

# UN TOURISME EN BONNE VOIE 1860-1960



Exposition à la Bibliothèque du Tourisme et des Voyages  
du 20 janvier au 23 mars 2024

## CONCEPTION ET RÉDACTION

Pour le Comité Central du Groupe Public Ferroviaire / Fonds cheminot :  
Marie-Suzanne Vergeade

Pour la Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages :  
Delphine Detre

## INTRODUCTION

Quelque peu éclipsé par la voiture et l'avion, le train revient aujourd'hui sur le devant de la scène. De plus en plus de guides nous encouragent à circuler en France et à travers l'Europe en empruntant ce moyen de transport moins polluant et plus respectueux de l'environnement.

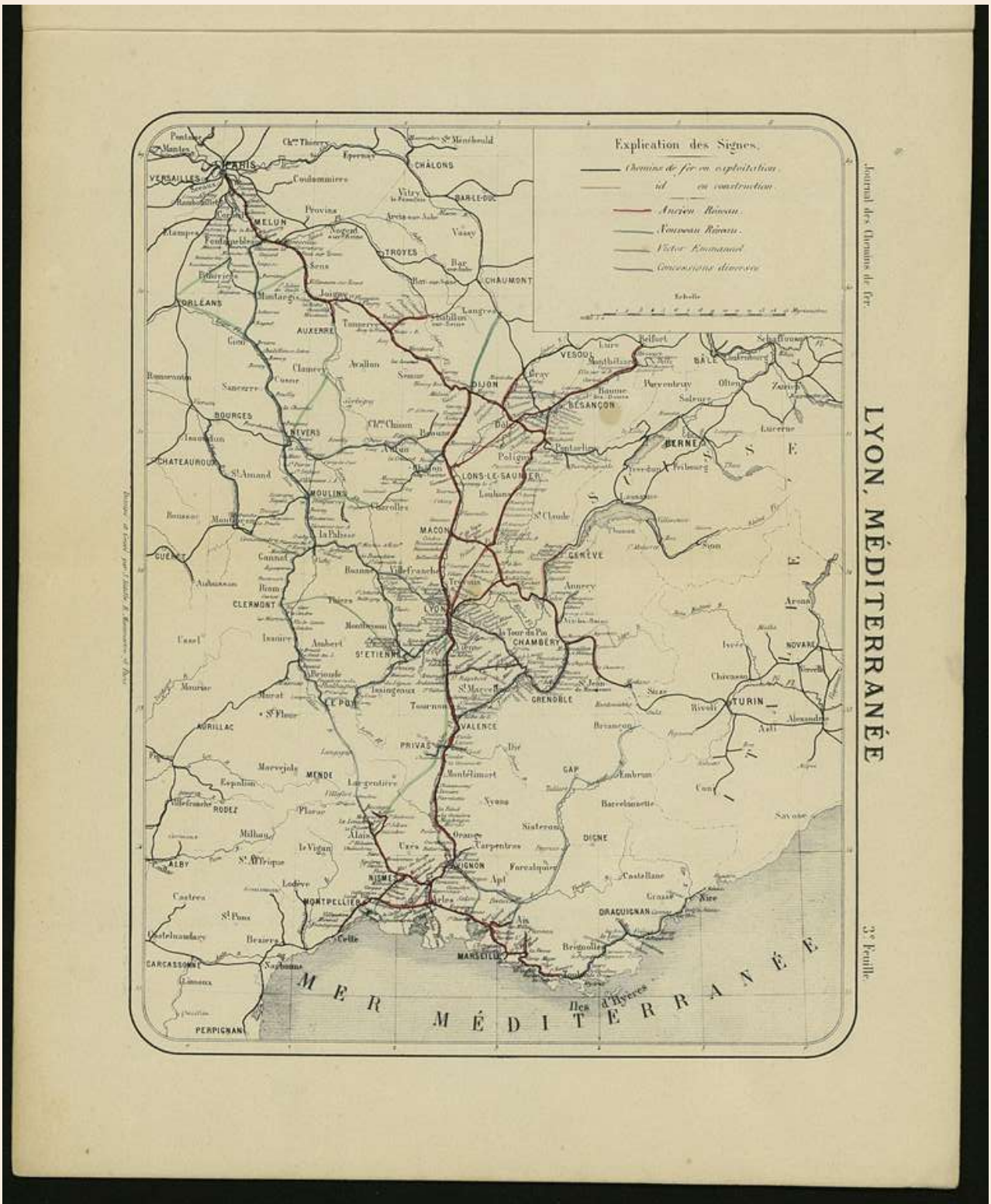
C'est à partir des années 1860 et jusqu'aux années 1960, que le chemin de fer devient en France le moyen de transport le plus répandu, rapide et économique.

La Bibliothèque du tourisme et des voyages (BTV) et le Fonds cheminot du Comité central du groupe public ferroviaire (FC) proposent une sélection de documents qui montrent les liens anciens unissant train et tourisme.

# 1. L'incitation au voyage

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le bon entretien des grandes routes en France permet de se déplacer en diligence sur de longues distances établies en fonction des étapes. Les jeunes aristocrates britanniques effectuent ainsi le Grand Tour, voyage circulaire en Europe vers la France et l'Italie pour parfaire leur éducation. Le mot « tourisme » est dérivé du terme anglo-saxon « tourist » déjà utilisé par Stendhal dans ses *Mémoires d'un touriste* en 1838. Le tourisme ne naît donc pas avec le chemin de fer mais il prend une nouvelle dimension grâce à lui. Il est contemporain des toutes premières lignes de chemin de fer.

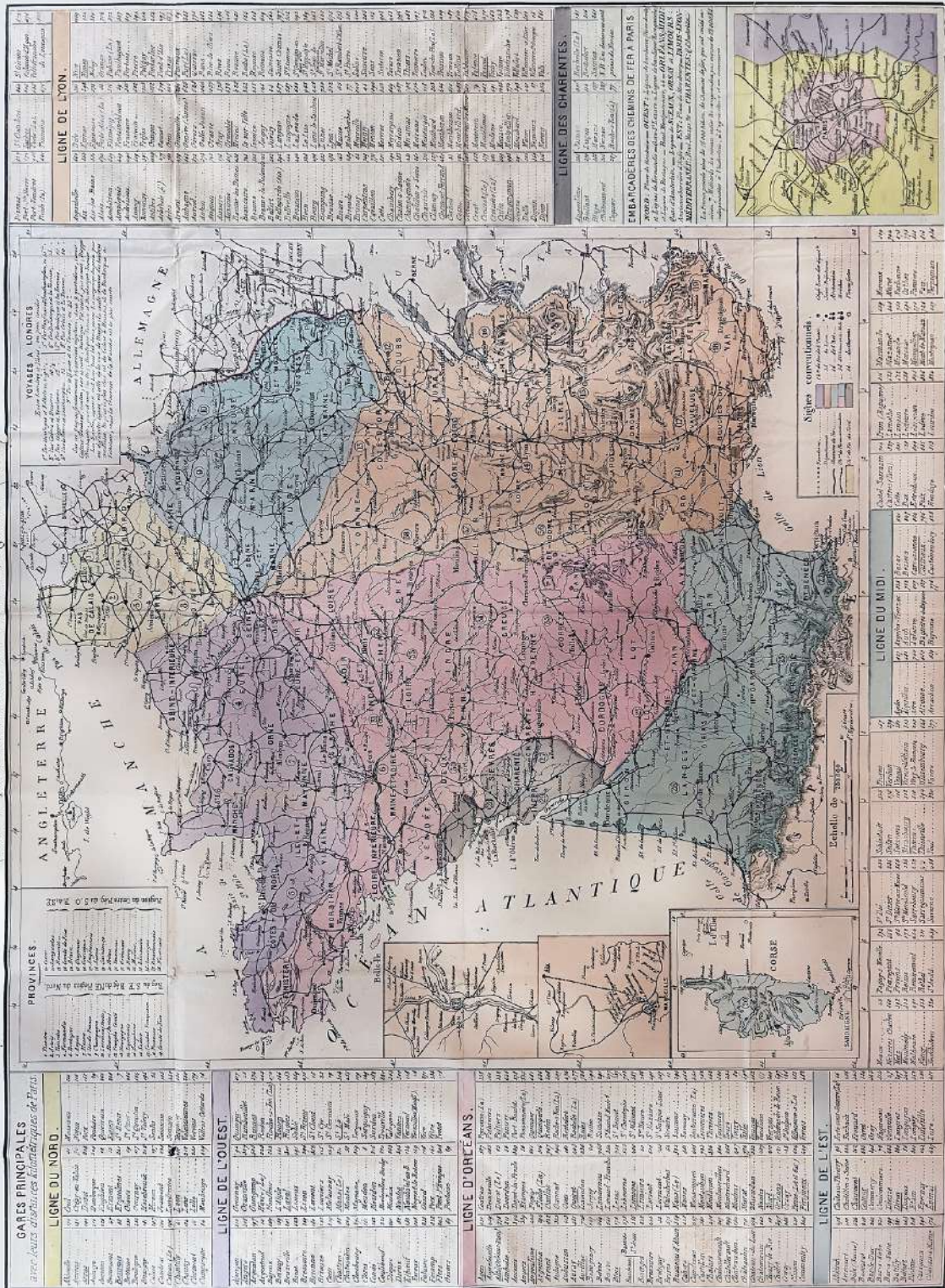
Le nouveau moyen de locomotion offre de nouvelles perspectives : il réduit considérablement les distances tout en améliorant les conditions mêmes du voyage.



Atlas des chemins de fer français et étrangers, 1868.  
 Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages



# CHEMINS DE FER DE LA FRANCE (1874) par le Docteur ERMETE PIEROTTI, Ingénieur. (1874)



Carte des chemins de fer de la France, 1874.  
CCGPF Fonds cheminot



Jusqu'à l'instauration des congés payés en 1936, sortir de son cadre de vie habituel pour s'évader quelques jours reste exceptionnel et seulement envisageable par une minorité de Français privilégiés. Toutefois avant la création de la Société Nationale de Chemins de fer Français (SNCF) par la convention du 31 août 1937, les six grandes compagnies ferroviaires, celles du Nord, de l'Est, de l'Ouest (devenue Ouest-État puis État), du Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M), du Paris-Orléans (P.O.) et du Midi (les deux fusionnent en 1934 pour devenir le P.O Midi) multiplient les mesures commerciales.



Carte du tourisme en France Grands Réseaux de chemins de fer, 1936.  
CCGPF Fonds cheminot

Elles mettent en place des tarifs pour développer les différentes possibilités de voyages d'agrément et attirer de nouveaux usagers. Chaque réseau mène sa propre politique commerciale et l'affiche en est probablement l'exemple le plus représentatif.

## • L’AFFICHE

Dans les années 1860, le voyageur trouve en gare des affiches essentiellement informatives qui renseignent sur le type de train, son horaire et les gares desservies. En quelques décennies l’affiche perd en contenu mais gagne en couleur grâce au procédé de la chromolithographie. À partir de 1880, l’affiche ferroviaire acquiert progressivement ses lettres de noblesse et devient véritablement une affiche touristique.

Elle fait apparaître la destination (ville ou région), le nom de la compagnie qui figure sous la forme d’un bandeau (en haut) ou d’un logo (en bas) et les renseignements proprement ferroviaires qui se situent sous l’image : gare de départ, fréquence, durée du trajet. Tirée à plus de 5000 exemplaires, placardée sur les murs, elle fait la promotion du voyage en train.

Son contenu évolue, plus attractive, l’affiche ferroviaire s’apparente alors à un tableau pittoresque, les paysages sont charmants, les monuments remarquables. À cette période, les affiches suivent certains stéréotypes. Elles mettent en valeur le costume traditionnel de la région représentée : le Nord, la Normandie, la Bretagne, l’Alsace, l’Auvergne ou la Provence. Fidèles à la vogue régionaliste qui marque la fin du XIXe siècle, elles insistent sur le dépaysement, évoquent les formes d’habitat, l’artisanat local (la dentelle du Puy par exemple ou la fabrication du Saint-Nectaire), les traditions et les coutumes régionales (fêtes folkloriques, Pardons bretons...). Visibles par tous, ces dessins sont retravaillés dans les brochures.

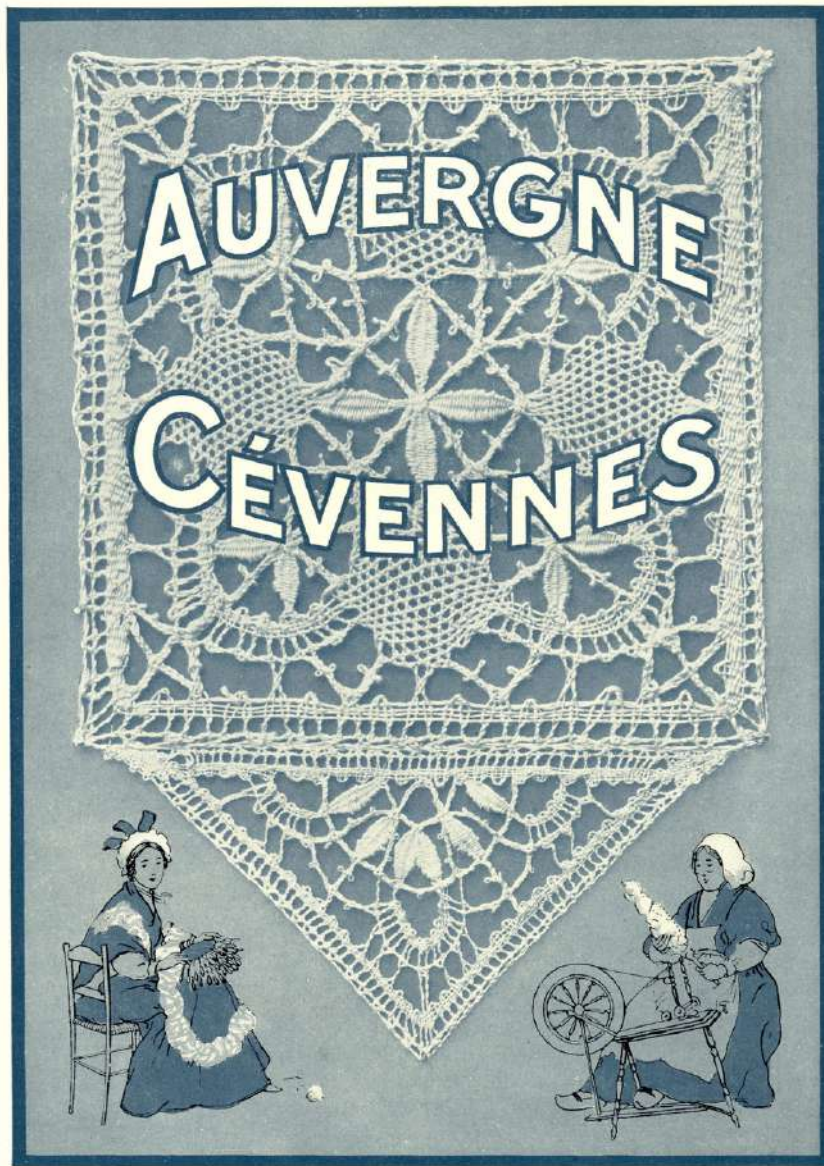






Y252

CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE



AUVERGNE — FOREZ  
VELAY — VIVARAIS

Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée. Auvergne. Cévennes. Auvergne - Forez. Velay - Vivarais, CCGPF Fonds cheminot

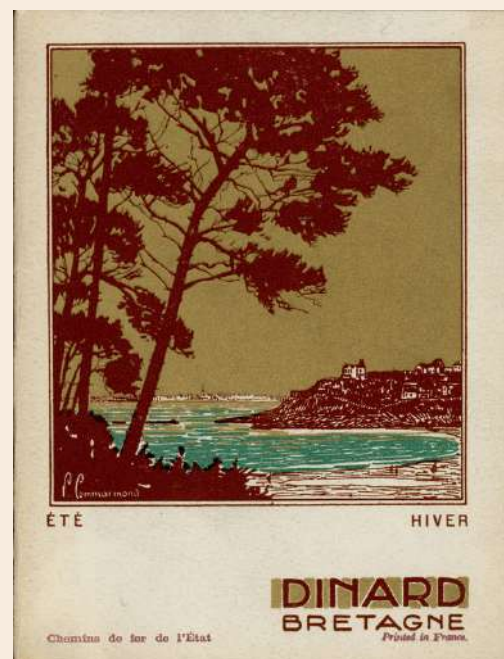
À la Belle-Époque, la compagnie du PLM est la compagnie qui commande le plus d'affiches auprès des illustrateurs. Très sollicité, Hugo d'Alési (1849-1906) est un des premiers artistes à se spécialiser dans l'affiche touristique. Sa production abondante couvre les sites, français et suisses, à la mode dans les années 1885-1890. Il décline la même scène sur des supports différents comme l'affiche de grand format, la carte postale, le dépliant ou encore le fascicule. Cet excellent paysagiste, au style caractéristique, va jusqu'à fonder sa propre maison d'édition.



Carte postale illustrée par Hugo d'Alési, vers 1904.  
CCGPF Fonds cheminot

Mais en définitive, les artistes intègrent rarement le train dans l'image ; dans la majorité des cas, ils représentent avec précision la destination ou la suggèrent en peignant des lieux idylliques.

Brochure des Chemins de fer de l'État sur la Bretagne, vers 1930.  
CCGPF Fonds cheminot





Pendant l'entre-deux-guerres, le style Art déco se manifeste avec des formes plus épurées, plus géométriques et des couleurs franches. On s'éloigne du tableau-paysage pour adopter un graphisme synthétique. C'est alors que le format de l'affiche devient standard (120 x 60 cm). La clientèle a évolué, les mœurs aussi, plusieurs illustrateurs dont Roger Broders (1883-1953) mettent en scène la pratique des sports par les femmes, à la « coquette » de la Belle Époque en promenade succède la « garçonne » des Années Folles, une raquette de tennis à la main, en tenue de bain, sur des skis ou des patins à glace.

Dans les années 1950 à 1960, face à la concurrence de l'automobile, la SNCF lance des campagnes de communication, elle passe alors commande auprès d'artistes spécialisés dans le domaine publicitaire. Bernard Villemot (1911-1989) réalise de très belles affiches pour la promotion des trains de nuit ou la Côte Basque comme Hervé Baille (1896-1974) ou Jacques Nathan (1910-2001) pour la Bretagne et la Côte d'Azur.

Les vues photographiques commencent à s'immiscer dans l'affiche ferroviaire à partir des années 1950. Une fois la destination choisie, le voyageur potentiel rassemble les informations qu'il a pu glaner et organise son voyage.

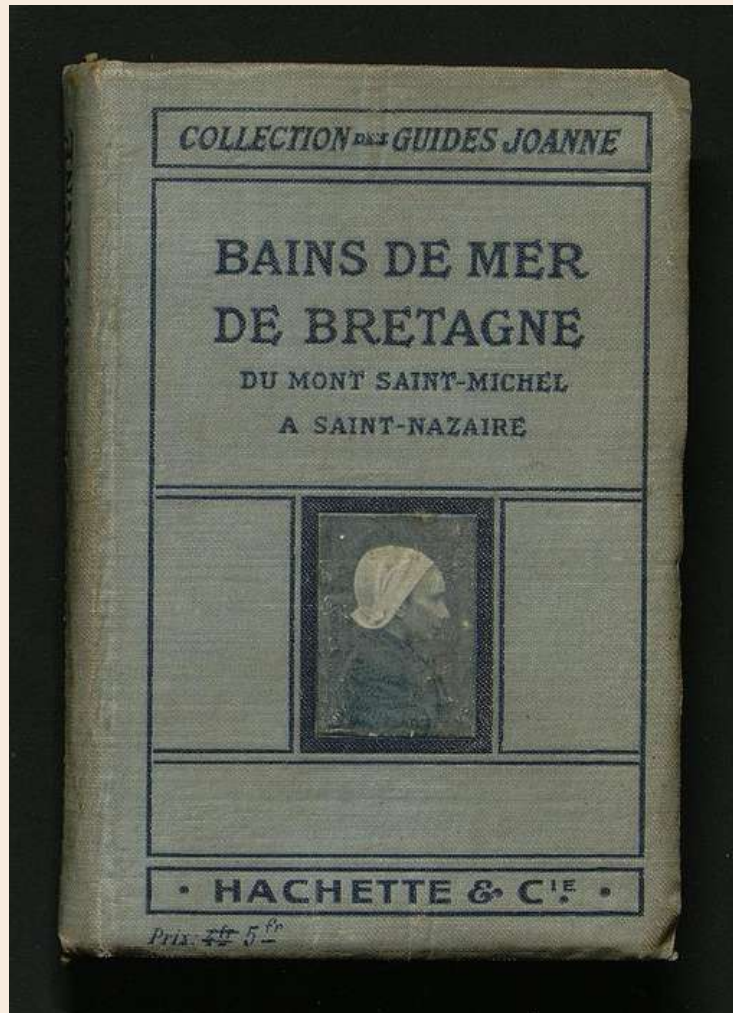
- **LE GUIDE, COMPAGNON DE VOYAGE**



Les grandes collections de guides sont apparues à partir de 1840. Trois grands guides touristiques s'imposent en Europe dès la fin du XIXe siècle : le Murray, le Baedeker et le Joanne. Plaisant à feuilleter, le plus souvent illustré et accompagné d'une

carte, le guide contient des renseignements nécessaires à l'organisation du voyage : choix de la gare, formules de billets, arrêt-buffet, établissement recommandé.

En France, Louis Hachette (1800-1864) domine le marché avec son fameux Guide Joanne, ancêtre du Guide Bleu.

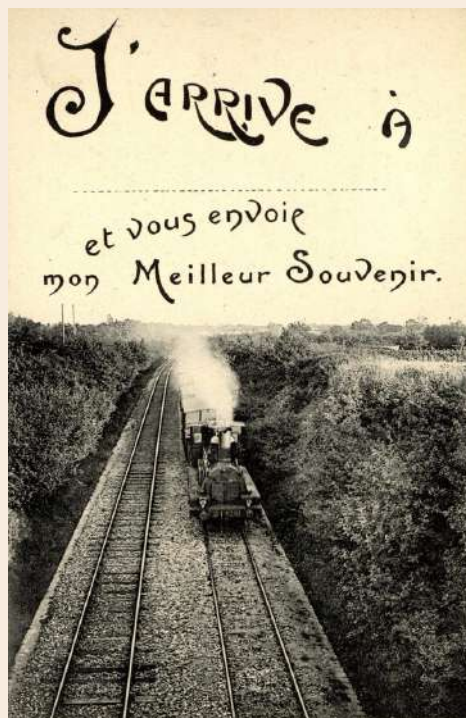


Guide Joanne. Bains de mer de Bretagne du Mont Saint-Michel à Saint-Nazaire, 1911.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

En 1852, l'éditeur signe un accord avec la Compagnie du Chemin de fer du Nord pour installer, sur le modèle anglais, des bibliothèques dans les grandes gares du réseau. Ce sont en réalité des librairies qui proposent au voyageur des romans, des guides, des journaux des cartes postales, des confiseries et objets utiles.

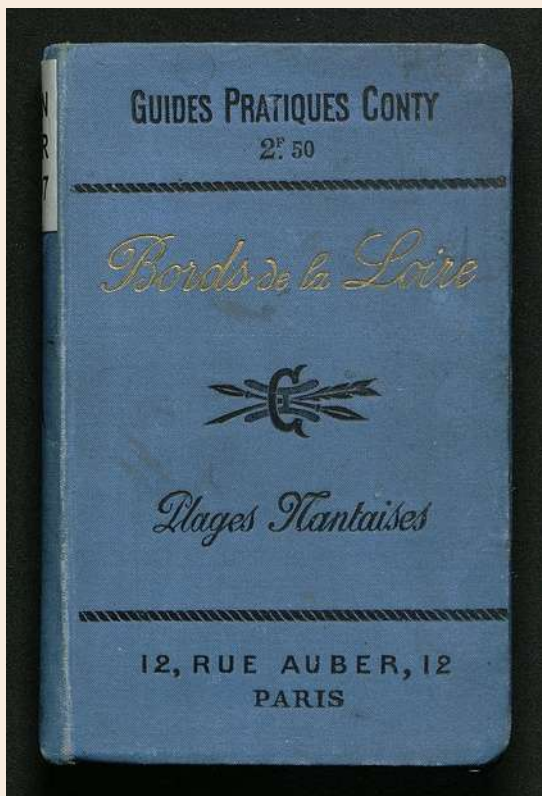


Bibliothèque de la gare de Troyes en 1931. CCGPF Fonds cheminot



Carte postale, 1905. CCGPF Fonds cheminot





Hachette obtient des autres compagnies le droit exclusif d'ouvrir des points de vente, ils sont environ un millier vers 1900.

Henry Auxcouteaux de Conty lance ses guides pratiques et guides circulaires illustrés qui connaissent un certain succès.

Les bords de la Loire : plages nantaises : guide pratique, 1897.

Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

Les compagnies ne sont pas en reste, elles proposent, à l'instar de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, des petits guides brochés qui contiennent des renseignements utiles et touristiques comme les sites pittoresques à ne pas manquer :



Stations balnéaires et thermales : Normandie Bretagne / Chemins de fer de l'Ouest. CCGPF Fonds cheminot

- **DIFFUSER LES SUPPORTS PUBLICITAIRES**

Aidé par les affiches et les guides, le voyageur peut aussi glaner des informations ferroviaires dans les encarts publicitaires des journaux et magazines. Cette large documentation est mise à la disposition du voyageur dans les bureaux de tourisme des gares parisiennes et des grandes gares de province, les agences de voyage, les grands magasins et par la suite dans les syndicats d'initiative.

L'efficacité de la publicité des Grands Réseaux repose sur la diversité des supports. En effet l'image comme la formule sont déclinées sur plusieurs sortes de documents, du simple prospectus au dépliant très renseigné, en passant par l'utile marque-pages, la jolie carte postale, le pratique agenda ou le luxueux album cartonné.



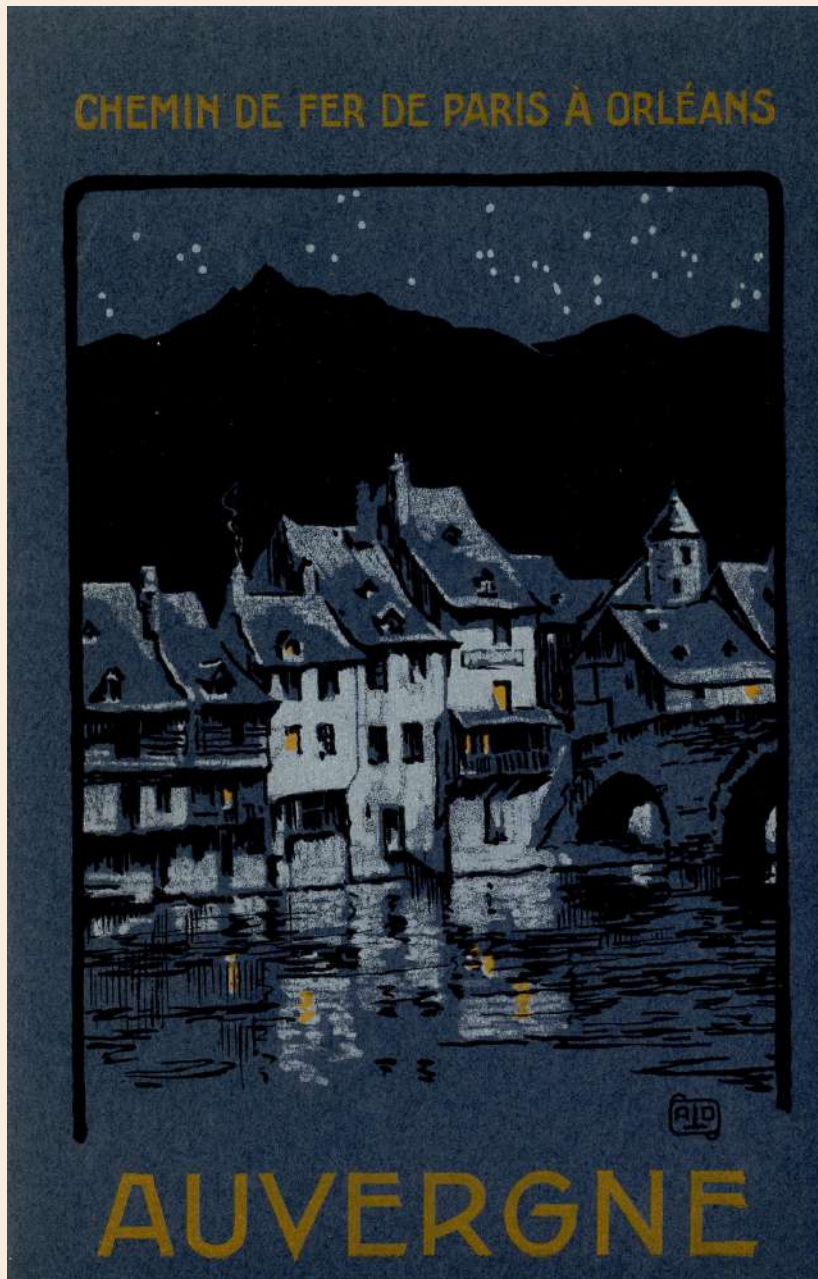
Brochure artistique du PLM sur la Vallée du Rhône, vers 1925.  
CCGPF Fonds cheminot



Marque-page publicitaire pour le Réseau de l'État, vers 1935.  
CCGPF Fonds cheminot



Dès les années 1930, s'ajoutent de nouveaux media tels que les diffusions radiophoniques et les courts-métrages. En 1942, la SNCF se dote d'une section cinématographique qui crée des films vantant les mérites de telle ou telle région.



Chemins de fer de Paris à Orléans. Auvergne, 1925. CCGPF Fonds cheminot

Muni de tous les renseignements pratiques, le voyageur consulte les horaires sur l'Indicateur Chaix et se rend au guichet pour acheter son titre de transport.



## AGENCES P. L. M. DE RENSEIGNEMENTS

### A L'ÉTRANGER

LONDRES, 179, Piccadilly, W.  
 NEW YORK, 5th Avenue, 701.  
 BRUXELLES, 25, Boulevard Adolphe Max.  
 GENÈVE, 3, Rue du Mont Blanc.  
 ROME, 123, via del Tritone.

### EN ALGÉRIE, TUNISIE, MAROC :

ALGER, 3, Rue Dumont d'Urville.  
 ORAN, 6, Rue de la Paix.  
 TUNIS, 65, Avenue Jules Ferry.  
 CASABLANCA, 89, Boulevard de la Gare.  
 TANGER, Place du Petit Socco.

### A PARIS :

88, Rue Saint-Lazare (9<sup>e</sup> arr.).  
 3, Rue Bernoulli (8<sup>e</sup> arr.).  
 45, Rue de Rennes (6<sup>e</sup> arr.).  
 6, Rue Sainte-Anne (1<sup>er</sup> arr.).  
 5 et 7, Rue Dieu (10<sup>e</sup> arr.).

11, Rue des Petites-Écuries (10<sup>e</sup> arr.).  
 6, Rue Rambuteau (4<sup>e</sup> arr.).  
 64, Rue Tiquetonne (2<sup>e</sup> arr.).  
 20, Rue de Longchamp (16<sup>e</sup> arr.).

### SUR LE RÉSEAU :

ANNECY, promenade du Pâquier (l'été).  
 BESANÇON, 19, Rue de la République.  
 CHAMBERY, Place de l'Hôtel-de-Ville (l'été).  
 CHAMONIX-MONT BLANC, Avenue de la Gare.  
 CLERMONT-FERRAND, Place de Jaude.  
 ÉVIAN, Source Cachat (l'été).  
 GRENOBLE, 6, Place Victor Hugo.  
 HYÈRES, 1, Avenue Gambetta (l'hiver).  
 MARSEILLE, 17, Rue Grignan et 16, Rue de la Cannebière.  
 LYON, Place Bellecour.

LYON, 12, Rue du Jardin-des-Plantes.  
 LYON, 22, Rue Mulet.  
 LYON, 11, Rue de la Part-Dieu.  
 LYON, 5, Rue de Constantine.  
 NICE, 13, Place Masséna.  
 ROYAT-PARC (l'été).  
 SAINT-ÉTIENNE, 2, Rue Balay.  
 SAINT-GERVAIS, VILLAGE (l'été).  
 SAINT-NECTAIRE (l'été).  
 VICHY-PARC (l'été).

### AGENCES DE VOYAGES A PARIS :

Cie FRANÇAISE DU TOURISME, 30, Boulevard des Capucines.  
 BUREAU NATIONAL DE RENSEIGNEMENTS DE TOURISME, 152, Boulevard Haussmann.  
 COOK, 18, Rue de la Paix ; 2, Place de la Madeleine ; 1, Place de l'Opéra ; 101, Avenue des Champs-Élysées ; 250, Rue de Rivoli.  
 DUCHEMIN, 20, Rue de Grammont et 3, Place Victor Hugo.  
 LUBIN, 36, Boulevard Haussmann.  
 AMERICAN EXPRESS Co, 11, Rue Scribe.  
 BENNETT, 4, Rue Scribe.  
 SOCIÉTÉ FRANÇAISE EXPRINTER, 2, Rue Scribe.

COMPAGNIE DES WAGONS-LITS, 14, Boulevard des Capucines et 88, Avenue des Champs-Élysées.  
 DEAN et DAWSON, 212, Rue de Rivoli ; 2 et 4, Rue Edouard VII.  
 VOYAGES MODERNES, 4, Avenue de l'Opéra.  
 LES GRANDS VOYAGES, 1, Rue du Helder.  
 VOYAGES BRANGER, 5, Rue Cambon.  
 TEMPLE TOURS, 9, Place de La Madeleine.  
 BUREAUX DE VOYAGES des Grands Magasins de Nouveautés : Louvre, Bon Marché, Printemps, Palais de la Nouveauté, Aux Trois Quartiers.

### HOTELS TERMINUS P. L. M. :

MARSEILLE-SAINT-CHARLES — BRIANÇON — LYON-PERRACHE

TOUT LE CONFORT — RESTAURANTS DE PREMIER ORDRE



circa 1925



## 2. Au service du voyageur



Salle des Pas-perdus Gare Saint-Lazare, 1958.

SARDO - Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF,  
tr\_sardo\_1393





Au XIXe siècle, le réseau ne cesse de s'étoffer, la création de lignes secondaires - prévues par le « plan Freycinet » de 1879 - autour des axes principaux font progressivement pénétrer le train au

cœur du territoire. Parallèlement, de nouveaux matériels plus puissants répondent aux désirs des voyageurs d'aller le plus loin possible avec le minimum de fatigue. Les locomotives tractent de lourds convois, les trains à crémaillère combinés ou non à la traction électrique gravissent les pentes pour atteindre les sommets tandis que les chemins de fer à voie étroite longent les bords de mer.

## • ORGANISER LA SAISON TOURISTIQUE

« Il y a moins à espérer d'un billet de loterie que d'un billet de chemin de fer. » Paul Morand



Le premier « train de plaisir » est lancé en 1847, il permet aux Parisiens de découvrir la mer au Havre avec une réduction significative allant de 40 à 70 %. Leur mise en circulation est annoncée par un affichage en gare et des réclames insérées dans les journaux, la fréquentation la plus régulière se porte d'abord

vers Dieppe, Étretat, Boulogne puis Trouville. De la fin du printemps à l'automne, les réseaux délivrent des billets valables 33 jours à destination des stations thermales ainsi que des billets de bain de mer et des cartes d'excursions.

Les possibilités s'étoffent : billets aller-retour, billets circulaires, billets de famille, billets de groupe...

P.-L.-M.- N° 27,404

5

GRANDS RÉSEaux FRANÇAIS  
TARIF SPÉCIAL DES VOYAGEURS EN GROUPES  
TITRE II — FAMILLES

COUPON D'ALLER

valable pour le parcours

de Marseille à Collonges sous Bois  
via Arles Lyon Paris 304

de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

via \_\_\_\_\_

de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

via \_\_\_\_\_

de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

via \_\_\_\_\_

de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

via \_\_\_\_\_

DISTANCE	
Taxée	Non taxée

Collectif \_\_\_\_\_ personnes dont \_\_\_\_\_ enfant \_\_\_\_\_ désignées à la  
(1) \_\_\_\_\_ page 2 A et au 2° de la page 4 B.

Individuel 2 classe, complément du billet collectif N° 27400

Le présent coupon est sans valeur s'il est présenté sans la couverture portant le même numéro; il doit être retiré, à l'arrivée, par la gare de destination définitive.

Timbre à date  
du bureau  
d'émission

7, B° GARIBOLDI

30 JUN 1930

AGENCE PLM

(1) Biffer les indications s'il y a lieu.

Tarif spécial des voyageurs en groupe, 1936.  
CCGPF Fonds cheminot



**Prolongation de durée de Validité**  
(En aucun cas la durée de validité ne peut dépasser le 30 Octobre)

1<sup>re</sup> prolongation jusqu'au \_\_\_\_\_ inclus  
Le Bulletin N° \_\_\_\_\_  
établi par la gare de \_\_\_\_\_  
le \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_  
doit être présenté avec cette carte.

---

2<sup>e</sup> prolongation jusqu'au \_\_\_\_\_ inclus  
Le Bulletin N° \_\_\_\_\_  
établi par la gare de \_\_\_\_\_  
le \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_  
doit être présenté avec cette carte.

**REMBOURSEMENT DE LA CONSIGNATION**

Je soussigné, reconnais avoir reçu la somme de **vingt francs**, montant de la consignation déposée par moi, en garantie de la restitution de la présente carte.

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_  
SIGNATURE,

Apposer ici un timbre-quittance.  
Timbre à date de la gare

— Sp. 78<sup>B</sup> —

ZONE C

**CHEMINS DE FER DE L'EST ET D'ALSACE ET DE LORRAINE**

**2<sup>e</sup> CLASSE** N° \_\_\_\_\_

**Tarif spécial intérieur G.V. n° 5 et commun G.V. n° 105**

**CARTE D'EXCURSION**  
donnant droit à la libre circulation sur les lignes  
de la **ZONE C**  
(lignes indiquées sur la carte imprimée dans le présent carnet)

**VALABLE PENDANT 30 JOURS**  
non compris le jour de départ à l'aller ni celui de l'arrivée au retour  
(Pour les prolongations de validité, voir à la dernière page)

Prix : \_\_\_\_\_ fr. \_\_\_\_\_ c.  
(timbre compris)

M \_\_\_\_\_ demeurant  
à \_\_\_\_\_

Photographie \_\_\_\_\_  
Signature d'identité \_\_\_\_\_

Timbre du Bureau d'émission \_\_\_\_\_

Timbre à date de la gare de départ.

— Sp. 78<sup>C</sup> —

N° \_\_\_\_\_

**CHEMINS DE FER DE L'EST**

Excursions combinées en Chemin de fer et en Auto-Car  
Tarif intérieur G. V. 5, § 1<sup>er</sup>

(SAISON D'HIVER)

**BILLET D'ALLER ET RETOUR INDIVIDUEL A PRIX RÉDUIT**  
délivré sur présentation du coupon d'auto-car n° \_\_\_\_\_  
du Circuit Automobile d \_\_\_\_\_

Valable pour le parcours de \_\_\_\_\_  
à \_\_\_\_\_  
et retour \_\_\_\_\_  
via \_\_\_\_\_

Valable du \_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_

1<sup>re</sup> Classe. — Prix : \_\_\_\_\_ Fr. \_\_\_\_\_ c. (Timbre compris)

Timbre à date du Bureau d'émission \_\_\_\_\_  
Timbre à date de la Gare de Départ du trajet d'ALLER \_\_\_\_\_

**Ce billet est personnel.** — Le voyageur est tenu, à l'aller, de présenter le coupon du circuit automobile en même temps que son billet de chemin de fer. Au retour, le billet de chemin de fer devra porter l'attestation, par l'entrepreneur du circuit automobile, que ce circuit a bien été effectué par le porteur du billet.

5

N° \_\_\_\_\_

**CHEMINS DE FER DE L'EST**

Excursions combinées en Chemin de fer et en Auto-Car  
Tarif intérieur G. V. 5, § 2

(SAISON D'HIVER)

**BILLET D'ALLER ET RETOUR INDIVIDUEL A PRIX RÉDUIT**  
délivré sur présentation du coupon d'Auto-Car N° \_\_\_\_\_  
du Circuit Automobile d \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

**COUPON DE RETOUR**  
pour le parcours  
de (1) \_\_\_\_\_  
à \_\_\_\_\_  
par \_\_\_\_\_

**ATTESTATION**  
L'Entrepreneur soussigné atteste que le porteur du présent billet a bien effectué le circuit automobile désigné ci-dessus.  
A \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_

1<sup>re</sup> CLASSE — Coupon à retirer à \_\_\_\_\_  
Timbre à date de la gare de départ du trajet DE RETOUR \_\_\_\_\_

(1) Les billets peuvent être utilisés, au retour, au départ de l'une quelconque des gares de Belfort, Gérardmer ou Saint-Dié.

Spécimens de titres de circulation et de réduction sur les Chemins de fer de l'Est, 1926.  
CCGPF Fonds cheminot



Les propositions sont nombreuses, les formules plus ou moins complexes selon les compagnies ferroviaires, la tarification n'étant uniformisée que dans les années 1920.

Parmi les diverses mesures des accords Matignon du 8 juin 1936, figure la semaine de 40 heures et les congés payés devenus, dans la mémoire collective, la grande conquête du Front populaire.

Léo Lagrange, sous-secrétaire d'État aux Sports et à l'Organisation des loisirs, lance les billets populaires de congé annuel que l'on nomme rapidement les « billets Lagrange ». Valables dès le 1er août 1936, ces billets permettent un aller-retour d'au moins 200 km, en 3e classe. Quelques jours de vacances et une réduction de 40 à 50 % sur les billets de train sont l'occasion pour des milliers de familles modestes d'échapper au quotidien et de découvrir de nouveaux horizons.

GRANDS RÉSEAUX FRANÇAIS

**A remplir par le Titulaire**

**BILLET POPULAIRE DE CONGÉ ANNUEL**

**A PRÉSENTER AVEC LE BILLET QUI SERA DÉLIVRÉ PAR LA GARE DE DÉPART**

N° \_\_\_\_\_ (VALABLE EXCLUSIVEMENT EN 3<sup>e</sup> CLASSE)  
sans exception pour les titulaires de cartes de surclassement

à remplir par la gare PARCOURS de \_\_\_\_\_ (GARE DE DÉPART) à \_\_\_\_\_ (GARE D'ARRIVÉE)  
(ALLER ET RETOUR)

via \_\_\_\_\_ (à l'aller) et \_\_\_\_\_ (au retour)

BILLET A UTILISER entre le \_\_\_\_\_ (DATE DE DÉPART) et le \_\_\_\_\_ (DATE DE LA FIN DU CONGÉ avec maximum de 31 jours)

**LISTE DES BÉNÉFICIAIRES**  
(Titulaire du congé annuel, femme, enfants mineurs)

NOM ET PRÉNOMS	PARENTÉ	ÂGE
_____	Bénéficiaire du congé annuel payé, Femme.	↓
_____	Enfant (1).	_____
_____	Enfant (1).	_____
_____	Enfant (1).	_____
<small>(1) Préciser fils ou fille.</small>		

ADRESSE : \_\_\_\_\_

**IMPORTANT POUR LE TITULAIRE**

Cette formule doit être présentée à la gare de départ pour obtenir le billet et conservée, pour être produite à toute demande en cours de route.  
Elle ne constitue pas un titre de transport et doit être jointe au billet en avec lequel elle sera remise, à la fin du voyage, au même temps que le coupon de retour.

Coller ou épinglez ici le billet proprement dit qui sera délivré par la gare de départ.

GRANDS RÉSEAUX FRANÇAIS

**A remplir par l'Employeur**

**BILLET POPULAIRE DE CONGÉ ANNUEL**

**A REMETTRE PAR LE TITULAIRE A LA GARE DE DÉPART**

N° \_\_\_\_\_ (à remplir par la gare)

**ATTESTATION PATRONALE**  
(nécessaire au titulaire du congé pour obtenir un billet populaire de congé annuel aller et retour) sur le parcours et les personnes indiqués ci-contre.

**Je, soussigné** \_\_\_\_\_ (QUALITÉ DU SIGNATAIRE)  
\_\_\_\_\_ (RAISON SOCIALE)

certifie que M. \_\_\_\_\_ (NOM ET PRÉNOMS)

de nationalité française, titulaire d'un congé annuel payé, est occupé par moi comme employé - ouvrier (1) et qu'il bénéficie dudit congé du \_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_

Cette attestation est la première, délivrée au titulaire, pour l'exercice.

CACHET DE L'EMPLOYEUR      SIGNATURE DE L'EMPLOYEUR

(1) Rayer la mention inutile.

**à remplir par la gare**

N° du Billet : \_\_\_\_\_

Prix total perçu : \_\_\_\_\_

Nombre de voyageurs : \_\_\_\_\_

Adultes : \_\_\_\_\_ Enfants : \_\_\_\_\_

**IMPORTANT POUR L'EMPLOYEUR**

Les Grands Réseaux Français seront reconnaissants aux employeurs de vouloir bien indiquer aux gares de départ les dates pour lesquelles ils auront délivré un nombre important d'attestations, afin qu'en cas d'affluence, il soit possible de prendre toutes dispositions utiles pour assurer une bonne exécution des transports.

Billet populaire de congé annuel, 1936. CCGPF Fonds cheminot

En 1938, la gamme tarifaire est simplifiée par un seul gestionnaire, la SNCF qui reprend la plupart des formules déjà établies.



Quai de la Gare du Nord, 1959.

SARDO - Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF, tr\_sardo\_1450



## • DU BUFFET À LA VOITURE-BAR

Au voyageur affamé s'offrent plusieurs possibilités de restauration. La croissance des buffets de gare, apparus dès les années 1840, s'affirme après 1860. Ils répondent aux besoins des voyageurs de se ravitailler en cours de route. Si quelques voyageurs se plaignent tantôt d'un service pressé tantôt de plats sans saveur, l'étape s'avère une occasion de déguster des spécialités locales. Dès la fin des années 1880, le touriste fortuné s'oriente vers la restauration à bord qui propose la plupart du temps un service de qualité.

\* \* \*

Extrait d'une lettre de notre camarade, M. le Dr A. Mignon (76.082) :

« Le Touring ne pourrait-il pas signaler, patroner et faire aboutir cette petite modification aux habitudes des buffets des gares, modification qui devrait avoir l'agrément de beaucoup de voyageurs. Certains trains ne comportent pas de wagon-restaurant et malgré ce ne s'arrêtent aux gares qu'un temps insuffisant pour le petit déjeuner du matin. On appelle X..., cinq minutes ou dix minutes d'arrêt, buffet. On descend, on se précipite ; le garçon vous sert un chocolat ou un café bouillant : « Direction de X..., en voiture. » Bon, on a la langue brûlée, on a absorbé seulement le quart de sa consommation ; on paie quand même et on repart avec sa brûlure et l'estomac creux.

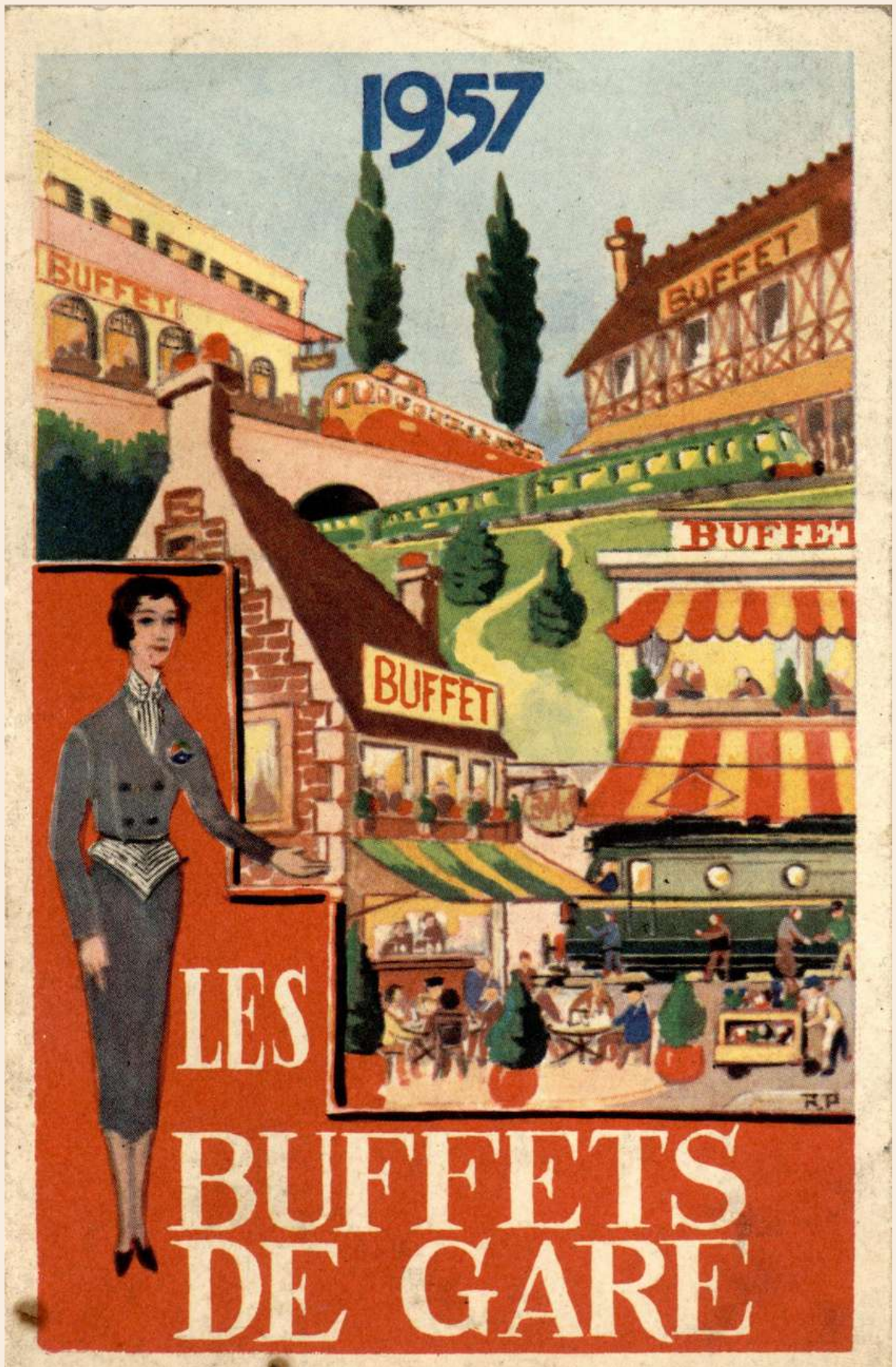
« Pourquoi ne pas organiser, pour le petit déjeuner, un service de consommations que des garçons offriraient aux voyageurs, sur le quai ? Des verres épais à couvercle métal s'adaptant bien, contiendraient chocolat ou café au lait et les voyageurs paieraient volontiers un supplément de 25 ou 30 centimes, voire plus pour les emporter dans le wagon. Une convention inter-buffets pourrait permettre, du reste, que le voyageur soit remboursé du prix du verre.

« Ces verres à petit déjeuner pourraient être construits d'une manière spéciale, afin d'éviter le renversement du liquide ; en prenant modèle, par exemple, sur les verres à café des porteurs de moustache : un orifice central, en entonnoir, à la fois pour la commodité du remplissage et pour éviter les éclaboussures dans les heurts du train ; un orifice périphérique pour boire. »

Au fil des ans, le nombre de buffets et de buvettes augmente pour atteindre un maximum de 488 établissements en 1938. Après la Seconde Guerre mondiale, le touriste a le choix entre les menus du buffet, l'achat de quelques provisions en gare, les nouvelles formules proposées à bord (du Grill-Express aux voitures bars) et une solution toujours plus économique, la consommation d'un encas préparé avant de partir.

Lettre du docteur A. Mignon. ,  
Revue du TCF, 1910, p. 516  
Ville de Paris / Bibliothèque du  
Tourisme et des Voyages





Dépliant de la SNCF sur les buffets de gare, 1957.  
CCGPF Fonds cheminot  
27

- **EN VOITURE !**

Le voyage en train, prélude aux vacances, demeure cet instant fugace mais très attendu, une transition vers l'ailleurs, la distraction et le loisir.



En un siècle, le confort sur rail a connu des progrès considérables tant au niveau de la suspension avec l'introduction du bogie que de l'aménagement des voitures. Il faut attendre les années 1880 pour que les compartiments soient reliés entre eux par un couloir de circulation. Les modes de chauffage, d'éclairage n'ont cessé de se perfectionner pour répondre à l'évolution des normes de sécurité. Les voitures étaient divisées en trois classes, une réforme supprime la 3e classe en 1956.

Vue intérieure d'un compartiment en 1936.

SARDO - Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF, 42J4/9

Guide pratique de Cannes, Grasse, Juan-les-Pins, Antibes, Guide Pol, 1936. Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages





En 1922, sont inaugurées de nouvelles voitures en acier peintes en bleu. Le Train Bleu ainsi dénommé après la Seconde Guerre mondiale, était un train de luxe très réputé reliant Paris à Vintimille.

Au tournant du siècle, les express augmentent considérablement leur vitesse, notamment sur les réseaux du Nord et du PLM. Alors que le voyage entre Paris et Londres durait 11 h en 1861, il n'était plus que de 7h20 mn en 1900. Les progrès techniques réalisés sur les locomotives permettent d'abrégier le temps de parcours, ainsi le Côte d'Azur rapide effectue la distance Paris-Nice en 13h50.

Une grande différence s'observe entre les trains qui sont express et les autres. Ainsi, les touristes aisés empruntant l'express (qui ne comporte que des voitures de première classe) effectuent la distance Paris-Marseille en 16h15 en 1863 alors que ceux qui utilisent les omnibus mettent 29h25 ! La vitesse devient sans conteste un moyen d'attirer les voyageurs en général, et les touristes en particulier. Les premiers trains rapides de toutes classes apparaissent en 1897 sur le réseau de l'État entre Paris et Royan. La même année, la Compagnie de l'Ouest propose pour la liaison Paris-Brest des « voitures à couchettes » en 1<sup>re</sup> classe.

À partir de 1950, un autre rapide de luxe, le Mistral sillonne le Sud-Est de la France, il assure la liaison Paris-Nice en 10 heures puis en 6h45 à la fin des années 1960. Intégré dans les services du Trans-Europ-Express (TEE) en 1965, il devient ensuite un train rapide 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> classe. Avec l'arrivée du TGV Paris-Sud-Est en 1981, son utilité est dépassée. Détenteur de plusieurs records de vitesse, le Mistral, transition entre les Pacific du PLM et la grande vitesse, est supprimé en 1982.



# 3. Visiter, séjourner : les destinations touristiques

Les régions de France possèdent de multiples atouts que chaque réseau valorise. Les touristes empruntent leurs lignes à condition de bénéficier sur place d'infrastructures suffisantes.

- **« PRENDRE LES EAUX »**

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, le thermalisme est en pleine expansion. Évian-les-Bains qui ne comptait en 1850 que 90 curistes en compte 8000 en 1900. Les liaisons entre Paris et les villes d'eaux deviennent plus faciles et rapides ; des trains spéciaux, des trains directs et des trains de luxe circulent de juin à octobre.

Vers 1900, les brochures du PLM mentionnent une cinquantaine de stations dont Vichy, Bourbon-Lancy, Aix-les-Bains ; La Compagnie du Paris-Orléans-Midi est, elle aussi bien pourvue en villes de cure, avec, entre autres, la Bourboule, Châtelguyon, Bagnères-de-Luchon, Cauterets et Dax. Enfin, les stations vosgiennes connaissent un développement sans précédent grâce au « Train des Eaux » créé par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est qui, dès 1893, relie Paris à Vittel Contrexéville, Luxeuil et Plombières-les-Bains.



Guide de la saison thermale des Chemins de fer de l'Est, 1902.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages





Guide des stations thermales & balnéaires du PLM, 1901.  
CCGPF Fonds cheminot



Le potentiel touristique du réseau du Nord n'est pas négligeable : longues plages, falaises, sites remarquables et monuments à visiter.



Livret-guide officiel. Chemin de fer du Nord et Société de Transports Auxiliaires de la Région du Nord S. T. A. R. N., 1937.  
CCGPF Fonds cheminot



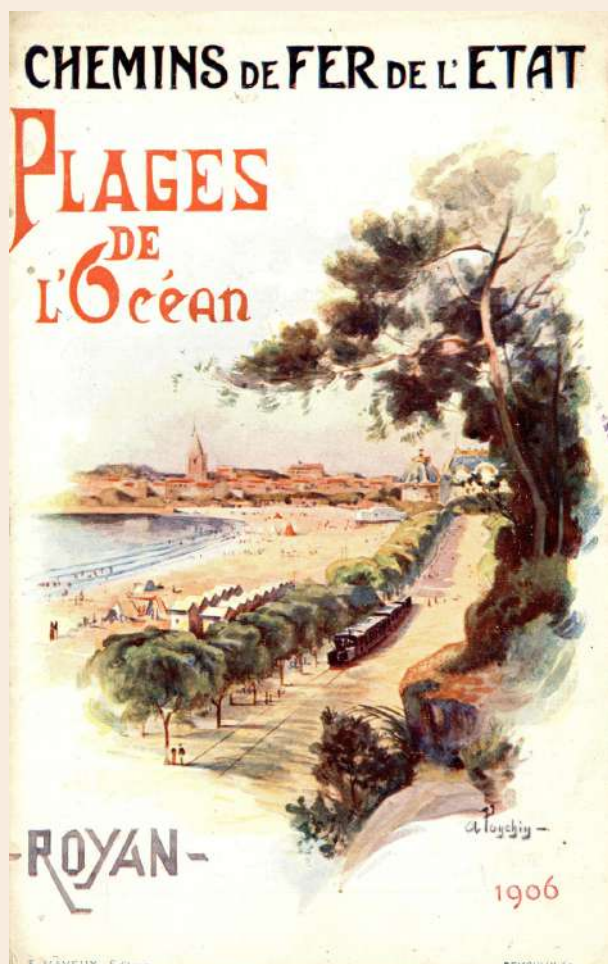
Dépliant sur la région du Nord édité par la SNCF, 1938.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

Le réseau des Chemins de fer de l'État, quant à lui, n'est pas en reste, il est en effet présenté dans les années 1930 comme le « réseau de la mer et du tourisme ».



- « LA MER AU BOUT DU QUAI »

La construction par la bourgeoisie de villégiatures en bord de mer stimule le tourisme balnéaire qui lui-même est facilité par un accès direct au réseau de chemin de fer.



Chemins de fer de l'Etat. Plages de l'Océan, 1906.  
CCGPF Fonds cheminot



Dépliant touristique sur le réseau de l'État, années 1930.  
CCGPF Fonds cheminot

Des stations comme Dieppe, Trouville, Royan, Biarritz ou Hendaye prennent leur essor grâce à l'arrivée des chemins de fer et la fréquentation des touristes.

La Normandie et le Mont-Saint-Michel, la Bretagne et ses calvaires bretons (Landerneau, Plougastel...), prisés par les touristes, deviennent des destinations accessibles.



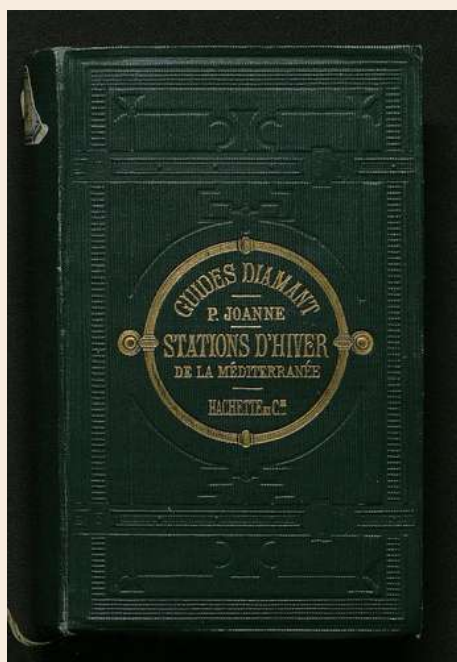
Affichette du PO, vers 1930.  
CCGPF Fonds cheminot

Passer un long séjour à plusieurs kilomètres de chez soi n'était envisageable que pour les plus fortunés. Ces touristes français et étrangers (notamment anglais et russes) séduits par la douceur du climat méditerranéen de janvier à mars, voyagent dans des conditions luxueuses sur les express de la Compagnie internationale des wagons-lits empruntant la ligne du PLM. Des destinations aussi attractives que la Provence et la Côte d'Azur sont désormais à portée de train.





La Côte d'Azur : de Marseille à Vintimille, 1938.  
CCGPF Fonds cheminot



Les stations d'hiver de la Méditerranée,  
Collection Joanne, guide Diamant, 1904.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et  
des Voyages



Guide Officiel de Saint-Raphaël : Agay -  
Boulouris - Le Trayas - Valescure : centre  
d'aviation maritime, 1911.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et  
des Voyages

## • GRAVIR LES CIMES



La revue *Sports et Tourisme : hygiène sociale*, numéro 1, 1er janvier 1920.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

Si le chemin de fer a largement contribué à désenclaver les régions montagneuses au cours du XIXe siècle, l'image de la montagne en hiver demeure celle du repli dans les années 1900. Dans le domaine des loisirs, le ski, distraction mondaine et sport spectaculaire, séduit quelques rares pratiquants mais de très nombreux admirateurs. Le 1er concours international de ski se déroule du 3 au 5 janvier 1908 à Chamonix. Tous les concurrents arrivent par le seul moyen de transport possible, le train.

À partir de cette date, le PLM propose la formule des billets de sports d'hiver qui sera ensuite reprise avec succès par la SNCF. Bientôt des voitures directes conduiront les vacanciers au pied des pistes !

Les stations de sports d'hiver des Pyrénées et du Massif Central connaissent à leur tour un essor timide pendant l'Entre-deux-Guerres largement confirmé dans les années 1950. Plus populaires, ces destinations sont desservies par la Compagnie du Midi et celle du P-O. Les séjours de ski réservés aux plus riches commencent lentement à se démocratiser. Ils demeurent, cependant, beaucoup moins nombreux que les séjours estivaux.





Gap : sports d'hiver, 1946.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et  
des Voyages



Mont-Blanc, Chamonix, Chemins de fer  
Paris-Lyon-Méditerranée, 1900.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme  
et des Voyages

- À PROXIMITÉ DE LA CAPITALE

Les sites touristiques de Paris et ses environs (Versailles, Saint-Germain, Fontainebleau, Chantilly...) sont bien desservis. La SNCF généralise le billet « Bon dimanche », les bénéficiaires ont ainsi la possibilité de multiplier les excursions dans un rayon de 100 km autour de Paris.



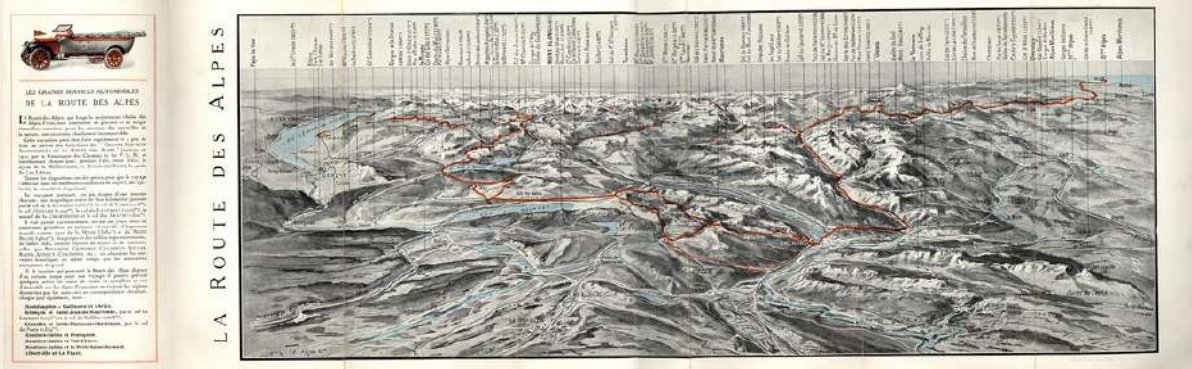
Dépliant SNCF sur l'Île de France, 1937.

CCGPF Fonds cheminot

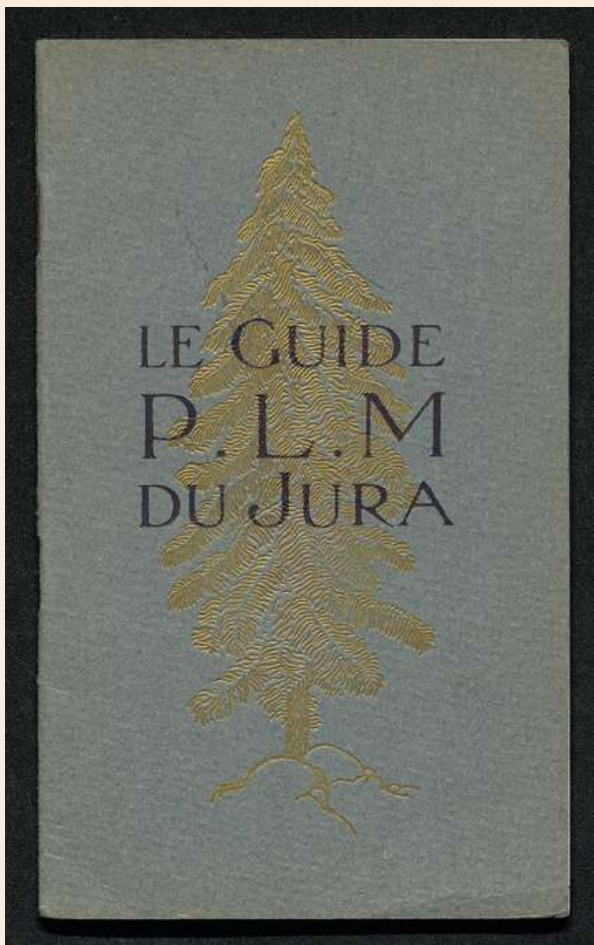


- **LA ROUTE, COMPLÉMENT DU RAIL**

Dès 1908, les premiers autocars parcouraient la Savoie et le Dauphiné. La Route des Alpes est inaugurée en 1911 ; elle apparaît comme « la plus merveilleuse excursion de montagne ».



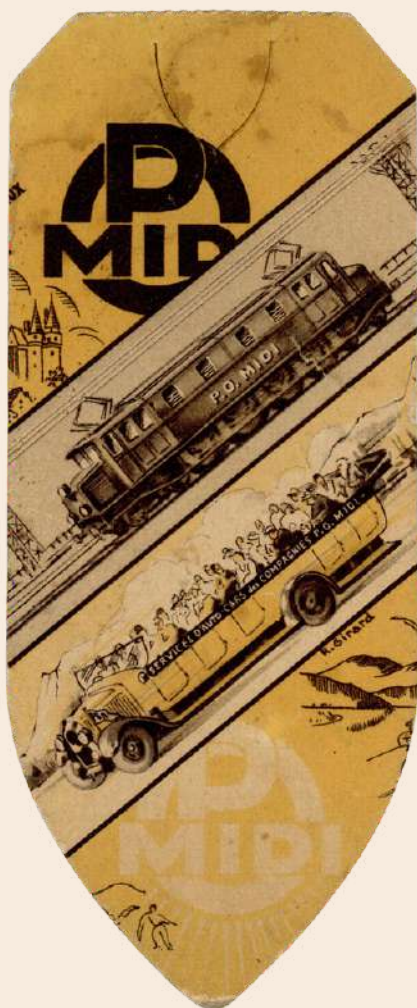
Ses 800 km se parcourent en 6 étapes puis en 8 lorsqu'elle englobe le Jura à partir de 1924, atteignant 1200 km.



Le Touring Club de France, fondé en 1890, est partie prenante dans le projet. Les services automobiles de la Compagnie du PLM organisent des itinéraires pour que les touristes avides de sensations puissent découvrir les plus beaux points de vue alpins. L'automobile devient l'alliée du train « Voyageurs !... Où les trains ne vous mènent pas... les autocars P.L.M. vous conduisent. » précise l'Agenda P.L.M de 1927.

Le guide P.L.M. de la route du Jura : Genève, Besançon, circuit du Doubs, La Faucille, Saint-Claude, Chézery, centres de séjour et de tourisme, années 1920.

Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages



La Route des Pyrénées, est ouverte par la Compagnie du Midi en 1913. L'automobile, avec ses contraintes et ses avantages, est alors considérée comme le prolongement des rails.

Marque-page du P.O Midi (vers 1935). CCGPF Fonds cheminot

Des offres combinées de services de transport complémentaire train et autocar ou train et automobile étendent les circuits et combinaisons d'itinéraires ; ainsi « le Tour de la Bretagne » fait découvrir Saint-Malo, Dinard, Quimper et Vannes et « la Route de l'Océan » la région située entre Loire et Gironde. À étudier la production publicitaire des compagnies ferroviaires et à observer les chiffres de la fréquentation des sites touristiques dans les années 1930, l'efficacité de la réclame des Grands Réseaux est incontestable. Et pourtant le réseau commence à se rétracter et la fermeture progressive – et parfois contestée – de nombreuses lignes secondaires reste inéluctable.



# 4. TER : Tourisme En Route

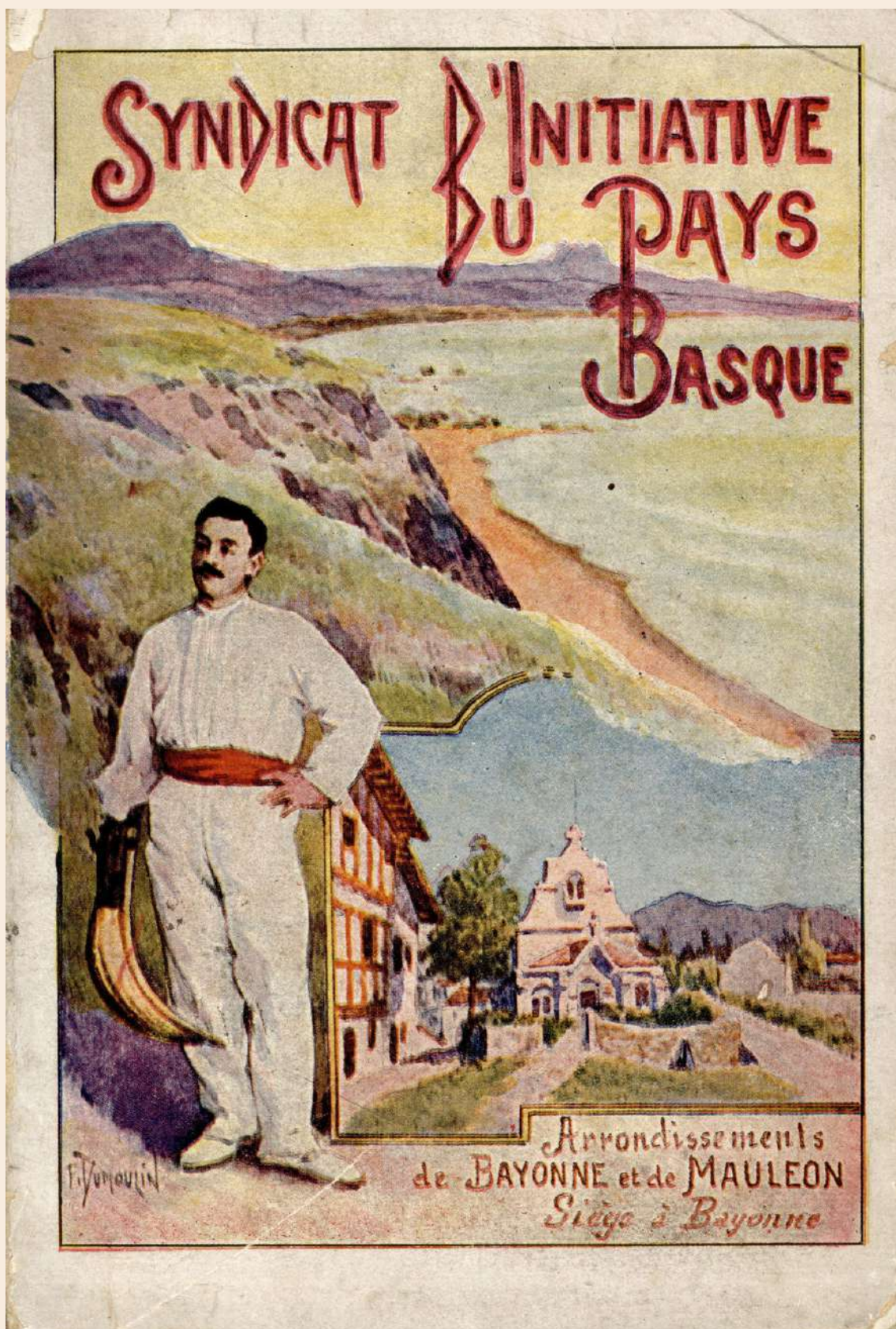
*« Ce rôle élargi d'une grande compagnie de chemins de fer dans l'économie générale du pays, la Compagnie du Midi n'a pas été seule à le concevoir. Le PLM, l'Orléans, qui desservent eux aussi de magnifiques régions touristiques, ont compris qu'ils pouvaient exercer une action utile et féconde en développant le tourisme dans ces régions. »*

Extrait du discours de M. Paul, directeur de la Compagnie du Midi, à l'occasion de l'inauguration officielle de Superbagnères le 23 juillet 1922.

## • LES COMPAGNIES FERROVIAIRES ET L'APPARITION DES SYNDICATS D'INITIATIVE

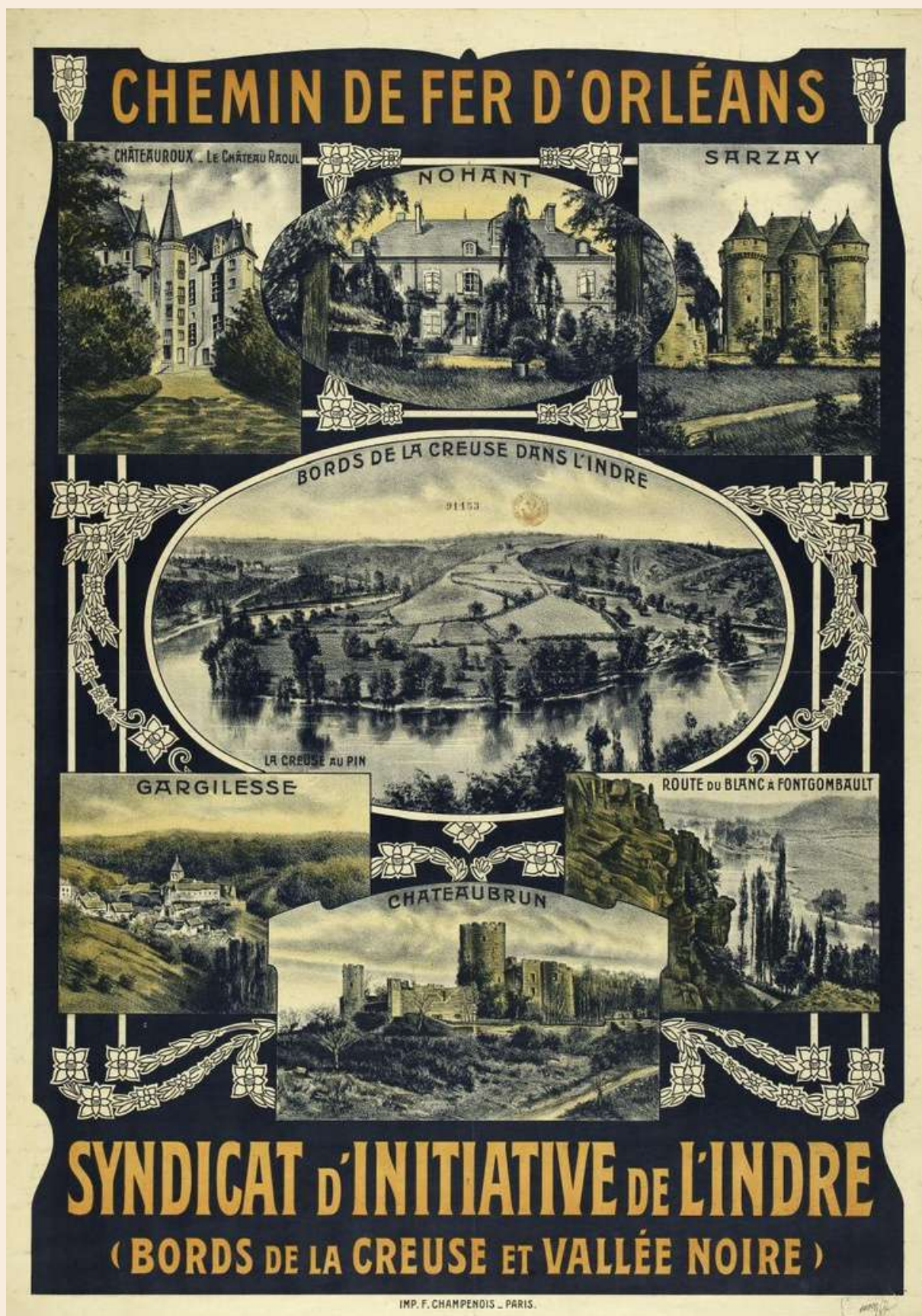
Avec l'essor du tourisme, on ressent le besoin de donner un cadre à la pratique touristique.

La multiplication des dessertes ferroviaires et le développement des stations thermales et balnéaires provoquent une concurrence de plus en plus poussée entre ces destinations. Les notables locaux (médecins, industriels, avocats...), conscients de l'intérêt du tourisme pour l'économie et leur propre activité mais aussi passionnés par la culture et le patrimoine local, décident alors de s'associer pour la promotion du tourisme. C'est ainsi que le premier syndicat d'initiative voit le jour à Grenoble en 1889. Ces syndicats d'initiative sont gérés par des bénévoles, issus majoritairement de l'élite sociale, et pallient le manque d'organismes officiels. En effet, les premiers offices du tourisme, créés par l'État, n'apparaissent qu'en 1910 tandis que les syndicats d'initiative perdurent jusqu'en 1965.



Brochure proposée par le Syndicat d'initiative du Pays Basque, 1908.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages





Affiche du Chemin de fer d'Orléans et du Syndicat d'initiative de l'Indre pour  
 Châteauroux, Nohant, Sarzay, Gargillesse..., vers 1913.  
 Ville de Paris / Bibliothèque Forney

Une forme de coopération s'opère alors entre les compagnies ferroviaires et syndicats d'initiative. Leurs objectifs sont similaires : faire voyager. Les syndicats d'initiative ayant une forme associative, leur existence même dépend de l'obtention de subventions. Les compagnies ferroviaires répondent à ces demandes de subventions des syndicats relevant de leur réseau afin d'assurer leur promotion. Toutefois, toutes les compagnies ne participent pas à cet effort. Si la Compagnie du Nord accepte de subventionner – modestement – les syndicats de son réseau, elle édite à partir de janvier 1928 sa propre revue intitulée Nord Magazine qui contient des articles touristiques sur les villes qu'elle dessert. La même année le PLM préfère assurer sa propre promotion touristique en publiant sa revue mensuelle, Voyages. À l'inverse, la Compagnie Paris-Orléans est la plus réceptive aux besoins des syndicats qui éditent grâce aux subventions obtenues, une série de brochures assurant la promotion de la région. Ces supports publicitaires marquent fortement le territoire et contribuent à créer une identité locale forte, notamment en Bretagne.

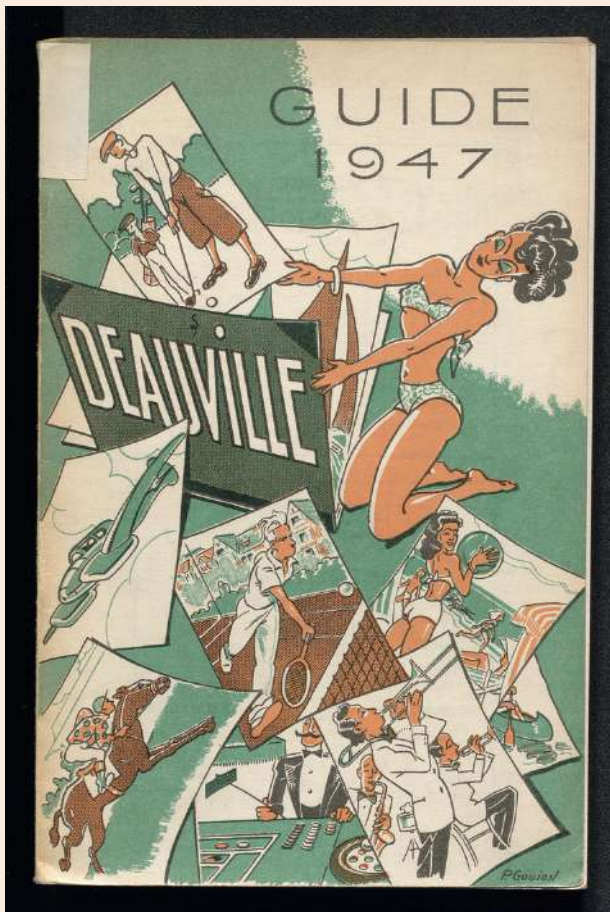
- **L'ARRIVÉE DU TRAIN ET SON IMPACT SUR L'ÉCONOMIE DU TOURISME**

### **L'organisation du territoire**

Développement des modes de transport et tourisme sont intimement liés. Ils influent sur l'organisation des territoires et le développement de structures d'accueil.

L'organisation spatiale, l'urbanisme et l'économie des territoires sont profondément modifiés par l'essor des lignes ferroviaires. Le rapport espace/temps est bouleversé. Rapide, bon marché et pouvant transporter de nombreux voyageurs, le train permet aux habitants des villes d'opérer un retour vers la mer et la montagne. Grâce à ses progrès techniques, le chemin de fer transporte toujours plus vite et plus loin les voyageurs. Ainsi, le réseau ferré en France passe de 23 089 km en 1880 à 44 077 km en 1936.





Les compagnies ferroviaires, et notamment la Compagnie des chemins de fer du Midi, ont un impact très marqué sur l'organisation du territoire. De nouvelles destinations émergent : Arcachon devient une station balnéaire prisée des touristes dès 1862. En effet, les frères Pereire, propriétaires de la Compagnie du Midi, souhaitent prolonger la ligne ferroviaire jusqu'à cette destination où ils achètent des terrains pour créer la Ville d'hiver. Deauville devient également une station balnéaire prisée, conçue pour concurrencer Trouville.

Guide proposé par le Syndicat d'initiative de Deauville, 1947.

Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

L'accroissement de la vitesse permet d'envisager des loisirs et séjours de plus courte durée telle que des excursions vers des destinations de plus en plus éloignées. En effet, la vitesse moyenne sur de longues distances est de 90km/h en 1930. Ainsi, Paris-Brest se parcourt en 7h59 contre 10h17 en 1913, Paris-Le Havre en 2h40 contre 2h54 en 1913. Le Sud-Express de la Compagnie du Midi, qui compte les liaisons parmi les plus rapides du monde, parcourt Paris-Bordeaux en 6h42. La publicité des compagnies ferroviaires met en avant les services proposés et les classes de confort plutôt que la vitesse cependant l'automobile concurrence de plus en plus le train. L'accent est alors mis sur une recherche permanente de la vitesse. Grâce au progrès technique, le Paris-Bordeaux (Sud-Express) passe d'une vitesse commerciale de 87,6 km/h en 1931 à 104,4 km/h en 1937. Le Paris-Le Havre s'effectue en 1h58 et le Paris-Marseille en moins de 9h contre 11h58 en 1913 !

Ce temps gagné grâce aux avancées technologiques modifie les relations entre les villes et développe les stations de villégiatures, il permet également aux usagers de consacrer plus de temps à leurs loisirs. Randonnée, baignade et sport sont maintenant plus accessibles.

### **De nouvelles pratiques de loisirs**

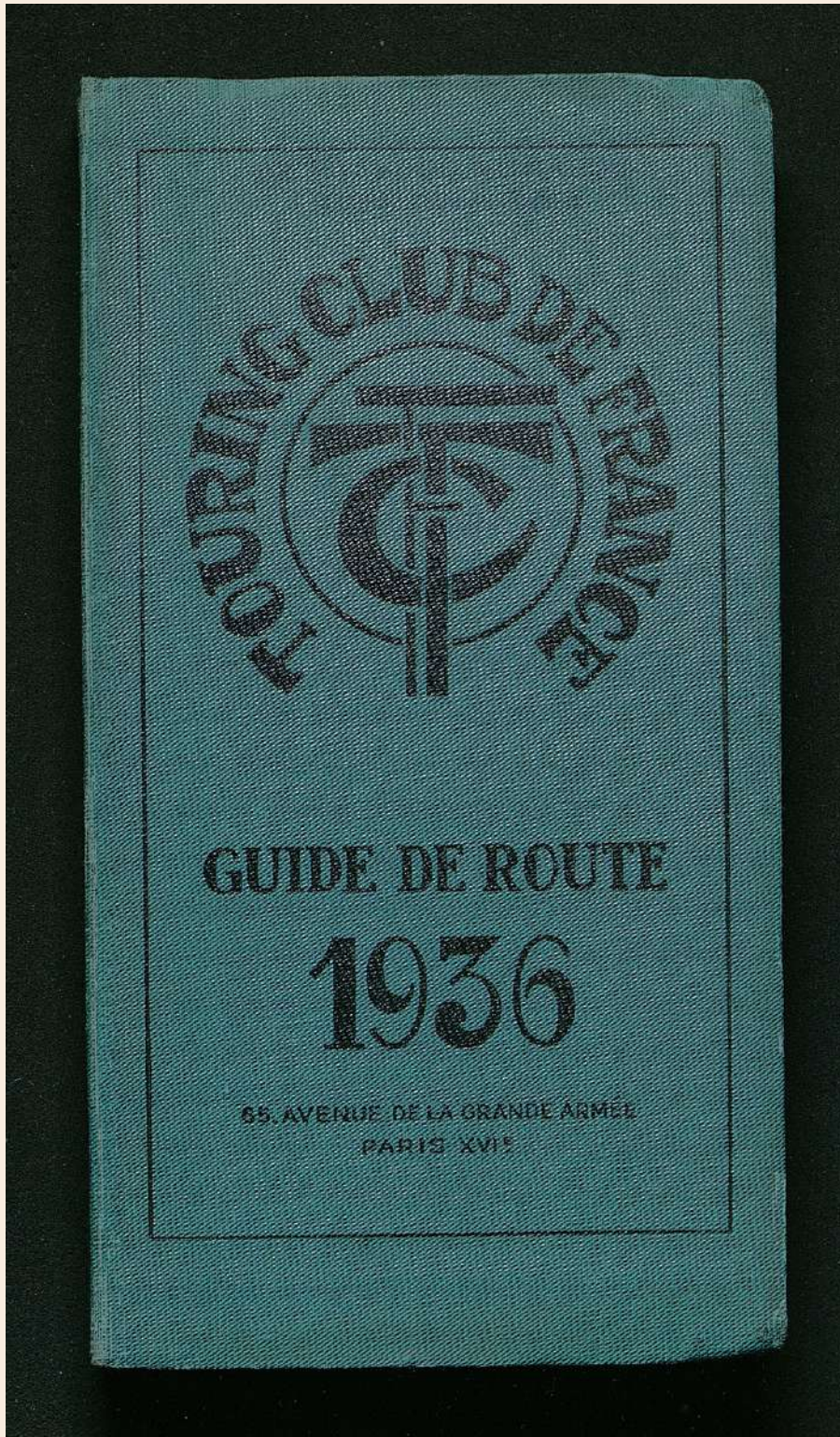
Le Club Alpin Français (CAF) voit le jour en 1874. C'est la première association touristique française. La montagne est de plus en plus accessible et la pratique du sport de montagne se développe. La naissance de ce club témoigne d'un mouvement de retour des habitants des villes vers la nature et la pratique en plein air, encouragé par le développement du chemin de fer. Cette association, en plus du traçage de sentiers et de l'organisation d'excursions, doit assumer les lourdes tâches, mais éminemment nécessaires, de former les guides et d'organiser les secours. Elle contribue aussi à la construction de refuges et d'observatoires de montagne. Grâce à l'action du CAF et à l'accès désormais possible par le train (dont les lignes à crémaillère) aux stations de ski, les sports d'hiver peuvent entrer dans les mœurs des Français.

En 1890, un groupe de vélocipédistes fonde le Touring Club de France (TCF) pour promouvoir et développer le tourisme naissant. Cette association qui finance des aménagements variés a œuvré jusqu'en 1983. Elle contribue au fil des années à populariser la pratique touristique, en multipliant les initiatives de créations d'équipements et de routes touristiques. Le TCF ne se limite pas à la promotion du cyclisme de loisirs, il œuvre aussi au développement des pratiques de plein air comme le canoë, l'alpinisme. Dès 1912, par exemple, une commission du camping est créée.

Le TCF se mobilise ainsi pour « façonner » une France touristique : installation de tables d'orientation, numérotation des routes et mise en place de bornes routières (avec Michelin), publication d'annuaires et d'une revue La Revue du Touring Club de France.



En 1909, le TCF s'associe avec la compagnie du PLM pour promouvoir la « Route des Alpes ». Par sa dimension nationale, elle coordonne également l'activité des syndicats d'initiative en l'absence de gestion par l'État.



Guide du Touring Club de France, 1936.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

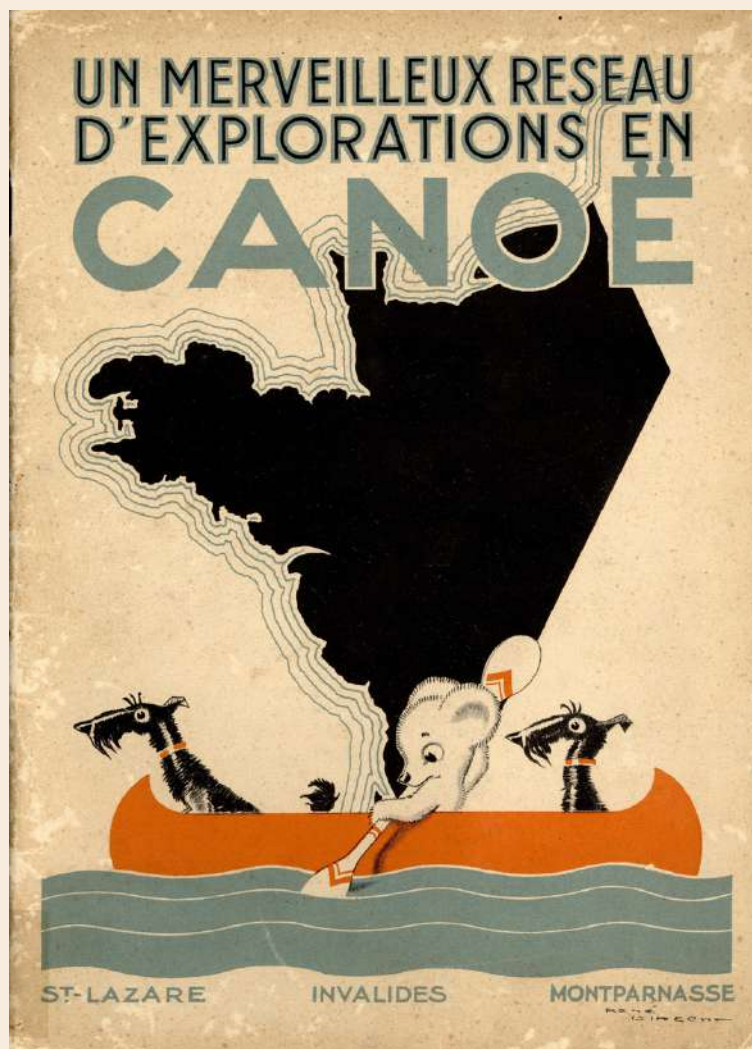




PLM : La Route des Alpes : 5e étape Anancy-Chamonix, 1925.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages



Après les loisirs de la neige et de la nature, les loisirs nautiques bénéficient également du développement du rail en France. Comme le train, un réseau d'itinéraires en canoë se met en place à travers la France. En 1880, un premier Canoë club de France est créé, misant sur une pratique sportive de ces petites embarcations. Un nouveau Canoë Club de France prend la relève en 1904, misant sur une pratique de loisir plutôt que de compétition. Le tourisme nautique est ainsi encouragé, aidé : des compagnies de chemins de fer proposent une série de services pour le transport de canoë vers le point de départ de la croisière et éditent des guides d'itinéraires au départ des grandes gares parisiennes.



Brochure du Réseau de l'État incitant les canoéistes à emprunter le train, 1932.  
CCGPF Fonds cheminot

## Les investissements immobiliers des compagnies ferroviaires



Le développement et la démocratisation du transport ferroviaire s'accompagnent de la nécessité de développer une offre hôtelière. On construit des hôtels « Terminus » à proximité immédiate des gares dès les années 1880.

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest construit en 1889 le Grand Hôtel Terminus pour accueillir les touristes de l'Exposition Universelle. La Compagnie du PLM construit en 1906 un hôtel à proximité de la gare de Perrache à Lyon, l'Hôtel Terminus. Cette même compagnie crée à son tour la Société hôtelière et touristique du PLM assurant la gestion des hôtels Terminus et des complexes hôteliers en montagne (Combloux, Mont-Revard, Briançon et le Lautaret).

En 1911, la Compagnie des chemins de fer du Midi crée la « Société des chemins de fer et hôtels de montagne aux Pyrénées » (CHM). Cette société mêle développement ferroviaire et investissement immobilier en développant les stations de Font-Romeu et de Superbagnères. Les hôtels de luxe y font leur apparition, couplés aux « trains de neige » lancés par la compagnie. Font-Romeu apparaît ainsi comme une infrastructure touristique moderne, offrant à une clientèle touristique mondaine tout le confort nécessaire. Le désenclavement opéré grâce au chemin de fer et aux lignes à crémaillère permet aux stations de Font-Romeu et Superbagnères de rencontrer un vif succès.





Inauguration des sports d'hiver à l'hôtel de Font Romeu, 1920.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

Parallèlement, les stations des Alpes s'organisent. Le plateau du Mont-Revard est pris d'assaut par les habitants des alentours qui souhaitent s'adonner aux plaisirs de la neige. En 1924, la société Hôtelière du Réseau PLM fait l'acquisition du domaine et réorganisent les structures hôtelières et la gare. Après des travaux d'ampleur, l'hôtel du Mont-Revard peut rouvrir et propose à ses clients plus de confort : augmentation du nombre de salles de bain, chauffage central, terrasse panoramique. Le chalet-restaurant accueillera, lui, plus de clients.

Dans les années 1920, l'hôtel-restaurant de Combloux, l'une des plus belles réalisations du PLM, a la possibilité d'accueillir 250 vacanciers dans des conditions de grand confort. Ils pratiquent sur place golf, patin à glace, tennis et ski en profitant d'un domaine de 10 hectares avec vue sur le Mont-Blanc.

# CHEMINS DE FER ET HOTELS DE MONTAGNE

## FUNICULAIRE D'AIX-LES-BAINS AU MONT REVARD

10 kilomètres de ligne — Ticket en 1 L. 15

SUR LE PLATEAU - 1.345 mètres d'altitude

### GRAND HOTEL P. L. M. DU REVARD

Tout le confort moderne  
SÉJOUR D'ÉTÉ ET D'HIVER  
Cours de tennis  
Champs de ski, tremplin de saut,  
patisserie,  
pistes de curling.

BELVÈDÈRE  
INCOMPARABLE

SUR LA CHAÎNE DES ALPES ET LE LAC DU BOURGET



CHEMIN DE FER DU MONT BLANC  
de S<sup>t</sup>-GERVAIS au COL DE VOZA-BELLEVUE  
et au GLACIER DE BIGNASSAY  
2.000 mètres d'altitude

CHEMIN DE FER DU MONTENVERS  
de CHAMONDY-MONT BLANC  
au MONTENVERS-MER DE GLACE  
1.919 mètres d'altitude

FUNICULAIRE AÉRIEN DE L'AIGUILLE DU MIDI  
LE PLUS HAUT DU MONDE



ENTRE BRIANÇON ET GRENOBLE  
CHALET-RESTAURANT  
P. L. M. DU LAUTARET  
2.108 mètres d'altitude  
En face le Massif de la Meije  
Point d'arrêt, pour le dépôt, des Services automobiles  
de la Route des Alpes

ENTRE GENÈVE ET BESANÇON  
HOTEL DU PAILLY  
LA GENTIANE  
1.300 mètres d'altitude  
Saison d'Été et d'Hiver  
Vue magnifique sur le Lac Léman  
et la chaîne des Alpes

COMBLOUX (Haute-Savoie) 1.000 mètres d'altitude  
GRAND HOTEL P. L. M. DU MONT BLANC



OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Tout le confort moderne

COURTS DE TENNIS

Champs de ski — Patisserie

Service automobile entre la gare  
de Thonon-les-Bains et l'hôtel

LA PLUS BELLE VUE  
SUR LE MONT BLANC

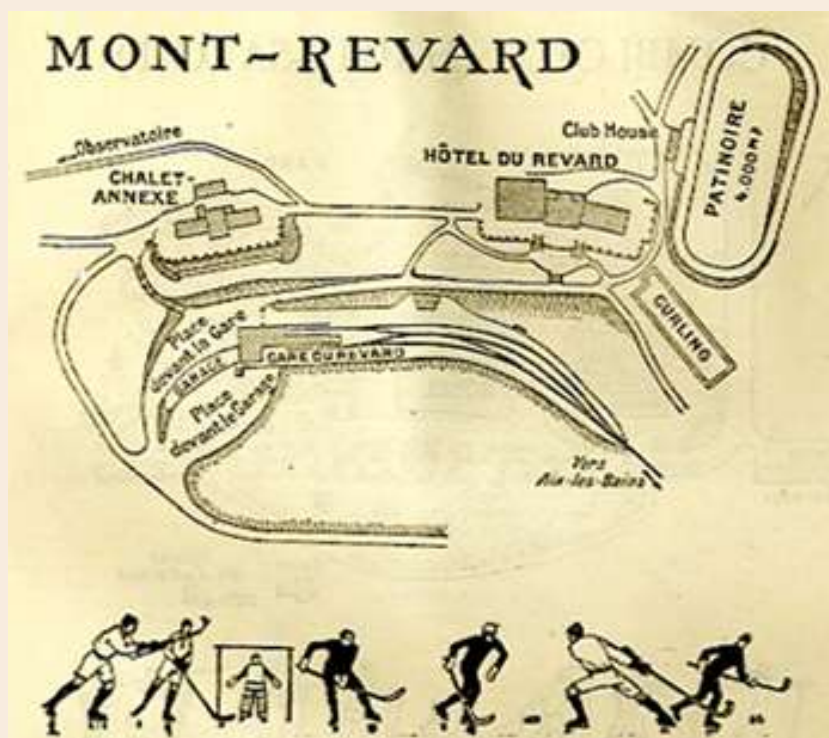
J. BARBEAU, Paris

Publicité du P.L.M. pour l'hôtel du Mont Revard, près d'Aix-les-Bains, les hôtels et restaurants situés sur l'itinéraire de la Route des Alpes et le Grand Hôtel de Combloux.

Agenda P.L.M. 1927.

CCGPF Fonds cheminot





Publicité du P.L.M. pour l'hôtel du Mont Revard, près d'Aix-les-Bains, les hôtels et restaurants situés sur l'itinéraire de la Route des Alpes et le Grand Hôtel de Combloux.

Agenda P.L.M. 1927.

CCGPF Fonds cheminot

Après la Seconde Guerre mondiale, la SNCF se lance à son tour dans l'offre ferroviaire couplée à une offre hôtelière et crée deux filiales : « France Tourisme Service » en 1950 et « Auberges au Soleil » en 1952 (devenu Prexotel en 1955). Ces deux filiales sont à l'origine de la création de villages vacances, à Saint-Aygulf, à Boulouris, et dans le golfe d'Ajaccio notamment. Ces villages sont desservis par des trains spéciaux : Blue Sky Express (entre Calais et Nice), Azur Express (entre Bruxelles et Nice), Zonexpres (entre Amsterdam et Nice).

La loi sur les congés payés de 1936 ne rencontre pas un grand succès l'année de sa mise en place : les vacances restent réservées à une classe aisée. Le train est alors choisi comme moyen de transport associé aux vacances. Plus populaire que l'avion ou le bateau de croisière, le train est accessible au plus grand nombre comme le montre la variété des tarifications. Toutefois, sans hébergement abordable pour tous, le départ en vacances reste un rêve pour une majorité de Français. Les structures d'accueil de plein air se développent, la Fédération Française de Camping Caravaning est créée en 1938.

Dès 1937, l'intérêt se porte sur les jeunes avec l'ouverture de la première Auberge de jeunesse du nom à Paris (Kellermann). Toutefois, il faut attendre les Trente Glorieuses pour que le pouvoir d'achat des classes populaires leur permette de profiter véritablement de leurs deux semaines de vacances.

### • LE TOURISME À SON TOUR AU SERVICE DES CHEMINOTS

Avec l'avancée sociale de 1936, une nouvelle forme de tourisme voit peu à peu le jour : le « tourisme social ». Les centres de vacances familiaux, les colonies de vacances et autres infrastructures de loisirs se développent à leur tour. La première colonie de vacances avait vu le jour en 1875, et les premières maisons familiales de vacances en 1890.

Dans ce contexte, les cheminots ne sont pas en reste.

Dès les années 1920, les compagnies ferroviaires ouvrent leurs centres de vacances à destination des enfants de cheminots, vantant les bienfaits du grand air et du vivre ensemble prôné dans ces centres. La compagnie du Paris-Orléans ouvre ainsi en 1925 le centre de Quiberon.



Le camp de vacances de la Cie P.O. à Quiberon (Morbihan). CCGPF Fonds cheminot



La Compagnie du Midi établit en 1930 un centre à Enveigt. La Compagnie du chemin de fer du Nord propose un centre à Saint-Pol-sur-mer. Le PLM, quant à lui, préfère subventionner des organismes privés.

Après la création de la SNCF, ces centres continuent d'être proposés aux enfants des cheminots. Les destinations sont classées en trois catégories, classement qui perdure jusque dans les années 2000 : mer (Saint-Pol-sur-mer, Soulac, Quiberon), montagne (Walbach, La Petite Maison Verte au Pas-de-l'Échelle...), campagne (Montdidier, Hirson...).

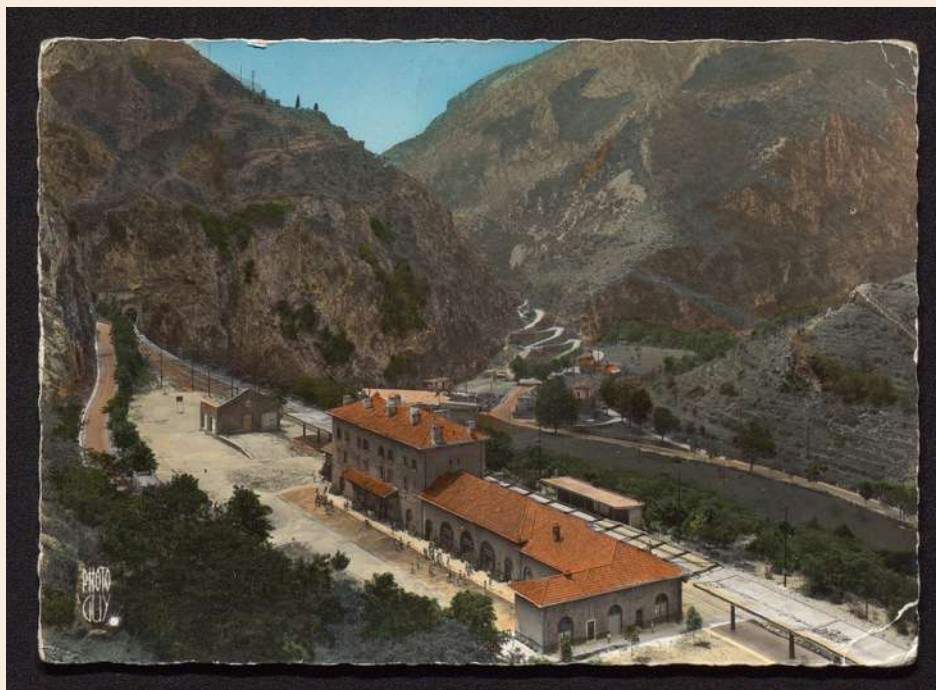


Centre de Montdidier. CCGPF Fonds cheminot

Par la suite, au fur et à mesure du développement du tourisme, certaines dessertes ferroviaires sont abandonnées au profit d'autres stations ou d'autres gares plus modernes et accessibles. Ces structures sont alors repensées et réaménagées en centres de vacances pour les cheminots et leurs familles. Les gares et leurs abords deviennent alors des lieux habités, des villégiatures. C'est le cas de l'Hôtel Terminus qui jouxte la gare de Briançon construite en 1884. Point de départ des voitures d'excursion, il est agrandi et surélevé en 1929. Dans les années 1930, l'hôtel de la Compagnie du PLM est le seul à disposer dans la région de l'eau courante dans les chambres. En 1967, l'hôtel devient un centre de vacances géré par les services sociaux de la SNCF.



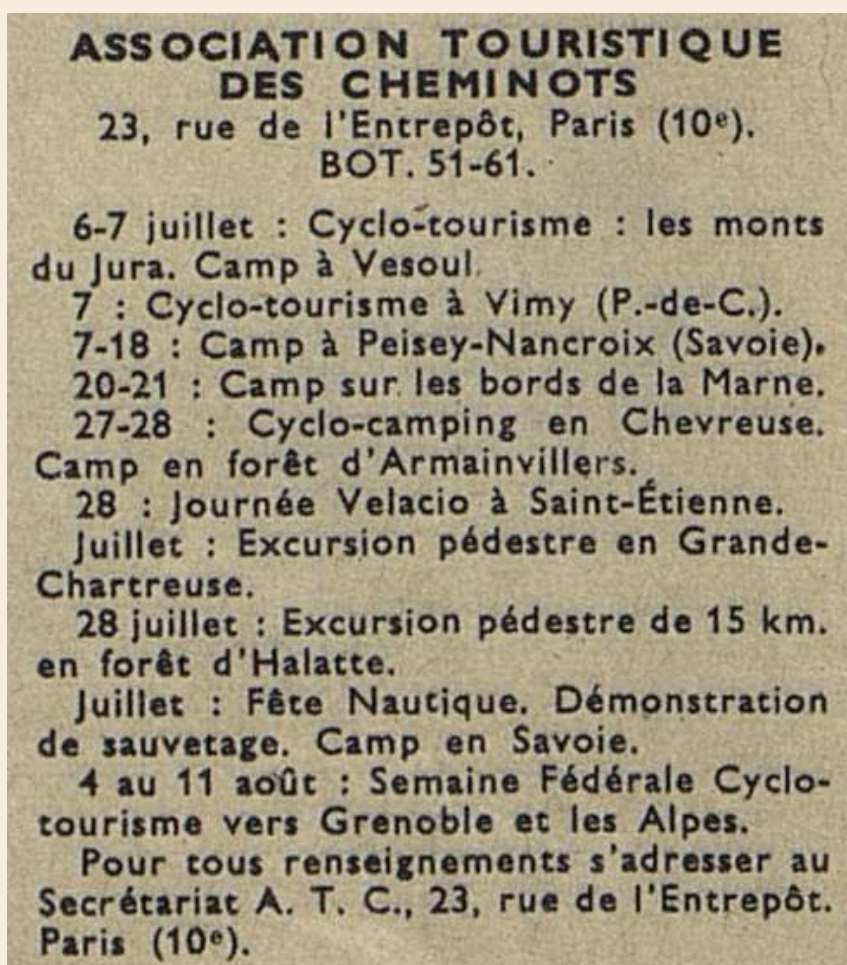
Maison familiale de Briançon. Carte postale des années 1960. CCGPF Fonds cheminot  
Dans les années 1960, les gares de Fontan et de Saint-Dalmas-de-Tende, toutes deux situées dans l'arrière-pays niçois, accueillent les enfants de cheminots le temps des vacances.



Colonie de vacances de Fontan. Carte postale des années 1960. CCGPF Fonds cheminot



Avant la Première Guerre mondiale, un groupe touristique de cheminots se constitue à Valence (Drôme), sous la forme d'une amicale. En 1933, ce mouvement prend de l'ampleur et se met au service des cheminots de tout le réseau. C'est la naissance de l'ATCPLM (Association Touristique des Cheminots du PLM). Cette association touristique de cheminots (« ATC » à partir de 1938) a pour but d'organiser des voyages collectifs, de préférence dans des lieux pittoresques moins courus. Les comptes-rendus de voyages et d'excursions publiés dans la revue professionnelle Notre métier contribuent à leur donner un rôle important dans le développement touristique. Ils éditent également leur propre documentation : fiches hôtelières et touristiques, carnets d'adresses... et négocient des réductions pour leurs adhérents. Cette association se constitue de plusieurs branches « plein air », sur le modèle du Touring Club de France : ski, marche, cyclotourisme, camping, canoë. Cette association perdure aujourd'hui



Camping-plein air : revue illustrée, juillet 1946.  
Ville de Paris / Bibliothèque du Tourisme et des Voyages

# CONCLUSION

À partir des années 1960, une nouvelle ère s'ouvre avec le tourisme de masse. C'est l'époque du lancement des grands chantiers immobiliers, tel celui de la Grande-Motte, et de l'essor du réseau autoroutier. La SNCF propose une série de services pour inciter les Français à partir en vacances en train : service de transport des bagages à domicile, auto-train, cartes de réduction...Le TGV, fleuron de l'industrie française, est mis en service le 27 septembre 1981 ; il représente un tournant majeur dans la façon de voyager : toujours plus vite, toujours plus loin.

Cette exposition en partenariat propose un regard rétrospectif sur les premières formes du tourisme ferroviaire avec une phase majeure de son développement que l'on peut situer entre 1890 et 1914. Jusque vers le milieu du XXe siècle, le tourisme ferroviaire ne relève que d'une forme de loisir. Le train a favorisé l'essor du tourisme comme les infrastructures d'accueil ont pu, à leur tour, stimuler les voyages.

Aujourd'hui, le souci écologique influe sur les pratiques de loisirs et touristiques. La notion d'empreinte carbone devient un critère dans l'organisation d'un voyage, ce qui contribue à remettre le train sur le devant de la scène. La réouverture de lignes de nuit et le foisonnement de publications touristiques sur le voyage en train laissent penser qu'il a encore de beaux jours devant lui.

Les liens qui unissent le train et le tourisme sont à la fois précoces et promis à un bel avenir.



Fonds cheminot du  
Comité central du  
groupe public  
ferroviaire (CCGPF)



## ACCES

Service du livre et des bibliothèques  
140 rue de Bercy - 75012 Paris  
Tel. 01 43 45 54 19  
<https://slb.ccgpfcheminots.fr>

## HORAIRES

Lundi, mardi, jeudi, vendredi : 10h-13h et 14h-18h

Bibliothèque du Tourisme  
et des Voyages  
Germaine Tillion (BTV)

# Bibliothèques patrimoniales



## ACCES

6 rue du Commandant Schloesing  
75016 Paris  
Tél. 01 47 04 70 85  
btv@paris.fr

## HORAIRES

mardi : 13h – 19h  
mercredi : 10h – 19h  
jeudi : 13h – 19h  
vendredi : 13h – 19h  
samedi : 10h – 18h

Retrouvez-nous sur Facebook

