

Verbier, 1930-1960 Le décollage d'une station hivernale

Bertrand Deslarzes

Le développement rapide de la station de Verbier (Valais, Suisse) a suscité des réactions contrastées. Les plus enthousiastes louent le « miracle » économique, « Grâce à quelques précurseurs et à un simple télésiège, l'expérience touristique a réussi¹ », alors que les moralistes regrettent la disparition d'une vie agricole et d'un milieu naturel idéalisés, « Ces beautés ne sont pas pour toi touriste vagabond. Tu aimes faire vite. Les paysages changeants t'attirent, le tumulte des hôtels de montagnes te plaît. (...) Laisse Verbier, son plateau, ses chalets aux doux rêveurs, aux poètes, à ceux qui ont besoin de calme et d'air pur et qui veulent tirer de leur séjour là-haut, non seulement un bénéfice physique mais un bénéfice moral. »² La première citation date des années 50, celles de la croissance fulgurante qui a fait parler de rythme américain, celles traditionnellement considérées comme les origines de la station. La seconde a été écrite à la fin des années 20, « l'âge héroïque » de l'historiographie locale.

La question des origines est posée : cette croissance s'explique-t-elle par le développement fulgurant des années 50 ou trouve-t-elle ses fondements dans les années 30 ? L'étude de l'histoire verbieraine³ permet de déterminer trois phases. Les conditions du décollage touristique sont réunies dès l'entre-deux-guerres. Elles sont consolidées par les choix stratégiques opérés durant le second conflit mondial. Cependant, les structures et les prévisions élaborées lors de cette phase de construction ont été dépassées par « l'explosion » des années 1950.

L'évolution verbieraine par les statistiques

Les séries chiffrées servent à démontrer les rythmes de cette croissance. Cependant elles restent lacunaires et exigent des nuances.

Les nuitées hôtelières, série établie par l'Office fédéral des statistiques dès 1933, constituent les données les plus fiables et les plus complètes. Elles montrent une amorce de progression au lendemain de la Seconde Guerre mondiale (un premier télésiège fonctionne dès 1947), puis une brusque accélération dès 1951 (la société de remontées mécaniques, aujourd'hui Téléverbier, est fondée en 1950). Tout semble prouver le rôle déterminant de la société de remontées mécaniques et par conséquent de la saison d'hiver sur le démarrage de la station. (Graphique 1)

Dès la fin des années 20, la station développe un secteur para-hôtelier. L'établissement d'une série des nuitées totales, indispensable, est pourtant difficile à réaliser. Le seul moyen de contrôle est la taxe de séjour payée par les touristes, mais à laquelle les propriétaires de chalets ne sont pas soumis. Leurs nuitées sont donc estimées. Ces chiffres sont émis par la Société de développement de Verbier (SDV) fondée en 1937. Les plus anciens documents retrouvés datent de 1946. La croissance rapide est légèrement décalée par rapport à la série précédente. L'année charnière n'est plus 1951, mais 1954. Cette différence correspond au temps nécessaire à l'agrandissement du parc immobilier. Le lien avec l'inauguration de la ligne de chemin de fer qui atteint Le Châble (1953), même s'il n'est pas à exclure, est sans doute moins fort. Le train arrivait déjà une dizaine de kilomètres en aval auparavant. (Graphique 2)

L'activité immobilière est encore plus difficile à saisir. Bien qu'un règlement des constructions ait été établi par le conseil communal en 1937, le plus ancien document conservé dans les archives communales date de 1941. Il répertorie les demandes d'autorisation de construire. Par conséquent il n'indique pas le nombre de bâtiments construits, mais le nombre de constructions en phase de réalisation cette année-là. D'autre part, les chiffres peuvent renvoyer à des objets de dimension et de

nature diverses : d'un local commercial à un immeuble en passant par le chalet individuel. Lorsque la croissance des nuitées tend à ralentir, le nombre de demandes d'autorisation de construire augmente. Les ralentissements sont probablement dus à un manque de logements. La croissance immobilière suit donc la demande touristique, elle en devient même un élément déterminant. (Graphique 3)

Verbier a construit sa réputation sur les sports d'hiver. Une comparaison des nuitées hivernales et estivales montre que la période estivale prédomine jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, puis qu'elle a un poids égal à celui de la saison hivernale jusqu'au milieu des années 50, avant d'être clairement distancée. La croissance explosive est due en grande partie à la saison hivernale, mais celle d'été assure la régularité de cette croissance. En effet, les mauvaises conditions climatiques hivernales incitent les propriétaires à profiter de leur chalet en été. On voit là le poids des résidences secondaires dans un lieu qui est considéré comme une station touristique. (Graphiques 4.1 et 4.2)

Cette approche par les chiffres définit les traits généraux du développement verbierain : un secteur hôtelier soutenu puis dépassé par la para-hôtellerie ce qui donne un rôle essentiel à l'activité immobilière ; une station de sports d'hiver qui doit son premier essor à la saison estivale qui par la suite aura pour fonction de consolider la croissance hivernale. Les chiffres sont rétrospectifs et ne montrent pas les choix qu'ont dû faire les acteurs touristiques, ni les incertitudes qui ont façonné leur action.

Les conditions de départ

La prise de conscience de la valeur touristique du site de Verbier est largement antérieure à la création des installations de remontées mécaniques. Les statistiques éditées par la société de remontées mécaniques ont occulté ce fait. Elles débutent avec leur première année d'exploitation et minimisent les années précédentes.

La commune de Bagnes a déjà été confrontée au tourisme. Sans remonter aux premiers voyageurs du XVIII^{ème} siècle avec Bourrit ou de Saussure⁴, cette rencontre peut être considérée comme ancienne. Un premier hôtel touristique a été bâti en 1856 au Châble, à l'entrée de la vallée, le suivant 5 ans plus tard à Mauvoisin, près de l'actuel barrage, dans une des zones les plus reculées de la vallée. Cependant l'expérience touristique débute véritablement avec la station de Fionnay dès les années 1890. Trois hôtels et deux pensions, au total plus de 120 chambres, seront construits. L'initiative vient la plupart du temps de notables locaux. Cette station estivale subira lourdement la crise de l'entre-deux-guerres et ne pourra pas se redresser dans les années 1950, le site étant désormais presque entièrement consacré à l'industrie hydroélectrique. Sans qu'il soit directement cité, c'est sans aucun doute cet exemple qui inspire les autochtones en 1908 lorsqu'ils adressent une pétition aux autorités communales pour la construction d'une route du thalweg jusqu'au plateau de Verbier. Ils justifient leur revendication en affirmant que cette route facilitera l'exploitation rationnelle des alpages et des forêts, ce qui n'est pas étonnant pour une région encore essentiellement agricole. Par contre ce qui peut surprendre, c'est qu'ils affirment que cette route favorisera la fréquentation des touristes alors qu'aucune infrastructure n'existe sur le plateau de Verbier. L'exploitation touristique du lieu sera effective dans la décennie suivante, même si c'est à un niveau encore modeste. Dès 1912, des journaux relatent des randonnées à ski dans la région de Verbier. Les guides indigènes Bruchez et Meilland construisent des cantines-refuges sur le plateau en 1912-1914.

Cependant le premier acte touristique d'envergure est dû à une intervention extérieure. La section Jaman à Vevey du Club alpin suisse recherche un nouveau site pour construire une cabane en Valais. Après un débat nourri à l'intérieur du comité, ils optent pour le site de la Chaux, au-dessus de Verbier. L'argument décisif a été la facilité d'accès en hiver afin de développer la pratique du ski. Bien qu'il faille attendre la fin des années 30 pour que les nuitées hivernales de la cabane dépassent celles d'été, la vocation hivernale de cet édifice est affirmée dès son ouverture. Le bénéfice que l'architecte et l'entrepreneur ont retiré de la construction de la cabane Mont Fort est investi dans la construction, en 1926, du premier chalet de vacances répertorié. L'acte n'est sans doute pas isolé, car la même année le

conseil communal demande un rapport sur la taxe que paient les étrangers en vacances estivales sur le plateau. Le Grand Conseil valaisan reconnaît le phénomène puisqu'il soutient la construction d'une route qui favorisera l'industrie de chalets « qui se développe de manière réjouissante » (1928). Ce mouvement se poursuit durant les années 1930, on estime jusqu'à une dizaine le nombre de chalets construits ou transformés chaque année (1939).

La mémoire locale a surtout retenu les étapes du développement hôtelier. Les acteurs sont moins nombreux, plus spécialisés et sont désormais considérés comme des pionniers. En 1920, un notable ouvre une pension au village. Sept ans plus tard sont édifiés les deux premières pensions sur le plateau (Mont Fort et Rosablanc) : elles se trouvent sur le chemin qui conduit à la cabane Mont Fort. Durant la décennie suivante, trois hôtels sont inaugurés : le Sport-Hôtel (1933), l'Alpina (1934), Les Touristes (1938). Qui sont les initiateurs de ces projets ? La plupart ont une expérience hôtelière à l'étranger, ou du moins à l'extérieur du canton du Valais par le travail saisonnier. Ils ont des liens particuliers avec le lieu : propriété, héritage, mariage. Parmi eux on trouve : Maurice Besson, le gardien de la cabane Mont Fort; Meilland, hôtelier à Champex et beau-fils du guide Bruchez; Pierre Darbellay, secrétaire de la Chambre valaisanne de commerce, secrétaire de l'Association hôtelière valaisanne (AHV), puis de l'Union valaisanne du tourisme (UVT) dès 1936. Ce dernier personnage joue alors un rôle prédominant. Investisseur hôtelier à Verbier, il est également un personnage central du tourisme valaisan et exerce une forte influence sur le développement verbierain.

L'hôtellerie valaisanne entre dans une phase difficile au début des années 30. Bien que cela n'apparaisse pas dans les statistiques, les hôteliers transmettant de fausses données, Darbellay, alors secrétaire de l'Association hôtelière du Valais, estime à 25% le recul des nuitées entre 1930 et 1931⁵. Aux yeux des représentants de l'hôtellerie, la situation ne cessera de s'aggraver jusqu'à la guerre. Ils expliquent ce recul par des considérations météorologiques, argument qui ne peut se prolonger sur toute la décennie. Ils y voient les effets d'abord de la crise financière en Allemagne, puis de la crise en général.

Au-delà de ces facteurs qu'ils ne peuvent maîtriser, il existe une explication interne. « La loi fédérale qui restreint la construction de nouveaux hôtels, a été à peu près ignorée chez nous. Certaines stations se sont presque entièrement créées et démultipliées depuis son entrée en vigueur. 45 concessions nouvelles et 6 autorisations d'agrandir ont été accordées en 1930 – et 44 et 4 en 1929, soit 99 en deux ans. »⁶ Le nombre de lits hôteliers a augmenté de 20% entre 1926 et 1935⁷. En 1940, un rapport étudie l'endettement de cette industrie en Valais : Montana et Crans sont considérées comme les principales responsables de cet endettement, deux stations créées durant la période de limitation des constructions hôtelières⁸. Les chiffres sont éloquentes : de 1907 à 1936, sur l'ensemble du Valais, le nombre de lits a progressé de 1746 unités, dont 1271 pour Crans et Montana. Le nombre d'établissements a progressé de 65%, 205 petits hôtels et pensions ont été ouverts. De plus cette enquête révèle que 47 établissements avec 836 lits exerçaient leur activité sans être en possession d'une autorisation des autorités. « Gouverner, c'est prévoir, mais ici l'Etat s'est rendu coupable par manque de prévoyance. Par ce laisser-aller et laisser-faire, il a mis en danger de grands capitaux et beaucoup de familles d'hôteliers d'ancienne souche... » Les hôteliers se plaignent que ce développement se fasse au détriment des anciens hôtels, les « vrais hôtels », et profite essentiellement aux petits hôtels et pensions. Ils dénoncent également les « abus » dans la location de chambres privées. En avril 1935, l'AHV demande sans succès aux représentants valaisans à Berne de soutenir aux chambres fédérales un projet d'extension de l'interdiction de construire aux villas et chalets locatifs.

La mutation qui touche le secteur touristique à l'échelle du Valais se perçoit également à l'échelle de la commune de Bagnes. Fionnay, station avec de « vrais hôtels », subit de plein fouet la crise, alors que Verbier profite du laxisme des autorités pour se doter de pensions. Ainsi, en 1932, une demande est déposée pour obtenir l'autorisation de construire une pension-restaurant avec 6 lits. Acceptée par le Conseil d'Etat du canton du Valais le 12 mars 1934, elle est cassée par le Conseil fédéral le 21 septembre de la même année. Dès lors le Département des finances valaisan refuse d'accorder toute nouvelle concession, l'offre touristique sur le plateau étant suffisante. Toujours est-il que le requérant

finira par ouvrir une pension de 10 lits en 1936. Cette divergence entre les autorités et l'initiative privée est en partie due à la différence d'appréciation du potentiel verbierain. La station se profile déjà, malgré les chiffres, comme une station de sports d'hiver. En 1935, il n'y en a encore que 8 en Valais⁹, Verbier étant la moins prestigieuse du groupe à ce moment-là. Beaucoup d'espairs sont déjà placés dans le développement de la saison d'hiver, que ce soit à l'échelle du canton « de par son climat, de par la configuration et l'étendue de son territoire, le Valais, pays du soleil, de la neige et des pistes infinies, peut prétendre à un avenir hivernal brillant. »¹⁰, ou à celle de la vallée : « Le développement des sports d'hiver lui (Verbier) assure une prééminence certaine pour l'avenir. »¹¹ L'optimisme verbierain s'explique aussi par la place croissante prise par les chambres privées et les chalets.

Verbier apparaît dans un contexte économique difficile, mais profite d'une large tolérance politique et surtout s'inscrit dans l'affirmation d'un nouveau mouvement touristique prometteur, les sports d'hiver.

La période de consolidation

Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale est vu avec inquiétude par les milieux touristiques, les hôtels se vident de leur clientèle étrangère. Si dans un premier temps quelques hôteliers de Verbier comptent sur le logement de soldats pour contenir la chute des nuitées, ils sont rapidement surpris par la résistance de l'activité touristique. Le Valais en général profite de l'afflux de la clientèle genevoise privée des stations hivernales de Savoie¹². L'augmentation porte principalement sur la saison d'hiver. Cette croissance est perçue différemment : le public est surpris par l'ampleur du mouvement touristique, alors que les responsables touristiques soulignent le fait que la période est extrêmement courte, que seules les journées de forte affluence marquent les esprits. De plus ils gardent leur méfiance des statistiques qui « appellent de nombreuses réserves et il convient de les interpréter avec précaution ».

Durant cette période, l'essentiel pour Verbier ne se trouve pas dans les chiffres. L'amélioration n'est pas uniquement quantitative. Elle passe par l'élaboration d'un cadre chargé de guider l'activité touristique.

La route conduisant du fond de la vallée au plateau de Verbier est la première infrastructure publique considérée comme indispensable à la mise en valeur touristique du lieu. Déjà souhaitée au début du siècle, il faut attendre l'initiative du canton qui décide de subventionner les routes des vallées latérales dès 1927. La route atteint le village de Verbier en 1936. La question se pose alors de son prolongement jusqu'au plateau où est implantée la station. Le trajet n'est pas long, mais le débat qu'il suscite dévoile les attitudes face à la modernisation par le tourisme. Le secrétaire de la SDV a réduit ce choix à une formule : le changement par mode ou la continuité par nostalgie. Les opposants justifient leur refus par l'état des finances de la commune. A cela viennent s'ajouter des intérêts personnels. Le commerce d'un notable est menacé par ce prolongement. Les partisans, qui reprochent à leurs adversaires leur crainte du changement, recourent à un argument étonnant : l'amélioration des cultures. L'inversion est totale par rapport au début du siècle, époque où le tourisme n'était pas encore un élément essentiel sur le plateau. On justifiait alors la construction par des arguments touristiques. Bien sûr, le fait que la route facilitera l'accès pour les touristes n'est pas oublié, mais il intervient en second rang. Les partisans ont une approche plus optimiste. Les finances communales seront renforcées lorsque le projet du barrage hydroélectrique de Mauvoisin aura été réalisé. C'est durant la guerre que la tendance s'inverse et que les partisans du prolongement de la route finiront par s'imposer. Il faudra toutefois attendre 1949 pour sa réalisation.

Ce débat se déroule à l'intérieur de la Société de développement de Verbier (SDV). Déjà souhaitée en 1934, elle est officiellement fondée en 1937, la même année que l'Union valaisanne du tourisme (UVT), nouvelle association faîtière du tourisme en Valais. Ce n'est pas une coïncidence. L'initiative verbieraine ne s'inscrit pas seulement dans le contexte valaisan, elle lui est étroitement liée. Pierre Darbellay, à l'origine de l'UVT et son premier secrétaire, possède un hôtel ainsi qu'un chalet à Verbier. D'autres propriétaires occupent des places politiques en vue : Marcel Gard, président de

Sierre, membre de la commission de fondation de l'UVT; Maurice Troillet, conseiller d'Etat omniprésent. La station peut profiter des compétences et des conseils de ces quelques propriétaires.

L'infrastructure immobilière focalisera plus encore les enjeux moraux de la modernisation de la vallée. En 1939, l'administration communale élabore un règlement des constructions, il est vrai encore restreint. Les objectifs sont très généraux; il s'agit d'assurer la sécurité, la salubrité, et l'esthétique : » Il tend à empêcher la profanation de nos lieux aimés par des constructions d'un goût douteux et à conserver à notre patrie bagnarde un visage aimé. »¹³ Il est très clairement influencé par l'esprit de l'époque. Il défend un style traditionnel, dans la ligne de la défense spirituelle. Un style du pays est ainsi appliqué sans être véritablement défini : en bois, toit à deux pans, volets, avant-toits. Le chalet sera la forme architecturale privilégiée de Verbier.

Son application laissait une large part à l'initiative privée. Ce n'est pas le cas du projet Meili, du nom d'un conseiller national de Zurich mandaté par l'Office fédéral des transports pour établir un rapport sur l'assainissement de 31 grandes stations suisses, parmi elles, Verbier, encore de rang mineur. L'absence de contraintes relevant d'anciennes infrastructures lui permet d'imaginer une station entièrement nouvelle, une sorte de station idéale, tant pour sa dimension que pour son cadre architectural. Il reconnaît l'importance de la para-hôtellerie et raisonne principalement en fonction de la saison d'hiver. Alors que ce plan était conçu comme un document de base destiné à favoriser la réflexion pour un développement harmonieux de la station, beaucoup, notamment les autochtones, y ont vu un plan d'aménagement faisant peu cas de l'initiative individuelle et des intérêts particuliers. Le plan Meili ne sera jamais mis en application, ce n'était d'ailleurs pas son objectif. Par contre, les questions qu'il a soulevées ne cesseront de ressurgir lors de l'élaboration des futurs plans d'aménagement : la circulation des automobiles, mais aussi celle des skieurs; une architecture dite « de montagne »; la croissance immobilière.

A la sortie de la guerre, le cadre touristique est défini, même s'il est appelé à être modifié. La route détermine l'axe principal de la station, alors qu'un règlement des constructions et un plan d'aménagement sont chargés d'ordonner la croissance immobilière. La promotion et la défense des intérêts touristiques sont assurées par la SDV qui peut s'appuyer sur plusieurs personnalités politiques. Même si une part importante de la population vit encore de l'agriculture, il n'est plus possible de considérer la croissance touristique des années 50 comme un corps étranger immiscé dans une société alpine préservée. De plus la mutation par le tourisme est attendue : « Tout le monde, au moins, devrait tomber d'accord sur un point : Verbier qui a déjà pris une grande extension jouira d'une renommée exceptionnelle après la guerre, au moment où se développera le tourisme. »¹⁴ Armin Meier parle même d'un riche filon.

L'amorce d'une croissance explosive

La croissance de l'après-guerre surprendra aussi bien les autorités que les autochtones, les touristes et les responsables économiques. Son ampleur, sa brusque accélération inscriront cette période dans la mémoire locale comme le point de départ de la station. L'explication de cette croissance fulgurante est alors toute trouvée. Durant l'hiver 1950/51 est inaugurée la première installation de remontées mécaniques d'envergure. La société fondée sera l'unique exploitant du domaine skiable de Verbier.

Différents éléments corroborent ce rôle central des remontées mécanique dans la croissance. Les statistiques des nuitées montrent l'engouement pour les sports d'hiver. La clientèle se modifie : les « grands sportifs » se font plus nombreux. On peut nuancer en affirmant que la saison estivale connaît également une croissance rapide et que les remontées mécaniques n'expliquent pas à elles seules ce développement. En effet, Verbier se développe avec un important secteur para-hôtelier composé de chalets privés. Si le locataire ne vient pas en hiver, il se reporte sur l'été. C'est le cas pour l'année touristique 1955/56 où les conditions météorologiques furent calamiteuses : à la faiblesse de l'enneigement s'est ajouté un été pluvieux. La saison suivante est tout aussi mauvaise : les premières chutes de neige arrivent le 10 février 1957 et la couverture neigeuse disparaît déjà à la fin du mois. Et

pourtant, les répercussions de ces conditions climatiques restent très faibles sur la progression des nuitées. Élément moteur de la croissance, les remontées mécaniques sont alimentées par l'immobilier, l'enthousiasme pour les sports d'hiver, le contexte général de l'économie.

Les années 50 et 60 sont une période de confiance, voire d'euphorie. Cet enthousiasme se retrouve aussi bien dans les rapports de la société de remontées mécaniques que dans les procès-verbaux du Conseil communal. Dès la fin des années 50, les constructions de remontées mécaniques se multiplient, mais surtout des projets d'envergure sont envisagés. Les promoteurs imaginent un altiport, mais aussi une véritable station intégrée, « un super Verbier ». L'idée apparaît autant sous la plume du Président de commune que sous celle du directeur de Téléverbier. Ils prévoient un développement général du territoire communal. Toute région élevée offrant un bon panorama, conduisant directement vers les domaines skiables et offrant un léger replat sur le coteau est susceptible d'accueillir une nouvelle station.

Un élément, moins étudié, justifie cette volonté d'expansion. Un terrain acheté 1,40 franc le m² en 1933 est estimé à 220 francs voire 250 francs le m² en 1962. Daniel Hoffmann qui a étudié l'évolution des prix dès les années 1950 remarque de fortes variations du prix en fonction de la situation du terrain, de son équipement et de la personnalité des acheteurs (Bagnards ou « étranger »). Les propriétés étaient pour la plupart contrôlées par les autochtones. Ils n'ont pas tous su profiter de cet enrichissement comme l'illustre une lettre adressée au conseil communal : « A l'Honorable Conseil comm. (sic) Un étranger a réussi à obtenir fr.25.- au m² tandis que tous les voisins, nous ne touchons que fr. 9.- et pourtant tous ces terrains sont propres à bâtir. (...) Cette manière de procéder a causé un malaise et nous sommes à nous demander si peut-être ? nous ne faisons plus partie de la famille. »¹⁵ Le conseil communal voit trois raisons à « la montée en flèche » du prix des terrains vers 1960 : la publication du plan d'aménagement, « la hausse des prix d'une façon générale », la spéculation¹⁶. Cette spéculation déjà ressentie par Meili en 1945 est condamnée par la plupart des visiteurs¹⁷ Elle choque plus encore par ses conséquences matérielles : l'urbanisation du plateau. Les responsables des Téléphériques de Verbier admettent qu'un « tel développement ne se produit pas sans heurts », ni erreurs : « Dans le domaine de l'urbanisme, tous ont été dépassés par les événements. »¹⁸

Le développement est aussi tributaire d'une modification de l'organisation sociale. L'illustration la plus flagrante de ce changement concerne la distribution de l'eau. Avant la Seconde Guerre mondiale, ce service est assuré au Val de Bagnes par des consortages. Ces groupements privés réunissent les habitants d'un village ou d'un même quartier afin de capter et répartir l'eau. Ce système, où les responsabilités sont partagées, fonctionne lorsque les membres du consortage ont une activité économique commune et résident toute l'année dans le même lieu. Il n'est par contre plus adapté aux besoins d'une station en pleine expansion. Les divers consortages répartis sur le plateau n'arrivent plus à assumer leur service. Ils refusent de nouveaux adhérents et par conséquent remettent en question le développement immobilier. La commune prend donc en charge l'organisation générale de cette distribution dès 1957. Ce changement peut être vu comme une remise en question de la communauté villageoise. Il peut être aussi considéré comme un renforcement des pouvoirs publics qui suppléent à l'initiative privée. Il se prête à diverses lectures idéologiques. Pour les contemporains, ce ne fut pas le cas. Aucune véritable polémique n'éclata, il s'agissait seulement de trouver la solution la plus rationnelle à une question pratique. L'adaptation passe aussi par le changement de profession : le paysan devient « un paysan - homme de chantier – mécanicien – professeur de ski... ». Le secteur primaire passe de 76% en 1930 à 21% en 1964, l'essentiel s'étant produit durant les années 50.

Cette mutation jugée trop rapide favorise le développement d'un discours moraliste. L'enrichissement et la vie trop faciles de la station sont condamnés par le curé. Le président essaie de soutenir une architecture qui évite une promiscuité pouvant conduire à la tentation. En même temps, cette manne financière bienvenue pour une société agricole en crise est justifiée par la « pauvreté » qui l'a précédée. C'est une relecture du passé qui s'effectue : un autrefois de vertu, un naguère de misère.

Outre les remontées mécaniques, nécessaires, mais non suffisantes, l'enthousiasme économique s'explique également par l'évolution du prix des terres. Incarnation des valeurs paysannes d'une société

jusqu' alors restée agricole, la terre devient l'enjeu de la spéculation, une spéculation vue comme un mal nouveau issu du monde moderne. La croissance devient un enjeu moral.

Conclusion

Apparue dans un contexte économique difficile, la station de Verbier a très tôt affirmé son potentiel hivernal. Cette première croissance contenue a permis la lente mise en place des éléments qui feront le succès de Verbier après la guerre. Cette relative virginité touristique a favorisé des propositions de développement directif. C'était sans compter sur l'individualisme qui caractérise l'essor de Verbier : les établissements publics sont rapidement supplantés par les chalets de particuliers, le sol est divisé en une multitude de parcelles privées dont chacun veut tirer le meilleur profit. Certains ont alors vu dans cette caractéristique une illustration de l'immoralité de la croissance économique, l'enrichissement trop facile à travers la spéculation au détriment du paysage ou de valeurs morales. Cette opposition s'incarne dans le style architectural de la station : le chalet, résidence secondaire, bien d'investissement, respire la nostalgie du monde rural.

¹ Jean DUMUR, "A l'enseigne de l'Amérique. Verbier, un village-champignon", dans *Gazette de Lausanne*, 23 mai 1954.

² Edmond TROILLET, "Les Mayens de Verbier – Bagnes", dans *Nouvelliste*, 16 juillet 1929.

³ Bertrand DESLARZES, *Verbier, tourisme et mutation, 1930-1960*, éd. Faim de siècle, 1998. Nous n'avons pas jugé nécessaire de redonner les références des documents lorsque ceux-ci sont déjà cités dans l'ouvrage en question.

⁴ B. DESLARZES, S. DESLARZES-MAY, "Et au milieu coule la Dranse... Paysage et environnement", dans *Bagnes imaginée, Bagnes vécue*, Musée de Bagnes, 2000.

⁵ Situation de l'hôtellerie valaisanne, 31 octobre 1931, par P. Darbellay. Archives de l'Etat du Valais (AEV), 3510/4.

⁶ Situation de l'hôtellerie valaisanne, 31 octobre 1931, par P. Darbellay. AEV, 3510/4.

⁷ Rapport du Comité de l'Association Hôtelière du Valais sur sa gestion durant l'année 1935. AEV, 3510/4.

⁸ Dossier statistique du rendement des hôtels et stations de tourisme en Valais par Dr. Hermann Gurtner. AEV, 3510/4.

⁹ Rapport du Comité de l'Association Hôtelière du Valais sur sa gestion durant l'année 1935. Zermatt, Saas-Fee, Loèche-les-Bains, Crans, Montana, Verbier, Champéry et Morgins.

¹⁰ Rapport du Comité de l'Association Hôtelière du Valais sur sa gestion durant l'année 1935. AEV, 3510/4.

¹¹ Edmond TROILLET, *Portrait de Bagnes. Esquisse*, 1939, p. 10

¹² Union valaisanne du tourisme, rapports de gestion et comptes, exercices 1939-1945. AEV, 3510/4.

¹³ Lettre du président de la commune à la population, mai 1939. ACBagnes.

¹⁴ *Le Confédéré*, 10 juillet 1944.

¹⁵ ACBagnes, Commission des limites, déc. 1960. Lettre d'un contribuable au sujet de l'expropriation pour la route du télésiège de Savoleyres.

¹⁶ ACBagnes, Protocoles du conseil, 6 avril 1961.

¹⁷ "... aujourd'hui déjà les prix de certains emplacements particulièrement favorisés augmentent." (MEILI, *op. cit.*, p.199) "Sous l'effet de la spéculation, le prix des terrains a trop augmenté." (Raymond MERIAUDEAU, "Les stations de sports d'hiver en Suisse, en Autriche et en Allemagne : rôle de la publicité et des moyens de transports" in *Revue de géographie alpine*, 1963, p.681).

¹⁸ Rapport de gestion du Télésiège de Médran 1954, 1961.