

Sil la publicité est vieille comme le monde, cette forme de propagande qu'est l'affiche est un peu contemporaine du chemin de fer. Elle est née à peine avant lui dans son aspect moderne, mais elle a conquis toute sa force et toute sa plénitude au moment où le train vivait ses plus belles années. Rambuteau érigeait ses premières colonnes d'affichage dans Paris en 1842, alors que l'Europe se mettait frénétiquement sur rail. Moins d'un demi-siècle plus tard, c'étaient la grande floraison de l'affiche et le triomphe du chemin de fer.

Ce chemin de fer, qui avait à se faire connaître au loin, où il allait chercher sa clientèle, s'est servi d'emblée de l'affiche. C'étaient alors les touristes qu'il entendait transporter, singulièrement des pays moins favorisés par la nature vers ceux qui offraient l'éclat du soleil ou des neiges. Il a réussi dans sa mission, il a donné le grand élan au tourisme et il est permis de dire qu'il a aussi contribué au succès de l'affiche, qu'il fit souvent signer par de grands noms d'artistes.

(Extrait d'une note du Centre d'information et de publicité des chemins de fer européens, préfaçant une exposition d'affiches ferroviaires à Genève en juin 1967 et dont la deuxième édition vient d'avoir lieu à Paris.)

LE CHEMIN DE FER, LE TOURISME ET L'AFFICHE

LE tourisme supporte diverses définitions. Les savants, dans leur langage plus précis que poétique, l'ont défini comme étant l'ensemble des rapports et phénomènes issus du voyage et du séjour d'étrangers dans des régions où ils ne s'établissent pas à demeure et n'exercent aucune activité lucrative. Le



A. Faïry, 1900.

poète s'exprime de manière plus attrayante ; c'est ainsi que, dans les confessions du chevalier d'industrie Félix Krull, Thomas Mann fait dire par le professeur portugais Kuckuck au marquis Venosta que, dans le désir de voyager, se cache une bonne part de l'envie de voir une humanité jamais rencontrée, une bonne part de curiosité de regarder des yeux étrangers et des physionomies inconnues et de goûter à un mode de vie inconnu. Que l'on préfère l'une ou l'autre de ces définitions, il reste évident que le tourisme sous-entend un changement de lieu et, par conséquent, un déplacement, en un mot le voyage.

Si l'on jette un regard en arrière, on peut dire sans exagération que le tourisme est très étroitement lié au développement du chemin de fer. Certes, avant l'apparition de ce moyen de transport



Italie, 1906.



Belgique, 1910.

moderne, beaucoup de personnes se sont déjà déplacées. Mais le voyage avait le plus souvent quelque chose d'aventureux ; par ailleurs, il était cher et prenait beaucoup de temps. Il était avant tout le fait de gens aisés. Il aura fallu attendre le chemin de fer rapide, sûr et « bon marché », pour mettre le grand voyage à la portée de l'« homme de la rue ».

Otto WICHSER,
président
de la Direction générale
des C.F.F.

LA part du chemin de fer dans le marché est plus grande en hiver qu'en été ; cela tient au fait que l'exploitation ferroviaire dépend relati-

vement peu des conditions atmosphériques et météorologiques. Le rail assure dans la saison froide un trafic important, qu'alimentent notamment les usagers de la route, peu enclins à affronter les dangers et les inconvénients inhérents à la neige et au verglas. Même hors des régions alpestres, le goût de plus en plus prononcé des gens pour les sports d'hiver, spécialement dans la population des grandes villes, offre au chemin de fer une bonne possibilité d'accroître son trafic touristique.

O. WICHSER.

LE tourisme a un grand rôle à jouer. Au fur et à mesure, en effet, que sont satisfaits chez l'homme les besoins primordiaux en nourriture et



Vienne, saison toute l'année

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX AUTRICHIENS

Pippal, 1962.



D. Blake, 1964.

LE CHEMIN DE FER, LE TOURISME ET L'AFFICHE

en habitat, l'impetus de curiosité qui domine l'être humain le pousse à connaître d'autres pays, à connaître d'autres hommes, à connaître d'autres civilisations, entraînant ainsi un développement du tourisme. Tout laisse à penser que le tourisme fera partie, dans les décennies à venir, du « minimum garanti » de ce qui devrait être pris en considération pour les salaires. Or, si l'Europe n'a pas eu

la chance d'être placée sur un gisement de pétrole et si elle a, de ce fait, subi un ralentissement de son rôle économique, elle se trouve par contre sur un « gisement » de tourisme, de distractions culturelles incomparables. A cet égard, elle est de beaucoup le continent le plus riche et, dans la civilisation du loisir, l'Europe doit avoir une place de choix. Elle doit notamment pouvoir offrir à ses travailleurs un loisir de qualité et le loisir le moins cher du monde. Qui oserait en effet contester l'abondance extraordinaire de ses ressources ? Il y a tant de sites naturels qui peuvent faire l'objet d'enrichissantes vacances, tant de musées, tant de villes pittoresques : tout cela ne se retrouve nulle part. Nulle part les Alpes ne viennent se jeter dans la Méditerranée, nulle part il n'y a autant de souvenirs attachants sous forme d'églises, sous forme de monu-

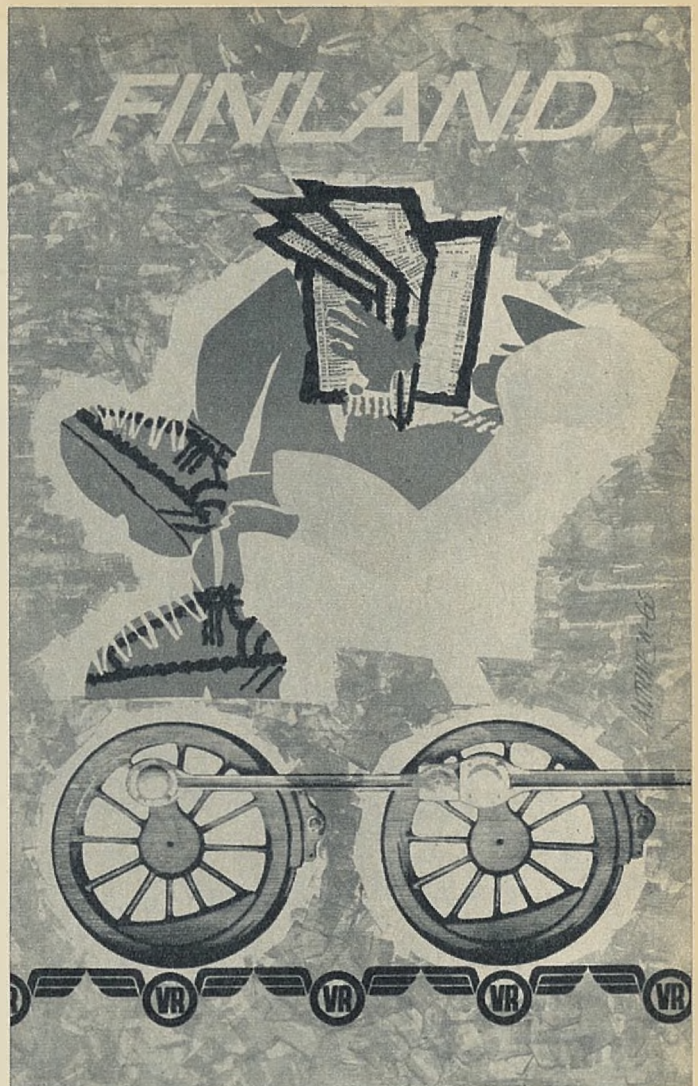


Deutschland mit der Bahn

H. Schmandt, 1964.

ments laissés par tous les siècles depuis 2.000 ans. Tout converge pour permettre aux Européens d'être parmi les mieux nantis du monde en ce qui concerne le tourisme, le tourisme culturel, comme le tourisme médical, si je peux m'exprimer ainsi. Pour refaire sa santé physique, aussi bien que pour ouvrir son esprit et enrichir sa culture, le travailleur européen sera donc mieux placé que n'importe quel autre travailleur du monde entier.

L'exploitation de ces immenses richesses doit, en effet, être organisée de telle manière que ce ne soit plus seulement, comme au siècle dernier, quelques privilégiés venus du Nord vers le soleil et les couleurs du Midi qui puissent en profiter, mais que ce soit désormais tout le monde. Le rail joue déjà aujourd'hui un rôle considérable pour permettre, par exemple, aux travailleurs espagnols de Belgique ou

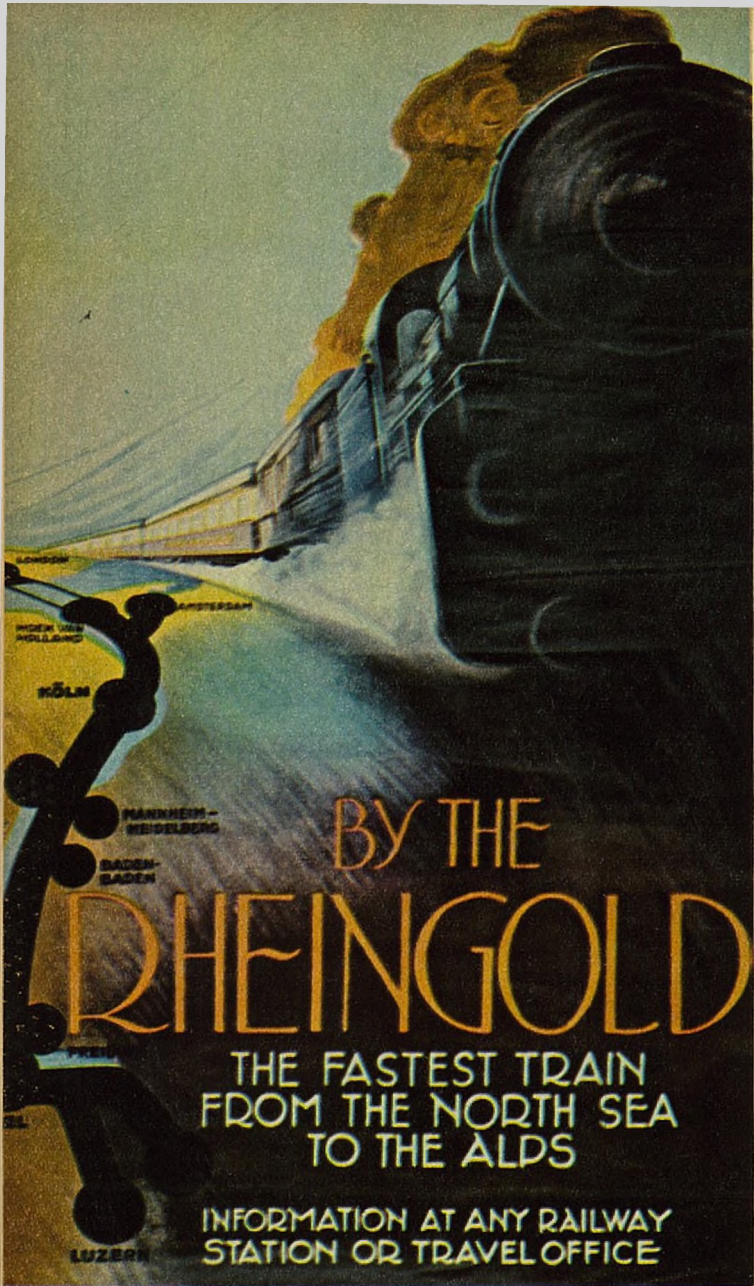


Y. Metsälä, 1966.

d'Allemagne de retourner dans leur pays d'origine. Il fait que l'ouvrier italien expatrié ne se sente jamais loin du village natal qu'il aime tant. Grâce au chemin de fer, ce ne sont plus quelques Anglais ou Scandinaves isolés qui partent vers la côte méditerranéenne, mais des foules considérables qui vont se chauffer au soleil. Bientôt le tunnel sous la Manche donnera d'ailleurs aux Britanniques des facilités nouvelles.

Il faut donc que nous sachions bien organiser le tourisme de masse puisqu'il s'agit d'en faire bénéficier une population très étendue. Or, personne ne peut nier que les chemins de fer ont une vocation spéciale pour le transport de masse...

Ils ont également la chance de desservir pratiquement toutes les villes européennes et de débou-



R. Friese, 1930.

cher, presque toujours, au cœur même de ces cités si riches en potentiel touristique. Ils ont donc un rôle important à jouer pour atteindre cet objectif que nous devons viser aujourd'hui, ce grand mélange de culture qui sera non seulement un élément pour créer une culture nouvelle pour le nouveau siècle qui s'annonce, mais aussi pour distribuer la culture à la masse. Ainsi, dans ces migrations modernes et pacifiques qui préparent l'Europe de demain, le tourisme et le chemin de fer sont étroitement associés pour les préparer et les réaliser.

Louis ARMAND.



A. Rasmussen, 1965.



H. Schmandt, 1966.



A. Holy, 1956.



A. Heilman.