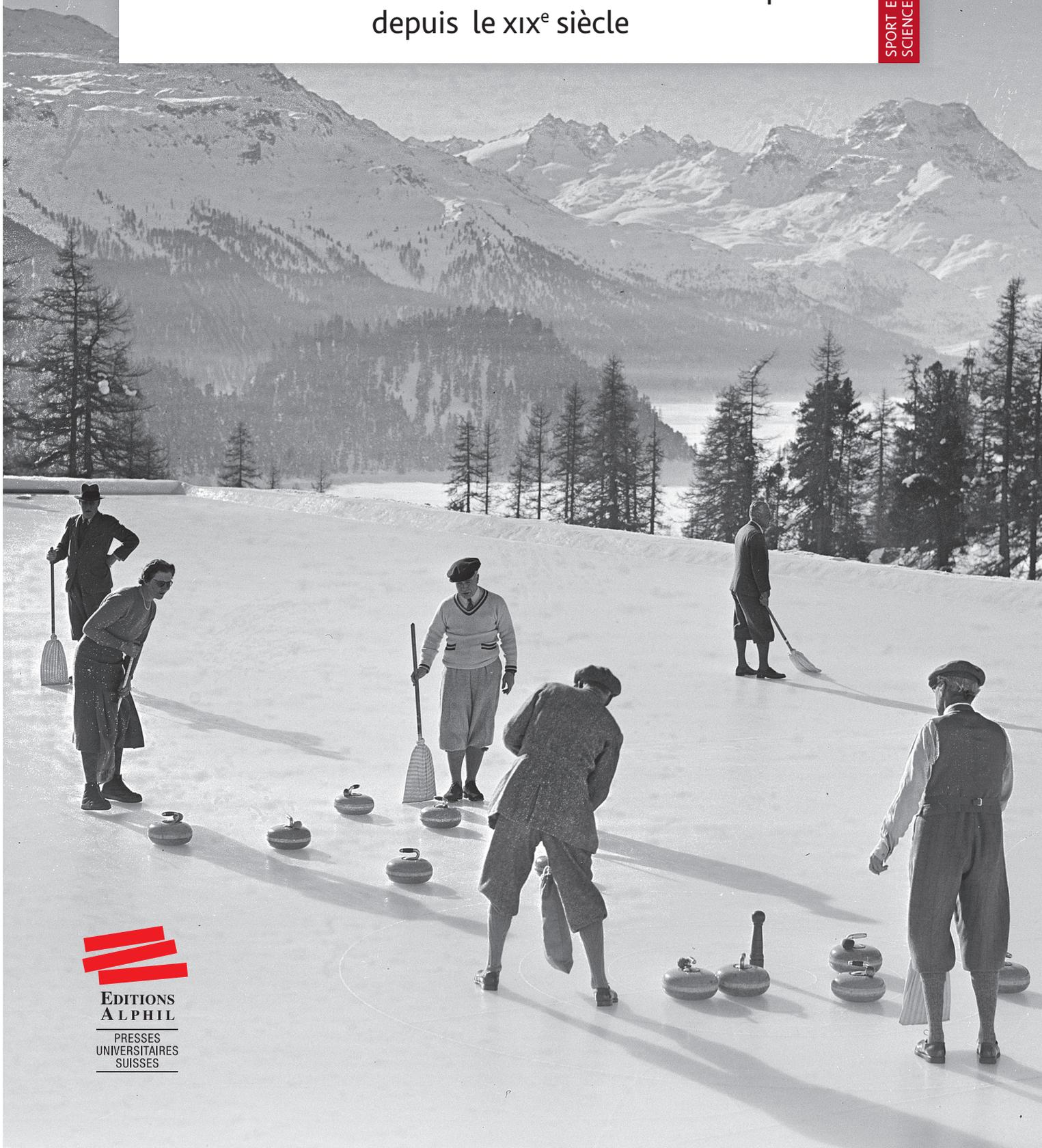


GIL MAYENCOURT, SÉBASTIEN CALA,
ANNA AMACHER HOPPLER, CLAUDE HAUSER (DIR.)

POUVOIR ET EMPRISE DU SPORT

Pour une histoire croisée du tourisme et du sport
depuis le XIX^e siècle

5
SPORT ET
SCIENCES SOCIALES



Grégory Quin (Université de Lausanne)

**Des riches « contre » le paysage.
Quand des milliardaires se sont payé
les pistes de ski de la Haute Engadine
(Années 1950-1960)**

« Oligarchie, nous apprend le dictionnaire, signifie “régime politique où l'autorité est entre les mains de quelques familles puissantes; ensemble de ces familles”. La planète est aujourd'hui gouvernée par une oligarchie qui accumule revenus, patrimoine et pouvoir avec une avidité dont on n'avait pas eu d'exemple depuis les « barons voleurs » américains de la fin du XIX^e siècle. »¹

À l'orée des années 2020, l'un des débats concernant les remontées mécaniques en Suisse est celui du potentiel démontage des installations qui ne sont plus en activité², faute notamment de neige aux altitudes où

¹ KEMPF Hervé, *Comment les riches détruisent la planète*, Paris, Seuil, 2007, p. 58.

² «La douloureuse question du démantèlement des remontées mécaniques abandonnées», *RTS Info*, 11.12.2021, <https://www.rts.ch/info/suisse/12709122-la-douloureuse-question-du-demantelement-des-remontees-mecaniques-abandonnees.html>, consulté le 29.12.2022.

certaines d'entre elles ont été développées³. Bien évidemment, la question principale est celle du financement de l'opération de démontage, ou plutôt celle du manque de financement pour de telles démarches, la faute notamment à une absence de retours sur investissement. Si les statistiques soulignent que les constructions de nouvelles infrastructures diminuent très fortement en valeur absolue depuis la fin du xx^e siècle⁴, le secteur économique reste largement profitable et ce « groupe d'intérêt » pèse dans la société helvétique, avec pour preuve le maintien de l'ouverture des installations pendant l'hiver 2020-2021 en pleine pandémie et à la différence des autres pays de l'Arc alpin⁵. Surtout, sous l'impulsion de la forte dynamique de développement des Trente Glorieuses, désormais freinée par l'apparition de contraintes environnementales, les domaines skiables de l'Arc alpin deviennent des lieux à entretenir plus que de véritables espaces à développer.

De fait, l'historiographie sur le développement des stations de sports d'hiver a connu un vrai essor consécutivement à la consécration de la pratique du ski comme fait social majeur, notamment en France⁶. De rapides analyses soulignent que les années 1980 sont aussi le moment d'une (très) provisoire démocratisation de la pratique à la faveur de tarifs relativement bas par rapport au pouvoir d'achat et en comparaison historique⁷. Plus récemment, différents chercheurs

³ En préambule, nous souhaitons remercier Gil Mayencourt et Sébastien Cala pour leurs relectures critiques et leurs suggestions nombreuses pour améliorer cette contribution; le personnel de la Bibliothèque de documentation de Saint-Moritz, toujours au petit soin et d'une compétence hors-norme; Monique Schneider pour sa relecture précise et ses recommandations sur la forme et le fond.

⁴ Les chiffres proposés par Remontées Mécaniques Suisses – le groupe d'intérêt des remontées – indiquent que depuis le milieu des années 1990, le nombre de nouvelles installations et de transformations d'installations existantes stagne sous les 20 unités annuelles, contre plus de 50 dans les années 1970, <https://www.seilbahnen.org/fr/La-branche/Statistiques/Faits-chiffres>, consulté le 26.08.2022.

⁵ « Les remontées mécaniques suisses veulent résister », *24 heures*, 28.11.2020.

⁶ KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Paris, Masson, 1978; MOURIQUAND Jacques, *L'or blanc. Le système des sports d'hiver*, Paris, Lieu commun, 1988.

⁷ L'histoire économique de la pratique du ski reste encore largement à écrire, mais en 1983, une semaine de ski avec accès à l'ensemble des remontées mécaniques

proposent de poursuivre les travaux des pionniers, notamment autour d'approches inspirées par des réflexions sur l'urbanisme et l'architecture⁸, ou encore sur des questions relatives à la gouvernance de ces régions singulières et de politiques de durabilité⁹, esquissant en filigrane les dynamiques de l'essor du ski alpin au xx^e siècle¹⁰. S'il existe une forme de massification de la pratique du ski à partir des années 1950, celle-ci demeure une pratique aux accents et aux représentations très élitistes, dont la rentabilité pour les investisseurs reste très élevée, au moins jusqu'au développement des vols *low-cost* au tournant du xxi^e siècle et à leur impact sur la manière de s'adonner au tourisme, en partie moins tourné vers la nature – et les sports d'hiver – et davantage vers les grandes villes continentales pour des séjours de quelques jours¹¹.

d'Engadine coûte alors 175 francs (soit 277 francs, actualisés en francs de la fin de l'année 2021), ce prix étant passé à 449 francs pour l'hiver 2021/2022.

⁸ LYON-CAEN Jean-François, CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lyon, Lieux Dits, 2014; FRANCO Caterina, « La production d'un paysage par et pour le ski », *Projets de paysage*, n° 25, 2021, en ligne : <https://doi.org/10.4000/paysage.23632>.

⁹ STOCK Mathis, CLIVAZ Christophe, CREVOISIER Olivier et KEBIR Leïla, « Rethinking Resort Development Through the Concept of "Touristic Capital" of Place », in: STOCK Mathis (éd.), *Progress in French Tourism Geographies. Geographies of Tourism and Global Change*, Cham, Springer, 2021, pp. 203-222, en ligne : https://doi.org/10.1007/978-3-030-52136-3_12; CHAMBRU Mikaël, DE OLIVEIRA Jean-Philippe, « Changement climatique et développement territorial en montagne : conflictualités et enjeux communicationnels », *Revue française des sciences de l'information et de la communication*, n° 21, 2021, en ligne : <https://doi.org/10.4000/rfsic.10306>.

¹⁰ DENNING Andrew, « Going Downhill? The Industrialization of skiing from the 1930s to the 1970s », in: STROBL Philipp, PODKALICKA Aneta (éds.), *Leisure Cultures and the Making of Modern Ski Resorts*, Cham, Springer, 2019, pp. 25-42, en ligne : https://doi.org/10.1007/978-3-319-92025-2_2; QUIN Grégory, « The hotelier, the politician and the skier. On the founding moment of alpine skiing in St. Moritz », *Sport in History*, vol. 42, n°2, 2022, pp. 213-234.

¹¹ BOYER Marc, « Comment étudier le tourisme? », *Ethnologie française*, vol. 32, n° 3, 2002, pp. 393-404, en ligne : <https://doi.org/10.3917/ethn.023.0393>; YOUNG Martin, HIGHAM James E. S., REIS Arianne C., « "Up in the air": A conceptual critique of flying addiction », *Annals of Tourism Research*, n° 49, 2014, pp. 51-64, en ligne : <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.08.003>.

À ce titre, il nous apparaît pertinent de nous focaliser sur les remontées mécaniques en particulier, comme conditions de possibilité d'un véritable «ski alpin» où la descente devient le but de la pratique¹², emblème de la quête de l'or blanc, incarnation du développement technique que connaît le xx^e siècle¹³ et finalement objet de critiques écologistes, tant esthétiques que liées à des questions de durabilité. Cette idée s'enracine notamment dans notre lecture des travaux de Laurent Tissot ou de Cédric Humair, lesquels ouvrent de stimulantes perspectives de recherche autour des dynamiques de l'essor touristique dans l'Arc alpin depuis le xix^e siècle¹⁴, en particulier autour d'une vision systémique de cet essor en lien avec les infrastructures de transport¹⁵, alors que les travaux focalisés sur les remontées mécaniques sont encore souvent très descriptifs¹⁶, pensés pour un lectorat très large et centrés autour des aspects techniques des installations, voire relégués à de simples notes¹⁷.

Dans le cadre de cette contribution, notre ambition est d'analyser l'extension des remontées mécaniques autour de Saint-Moritz, en l'inscrivant dans une histoire du développement de sa politique touristique depuis l'immédiat après-Seconde Guerre mondiale et

¹² QUIN Grégory, «De la cure d'air à l'or blanc. Une "Interassociation Suisse pour le Ski" face aux enjeux de l'essor du ski en Suisse (années 1920–années 1960)», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 22, 2017, pp. 135-155; QUIN Grégory, CALA Sébastien, «Structuration et promotion du ski en Suisse (années 1920 - années 1960). Est-ce l'engagement des dirigeants ou les pentes des massifs qui expliquent l'essor du ski alpin helvétique?», in: VONNARD Philippe, QUIN Grégory et JACCOUD Christophe (éds.), *Des réseaux et des hommes. Participation et contribution de la Suisse à l'internationalisation du sport (1912-1972)*, Neuchâtel, Alphil, 2019, pp. 99-133

¹³ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, xviii^e-xx^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995; CARON François, *La dynamique de l'innovation. Changement technique et changement social (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Gallimard, 2010.

¹⁴ HUMAIR Cédric, TISSOT Laurent, *Le tourisme suisse et son rayonnement international (xix^e-xx^e siècles)*, Lausanne, Antipodes, 2011.

¹⁵ HUMAIR Cédric, GIGASE Marc, LAPOINTE GUIGOZ Julie et SULMONI Stefano, *Système touristique et culture technique dans l'arc lémanique. Analyse d'une success story et de ses effets sur l'économie régionale (1852-1914)*, Neuchâtel, Alphil, 2014.

¹⁶ ROY Pierre-Louis, *Une histoire de l'aiguille du Midi et des téléphériques*, Paris, Glénat, 2022.

¹⁷ KNAFOU Rémy, «Different fates of palaces in Graubünden», *Via*, n° 2, 2012, note 12, en ligne: <https://doi.org/10.4000/viatourism.1600>.

jusqu'à l'orée des années 1970¹⁸. De fait, cette politique oscille entre un intérêt pour le ski comme outil de promotion d'une certaine massification de la fréquentation et la conservation d'une image plus traditionnelle autour d'un tourisme mondain et élitaire. Cette histoire doit ainsi nous entraîner aux confins d'enjeux économiques, touristiques et environnementaux qui mêlent dynamiques locales et concurrences internationales, dans ce moment de « *grande accélération* » que sont les Trente Glorieuses¹⁹. En effet, après des projets pionniers dans l'entre-deux-guerres, qui voient même une reprise en main des funiculaires par les pouvoirs publics²⁰, les projets vers le Piz Nair, le Piz Diavolezza ou le Piz Corvatsch dans les années 1950 et 1960 mêlent émergence d'enjeux économiques aux accents très capitalistes – et tournés vers une recherche du profit – et apparition de premières discussions autour d'enjeux plus environnementaux, sur fond de concurrence internationale croissante.

Pour conduire nos analyses, nous nous basons sur une documentation locale – ici les archives de la commune et celles de la bibliothèque de documentation de Saint-Moritz – encore peu mobilisée pour comprendre l'histoire des relations mutuelles entre tourisme et sport, mais aussi sur la bibliothèque de l'ancien Musée suisse du sport, une institution désormais liquidée, et conservée par une association de valorisation du patrimoine sportif. De la même manière, nous avons compulsé, aux Archives fédérales, les dossiers d'obtention des concessions fédérales pour la construction des téléphériques vers le Piz Nair et le Piz Corvatsch notamment, ainsi que les procès-verbaux du *Heimatschutz* pour les années 1950 et 1960²¹, ceci pour comprendre

¹⁸ Une version exploratoire de ces analyses est parue en 2023 : QUIN Grégory, « Funiculaires, *skilifts* et téléphériques. Genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à St. Moritz (1928-1973) », *Traverse*, vol. 30, n°2, 2023, pp. 64-78.

¹⁹ LATOUR Bruno, *Où atterrir ? Comment s'orienter en politique*, Paris, La Découverte, 2017, pp. 74-77.

²⁰ À ce sujet, on lira : QUIN Grégory, « Franchir les cols, atteindre les sommets et glisser sur les pentes. De quelques jalons pour une histoire des réseaux locaux de la promotion de St. Moritz (années 1920-années 1930) », *Les Sports Modernes*, n° 1, pp. 45-59.

²¹ Fondée en 1905, la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque (en allemand : *Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz*) cherche à promouvoir différentes thématiques (beautés de la nature, panneaux publicitaires, conservation

les enjeux inhérents à la construction de remontées mécaniques et le positionnement de la ligue du patrimoine vis-à-vis de ces projets. Enfin, nous avons réalisé une plongée dans la presse locale (*Engadiner Post*) et nationale (*Neue Zürcher Zeitung*, *Der Bund*).

Plus vite, plus haut, plus rentables... les téléphériques du Piz Nair et de Diavolezza

Si dans l'entre-deux-guerres les pentes situées sous le Piz Nair sont déjà emblématiques avec plusieurs kilomètres de pistes ouvertes, entre le sommet du funiculaire de Corviglia et celui du *skilift* Suvretta-Randolins construit par la famille Bon derrière l'hôtel Suvretta²², il n'est pas surprenant de souligner que ces mêmes pentes sont le théâtre de projets majeurs dans l'immédiat après-guerre. Dès l'été 1945, les autorités communales se prononcent en faveur d'une transformation de l'ancien système de traîneau, sis au sommet du Corviglia depuis la fin des années 1930, en véritable *skilift*. La nouvelle installation est mise en service durant l'hiver 1945-1946, et permet d'atteindre plus rapidement les pistes, tout en ajoutant des possibilités de connexions avec le *skilift* Suvretta-Randolins.

Dans l'immédiat après-guerre, la saison hivernale devient non seulement la plus rentable, mais celle où l'investissement peut assurer la croissance du tourisme, et cela passe par de nouvelles remontées mécaniques. Avec l'attrait toujours plus important pour le ski, les séjours touristiques évoluent dans leur structure, comme en témoigne l'augmentation du nombre absolu de touristes, mais pour des séjours plus courts. Ainsi, entre les hivers 1930/31, 1938/39, 1945/46 et

des monuments, us et coutumes, etc.) au sein de ses membres et auprès d'un large public, y compris les autorités politiques. Tout au long du xx^e siècle, le *Heimatschutz* se profile à travers un certain nombre de combats patrimoniaux comme dans la lutte contre la construction du chemin de fer à crémaillère du Cervin, pour la conservation des chutes du Rhin et autour du lac de Sils.

²² VON PLANTA Alfred, *50 Jahre Skilift Suvretta-Randolins St. Moritz*, St. Moritz, 1986.

1950/51, la durée moyenne d'un séjour hivernal à Saint-Moritz passe respectivement de 12, à 10, puis à 8 et enfin à 7 jours²³. Si la « semaine au ski » ne devient pas une norme absolue en quelques saisons, les facilités offertes par les nouvelles remontées permettent de profiter plus en moins de temps passé sur place. De fait, à ce moment, alors que la capacité hôtelière existe, les taux d'occupation des lits (en dessous de 50 % sur des bases annuelles) montrent un vrai potentiel de développement²⁴. Plus largement, le contexte est au développement des transports autour de l'Arc alpin²⁵, facilitant l'accès aux stations, et la concurrence s'élargit à l'ensemble du massif entre des communes qui rivalisent ensuite d'inventivité et d'investissements pour bâtir leurs domaines skiables²⁶. Dans ce contexte, plus qu'un *skilift*, il faut donc imaginer une infrastructure plus ambitieuse : en particulier un téléphérique vers le sommet du Piz Nair et ses pistes de descente²⁷.

Autour de ce qui devient le premier téléphérique d'Engadine, notons que la construction est permise à la fois par la mobilisation d'un comité local, composé d'acteurs économiques (notamment des hôteliers) et politiques, comme Andrea Badrutt – alors directeur du Palace, mais aussi membre du comité de l'office du tourisme –, sous la conduite de Peter Kasper, le nouveau directeur du tourisme (« *Kurdirrektor* ») depuis 1945²⁸, mais aussi (et surtout) par l'engagement de riches « touristes ». En effet, les documents nous apprennent que « *Messieurs [Stavros] Niarchos et [Loel] Guinness courageusement et volontairement vont acquérir l'ensemble des actions de la concession, pour permettre le*

²³ ABDSM, Classeur « Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995) », Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

²⁴ À ce sujet, on consultera les données des statistiques historiques de la Suisse : <https://hso.ch/fr/2012/m/14>, consulté le 29.12.2022.

²⁵ TISSOT Laurent, « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, Économie et Société*, vol. 11, n° 1, 1992, pp. 91-108.

²⁶ KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver...*

²⁷ ABDSM, Classeur « Bergbahnen (jusqu'en 2016) », Documents sur le téléphérique du Piz Nair, Prospectus du comité d'initiative, 04.1951, p. 5.

²⁸ MARGANDANT Silvio, MEIER Marcella, LÜTSCHER Michael, *St. Moritz. Eine aussergewöhnliche Geschichte*, St. Moritz: Gammeter, 2019, p. 228.

lancement des travaux»²⁹. Notons qu'ici, les termes «courage» et «volonté» mobilisés ne sont que pure rhétorique «promotionnelle» («capitaliste» devrait-on écrire), mais aussi qu'après une décennie de tutelle cantonale sur les finances de la commune³⁰, les investissements étrangers sont plus que les bienvenus. Ce sont donc un armateur grec, milliardaire et déjà habitué de la station grisonne (figure 1), et un héritier de la brasserie éponyme, héros de la Seconde Guerre mondiale et banquier, qui financent le projet pour 400 000 francs³¹, alors que 300 000 francs sont localement bloqués sous forme d'hypothèques, notamment par des hôteliers³². Par son investissement, Stavros Niarchos souhaite notamment pouvoir continuer d'assouvir sa passion pour le ski, y compris au sein du très sélect *Ski-club Corviglia*, l'un des cercles privés les plus anciens au monde dont le centre de gravité se trouve au Palace, avec des partenaires de glisse comme Gianni Agnelli, déjà à la tête du constructeur automobile Fiat, visiteur fréquent des palaces de l'Engadine et pionnier de la pratique du ski à partir d'un hélicoptère, ou encore Philippe de Rothschild, tout à la fois héritier, pilote, producteur et vigneron.

Malgré un modeste effet «olympique» sur le tourisme à la fin des années 1940³³, la perspective est pourtant encore floue pour les acteurs locaux, comme en témoigne le dossier de la demande de concession adressé au Département fédéral des postes et des chemins de fer, où nous trouvons notamment des prises de position critiques. Ainsi, le président du conseil d'administration du funiculaire «Muottas-Muragl», le Dr Wilhelm Krasting, déclare dans un courrier en forme

²⁹ ABDSDM, Classeur «Bergbahnen (jusqu'en 2016)», Lettre du délégué du conseil d'administration de la société anonyme «Piz Nair AG» aux actionnaires, 30.08.1975, p. 2.

³⁰ MARGANDANT Silvio, MEIER Marcella, LÜTSCHER Michael, *St. Moritz...*, p. 204.

³¹ Les 400 000 francs en actions représentent près de 2 000 000 francs de 2023.

³² ABDSDM, Classeur «Bergbahnen (jusqu'en 2016)», Documents sur le téléphérique du Piz Nair, Prospectus du comité d'initiative, 04.1951, p. 8.

³³ QUIN Grégory, CALA Sébastien, «Banqueroute, remontées mécaniques et Jeux olympiques. Pour une histoire économique et touristique de l'essor du ski alpin autour de St. Moritz (années 1920-années 1970)», *Histoire, économie et société*, à paraître en 2024.



Figure 1 : Stavros Niarchos et Marie-Hélène Rothschild au restaurant du Palace, vers 1955. © Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur: Max Wagner, Copyright, Rosalind Doblies-Wagner.

d'opposition qu'une « *remontée mécanique supplémentaire, en Engadine, sans perspectives réelles de rentabilité, ne pourrait que concurrencer négativement les installations similaires déjà existantes* »³⁴. Il produit du reste de nombreuses pièces justificatives, et notamment les chiffres du tourisme entre 1920 et 1950, au profil très contrasté. Les ambivalences sont alors synthétisées par Carl Nater, l'ancien président de la commune – il l'est pendant vingt-trois ans entre 1926 et 1949 –, dans un courrier où il souligne notamment que les opposants ne sont pas des skieurs réguliers et que le « *Palace a pesé de tout son point pour que la*

³⁴ Archives fédérales (ci-après «AF»), Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Piz Nair, Lettre de Wilhelm Krasting au Département fédéral des postes et des chemins de fer, le 01.04.1952, p. 1. Cote: E8001B#1000-1133#66_3092421.

population locale accepte le projet»³⁵, ce qu'elle fait le 20 avril 1952 par 239 voix contre 171.

Sur le plan fédéral et communal, la concession pour la construction du téléphérique peut donc être formellement accordée au comité d'initiative à la fin du mois d'avril 1952³⁶ et des travaux plus importants de planification sont entamés. Dans ce cadre, les attentes de la commune touchent au maintien de l'accès aux panoramas offerts en haut du funiculaire Corviglia, par une limitation de la taille des bâtiments à construire. En effet, au sommet du Corviglia se trouvent déjà la station d'altitude du funiculaire et un point de vue privilégié sur le lac de Saint-Moritz, vers Silvaplana et sur le massif de la Bernina³⁷. S'il ne s'agit pas véritablement d'enjeux environnementaux, le paysage et sa préservation émergent dans les réflexions sur l'aménagement de la montagne et la présence de trop nombreuses constructions est perçue comme potentiellement dommageable (figure 2). Néanmoins, force est de souligner que les débats ne se prolongent pas sur ce point, les perspectives pour la commune sont trop intéressantes, mais surtout la rentabilité espérée par les investisseurs est importante. Après deux ans de travaux, le « plus haut téléphérique de Suisse »³⁸ est inauguré le 1^{er} janvier 1955.

Force est d'ailleurs de constater que la rentabilité de l'installation est aussi symbolique, avec le comité d'initiative pour l'organisation des Jeux olympiques de 1960 à Saint-Moritz qui mobilise le téléphérique, dès l'été 1955, comme une pièce maîtresse de son dispositif de candidature, indiquant que « *l'on peut atteindre 3 000 mètres en moins de vingt minutes et utiliser des pistes vers Celerina, St. Moritz-Dorf et*

³⁵ AF, Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Piz Nair, Lettre de Carl Nater à l'Office fédéral des transports, 23.04.1952, p. 1. Cote: E8001B#1000-1133#66_3092421.

³⁶ ACSM, Caisse 43/32 «Luftseilbahn Corviglia Piz Nair», Documents pour les années 1950-1954, Lettre de la municipalité au comité d'initiative, 24.04.1952.

³⁷ ACSM, Caisse 43/32, Documents pour les années 1950-1954, Lettre de la municipalité à la SA «Luftseilbahn Corviglia Piz Nair», 20.03.1953, pp. 1-2.

³⁸ *Engadiner Post*, 18.08.1956.



Figure 2 : le téléphérique vers le Piz Nair, vers 1955. © Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur : Andreas Pedrett, Copyright : Max Galli.

le domaine du Suvretta»³⁹. Sur le plan touristique aussi, le succès est très rapide. En effet, la fréquentation hivernale connaît un essor majeur entre 1950 et 1960, avec 392 483 nuitées enregistrées durant l'hiver 1960/61 (contre 158 054 durant l'hiver 1950/51)⁴⁰.

³⁹ *Engadiner Post*, 09.06.1955.

⁴⁰ ABDSM, Classeur « Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995) », Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

Il est difficile de véritablement pénétrer les arcanes des renvois d'ascenseurs dont messieurs Niarchos et Guinness ont pu profiter, peut-être en bénéficiant d'avantages en nature lors de leurs séjours au Palace (rappelons que son directeur Andrea Badrutt, qui siège aussi au conseil d'administration de la SA du nouveau téléphérique, a pour « habitude » de définir les tarifs des séjours de ses clients en les observant arriver devant son hôtel à travers une fenêtre depuis son bureau) ou pour l'acquisition de terrain à bâtir. À ce titre, notons que la famille Niarchos s'installe à partir de 1957 dans la Villa Marguns, à deux pas du *skilift* Suvretta-Randolins et face au massif du Corvatsch⁴¹. Pour les Niarchos et les Guinness, il s'agit évidemment aussi d'une dépense de prestige, surtout dans un entre-soi encore très exclusif. Une nouvelle ère semble s'ouvrir en Engadine, avec des perspectives ambivalentes, où une massification touristique risque bien d'éroder le prestige exclusif de Saint-Moritz.

Quelques mois plus tard, c'est la commune voisine de Pontresina qui inaugure un téléphérique vers « Diavolezza », au-dessus du col de la Bernina. Dans ce cadre, les dynamiques sont apparemment plus « classiques » et enracinées dans des réseaux touristiques locaux ou régionaux⁴². S'il n'y a pas de milliardaires pour financer ce projet, dont les prémices remontent aux années 1930 mais sans réussite à l'époque en raison de difficultés financières⁴³, dans les années 1950 la construction est soutenue par les Chemins de fer rhétiques, par la commune et par des hôteliers de Pontresina qui assurent alors la constitution du capital de 2,4 millions de francs. Dans ce contexte, Jakob Hitz joue un rôle déterminant, à la fois comme ancien président de la commune, ancien président de l'office du tourisme et hôtelier, mais aussi comme initiateur du projet et finalement comme premier président du conseil d'administration⁴⁴.

⁴¹ *Engadiner Post*, 30.09.2004.

⁴² HUMAIR Cédric, GIGASE Marc, LAPOINTE GUIGOZ Julie, SULMONI Stefano, *Système touristique et culture technique...*

⁴³ ABDSTM, Classeur « Bergbahnen : Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », Documents sur le téléphérique de Diavolezza, Prospectus du comité d'initiative pour la création d'une « SA Diavolezza », 04.1937.

⁴⁴ *Engadiner Post*, 09.03.1957.

Trois facteurs cumulent leurs effets pour lever les oppositions. En premier lieu, il existe une tradition de ski depuis Diavolezza, notamment sur le glacier de Morteratsch, et cela au moins depuis l'entre-deux-guerres. Si cette pratique est encore avant tout le fait de skieurs chevronnés, elle se développe dans l'après-guerre, si bien que l'*Engadiner Post* remarque en 1952 qu'«*il ne manque plus qu'une remontée pour que se développent encore les chronos*»⁴⁵. En second lieu, Diavolezza constitue un point d'accès unique vers la partie méridionale du massif du Piz Bernina, pour accéder à des tours à ski en hiver et entamer divers itinéraires d'alpinisme en été, notamment vers le Piz Palü. Cette situation permet d'envisager une ouverture de l'installation toute l'année, gage d'une rentabilité intéressante. Enfin, si le nouveau domaine skiable n'est pas une extension des pistes du massif du Corviglia, sa localisation sur la ligne de chemin de fer de la Bernina constitue un atout important en termes d'accessibilité.

À l'instar des chiffres observés à Saint-Moritz, le tourisme hivernal décolle réellement à Pontresina à la faveur de l'inauguration du nouveau téléphérique. Ainsi, la commune enregistre encore moins de 50 000 nuitées pour la saison 1953/54 et déjà plus de 150 000 nuitées pour la saison 1959/60⁴⁶. L'effet est également visible sur le taux d'occupation des lits qui passe – pour des années civiles entières – de 52 % en 1956 à 71 % en 1961⁴⁷.

La rentabilité de l'installation est rapidement importante, puisque selon les chiffres des rapports annuels⁴⁸, dès l'année 1962, le coût de la construction est déjà remboursé. En effet, pour des recettes qui atteignent rapidement 5 millions de francs par année au tournant des années 1960, le *cash-flow* ou la capacité annuelle d'autofinancement de la SA se situe autour de 2 millions de francs. Non connecté «ski

⁴⁵ *Engadiner Post*, 08.03.1952.

⁴⁶ ABDSM, Classeur « Bergbahnen: Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », *50 Jahre Diavolezza Bahn*, 2006, p. 8.

⁴⁷ Voir les données des statistiques historiques de la Suisse, en ligne : <https://hso.ch/fr/2012/m/15>, consulté le 29.12.2022.

⁴⁸ ABDSM, Classeur « Bergbahnen: Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », *50 Jahre Diavolezza Bahn*, 2006, p. 16.

au pied» au reste du domaine de Saint-Moritz, le téléphérique de Diavolezza profite en revanche de l'essor de la ligne de chemin de fer passant par le col de la Bernina dans les années 1960, avec un premier train direct entre Coire et Tirano en 1969, avant le lancement officiel du *Bernina Express* en 1973⁴⁹. Du reste, non loin du téléphérique de Diavolezza, un second téléphérique est inauguré pour Noël 1962 vers le sommet du Piz Labalb, connu depuis «*des décennies comme la montagne de ski parmi les montagnes de ski*»⁵⁰, dessinant petit à petit des contours modernes pour le domaine skiable de la Haute Engadine.

Le téléphérique de Corvatsch, ou l'émergence d'une tension entre développement touristique et protection du paysage

En 1958, quelques saisons après les mises en service des téléphériques vers le Piz Nair et Diavolezza, Peter Kasper mobilise l'argument de la concurrence internationale pour justifier la poursuite de la croissance de nouvelles infrastructures, soulignant qu'avec «*le développement du tourisme d'hiver, lequel trouve son origine en Engadine, les domaines skiables deviennent toujours plus importants. [Or] l'Engadine reste pourtant encore en retrait, en dehors des remontées couronnées par le téléphérique vers le Piz Nair*»⁵¹. Cette déclaration est faite dans le cadre de l'annonce du nouveau projet de construction d'un téléphérique vers le sommet du Corvatsch. Cette fois-ci, il s'agit donc de partir à la conquête d'un sommet encore dépourvu d'accès, autre que dans le cadre de «*tours à ski*» ou de «*déposes en hélicoptères*», comme semble le faire fréquemment M. Agnelli, et de créer de toutes pièces une extension (indépendante) du domaine skiable de la Haute Engadine. Dans les faits, la volonté de construire un téléphérique vers le Corvatsch révèle

⁴⁹ Rhätische Bahn, *125 Jahre Rhätische Bahn. Die Geschichte*, Chur, Rhätische Bahn, 2014, p. 29

⁵⁰ *Engadiner Post*, 03.11.1962.

⁵¹ ACSM, Caisse 43/14/1 «Corvatsch-Bahn», Déclaration du comité d'initiative pour le téléphérique de Corvatsch, 16.08.1958, p. 3.

d'autres enjeux et la cristallisation de questions déjà présentes autour du projet du Piz Nair, mais probablement exacerbées par ce dernier et inscrites dans un nouvel air du temps⁵². Dès le 30 juillet 1958, un article dans les colonnes de la *Neue Zürcher Zeitung* présente un point de vue critique sur la construction de téléphériques dans les Alpes (les montagnes en général) que l'on présente comme défigurant le paysage. Surtout dans le cas du projet vers le Piz Corvatsch, « *on va construire dans la tranquille Surlej une station de départ avec un parking qui bientôt va fonctionner comme un aimant immense pour 500 automobiles* »⁵³. Ce sont alors deux problématiques qui semblent mutualiser leurs effets, les dégâts sur le paysage et les menaces occasionnées par la multiplication des véhicules individuels.

Dans son bulletin pour l'année 1958, le *Heimatschutz* détaille longuement les enjeux entourant la construction vers le Corvatsch⁵⁴. Par la voix d'Ernst Laur⁵⁵, alors directeur de l'institution de protection du patrimoine, mais aussi membre du comité de l'Aide suisse à la Montagne, ce sont toutes les contradictions autour d'un tel projet qui émergent, notamment l'incapacité de l'agriculture à offrir suffisamment d'emplois pour la population locale, mais surtout la menace pour un paysage encore authentique et l'importance de la manne économique liée au tourisme. Cet article est véritablement emblématique de l'ambivalence qui existe autour de tels projets, entre conscience de l'importance de la préservation des paysages (et des milieux naturels) mais aussi nécessité d'assurer le développement économique de régions assez éloignées des dynamiques des Trente Glorieuses et souvent victimes d'un fort exode rural.

⁵² WALTER François, *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*, Genève, Zoé, 1990. Au sujet des premières cristallisations de ces questions dès le tournant du xx^e siècle, on lira notamment: FUCHS Karin, GRIMM Paul Eugen, STUBER Martin, *Johann Coaz (1822-1918), der Wald und die Anfänge der schweizerischen Umweltpolitik*, Zurich, Hier und Jetzt, 2021.

⁵³ *Neue Zürcher Zeitung*, 30.07.1958.

⁵⁴ ACSM, Caisse 43/14/1, *Heimatschutz* 53-3/4 (1958), pp. 99-113.

⁵⁵ *Heimatschutz*, 54-2 (1959), pp. 69-72.

En date du 3 octobre 1958, le journal *Der Bund* relève aussi une prise de position de la Ligue suisse contre le bruit, laquelle argumente contre le projet qui viendrait déranger l'«*un des environnements les plus beaux d'Europe*»⁵⁶. Le dossier de demande de concession, pour cette remontée, propose aussi des prises de position de l'Association grisonne des guides de montagne, de la Ligue suisse pour la protection de la nature ou encore du comité central du Club alpin suisse, toujours au nom de «*la protection de l'un des plus beaux paysages alpins*» et pour la «*préservation d'une nature encore intacte*»⁵⁷. Ces oppositions se cristallisent le 9 octobre 1958, à Zurich, avec la création d'un comité d'action, à l'échelle fédérale⁵⁸, pour la conservation des paysages de la Haute Engadine, dont l'ambition est de révéler à l'opinion publique suisse le fait qu'un homme d'affaires étranger – Stavros Niarchos – souhaite s'acheter, pour les dénaturer, une partie des paysages entourant le lac de Silvaplana⁵⁹. Le comité est notamment conduit par les professeurs Karl Ludwig de l'Université de Bâle, lequel est originaire de Maloja, et Hans Huber de l'Université de Berne, impliqués notamment comme spécialistes de droit. Dans ce comité, ils sont notamment associés «*au Club Alpin, à la Ligue suisse contre le bruit, mais aussi à des propriétaires de maisons de vacances de Silvaplana*»⁶⁰, dans un attelage finalement assez fragile pour ne pas dire hétéroclite.

Émergence d'une sensibilité paysagère et environnementale, chauvinisme économique, crainte d'une massification incontrôlée, les ingrédients des débats sont alors détonants, surtout dans le cadre d'une opposition

⁵⁶ *Der Bund*, 03.10.1958.

⁵⁷ AF, Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Corvatsch, Lettre du comité central du Club alpin suisse au Département de l'intérieur et de l'économie du Canton des Grisons, 19.09.1958, p. 1. Cote: E8001C# 1985-199#9_3102844.

⁵⁸ AF, Documents de la demande de concession du téléphérique vers le Corvatsch, Formulaires complétés pour le recueil des signatures contre «le projet d'un téléphérique au Corvatsch». Cote: E8001C# 1985-199#9_3102844.

⁵⁹ ACSM, Caisse 43/14/1, *Natur und Mensch. Blätter für Natur und Heimatschutz*, octobre-novembre 1958, p. 1.

⁶⁰ AF, Documents du *Heimatschutz*, Comité central, Procès-verbaux du comité (1955-1964), Procès-verbal de la séance du 08.11.1958, p. 4.

que certains présentent comme un débat entre des « locaux » (d'en haut) plutôt favorables au projet pour ses perspectives économiques et des « élites » (d'en bas) qui souhaitent préserver le paysage de leurs vacances ou de leur enfance. Ce moment semble se cristalliser dans la prise de position publique de M. Stavros Niarchos dans les colonnes de l'*Engadiner Post*, le 23 octobre 1958, lequel indique sans détour qu'il est prêt à se retirer du projet si la population locale voit « *plus de défauts que d'avantages pour l'Engadine* »⁶¹. Ce courrier étant à la fois une confirmation de l'implication de Stavros Niarchis aux premières loges du projet et une preuve de la sensibilité du sujet. Dans sa séance du 8 novembre 1958, le comité central du *Heimatschutz* discute aussi du projet, soulignant à la fois l'attention qu'il faut avoir sur des questions de santé – l'altitude et une montée rapide pouvant occasionner des troubles sévères – et la forte rentabilité de ces installations, prenant finalement position « pour » la construction, suivant en cela l'avis de sa section cantonale⁶².

Au printemps 1959, à l'occasion de la discussion avec les représentants de la Commission fédérale des remontées mécaniques, Peter Kasper souligne pour sa part qu'en comparaison internationale les domaines skiables de Suisse sont largement dépassés par les développements que connaissent d'autres pays : « *les stations de sports d'hiver de Suisse sont "derrière la lune", loin des standards internationaux. [...] Il semble urgent de permettre aux stations déjà existantes de se développer.* »⁶³ Cette prise de position s'inscrit aussi dans une certaine ambivalence en termes de politique locale, puisque c'est bien sur le territoire de la commune de Silvaplana que ce nouveau téléphérique doit voir le jour, mais au service d'un développement à la fois local (pour la fréquentation touristique hivernale de Silvaplana et de Sils) et plus régional. L'argument est renforcé par le président de la commune

⁶¹ *Engadiner Post*, 23.10.1958.

⁶² AF, Documents du *Heimatschutz*, Comité central, Procès-verbaux du comité (1955-1964), Procès-verbal de la séance du 08.11.1958, pp. 3-7.

⁶³ ACSM, Caisse 43/14/1, Procès-verbal de la séance commune entre le comité d'initiative pour le téléphérique du Corvatsch et les représentants de la Commission fédérale des remontées mécaniques de montagne, 13.03.1959, p. 4.

de Saint-Moritz, Raoul Sommer, qui souligne que « *le calme est suffisamment garanti dans différents lieux de l'Engadine pour qu'il soit possible de se prononcer pour un téléphérique vers le Corvatsch* »⁶⁴. Surtout, le sommet est déjà emprunté par les amateurs de glisse depuis la première moitié du xx^e siècle, des descentes étant décrites dans les rapports annuels de l'Association suisse des clubs de ski⁶⁵, et constitue l'horizon de M. Niarchos depuis son salon dans la Villa Marguns, un horizon qu'il souhaite conquérir, mais avec la conscience d'un contexte devenu plus compliqué qu'autour du projet vers le Piz Nair.

De fait, dans une lettre du 3 mai 1959, Stavros Niarchos interroge le président Sommer sur les potentielles oppositions au projet vers Corvatsch. Selon ses mots, « *il est certain que le syndic comprend qu'il ne veut pas être impliqué dans un projet qui déplairait à la population de la vallée d'Engadine* »⁶⁶. Quelques semaines plus tard, dans sa réponse personnelle, Raoul Sommer se veut très rassurant, son propos mettant effectivement en lumière le large soutien populaire pour le projet⁶⁷. Les oppositions existent pourtant, notamment en lien avec la protection du paysage ou de la pertinence d'une installation éloignée de Saint-Moritz, comme à Pontresina, avec le téléphérique vers Diavolezza⁶⁸. À l'été 1959, le Conseil fédéral, saisi par un recours des opposants, décide de ne pas entrer en matière, arguant du manque de légitimité des raisons du recours, « *ce que la population de la Haute Engadine accueille avec enthousiasme et satisfaction* »⁶⁹.

⁶⁴ ACSM, Caisse 43/14/1, Procès-verbal de la séance commune entre le comité d'initiative pour le téléphérique du Corvatsch et les représentants de la Commission fédérale des remontées mécaniques de montagne, 13.03.1959, p. 7.

⁶⁵ Archives de l'AvaHs (Association pour la valorisation des archives et de l'Histoire des sports), collection des rapports annuels de l'Association suisse des clubs de ski, 1904-2004.

⁶⁶ ACSM, Caisse 43/14/1, Lettre de Stavros S. Niarchos à Raoul Sommer, 03.05.1959.

⁶⁷ ACSM, Caisse 43/14/1, Lettre de Raoul Sommer à Stavros S. Niarchos, 20.06.1959.

⁶⁸ ABDMS, Classeur « Bergbahnen : Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte », *50 Jahre Diavolezza Bahn*, 2006, p. 18.

⁶⁹ *Engadiner Post*, 18.07.1959.



Figure 3: le téléphérique vers le Corvatsch, vers 1970.
© Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur: Andreas Pedrett,
Copyright: Max Galli.

Dans les faits, certaines revendications sont entendues et occasionnent des amendements au projet. Ainsi, à Surlej, le départ du nouveau téléphérique est éloigné des berges du lac de Silvaplana et le sommet n'est pas directement sur le sommet du Corvatsch, une manière de préserver le paysage au niveau du lac et en altitude. Inauguré en décembre 1963 (figure 3), à la suite de la création d'une SA au capital détenu *de facto* par M. Niarchos⁷⁰, à hauteur de six millions de francs, le

⁷⁰ Les 6 000 000 francs de capital représentent 25 000 000 francs en 2022. Ce chiffre beaucoup plus élevé que dans les cas du Piz Nair et de Diavolezza s'explique



Figure 4: le domaine skiable du Corvatsch en été, 1969. © Dokumentationsbibliothek St. Moritz. Auteur: Lydia Hauri, Copyright: Dokumentationsbibliothek St. Moritz.

téléphérique vers Corvatsch transporte, dès sa première année complète de fonctionnement – 1964 –, plus de 200 000 personnes, dont plus de deux tiers pendant les mois d’hiver. En outre, à l’instar du cas de Diavolezza, l’infrastructure n’est pas entièrement dépendante d’une saison hivernale et assure par là de bonnes perspectives financières. En

par les spécificités du téléphérique mais aussi par le fait que le projet intègre d’emblée différents *skilifts*, des restaurants et d’autres aménagements pour les pistes.

effet, au Corvatsch, il est possible de skier toute l'année, même en été (figure 4), grâce à la mise en service d'un *skilift*, dès 1963, proche du sommet, et à la présence d'un glacier sur le versant nord-est du massif (donc sans dégâts sur le paysage pour la vallée de l'Engadine).

Selon les rapports annuels consultés, en 1972, ce sont 8% de dividendes qui sont distribués aux actionnaires⁷¹. À ce rythme, la mise de départ est donc remboursée avant la fin des années 1970 et le téléphérique devient alors encore plus profitable, par-delà les frais qu'occasionnent ensuite les diverses remises à niveau exigées par ce type d'infrastructures.

De fait, les profits impactent l'ensemble du microcosme touristique de la vallée de Celerina à Silvaplana et Sils, en passant évidemment par Saint-Moritz. Pour cette dernière, entre 1960 et 1970, le nombre de nuitées connaît un nouvel essor marqué, avec 679 817 nuitées enregistrées durant l'hiver 1970/71 (contre 392 483 durant l'hiver 1960/61, voir la figure 5)⁷², et des taux d'occupation des lits qui approchent régulièrement les 70%, en forte hausse là aussi depuis l'entre-deux-guerres et l'immédiat après-guerre.

Comme lors de la décennie précédente, le nombre de nuitées est multiplié par deux dans les années 1960, soit une croissance que la commune ne connaît plus par la suite. Cependant, il est évident que cet essor occasionne certaines inquiétudes, notamment lorsque des acteurs d'un tourisme de masse viennent se mêler au jeu comme c'est le cas avec le Club Méditerranée dès la fin des années 1960⁷³. La figure 5 illustre aussi le moment où la course à l'or blanc atteint son paroxysme avec presque deux fois plus de nuitées recensées pour la saison d'hiver que pour celle d'été dans les années 1980.

⁷¹ ACSM, Caisse 43/14/1, Rapports annuels de la SA « Luftseilbahn Surlej-Silvaplana-Corvatsch », rapport pour l'année 1972, p. 21.

⁷² ABDSM, Classeur « Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995) », Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

⁷³ Au sujet de l'installation du Club Med à Saint-Moritz, outre de constater que le phénomène n'est que peu étudié, on lira: QUIN Grégory « Le Club Med et les premières résistances au ski de masse », in: QUIN Grégory, TISSOT Laurent, LERESCHE Jean-Philippe (éds.), *Le ski en Suisse. Une histoire*, Neuchâtel, Attinger, 2024, pp. 219-221.

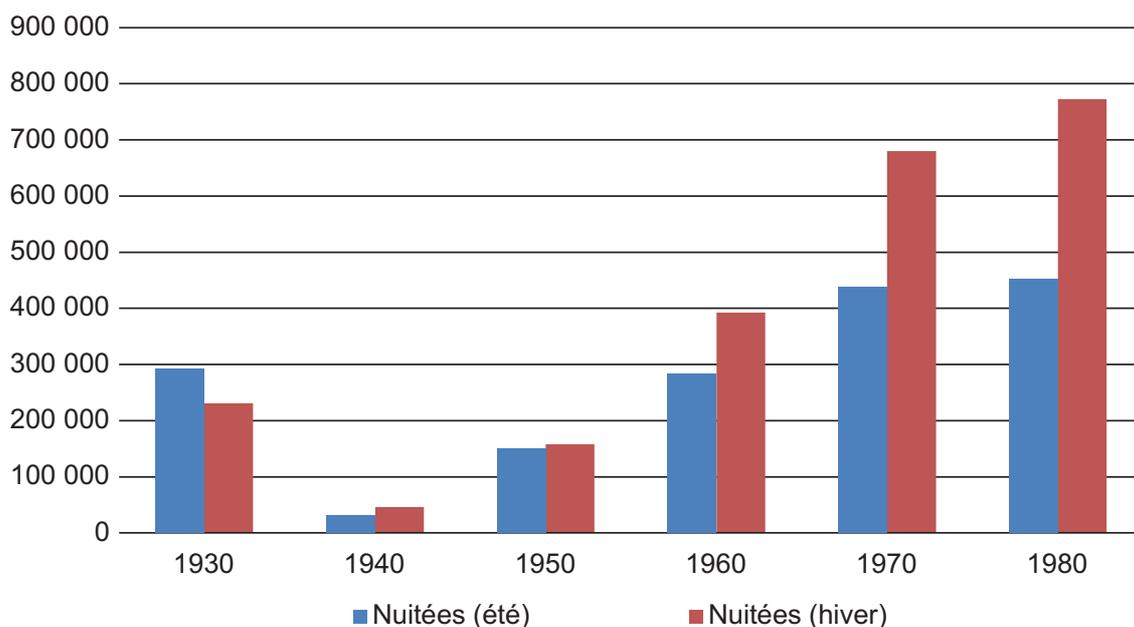


Figure 5: statistiques de la fréquentation de la commune de Saint-Moritz (1930-1980 / nuitées en été et hiver)⁷⁴.

Massification, protection du paysage ou conservation des privilèges d'une élite : les ambivalences de l'essor du ski alpin

Au-delà de l'émergence d'une réelle conscience écologique, le lancement du téléphérique au Corvatsch s'insère dans le contexte d'un essor du tourisme qui engendre différentes résistances et critiques. Parmi ces voix, nous retrouvons notamment celle du *Heimatschutz*, qui, en 1966, souligne, sous la plume d'Eric Schwabe – le rédacteur du bulletin germanophone de l'institution –, que la massification de la fréquentation hivernale engendre :

« Une concurrence entre régions, entre stations de sports d'hiver, et, du même coup, un équipement toujours plus perfectionné et fort onéreux,

⁷⁴ ABDSDM, Classeur « Hotellerie Allgemein (jusqu'en 1995) », Documents statistiques sur la fréquentation touristique (1930-1984).

qui consiste entre autres en téléphériques et en monte-pente. Ces nouveaux moyens de transport conduisent les skieurs toujours plus haut, et jusqu'aux neiges éternelles. Grâce à eux, la saison d'hiver se prolonge, jusqu'au printemps, même jusqu'à l'été.»⁷⁵

Quelques mois plus tard, dans un numéro spécial de la revue *Heimatschutz*, Régine Käser-Häusler, membre du comité de la Ligue suisse pour la protection de la nature et politicienne bernoise conservatrice engagée sur les questions environnementales, pose un jugement sans appel sur une situation : « *Tout téléphérique de haute montagne avec son cortège de pylônes, avec ses câbles, qui aboutissent à une station visible de loin et à l'inévitable restaurant-abri, est une atteinte irréparable au paysage alpestre.* »⁷⁶ Ainsi, à travers des prises de position tranchées, cette publication ambitionne de poser les jalons d'une prise de conscience nationale, soufflant aussi l'idée de développer d'abord les vallées déjà équipées en préservant celles encore moins inféodées aux logiques d'un tourisme plus massif autour du ski alpin. Dans ce cadre, l'exemple de Verbier, où une station émerge en quelques années d'un ancien hameau de mayens, constitue le repoussoir idéal. Chemin faisant, Saint-Moritz bénéficie de l'avantage d'être très précoce dans son développement, au-delà du mythe de l'invention des sports d'hiver, mais un nouveau risque émerge, celui d'une massification incontrôlée. Dans un article de 1972, le *New York Times* souligne toute l'ambivalence de la région autour de Saint-Moritz, face à un ski alpin qui élargit progressivement son public :

« Saint-Moritz n'appartient pas seulement aux riches. Le Club Méditerranée possède déjà deux hôtels à Saint-Moritz qui accueillent un millier de clients. Il a réussi à les acheter il y a près de dix ans, en se faufilant lorsque l'Establishment avait baissé la garde. Les jeunes clients du Club irritent un peu les vieux, et la vieille garde de la station a jusqu'à présent combattu avec succès les nouvelles tentatives du Club d'acheter des hôtels en ville pour 5 millions de dollars.

⁷⁵ *Heimatschutz*, 61-3 (1966), p. 63.

⁷⁶ *Heimatschutz*, 62-4 (1967), p. 97.

“À quoi bon, *demande un millionnaire*, gagner la montagne si on perd la vallée?” *Certains membres du Club ont riposté en envoyant régulièrement des boules de neige aux millionnaires qui passent sur les pistes. Attaqué, l’Establishment de Saint-Moritz, comme tous les autres, se retranche derrière ses institutions, et à Saint-Moritz, [...] la dernière ligne de défense est, bien sûr, le Palace Hotel, souvent décrit comme le meilleur hôtel du monde du ski.*»⁷⁷

Avec l’inauguration, en 1973, du téléphérique « Signal » qui relie St. Moritz-Bad aux pistes qui s’étendent sous le Piz Nair, le domaine skiable de la Haute Engadine atteint une forme de maturité, alors qu’il rend les pistes sous le Piz Nair accessibles presque ski aux pieds depuis le bas de la ville où le « Club Med » s’est installé depuis les années 1960. Aucune infrastructure majeure supplémentaire n’est construite jusqu’aux premières décennies du *xxi*^e siècle. Dans ce cadre, la massification incarnée par l’installation du Club Méditerranée est évidemment d’une certaine manière partie d’un processus contre lequel le microcosme élitiste ne peut pas véritablement lutter⁷⁸. Surtout, la phrase « *À quoi bon gagner la montagne si on perd la vallée?* » mentionnée dans l’article du *New York Times* relève davantage d’une posture que d’une véritable inquiétude. À travers la massification soutenue pas la pratique du ski alpin, l’élite « *glocale* »⁷⁹, à la fois globalisée et enracinée localement et incarnée par M. Niarchos, continue à s’enrichir, ce que nous avons pu souligner à travers les dividendes distribués dans le cadre des sociétés de remontées mécaniques dont le niveau dépendait directement de la fréquentation des pistes. Si la concurrence entre les différentes régions alpines va croissant dans l’après-guerre, la massification du tourisme hivernal crée des conditions économiques très favorables et encourage les investisseurs, qui ne doivent pas encore, jusqu’à la fin

⁷⁷ *New York Times*, 12.11.1972. Traduit de l’anglais par l’auteur.

⁷⁸ FURLOUGH Ellen, «The business of pleasure: creating Club Méditerranée, 1950-1970», in: VINCENT Steven K., KLAIRMONT-LINGO Alison (éds.), *The Human Tradition in Modern France*, Wilmington, Rowman & Littlefield, 2000, pp. 185-97.

⁷⁹ ROUDOMETOF Victor, «The Glocal and Global Studies», *Globalizations*, vol. 12, n° 5, 2015, pp. 774-787, en ligne: 10.1080/14747731.2015.1016293.

des années 1960, craindre les critiques environnementalistes à caractère écologique ou paysager.

Paradoxalement, la démocratisation est toute relative dans une station comme Saint-Moritz, où la présence de cinq «Palaces» constitue une singularité majeure et assure une vraie exclusivité pour les clients qui y séjournent⁸⁰. À la fin des années 1950, la différence de tarif entre les palaces et des hôtels plus modestes reste du simple au double ou du simple au triple – une chambre avec salle de bains et pension dans les palaces coûtant alors 80 francs⁸¹ –, mais à partir des années 1960, l'exclusivité garantie par une barrière économique devient toujours forte. Dans des lieux comme Saint-Moritz, mais plus largement dans tout l'Arc alpin, si les années 1980 rendent le ski très accessible sur le plan financier, une certaine oligarchie façonne aussi des frontières plus symboliques autour de son entre-soi, dans les salons très privés du Palace, du Kulm ou du Suvretta.

Au-delà des travaux mobilisés dans cette contribution, nous appelons aussi de nos vœux des recherches où les logiques économiques de l'établissement des domaines skiables depuis l'investissement jusqu'aux profits des actionnaires peuvent faire l'objet d'une mise en perspective, voire de comparaisons, en prenant aussi en compte l'immense essor technologique que connaissent les remontées mécaniques. En effet, la démocratisation relative du ski dans les années 1970 à 1990 reste une source de profit pour les propriétaires des remontées mécaniques, les hôteliers et l'ensemble des écosystèmes – le «éco-» dans écosystème valant ici pour «économie» et non pas pour «écologie» – des stations de sports d'hiver. Si les années 1970 voient se structurer une offre politique plus cohérente en matière d'écologie⁸², il faut attendre le tournant du XXI^e siècle pour que

⁸⁰ KNAFOU Rémy, « Different fates of palaces in Graubünden... »

⁸¹ Quatre-vingts francs en 1957 représentent environ 350 francs en 2022. Dans les hôtels plus modestes, une nuit en pension complète coûte autour de 40 francs, environ 175 francs en franc constant, ce qui permet de souligner que ce sont surtout les prix des hôtels de prestige qui se sont accrus durant la seconde moitié du XX^e siècle.

⁸² FUCHS Karin, GRIMM Paul Eugen, STUBER Martin, *Johann Coaz (1822-1918)...*; REBEAUD Laurent, *La Suisse verte. Les premières années du parti écologiste suisse*, Lausanne, L'Âge d'Homme, 1987.

les réflexions urbanistiques et de développement des domaines skiables intègrent la composante environnementale, paysagère ou écologiste, parfois malheureusement sous la forme d'un simple effet de manche, alors que se multiplient ensuite les infrastructures de fabrication de neige artificielle. Dans les faits, l'emprise du sport (et de l'argent) n'est pas facile à fissurer, surtout lorsqu'elle se drape de son plus puissant outil de production d'hégémonie, le réalisme capitaliste⁸³.

⁸³ CHOMSKY Noam, WATERSTONE Marv, *Les conséquences du capitalisme. Du mécontentement à la résistance*, Montréal, Lux, 2021.