T.-C.S.», *Revue du TCS*, 22 avril 1905.

ées de l'association, majoritairement pour faire des excursions de moyenne portée, fortement susceptibles d'y passer une

immissent notablement dans la tenue, probablement de par leur bilinguisme, que. S'ils sont visités dès 1897, il faut que le TCS fassent signer des contrats d'hébergement, moins accessible par route et chemins qu'en 1905 et 1912. Le pic de 1905 pour ce qui est de la fréquentation est illustré par les avancées techniques en matière de transport au début du XX<sup>e</sup> siècle, telles que la roue libre et les patins (Bertho Lavenir 1997). Les exemples du Valais témoignent d'ailleurs eux-mêmes de la bicyclette alpine, un phénomène qui a été encouragé depuis 1904 par le TCS avec l'obtention de l'image du tarif préférentiel obtenu

clure le développement du tourisme cycliste. Les premières luttes engagées se cantonnent à Genève, ville suisse romande et qui témoigne d'un fort dynamisme dans son urbanisation et de son influence régionale encouragés par le proche et puissant voisin que le TCS en 1896, pour la plupart des raisons urbaines de la bourgeoisie genevoise, de plus en plus inscrite dans un contexte régional, encore préliminaire et qui mériterait d'être étudié dans le futur, tend à montrer que ces

TCS, 22 avril 1905.

premiers dirigeants se mettent alors à l'œuvre en réinvestissant leurs propres savoir-faire professionnels.

En marge d'un processus de municipalisation qui voit la responsabilité du service public de plus en plus engagée dans l'urbanisation et la gestion des ressources énergétiques, le TCS se permet de faire pression sur le Conseil administratif de la Ville pour améliorer l'état des chaussées et des conditions de circulation, une demande qui s'inscrit dans une tendance à la hausse des dépenses du service de la voirie liée au développement d'autres moyens de transport tels que le tramway et à la modernisation des voies de communication.

Si l'activité du TCS est très centrée sur Genève au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, la rhétorique de l'association se veut nationale. Dans les faits, celle-ci est démentie par la répartition territoriale des partenariats passés entre les touristes cyclistes et les hôteliers. En effet, elle est très axée sur Genève et le reste de la Suisse romande, ceci même si la question du tourisme vélocipédique est encline à dépasser ce cadre strict de par les déplacements et la découverte territoriale qu'elle induit. La résistance des hôteliers face, d'une part, aux conditions contractuelles du TCS et, d'autre part, à une clientèle cycliste jugée peu désirable relativise l'implantation et l'influence du TCS au sein de l'industrie touristique suisse en place au début du XX<sup>e</sup> siècle et laisse à penser que l'association trouve réellement son plein poids national dans la promotion de l'automobile.

## Bibliographie

- Antoniazzi, F., 1996: *Le Touring Club Suisse au fil de cent événements 1896-1996*, Genève: TCS.
- Bertho Lavenir, C., 1997: «Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914», *Le Mouvement social*, 178: 69-87.
- Bertho Lavenir, C., 1999: *La Roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris: Odile Jacob.
- Drancourt, M., 1998: *Leçon d'histoire sur l'Entreprise de l'Antiquité à nos jours*, Paris: Presse Universitaire de France.

- Duc, G., Perroux, O., 2012: Une vision évolutive de la mobilité douce à Genève entre Belle Époque et aujourd'hui. Du dangereux vélocipède au vertueux vélo, *Les chemins de l'histoire*, 2: 24-28.
- Duc, G., 2017: *Une histoire de la mobilité à Genève: le centenaire du TCS Section Genève*, Genève: TCS.
- Gaboriau, P., 1991: «Les trois âges du vélo en France», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 29: 17-33.
- Guéry, A., 2003: «Institution: histoire d'une notion et de ses utilisations dans l'histoire avant les institutionnalismes», *Cahiers d'économie politique*, 44: 7-18.
- Gogniat, J., 2019: «Quand le ballon rond remplace le ballon ovale. Les pensionnats lémaniques et le non-développement du rugby en Suisse au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle», In Quin, G., Vonnard, P. et Jaccoud, C. (éds), *Des réseaux et des hommes. Participation de la Suisse à l'internationalisation du sport (1912-1972)*, Neuchâtel: Alphil, 23-50.
- Norcliffe, G., 2006: «Associations, Modernity and the Insider-citizens of a Victorian Highwheel Bicycle Club», *Journal of Historical Sociology*, 19: 121-50.
- Norcliffe, G., 2017: «National Identity, Club Citizenship, and the Formation of the Canadian Wheelman's Association, 1883-87», *Journal of Canadian Studies*, 51: 461-84.
- Paquier, S., 2008: «Développement international des industries de réseaux et construction d'une identité nationale: les cheminements technologiques et institutionnels des villes suisses vers un système stabilisé au XIX<sup>e</sup> siècle», *Métropolis*, 72-73: 13-26.
- Perroux, O., 2017: *Histoire de Genève. De la création du canton en 1814 à nos jours. Tome 3*, Neuchâtel: Alphil.
- Schubiger, C., 1945: «Sport, presse et radio», In Müller, J. R. (éd), *Stade suisse. Tome premier*, Zurich: M.S. Metz, 47-54.
- Schut, P. O., 2018: «Les innovations du Touring-Club de France dans le développement des sports d'hiver (1908-1914)», *Entreprise et histoire*, 93: 47-61.
- Studeny, C., 1995: *L'invention de la vitesse. France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris: Gallimard.
- Tissot, L. 2004: «À travers les Alpes: le Montreux-Oberland Bernois ou la construction d'un système touristique, 1900-1970», *Histoire des Alpes*, 9: 227-44.

vision évolutive de la mobilité douce à  
aujourd'hui. Du dangereux vélocipède au  
*histoire*, 2: 24-28.

mobilité à Genève: le centenaire du TCS

s du vélo en France», *Vingtième Siècle*.

toire d'une notion et de ses utilisations  
nnalismes», *Cahiers d'économie politique*,

n rond remplace le ballon ovale. Les pen-  
veloppement du rugby en Suisse au tour-  
G., Vonnard, P. et Jaccoud, C. (éds), *Des  
ion de la Suisse à l'internationalisation du  
lphil*, 23-50.

Modernity and the Insider-citizens of a  
ub», *Journal of Historical Sociology*, 19:

ntity, Club Citizenship, and the Forma-  
's Association, 1883-87», *Journal of Ca-*

international des industries de réseaux et  
onale: les cheminements technologiques  
vers un système stabilisé au XIX<sup>e</sup> siècle»,

ve. De la création du canton en 1814 à nos

e et radio», In Müller, J. R. (éd), *Stade  
S. Metz*, 47-54.

ons du Touring-Club de France dans le  
r (1908-1914)», *Entreprise et histoire*, 93:

la vitesse. France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle, Paris:

es: le Montreux-Oberland Bernois ou la  
istique, 1900-1970», *Histoire des Alpes*,

Tissot, L., 2010: «D'une Suisse aimée à la Suisse aimante: tourisme, trans-  
port et mobilité dans l'historiographie économique de la Suisse aux XIX<sup>e</sup>  
et XX<sup>e</sup> siècles», *Traverse*, 1: 156-70.