

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Band: 30 (2023)
Heft: 2: Überwinden, erschliessen, erobern? : Infrastrukturen und Architektur des Alpenraums = Surmonter, connecter, conquérir? : Infrastructures et architecture de l'espace alpin

Artikel: Funiculaires, skilifts et téléphériques : genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à Saint-Moritz (1928-1973)
Autor: Quin, Grégory
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1046617>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Funiculaires, *skilifts* et téléphériques

Genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à Saint-Moritz (1928–1973)

Grégory Quin

Dans un article du journal économique allemand *Capital*,¹ paru à la fin des années 1970, les différentes «stations de ski» du massif alpin sont classées en fonction de différents critères, lesquels dépassent la simple promotion touristique: Saint-Moritz se trouve à la première place *ex aequo* avec «Les Trois Vallées» en France.² Les deux domaines obtiennent un score de cent points sur cent points possibles, pourtant ces deux hauts-lieux des sports d'hiver ne possèdent pas du tout le même profil touristique-sportif, ni la même histoire. De fait, le classement se base sur des éléments comme la longueur des pistes (leur altitude moyenne aussi), le prix des abonnements, les capacités hôtelières, la durée d'une saison de ski, ainsi que les remontées mécaniques (cabines, télésièges et téléskis) et leur capacité horaire, soit des indicateurs relativement neutres au regard de l'histoire des stations, puisque les temporalités de construction des installations ne sont pas détaillées. Cet article souligne aussi le développement des stations à travers l'arc alpin, avec sept stations françaises parmi les vingt premières, pour six autrichiennes,³ quatre suisses⁴ et trois italiennes. En revanche, l'histoire spécifique des domaines n'est pas prise en compte.

De manière intéressante, cet article nous a permis, à travers une recherche spécifique autour du nom des vingt premières stations du classement, de constater que l'historiographie de l'essor des stations de sports d'hiver est encore parcelaire. Au-delà du phénomène social que représente l'essor du ski alpin dans la seconde moitié du XX^e siècle, souvent décrit comme une ruée vers un «or blanc», de nombreuses dynamiques historiques restent méconnues. Soulignons tout de même quelques travaux, comme dans le cas de Megève,⁵ de Zermatt, de Finhaut et de Montreux⁶ ou de la région de l'Arlberg.⁷ En outre, différentes études cherchent à identifier les étapes ou les générations de stations, correspondant à des approches singulières de l'urbanisme et de l'architecture⁸ ou de l'entreprise hôtelière⁹ et esquissant en filigrane les dynamiques de l'essor du ski alpin au XX^e siècle.¹⁰ Dans ce contexte, les recherches de Laurent Tissot ou de Cédric Humair ont ouvert de nouvelles perspectives autour des dynamiques de l'essor touristique dans l'arc alpin,¹¹ alors que ceux focalisés sur les remontées mécaniques sont souvent très descriptifs, centrés autour des aspects techniques des installations et publiés avec une visée commémorative.¹²

Dans le cadre de cette contribution, notre ambition est d'analyser le développement des remontées mécaniques autour de Saint-Moritz, en l'inscrivant dans une histoire de l'essor de sa politique touristique depuis l'entre-deux-guerres jusqu'au début des années 1970. De fait, celle-ci se situe entre, d'une part, un intérêt pour le ski comme outil de promotion d'une certaine massification de la fréquentation et, d'autre part, la conservation d'une image plus traditionnelle autour d'un tourisme mondain, soit un double «capital touristique».¹³ Cette histoire doit ainsi nous entraîner aux confins d'enjeux économiques, touristiques et environnementaux qui mêlent dynamiques locales et concurrences internationales.¹⁴ Pour conduire nos analyses, nous nous baserons sur une documentation locale, les archives de la commune de Saint-Moritz et celles de la Bibliothèque de documentation de la station, souvent peu mobilisée pour comprendre l'histoire des relations mutuelles entre tourisme et sport.¹⁵ Nous recourrons aussi à la bibliothèque de l'ancien Musée suisse du sport, conservée par une association de valorisation du patrimoine sportif.¹⁶

Autour d'un funiculaire vers le Corviglia

Depuis l'automne 1928, avec le prolongement du funiculaire «Chantarella» vers le Corviglia, Saint-Moritz se dote d'une infrastructure qui ouvre de nouveaux champs de neige pour le ski de descente, facilitant l'accès aux pistes qui vont bientôt faire l'objet d'un plan intégré dans les prospectus hivernaux destinés aux touristes.¹⁷ La réalisation de cette nouvelle infrastructure s'insère aussi dans un processus plus profond d'institutionnalisation du travail politique au sein de la commune. L'Office du tourisme se structure sous l'impulsion d'un nouveau comité dès le mois de mars 1927, avec les hôteliers Hans Badrutt, Emil Thoma-Badrutt et Hans Bon (directeurs respectifs du Palace, du Chantarella et du Suvretta) et le président de la commune Carl Nater. De fait, jusqu'à la Première Guerre mondiale, l'essor touristique a pu se faire au prix d'une coordination minimale entre les acteurs locaux à Saint-Moritz comme ailleurs, mais dans l'entre-deux-guerres, avec de nouvelles concurrences, l'amélioration des moyens de transport, des comparabilités plus aisées entre stations ou entre régions, il devient important de mieux associer les initiatives.

Dans ce cadre, la construction de la prolongation du funiculaire, quelques mois après la clôture des Jeux olympiques de 1928, va ancrer l'histoire locale des remontées mécaniques dans les réseaux transnationaux du tourisme à Saint-Moritz, notamment pour en assurer le financement. En effet, le conseil d'administration de la société anonyme propriétaire de l'installation associe Alfred Galland, un banquier lausannois spécialisé dans la gestion des grandes fortunes



Fig. 1: *Le funiculaire vers le Corviglia, hiver 1928. (Bibliothèque de documentation, Saint-Moritz)*

et consul britannique, Emil Thoma-Badrutt, hôtelier de Saint-Moritz et héritier par alliance de la famille Badrutt, et encore Fritz Schwenter,¹⁸ directeur de l'hôtel Meurice à Paris, où séjournent les touristes, notamment britanniques, durant leur parcours vers les Alpes.¹⁹

Bien évidemment, à la faveur de la nouvelle coordination locale et de dynamiques touristiques positives, durant l'hiver 1927–1928, Saint-Moritz retrouve des niveaux de fréquentation analogues aux années d'avant-guerre, avec un maintien de la prédominance de la saison hivernale, devenue une réalité dès 1911–1912.²⁰ Le funiculaire Corviglia inscrit aussi dans le paysage l'invention du ski alpin²¹ – puisque désormais la glisse sur les pentes du Piz Nair est accessible sans l'effort de la montée à pied (Fig. 1) –, la même année où le funiculaire du Gornergrat, à Zermatt, circule aussi pour la première fois durant les mois d'hiver et où la station valaisanne s'ouvre à un tourisme hivernal.²² Les remontées mécaniques deviennent alors des enjeux politiques importants. Autour de Saint-Moritz, le funiculaire vers Muottas Muragl, en activité depuis 1907 au nord de Pontresina, permet une pratique du ski dès les années 1910,²³ mais les pentes

sont trop prononcées pour rivaliser avec le Corviglia et son ensoleillement.²⁴ Vers le col de la Bernina, un projet de construction d'une remontée mécanique du côté de Diavolezza émerge au début des années 1930.²⁵ La volonté est alors de construire un funiculaire, qui ne verra pas le jour, faute d'avoir pu mobiliser suffisamment d'investisseurs dans une conjoncture instable pour le tourisme au début des années 1930.²⁶ Ces constructions sont des projets onéreux, alors qu'à l'initiative de l'ingénieur Ernst Gustav Constam, les premières remontées mécaniques à câble sont expérimentées: téléphérique et téléski (ou *skilift*), dont le coût est bien plus réduit et les potentialités très grandes pour la pratique du ski alpin. À la fin de l'année 1935, c'est dans le jardin de l'hôtel Suvretta que son directeur Hans Bon démarre la mise en service du deuxième *skilift* de Suisse, une année après le lift de Davos,²⁷ en laissant le soin à Douglas Fairbanks, le célèbre acteur américain, de couper le ruban pour l'inauguration et d'effectuer la première montée à ski (Fig. 2).

Bien moins coûteuse qu'un funiculaire, cette infrastructure s'inscrit dans un essor du ski de descente plus ludique, après la fondation à Saint-Moritz, en 1929, de la première école de ski de Suisse et alors que la station d'Engadine organise à l'hiver 1934 les quatrièmes championnats du monde de ski alpin. Prolongé dès l'été 1936 vers le Piz Nair, ce projet doit permettre à Saint-Moritz de profiter de l'attrait pour le ski alors qu'à «l'étranger, on construit remontées sur remontées»²⁸ et que la concurrence se fait plus forte.

Dans les premières années de la décennie 1930, malgré les difficultés économiques liées à la stagnation de la fréquentation touristique en contexte de crise économique mondiale, le funiculaire Corviglia est une entreprise profitable pour ses actionnaires. Si les dividendes se montent à 8 et 7 % en 1929 et 1930, ils restent encore de 4 % par année entre 1933 et 1936, alors que les recettes diminuent, faute d'un essor continu du tourisme, laissant apparaître des inquiétudes dans les sphères locales.²⁹ Dans un courrier à l'un des actionnaires, Carl Nater, encore président de la commune, observe que si l'été 1935 fut «à peu près au niveau de 1934», il est inquiet «pour l'hiver! On ne peut presque plus rien faire pour attirer des clients et c'est [...] un problème [pour] nos palaces.»³⁰ Les perspectives sont donc incertaines, mais le potentiel demeure, grâce à l'essor de la pratique du ski.³¹

C'est d'ailleurs en ces mêmes termes que le Conseil communal se prononce le 20 août 1937 en faveur d'une acquisition par la commune des deux funiculaires: Chantarella et Corviglia, en motivant le choix par l'avantage que cela donne à une station, car «avec une fréquentation normale en hiver, les gains couvrent légèrement plus que les intérêts des investissements engagés».³² Ce qui semble prédominer dans la volonté de la commune de prendre le contrôle des remontées mécaniques est l'autonomie que cela permet d'obtenir en matière de construction

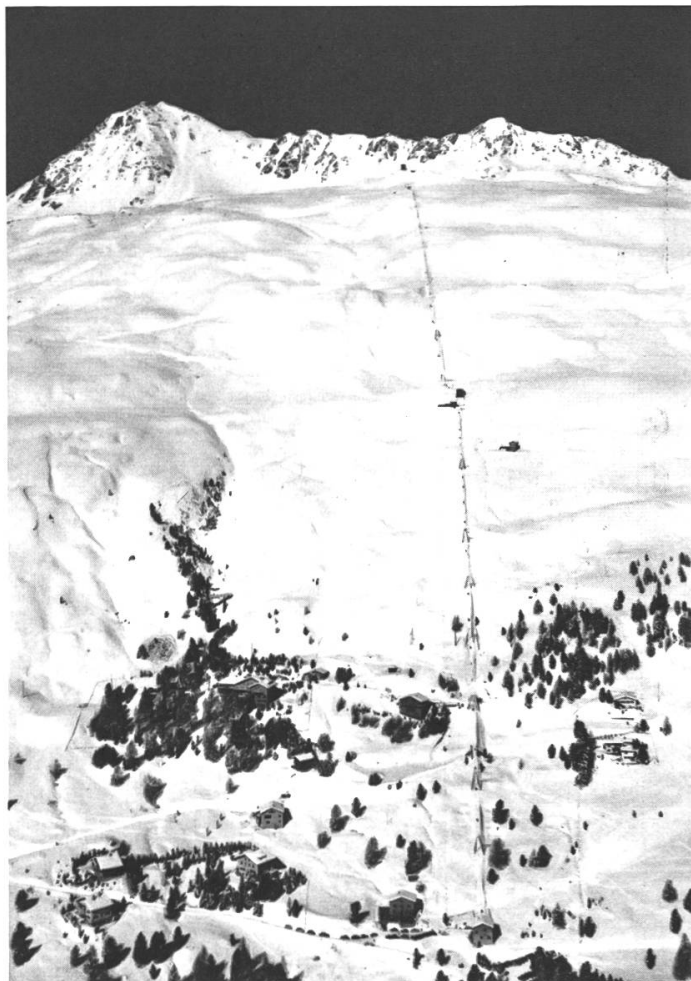


Fig. 2: *Le skilift Suvretta-Randolins-Plateau Nair, environ 1940. (Bibliothèque de documentation, Saint-Moritz)*

d'une vraie politique touristique, notamment vis-à-vis des actionnaires d'une SA et des dividendes à verser chaque année. En effet, dès la séance du Conseil communal du 19 novembre 1937, avant même que l'acquisition ne soit validée financièrement, les discussions se développent autour du prix à fixer pour l'utilisation des remontées par les touristes. Les 23 et 24 octobre 1937, le vote enregistre une majorité confortable pour la libération d'un crédit de 900 000 francs pour l'achat des actions des deux sociétés anonymes propriétaires des installations de Chantarella et de Corviglia.³³

Dans une configuration politique singulière, les investissements privés sont alors captés d'une certaine manière par l'institution publique, mais au-delà de la crise économique, l'arrivée de la guerre sur le continent européen retarde les éventuels profits que la commune espère obtenir avec le funiculaire Corviglia. Du reste, dans la seconde moitié des années 1940, les finances de la commune sont dégradées au point que le gouvernement du Canton des Grisons place Saint-Moritz sous tutelle administrative et financière jusqu'en 1953, la faute à de fortes pertes de recettes occasionnées par la guerre (et par l'achat, avant-guerre, des funi-

culaires).³⁴ C'est pourtant dans le prolongement du funiculaire que le domaine skiable se développe dans les années d'après-guerre, à la faveur de nouvelles perspectives pour le tourisme.

Un premier téléphérique vers le Piz Nair

«Corviglia et Piz Nair! En hiver, ces deux seuls noms font déjà dresser l'oreille à tous les skieurs. Toute cette région forme un véritable paradis du ski et fut le théâtre de deux Jeux olympiques d'hiver.»³⁵ Au mois de février 1948, Saint-Moritz accueille les Jeux olympiques une seconde fois. Il s'agit alors du premier événement sportif international majeur à être organisé depuis la fin de la guerre et si l'ampleur de l'événement reste modérée, force est de constater qu'il va contribuer à ancrer le ski alpin dans le paysage sportif international. Après les épreuves qui se sont tenues à Garmisch en 1936, en combinant descente et slalom pour les médailles, c'est la deuxième fois que le ski intègre le programme olympique. Sur les pentes sous le Piz Nair ont lieu les compétitions de ski alpin, durant lesquelles les skieurs et les skieuses suisses vont se distinguer, notamment Edy Reinalter, originaire Saint-Moritz, premier champion olympique de slalom en 1948 et acteur important de l'école de ski locale.

Si juste avant la Seconde Guerre mondiale, à partir du sommet du funiculaire Corviglia, un système original de traineau tracté emmène les amateurs de glisse vers davantage de pistes, la nouvelle passion pour le ski³⁶ entraîne la commune vers une adaptation de son offre de remontées mécaniques. Dès l'été 1945, les autorités communales se prononcent en faveur d'une transformation du système de traîneau (Fig. 3) en véritable *skilift*. Inauguré le 1^{er} janvier 1946, il offre plus de débit par rapport à l'infrastructure précédente, pour acheminer les skieurs en haut des pistes où la neige reste parfois accessible jusqu'au mois d'avril.

À Saint-Moritz, c'est donc la saison d'hiver qui est devenue la raison première des projets de remontées mécaniques, mais le contexte de la fin des années 1940 n'est pas excellent, avec l'existence de dynamiques qui voient le nombre absolu de touristes augmenter, mais pour des séjours plus courts. Ainsi, entre les hivers 1948–1949 et 1949–1950, le nombre de touristes passe de 17 389 à 20 983, alors que le nombre de nuits baisse à 129 253 (contre 170 855 l'hiver précédent).³⁷ Si le rapport de l'Office du tourisme du même hiver dénonce la concurrence de l'Autriche,³⁸ les statistiques indiquent que les Autrichien·ne·s font partie des touristes dont la durée de séjour s'est accrue, mais surtout, dans le même rapport, les autorités touristiques assurent que «le ski a pris la première place» dans le programme sportif hivernal de Saint-Moritz.³⁹ Dans ce contexte, plus qu'un *skilift*, il faut donc un téléphérique. Dans le prospectus d'annonce du comité d'ini-

tiative pour un téléphérique vers le Piz Nair, au printemps 1951, les promoteurs soulignent que le domaine est déjà important, puisque ce sont seize pistes de descente qui courent sur le flanc méridional du sommet.⁴⁰ Pourtant, dans un environnement de plus en plus concurrentiel,⁴¹ il importe d'ouvrir de nouveaux champs de neige sur des versants moins exposés au soleil et où la pratique trouve à la fois une meilleure neige et, l'on peut s'imaginer, au-delà de la période allant de décembre à février. Surtout, nous pouvons ajouter que, dès l'hiver 1950–1951, les chiffres du tourisme repartent à la hausse (avec 158 054 nuitées enregistrées), alors qu'avant la fin de la décennie, Saint-Moritz inscrit régulièrement plus de 300 000 nuitées sur la saison hivernale.⁴²

Au sujet du premier téléphérique d'Engadine, il faut préciser d'emblée que la construction est rendue possible par la mobilisation d'un comité d'initiative sous la conduite de Peter Kasper, le directeur du tourisme («*Kurdiraktor*»), composé d'hôteliers et d'acteurs économiques et politiques, comme Andrea Badrutt – alors directeur du Palace –, mais aussi en raison de l'engagement de riches touristes: «Messieurs [Stavros] Niarchos et [Loel] Guinness courageusement et volontairement vont acquérir l'ensemble des actions de la concession, pour permettre le lancement des travaux.»⁴³ Ce sont donc un armateur grec, milliardaire habitué de la station, et un héritier de la brasserie homonyme, héros de la Seconde Guerre mondiale et banquier,⁴⁴ qui vont financer le projet pour 400 000 francs,⁴⁵ alors que 300 000 francs sont bloqués sous forme d'hypothèques par les initiants de la commune.⁴⁶ Dans un contexte économique parfois décrit comme celui d'une «Forteresse des Alpes»,⁴⁷ où s'affirment des formes plutôt autochtones de capitalisme, le tourisme reste le lieu d'un véritable internationalisme, tant en ce qui concerne les flux de visiteurs que pour les déterminants de développement des stations. En effet, avec une concurrence accrue entre les destinations à l'heure du tourisme de masse, mais aussi, par voie de conséquence directe, avec l'assurance pour les investisseurs d'une rentabilité forte et immédiate, le tourisme est cosmopolite au moment de sa transformation en véritable industrie durant les Trente Glorieuses.⁴⁸

À la suite d'un vote de la commune les 19 et 20 avril 1952,⁴⁹ la concession pour la construction du téléphérique est accordée au comité d'initiative et les travaux de planification peuvent alors démarrer, notamment après la validation du projet par le Département fédéral des postes et des chemins de fer et sa commission *ad hoc* en charge de l'attribution des autorisations de construction.⁵⁰ Dans le processus de développement du projet, tandis que la commune traite avec une nouvelle société anonyme constituée en novembre 1952, ses attentes visent le maintien de l'accès aux panoramas offerts en haut du funiculaire Corviglia et aux pistes de descente, et les critiques se concentrent sur l'emprise au sol du nouveau bâtiment du téléphérique.⁵¹ S'il ne s'agit pas encore véritablement d'enjeux envi-



Fig. 3: *Le traîneau pour les skieurs vers le Piz Nair, 1937. (Bibliothèque de documentation, Saint-Moritz)*

ronnementaux, le paysage et sa protection interviennent dans les réflexions sur l'aménagement de la montagne et la présence de trop nombreuses constructions. Pour autant, les débats ne se prolongent pas et le 1^{er} janvier 1955 est inauguré le «plus haut téléphérique de Suisse». ⁵² Saint-Moritz continue alors de façonner son caractère exclusif, durant un hiver où le nombre de célébrités qui viennent séjourner dans les palaces de la station retrouve de hauts niveaux, avec notamment Alfred Hitchcock, le couturier Pierre Balmain ou le magnat de l'acier bolivien Antenor Patiño. ⁵³ Pour les Niarchos et Guinness, il s'agit évidemment aussi d'une dépense de prestige à la rentabilité symbolique assurée. Surtout dans les années 1950, si les prémices d'une massification peuvent déjà se ressentir, le ski reste une pratique attractive, y compris pour les plus riches qui continuent d'y trouver un potentiel de distinction sociale.

Un téléphérique «au bord» des lacs de Haute-Engadine

Les liens entre le projet de téléphérique vers le sommet du Corvatsch et celui menant au Piz Nair (outre un comité d'initiative largement semblable dans sa composition) sont nombreux, à commencer par l'organisation de la conférence de presse pour annoncer le projet du Corvatsch qui se tient au sommet du téléphérique du Piz Nair.⁵⁴ Cependant, l'ambition de construire un téléphérique vers le Corvatsch révèle d'autres enjeux déjà présents autour de la remontée vers le Piz Nair, et peut-être exacerbés par ce dernier projet.

Le 30 juillet 1958 dans les colonnes de la *Neue Zürcher Zeitung*, Karl Zimmermann exprime ses critiques contre la construction de téléphériques dans les Alpes (et les montagnes en général) qu'il accuse de défigurer le paysage. C'est surtout 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.»⁵⁵ Dans le deuxième numéro de son bulletin pour l'année 1958, le *Heimatschutz* détaille longuement les enjeux entourant la construction vers le Corvatsch. Sous la plume d'Ernst Laur, membre du comité de l'Aide suisse à la montagne, ce sont toutes les contradictions autour des projets de remontées mécaniques qui émergent: d'une part, l'insuffisance de l'agriculture (ou d'autres activités indépendantes du tourisme) en termes d'apports économiques et de création d'emplois localement; d'autre part, la menace pour un paysage encore authentique; et finalement, l'absence d'autres sources de revenus que le tourisme, lequel est toujours plus dépendant du ski.⁵⁶ En date du 3 octobre 1958, le journal *Der Bund* souligne aussi une prise de position de la Ligue suisse contre le bruit, selon laquelle le projet viendrait déranger l'«un des environnements les plus beaux d'Europe».⁵⁷ Ces oppositions aboutissent, le 9 octobre 1958, à Zurich, à la création d'un comité d'action, à l'échelle fédérale, 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, en l'occurrence Stavros Niarchos, souhaite «s'acheter» une partie des paysages entourant le lac de Silvaplana.⁵⁸ Émergence d'une sensibilité paysagère et environnementale, chauvinisme économique, crainte d'une massification incontrôlée, les ingrédients des débats sont alors détonants.

Pourtant, au printemps 1959, à l'occasion de la discussion avec les représentants de la commission fédérale des remontées mécaniques, Peter Kasper affirme 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. S'il ne s'agit aucunement de créer de nouvelles stations ou de couvrir la montagne de remontées, il semble urgent de permettre aux stations déjà exis-



Fig. 4: *Le téléphérique vers le Corvatsch, 1964. (Bibliothèque de documentation, Saint-Moritz)*

tantes de se développer.»⁵⁹ L'argument est repris par le président de la commune de Saint-Moritz, Raoul Sommer, qui note 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»,⁶⁰ alors que la région a déjà souffert économiquement dans l'entre-deux-guerres, pendant la guerre et même au lendemain de la guerre. En outre, les pentes du Corvatsch sont déjà empruntées par les amateurs de glisse depuis les années 1930.

De fait, une lettre du 3 mai 1959 rapporte les processus de financement du projet, puisque Stavros S. Niarchos, l'armateur grec, y interroge le président Sommer sur les rumeurs qui sont arrivées jusqu'à lui au sujet d'oppositions au pro-

jet vers Corvatsch. Il ajoute «qu'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». ⁶¹ Dans une réponse datée du 20 juin, Raoul Sommer est très rassurant: pour lui, le projet est largement soutenu, malgré quelques oppositions liées à la protection du paysage ou de concurrence dans l'offre locale en remontées, en lien avec un certain éloignement du centre de la commune de Saint-Moritz, notamment vis-à-vis de Pontresina, où le téléphérique vers Diavolezza est inauguré en 1956. ⁶²

Dans les faits, malgré la faiblesse quantitative des oppositions, le projet va intégrer quelques revendications. Ainsi, la station aval de la portion basse du téléphérique est construite à bonne distance des berges du lac de Silvaplana, pour préserver le paysage. Inauguré en décembre 1963, à la suite de la création d'une SA au capital de 6 000 000 francs, ⁶³ le téléphérique vers Corvatsch permet, dès sa première année complète de fonctionnement, en 1964, de transporter plus de 200 000 personnes vers le sommet, dont plus de deux tiers pendant les mois d'hiver (Fig. 4). De même, à l'instar de ce qu'offre le téléphérique Diavolezza, à Corvatsch, il est possible de skier toute l'année et cela dès le premier été, grâce à la mise en service le 14 juin 1964 du *skilift* Corvatsch, sur le glacier accroché au versant sud du sommet. Cette offre nouvelle poursuit le développement de l'exclusivité de Saint-Moritz et sa région et garantit la rentabilité de l'installation qui peut servir au ski toute l'année. Selon les rapports annuels consultés, en 1972, ce sont des dividendes de 8 % qui sont distribués aux actionnaires. ⁶⁴ La mise de départ est donc remboursée avant la fin des années 1970 pour les investisseurs, alors que le ski alpin n'a pas encore atteint son plein essor.

Conclusion

Avec l'inauguration des téléphériques «Furtschellas» à Sils-Maria et «Signal» qui relie St. Moritz-Bad aux pistes qui s'étendent sous le Piz Nair, respectivement en 1972 et 1973, le domaine skiable de la Haute-Engadine connaît une forme d'achèvement dans son développement, quelques quatre décennies après l'inauguration du funiculaire Corviglia. Surtout, l'inauguration du téléphérique Signal, couplé avec l'essor du Club Méditerranée (installé dans la commune depuis 1961 mais dans un hôtel rénové depuis l'hiver 1973–1974), ⁶⁵ déplace les équilibres de la station grisonne, faisant du bas de la ville (St. Moritz-Bad) le point nodal d'une vraie massification du tourisme hivernal. Dans le même temps, les riches clients des palaces du haut (St. Moritz-Dorf) délaissent progressivement les hôtels, à mesure qu'ils se font construire des villas dans la région et notamment dans le «Suvretta Gebiet». Du reste, Stavros Niarchos est un

parfait exemple de cette dynamique, puisqu'il réside sur les pentes à l'arrière du Suvretta, face au massif du Corvatsch, depuis la fin des années 1950. L'armateur grec va aussi faire en sorte, dans les années 1960, que le Club Méditerranée, développant alors sous l'égide de son fondateur Gérard Blitz une stratégie agressive de rachat d'hôtels, ne puisse pas acquérir le Carlton, le Chantarella et surtout le Kulm. M. Niarchos va alors, dans le même temps, favoriser l'essor de la station – en investissant dans les remontées – et chercher à préserver son caractère exclusif, en limitant l'influence d'un acteur externe, comme le Club Méditerranée, porteur de nouvelles manières de faire du ski et de consommer la montagne en hiver.⁶⁶

De fait, le développement du domaine skiable de Saint-Moritz résonne avec l'histoire de la commune, entre l'implication d'une clientèle très riche, l'expression d'une certaine philanthropie de la part de ces élites internationales, la manifestation de véritables intérêts économiques et touristiques autour de l'essor du ski alpin et l'apparition de premiers enjeux environnementaux, encore trop peu audibles pour limiter concrètement les constructions. Entre 1930 et 1970, les dynamiques de la conquête de la montagne par l'intermédiaire des remontées mécaniques vont s'accélérer. Aux difficultés des années 1930 et 1940, coincées entre une crise économique majeure et les conséquences de la Seconde Guerre mondiale, succède une période plus favorable dans les années 1950 et 1960. Si la concurrence entre les différentes régions alpines s'accroît, la massification du tourisme hivernal crée des conditions économiques très favorables et encourage les investisseurs, qui ne craignent pas encore les éventuelles critiques à caractère écologique ou paysagère. En outre, au-delà d'un certain pragmatisme économique, le prestige de la station fonctionne comme un facteur limitant certaines tendances à la massification. Dans ce contexte, le ski conserve, malgré sa démocratisation, une véritable puissance de distinction sociale, surtout lorsqu'il est pratiqué sur les pentes du Piz Nair ou du Corvatsch.

Zusammenfassung

Standseilbahnen, Skilifte und Seilbahnen. Entstehung und Struktur des Aufschwungs eines Skigebiets in St. Moritz (1928–1973)

St. Moritz, Austragungsort der Olympischen Spiele 1928 und 1948, ist tief in der Geschichte des Wintersports und des Wintertourismus verwurzelt, welche dort angeblich erfunden worden sind. Während die Geschichte der ersten Wintersaisons rund um Kulm in den 1860er-Jahren eine Art lokalen Mythos darstellt, entwickelte sich St. Moritz ab den 1910er-Jahren zu einer Hochburg des Wintersports und insbesondere des alpinen Skisports in den 1930er-Jahren. Im Rahmen dieses Beitrags wird der Ausbau der Skilifte rund um St. Moritz analysiert und

in die Entwicklung der Tourismuspolitik eingebettet, um die Investitionslogik hinter dem Bau neuer Infrastrukturen zu verstehen.

(Übersetzung: Romed Aschwanden und Sebastian De Pretto)

Notes

- 1 En préambule, nous souhaitons remercier MM. Mayencourt, Cala et Vonnard pour leurs relectures critiques et pour nos nombreuses discussions autour de l'histoire de la Suisse. Nous remercions aussi le personnel de la Bibliothèque de documentation de Saint-Moritz, d'une compétence incroyable et toujours bienveillante, et M^{me} Monique Schneider pour sa relecture attentive.
- 2 Archives de la bibliothèque de documentation de Saint-Moritz (ABDSM), revue de presse, article du journal *Capital* 12 (1979).
- 3 La station binationale «Ischgl/Samnaun» arrive à la neuvième place, mais avec une très grande partie des installations sur territoire autrichien.
- 4 Laax se classe à la dixième place, Bad Scuol à la dix-huitième et Davos-Klosters à la vingtième. Les quatre premières stations suisses sont donc grisonnes.
- 5 Bertrand Larique, «Les sports d'hiver en France: un développement conflictuel? Histoire d'une innovation touristique (1890–1940)», *Flux* 63–64/1–2 (2006), 7–19.
- 6 Géraldine Sauthier, *Pouvoir local et tourisme. Jeux politiques à Finhaut, Montreux et Zermatt de 1850 à nos jours*, Neuchâtel 2016.
- 7 Sabine Dettling, Bernhard Tschoffen, *Spuren. Skikultur am Arlberg*, Bregenz 2014; Christof Thöny, «Arlberg. The Creation of a Resort and the Transfer of Knowledge», in Philipp Strobl, Aneta Podkalicka (éd.), *Leisure Cultures and the Making of Modern Ski Resorts*, Cham 2019, 117–141.
- 8 Rémy Knafo, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Paris 1978; Jean-François Lyon-Caen, Maryannick Chalabi, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lyon 2012; Caterina Franco, «La production d'un paysage par et pour le ski», *Projets de paysage* 25 (2021), <https://journals.openedition.org/paysage/23632> (5. 4. 2023).
- 9 Laurent Tissot, «Histoire de l'entreprise hôtelière en Europe occidentale. Acteurs, stratégies et gestion», *Mondes du Tourisme* 22 (2022), <https://journals.openedition.org/tourisme/5366> (5. 4. 2023).
- 10 Andrew Denning, «Going Downhill? The Industrialization of skiing from the 1930s to the 1970s», in Philipp Strobl, Aneta Podkalicka (éd.), *Leisure Cultures and the Making of Modern Ski Resorts*, Londres 2019, 25–42; Grégory Quin, «The Hotelier, the Politician and the Skier. On the founding moment of alpine skiing in St. Moritz», *Sport in History* 42/2 (2021), 213–234.
- 11 Cédric Humair, Laurent Tissot, *Le tourisme suisse et son rayonnement international (XIX^e–XX^e siècles)*, Lausanne 2011.
- 12 Wolfgang König, *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939*, Francfort-sur-le-Main 2000; Felix Gross, *Seilbahnlexikon. Technik, Relikte und Pioniere aus 150 Jahren Seilbahngeschichte*, Flims 2011, 192–193.
- 13 Mathis Stock et al., «Rethinking Resort Development Through the Concept of «Touristic Capital» of Place», in Mathis Stock (éd.), *Progress in French Tourism Geographies. Geographies of Tourism and Global Change*, Cham 2021, 203–222.
- 14 Marc Boyer, «Comment étudier le tourisme?», *Ethnologie française* 32/3 (2002), 393–404.
- 15 Laurent Tissot, Grégory Quin, Philippe Vonnard, «Un tourisme sportif? Les entreprises touristiques et le développement des sports en France et en Suisse (1850–1950)», *Entreprises et histoire* 93/4 (2018), 5–11.

- 16 L'Association pour la valorisation des archives et de l'histoire des sports (AvaHs) a été fondée en 2019. Outre la mise en valeur de l'ancienne bibliothèque du Musée du sport, elle vise notamment à promouvoir l'histoire du sport très largement à travers des projets de médiation culturelle et scientifique.
- 17 Quin (voir note 10).
- 18 Bibliothèque nationale suisse (BNS), *Rapports annuels des funiculaires Chantarella-Corviglia (1911–1955)*, 1928, 3.
- 19 Laurent Tissot, *Histoire du tourisme en Suisse au XIX^e siècle. Les Anglais à la conquête de la Suisse*, Neuchâtel 2017.
- 20 Archives de la commune de Saint-Moritz (ACSM), Caisse 43/19/4 «Verkehrswesen. Kur- und Verkehrsverein», Statistiques touristiques de l'hiver 1952–1953, Chiffres consolidés du tourisme depuis le début du siècle.
- 21 Quin (voir note 10).
- 22 Sauthier (voir note 6), 209.
- 23 Archives de l'association pour la valorisation des archives et de l'histoire des sports, *Ski. Jahrbuch des Schweiz. Ski-Verbandes* 7 (1911), 17–29.
- 24 *Engadiner Post*, 23. 12. 1914, 2.
- 25 ACSM, Caisse 43/15/1 «Diavolezza-Bahn», Lettre du directeur de la Berninabahn à Carl Nater, 17. 7. 1931.
- 26 Laurent Tissot, Peter Moser, «Économie intérieure, tourisme et agriculture», in Béatrice Veyrassat, Patrick Halbeisen, Margrit Müller (éd.), *Histoire économique de la Suisse au XX^e siècle*, Neuchâtel 2021, 585–599.
- 27 ACSM, Caisse 43/15/1 «Skilift Suvretta», Documents relatifs à la demande de concession pour un prolongement, hiver 1936.
- 28 *Engadiner Post*, 11. 8. 1936.
- 29 BNS, *Rapports annuels des funiculaires Chantarella-Corviglia (1911–1955)*, 1936, 8.
- 30 ACSM, Caisse 43/7/1 «Remontées mécaniques de la commune», Documents relatifs au rachat des funiculaires par la commune (1933–1937), Lettre de Carl Nater à August Badan, 2. 9. 1935.
- 31 Max Senger, *Wie die Schweiz zum Skiland wurde*, Zurich 1941, 278–282.
- 32 ACSM, Procès-verbaux du Conseil communal (1936–1938), Procès-verbal de la séance du 20. 8. 1937, 53.
- 33 ACSM, Procès-verbaux du Conseil communal (1936–1938), Résultats du vote sur la prise de contrôle sur les funiculaires par la Municipalité, 23.–24. 10. 1937. Pour permettre des comparaisons, ces 900 000 francs représentent environ 7 000 000 francs en 2022.
- 34 Silvio Margadant, Marcella Meier, *St. Moritz. Streiflichter auf eine aussergewöhnliche Entwicklung*, Saint-Moritz 1993, 217.
- 35 ABDSM, Prospectus touristique (1950–1956), prospectus pour l'été 1954.
- 36 ACSM, Caisse 43/8/1 «Skilift Corviglia», Documents relatifs à l'autorisation politique de construction du skilift Corviglia, 10. 8. 1945, 6.
- 37 ABDSM, Archives de l'Office du tourisme, Documents pour l'année 1950–1951, Rapport sur la saison d'hiver 1949–1950, 2.
- 38 Au sujet de ces concurrences, voir Grégory Quin, «De la cure d'air à l'or blanc, une Intersociation suisse pour le ski face aux enjeux de l'essor du ski en Suisse (années 1920–années 1960)», *Histoire des Alpes* 22 (2017), 135–155.
- 39 ABDSM, Archives de l'Office du tourisme, Documents pour l'année 1950–1951, Rapport sur la saison d'hiver 1949–1950, 6.
- 40 ABDSM, Classeur «Bergbahnen (jusqu'en 2016)», Documents sur le téléphérique du Piz Nair, Prospectus du comité d'initiative, avril 1951, 5.
- 41 Entre 1937 et 1945, ce sont quatorze *skilifts* qui sont inaugurés en Suisse: Châtel-Saint-Denis (2), Andermatt, Arosa (2), Unterwasser, le Rigi, Bulle, Lenzerheide (2), Montana, Klewenalp, Zweisimmen, Château-d'Œx, ACSM, Caisse 43/8/1 «Skilift Corviglia», Documents de l'offre de la firme Oehler pour la construction, 31. 7. 1945, 3.

- 42 ABDSM, Classeur «Wirtschaft (jusqu'en 2014)», Document statistique sur la fréquentation touristique à Saint-Moritz entre 1921 et 1996, publié dans le rapport annuel de l'Office du tourisme en 1997.
- 43 ABDSM, Classeur «Bergbahnen (jusqu'en 2016)», Lettre du délégué du conseil d'administration de la société anonyme «Piz Nair AG» aux actionnaires, 30. 8. 1975, 2.
- 44 Silvio Margadant, Marcella Meier, Michael Lütscher, *St. Moritz. Eine aussergewöhnliche Geschichte*, Saint-Moritz 2019, 207.
- 45 Les 400 000 francs en actions représentent près de 2 000 000 francs de 2022.
- 46 ABDSM, Classeur «Bergbahnen (jusqu'en 2016)», Documents sur le téléphérique du Piz Nair, Prospectus du comité d'initiative, avril 1951, 8.
- 47 Thomas David et al., *De la «Forteresse des Alpes» à la valeur actionnariale. Histoire de la gouvernance d'entreprise en Suisse (1880–2010)*, Zurich 2015, 201–222.
- 48 Thierry Quintrie La Mothe, «Le phénomène de mondialisation de l'industrie du tourisme», *Téoros* 6/3 (1987), 7–11.
- 49 ACSM, Caisse 43/32 «Luftseilbahn Corviglia Piz Nair», Documents pour les années 1950–1954, Lettre de la Municipalité au comité d'initiative, 24. 4. 1952.
- 50 À notre connaissance, la commission fédérale des remontées mécaniques n'a pas encore fait l'objet d'analyses approfondies.
- 51 ACSM, Caisse 43/32, Documents pour les années 1950–1954, Lettre de la Municipalité à la SA «Luftseilbahn Corviglia Piz Nair», 20. 3. 1953, 1–2.
- 52 *Engadiner Post*, 18. 8. 1956, 3.
- 53 ACSM, Caisse 43/19/4, Communiqué N° 6 pour l'hiver 1954–1955, 20. 2. 1955, 2.
- 54 ACSM, Caisse 43/14/1, Invitation à la conférence de presse de lancement, 19. 9. 1958.
- 55 *Neue Zürcher Zeitung*, 30. 7. 1958, 8.
- 56 ACSM, Caisse 43/14/1, *Heimatschutz* 53/3–4 (1958), 99–113.
- 57 *Der Bund*, 3. 10. 1958, 4.
- 58 ACSM, Caisse 43/14/1, *Natur und Mensch. Blätter für Natur und Heimatschutz*, octobre-novembre 1958, 1.
- 59 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. 3. 1959, 4.
- 60 *Ibid.*, 7.
- 61 ACSM, Caisse 43/14/1, Lettre de Stavros S. Niarchos à Raoul Sommer, 3. 5. 1959.
- 62 ABDSM, Classeur «Bergbahnen: Corvatsch, Diavolezza, Muottas Muragl, Skilifte», *50 Jahre Diavolezza Bahn*, 2006, 18.
- 63 Les 6 000 000 francs de capital représentent 25 000 000 francs en 2022. Ce chiffre beaucoup plus élevé que dans le cas du Piz Nair s'explique 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.
- 64 ACSM, Caisse 43/14/1, Rapports annuels de la SA «Luftseilbahn Surlej-Silvaplana-Corvatsch», rapport pour l'année 1972, 21.
- 65 Au sujet de l'histoire du Club Méditerranée à Saint-Moritz, voir Erica Buzzetti, *Das Hotel neues Stahlbad in St. Moritz*, Saint-Moritz 1992, 88–109.
- 66 Ellen Furlough, «Packaging Pleasures. Club Méditerranée and French Consumer Culture, 1950–1968», *French Historical Studies* 18/1 (1993), 65–81.